



Estratto Rassegna Stampa Assoporti

martedì, 02 dicembre 2025

INDICE



Prime Pagine

02/12/2025	Corriere della Sera	8
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	Il Fatto Quotidiano	9
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	Il Foglio	10
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	Il Giornale	11
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	Il Giorno	12
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	Il Manifesto	13
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	Il Mattino	14
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	Il Messaggero	15
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	Il Resto del Carlino	16
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	Il Secolo XIX	17
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	Il Sole 24 Ore	18
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	Il Tempo	19
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	Italia Oggi	20
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	La Nazione	21
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	La Repubblica	22
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	La Stampa	23
	Prima pagina del 02/12/2025	
02/12/2025	MF	24
	Prima pagina del 02/12/2025	

Primo Piano

01/12/2025	Borsa Italiana	25
	Economia e finanza: gli avvenimenti di MARTEDÌ 2 dicembre	

Venezia

01/12/2025 Veneto News Al Ducale l'insediamento del presidente AdSP Mare Adriatico Settentrionale	28
01/12/2025 Venezia Today Gasparato: «Voglio recuperare il rapporto tra il porto e la città»	29

Savona, Vado

01/12/2025 Savona News Assonautica Savona ringrazia gli enti per la messa in sicurezza dello specchio acqueo di Miramare	31
01/12/2025 Savona News Lavoratori part-time in Vado Gateway: Filt Cgil e Uiltrasporti proclamano lo sciopero	32
01/12/2025 Savona News Sciopero e stato d'agitazione in Vado Gateway, Arboscello (Pd): "Un confronto con le parti sociali è necessario"	33

Genova, Voltri

01/12/2025 BizJournal Liguria Botta: «Zona logistica semplificata e zona franca doganale strategiche per lo sviluppo»	34
01/12/2025 Genova Today VIDEO Passeggiata Voltri, ecco il nuovo progetto: lavori al via a settembre 2026	37
01/12/2025 Messaggero Marittimo Genova valuta una tassa d'imbarco. L'AdSp: 'A rischio competitività e tenuta del mercato'	39
01/12/2025 Messaggero Marittimo PSA Sech impugna la concessione rinnovata dall'AdSp a Genoa Port Terminal	41
01/12/2025 PrimoCanale.it Tassa sui crocieristi, la Fit-Cisl: "Si rischia un grosso boomerang"	43
01/12/2025 Shipping Italy Psa Sech bussa di nuovo al Tar della Liguria contro la concessione al Genoa Port Terminal	45
01/12/2025 Shipping Italy Lo studio legale Campbell Johnston Clark apre a Genova con Vergani e il suo team	46
01/12/2025 Shipping Italy Emendamento Lega alla Finanziaria per coprire gli extra-costi della fase A per la nuova Diga di Genova	47

La Spezia

01/12/2025 Città della Spezia Cgil spezzina in presidio contro la riforma sanitaria di Bucci: "Nessuna strategia su carenza di personale e potenziamento infrastrutturale"	49
--	----

01/12/2025 Port Logistic Press Al via la Run for Children e Dog for Children per unire sport e solidarietà	50
01/12/2025 Shipping Italy Nuova sovrattassa in arrivo a La Spezia e Marina di Carrara	51

Ravenna

01/12/2025 Agenparl Economia del mare	52
01/12/2025 Ansa.it Vale quasi 15 miliardi l'economia del mare in E-R	55
01/12/2025 Ravenna Today Mare, in Emilia-Romagna la "blue economy" genera un valore da 15 miliardi di euro	56
01/12/2025 RavennaNotizie.it Un mare che vale quasi 15 miliardi di euro e continua a crescere in doppia cifra. Presentato il Report 2025 sull'Economia del Mare	60
01/12/2025 RavennaNotizie.it A Ravenna un'iniziativa promossa da Cgil e Filt: "No all'economia di guerra, no alle armi nei porti"	64

Livorno

01/12/2025 Rai News Portuali a Roma per il rispetto del contratto	65
---	----

Piombino, Isola d' Elba

01/12/2025 Informazioni Marittime Crociera, Portoferaio si prepara a una stagione da record	66
01/12/2025 La Gazzetta Marittima Crociera: l'Elba promette di raddoppiare i turisti, Piombino invece in calo	68

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

02/12/2025 corriereadriatico.it Scoppia l'incendio su un'imbarcazione: è per finta ma tutta San Benedetto collabora all'esercitazione	70
01/12/2025 La Gazzetta Marittima Ancona, presentato al ministero il dossier ambientale sul molo Clementino	71
01/12/2025 Messaggero Marittimo Ancona, depositato al Mase lo studio ambientale sul molo Clementino	72

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

01/12/2025 Agenparl Trasporti, Rotelli (Fdi): nuovo terminal Bramante di Civitavecchia slancio all'economia del territorio	73
--	----

01/12/2025	Agenzia Giornalistica Opinione	74
FDI - FRATELLI D'ITALIA * CAMERA: «TRASPORTI, ROTELLI (FDI): NUOVO TERMINAL BRAMANTE DI CIVITAVECCHIA SLANCIO ALL'ECONOMIA DEL TERRITORIO»		
01/12/2025	Messaggero Marittimo	75
La Guardia Costiera bandisce un mercantile da gran parte dei porti mediterranei	<i>Giulia Sarti</i>	
01/12/2025	Ship 2 Shore	76
Civitavecchia raddoppia la ricettività e moltiplica le ambizioni		

Napoli

01/12/2025	Il Nautilus	80
GNV RAFFORZA IL SERVIZIO SULLA LINEA NAPOLI - PALERMO		
01/12/2025	Il Nautilus	81
GRANDE ISTANBUL: BATTEZZATA E CONSEGNATA LA NUOVA CAR CARRIER DI GRIMALDI		
01/12/2025	Informare	83
GNV rafforza il proprio servizio traghetti sulla rotta Napoli-Palermo		
01/12/2025	Informare	84
Battesimo e consegna di una nuova PCTC del gruppo Grimaldi		
01/12/2025	Informazioni Marittime	85
Molo San Vincenzo, un libro racconta il percorso di restituzione alla città		
01/12/2025	Informazioni Marittime	86
Linea Napoli-Palermo, GNV rafforza il servizio		
01/12/2025	Informazioni Marittime	87
Battezzata a Shanghai "Grande Istanbul", la nuova car carrier di Grimaldi		
01/12/2025	Ship Mag	89
Gnv rafforza il servizio sulla linea Napoli-Palermo		
01/12/2025	Shipping Italy	90
Gnv conferma il potenziamento della linea Palermo-Napoli a 4 navi		

Salerno

01/12/2025	Il Nautilus	91
Il Propeller Club di Salerno celebra i 160 anni delle Capitanerie di Porto		
01/12/2025	Messaggero Marittimo	92
Salerno celebra i 160 anni delle Capitanerie di Porto	<i>Andrea Puccini</i>	
01/12/2025	Napoli Village	94
A Salerno la VI edizione della Borsa Mediterranea della Formazione e del Lavoro		

Bari

01/12/2025	Affari Italiani	97
Confindustria Bari e BAT, Assemblea Generale 2025: creare futuro		

Brindisi

01/12/2025	Brindisi Report	104
"Non solo nave da crociera, ma anche cargo da Israele nel porto: qualche domanda"		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

01/12/2025	Corriere Della Calabria	107
Premio Nazionale Antonino Caponnetto per la cultura della legalità		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

01/12/2025	Stretto Web	108
Reggio Calabria e Messina i porti passeggeri più trafficati d'Europa. Tutti i DATI		

01/12/2025	Stretto Web	109
Reggio e Messina i porti più trafficati d'Europa: i numeri che spiegano la necessità strategica del Ponte sullo Stretto		

Augusta

01/12/2025	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i> 110
Il GO53 riemerge nel porto di Augusta		

Trapani

01/12/2025	quotidianodisicilia.it	112
"Cristiani a morire non ne porto", le intercettazioni sull'inchiesta Liberty Lines tra mezzi vecchi e avarie non segnalate		

Focus

01/12/2025	Affari Italiani	116
Dal mare all'energia, con "Green Plasma" le reti fantasma diventano risorsa		

01/12/2025	Agenparl	119
DAL MARE ALL'ENERGIA: CON "GREEN PLASMA" LE RETI FANTASMA DIVENTANO RISORSA		

01/12/2025	Agenparl	122
GREEN PLASMA, COSTA (M5S): "INNOVAZIONE ITALIANA STRAORDINARIA. MA MANCANO ANCORA I DECRETI ATTUATIVI DELLA LEGGE SALVAMARE"		

01/12/2025	Agipress	123
Dal mare all'energia, con "Green Plasma" le reti fantasma diventano risorsa		
Visualizzazioni: 13		

01/12/2025 Ansa.it Con Green plasma le reti da pesca fantasma diventano una risorsa	126
01/12/2025 Ansa.it Italia e Tunisia rafforzano l'intesa nell'"industria del mare"	127
01/12/2025 Informatore Navale MSC Foundation e UNICEF lanciano "The Learning Bridge" per migliorare l'istruzione di 400.000 bambini nelle Filippine	128
01/12/2025 Italpress.it Dal mare all'energia, Green Plasma trasforma le reti fantasma in risorsa	129
01/12/2025 La Gazzetta Marittima «Semplificazione del trasporto marittimo, ora bisogna andare avanti»	130
01/12/2025 Shipping Italy Trani: "Ecco come Teknoship investe sul futuro seguendo il trend dei traghetti"	131
01/12/2025 Transport Online Italia nel Consiglio IMO, confermato il ruolo nella blue economy	134
01/12/2025 Transport Online Spedporto alla politica: servono zone logistiche semplificate e zone franche	135

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

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

La corsa rosa

Svelato il Giro d'Italia 2026
Il via in Bulgaria, l'arrivo a Roma

di Marco Bonarrigo

alle pagine 58 e 59



La classifica

Trento, la città
dove si sta meglio
di Carlotta Lombardo

a pagina 27



Cavo Dragone: l'Alleanza sta valutando di essere più aggressiva. Poi la frenata. Il Cremlino: attacchi preventivi? Rischi di escalation

Nato-Russia, tensione alle stelle

Zelensky a Parigi, contatti tra i leader. La premier: convergenza con gli Usa. Mosca: presa Pokrovsk

IL FUTURO DI PUTIN

di Marco Imarisio

La vita di ieri è finita. E non tornerà più. Questo il titolo con il quale *Nezavistimaya Gazeta*, il più liberale dei quotidiani moscoviti, sempre sul filo tra libertà condizionata di pensiero e prigione in senso non solo figurato, presenta l'ennesima settimana decisiva dei negoziati sulla possibile fine della guerra in Ucraina. Sono passati quasi quattro anni ormai, da quando tutto cominciò. Molti cambiamenti nelle vite di tutti, molte stanchezze, molta polarizzazione nelle società di tutto il mondo. Ma quello che fatichiamo a comprendere, e ad accettare, è come l'essenza stessa della Russia sia cambiata in modo radicale e irreversibile nel corso di questi tempi. «La normalizzazione è possibile, ma su altri basi» si legge nell'articolo che abbiamo citato, senza firma, quindi attribuibile al direttore Konstantin Remchukov, per altro uomo di solida cultura occidentale. «Può Vladimir Putin accettare oggi il "rules based order" occidentale nei confronti del suo Paese? La risposta è ovvia: no. La Russia non vuole tornare a tale "ordine" come una sorta di premio per la pace, come fosse una carota o un torrone. Questo ordine non rappresenta più un valore per la Russia. È un valore per l'Ue, ma non per noi».

E da qui che bisogna cominciare. Dalla fine dell'illusione.

continua a pagina 42

di Francesco Battistini e Stefano Montefiori

Si scalda il clima tra la Nato e Mosca. «L'Alleanza atlantica sta valutando di essere più aggressiva», dice Giuseppe Cavo Dragone, presidente del comitato militare della Nato. «Parole irresponsabili» replica la Russia. Poi la frenata. da pagina 2 a pagina 5 **Fubini, Galluzzo**

«A BOLOGNA UN NO INACCETTABILE»

Il corso negato ai militari
Meloni contro l'università

di Gianna Fregonara

a pagina 11

INTERVISTA AL GENERALE PETRAEUS

«L'Europa manda a Kiev i soldi per acquistare armi»

di Viviana Mazza

alle pagine 2 e 3

Il processo Lasciò morire la figlia Caso Pifferi, assolte la legale e le psicologhe



di Luigi Ferrarelli

Caso Pifferi, assolto dall'accusa di favoreggiamento l'avvocata Alessia Pontenani, il perito Marco Garbarini e le psicologhe Paola Guerzoni, Federica Martinettoni, Letizia Marazzi e Fiorella Gazzale: non truccarono i test sulla sua salute mentale. Il pm aveva chiesto la condanna a quattro anni. Alessia Pifferi era stata condannata all'ergastolo in primo grado, poi a 24 anni un mese fa in secondo grado, per aver lasciato morire di fame e sete la figlia Diana di 18 mesi nel luglio 2022. a pagina 22

I SEGNALE E LE BATTUTE DELLA TUTOR IN CHAT
Le mail sullo studente suicida

di Gennaro Scala

a pagina 23

51202 Poste Italiane Sped. in AP - D.L. 353/2003 torn. L. 46/2004 art. 1 c. 120 Milino

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Una logica insondabile ha armato la mano degli estremisti pro Pal che hanno cosparso di letame la redazione di un giornale sensibile al dramma dei palestinesi e poi hanno concesso il bacio, imbrattando con vernice nera la targa che ricorda l'assassinio di un bambino ebreo. Di fronte a simili acrobazie del pensiero, una mente semplice non può che smarrire. Ma come? Per punire la «stampa filo-palestinese» colpiscono proprio *La Stampa*, che ha ospitato decine di reportage sull'eccidio dei bambini di Gaza? E, per denunciare quell'orrore, vandalizzano la targa che commemora un'altra creatura innocente, quel Michael Stefano Gay Taché ucciso a Roma nel 1982 all'età di due anni da un commando di terroristi palestinesi? Ovviamente non sto dicendo che avreb-

Il mistero dei pro Pal

bero fatto meglio a imbrattare la targa commemorativa di una vittima cinquantenne (tipico sofisismo da social). Vorrei solo capire quale meccanismo mentale possa indurre delle persone, in cerca di «bersaglio» simbolici per un atto dimostrativo, a prendere decisioni così bislacche, oltre che controproducenti per la loro causa. Uno scatto impulsivo? O, al contrario, una scelta meditata a lungo e sospesata in tutti gli aspetti e le ricadute possibili? Eliminate le altre spiegazioni più o meno logiche, ne rimane una sola: gli imbrattatori non avevano la minima idea di che cosa ci fosse scritto su quella targa, né di che cosa avesse scritto *La Stampa* a proposito di Gaza. Forse considerano la lettura un'attività controrivoluzionaria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La classifica
Trento, la città
dove si sta meglio
di Carlotta Lombardo

a pagina 27

ROMA, IL RAID DEI PRO PAL

Imbrattata
la targa
per il bimbo
ebreo ucciso

di Rinaldo Frignani



Imbrattata da due giovani
incappucciati la targa
all'ingresso della sinagoga di
Monteverde a Roma.
Sul muro esterno del
centro ebraico scritte pro
Palestina. La solidarietà
del presidente
Sergio Mattarella
alla comunità ebraica.

a pagina 8 **Caccia**

L'addio Aveva 92 anni. I due Slam, la vita, gli amori
Pietrangeli, la leggenda del tennis

di Gaia Piccardi e Elvira Serra
a pagina 12 a pagina 15

IL RICORDO DI PANATTA

Nicola, ci sei stato
per tutta la vita

di Adriano Panatta

Farei un torto a Nicola se dicesse che ho perso solo un amico. a pagina 13

LA SQUADRA DELLA DAVIS
«Il suo miracolo
in Cile nel '76»

di Marco Calabresi

La Coppa Davis
è conquistata in Cile con la
sua «squadra». a pagina 14

GIANNELLI

ADDIO A PIETRANGELI



«Alla Ue serve
più intelligenza
artificiale»

di Giuliana Ferraino

«L'Europa adotti
l'intelligenza
artificiale su larga scala
o sarà stagnazione. Ridurre
il divario con Usa e Cina». L'ex premier Mario Draghi interviene al Politecnico di Milano. a pagina 45

GLI AIUTI DELLO STATO
Un euro l'ora,
la beffa
dei caregiver

di Gian Antonio Stella

Un euro e undici
centesimi l'ora: la beffa
degli aiuti ai caregiver. Le
stime dicono che l'aiuto ai
non autosufficienti che
sono più di quattro
milioni, vale come minimo il
2,5% del Pil: 55 miliardi. a pagina 25



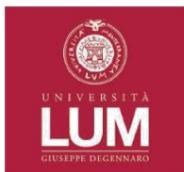
Rimadesio



Multa di 200 € al consigliere lombardo che ha esposto la bandiera palestinese al match di basket Tel Aviv-Milano: "Se quello è antisemitismo è un problema"



Martedì 2 dicembre 2025 - Anno 17 - n° 331
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 328180



€ 200 - Ametisti: € 3,00 - € 16,50 con il libro "Verranno a chiederti 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

RIARMO ACCADEMICO

Corsi per militari: Meloni&C. contro ateneo di Bologna



● DELLA SALA A PAG. 5

SQUADRA ANTI-LOBBY
Cnel: sui conflitti d'interessi deve vigilare Brunetta

● SALVINI A PAG. 9

PENSIONATI E PAGATI
"Ex" delle Camere di commercio: stipendio da Urso

● MACKINNON A PAG. 9

INIZIA LA CAMPAGNA
No al referendum, tre comitati: Anm, Cgil e opposizioni

● MARRA A PAG. 8

» **IL LIBRO DI CECCHERINI**
"Il mio demone nutrito di vita e tanta goduria"

» Massimo Ceccherini

I modi di dire sono tantissimi, bisogna crederci? Boh, che ne so. Secondo me sono un po' veri e un po' falsi. Per esempio, uno di quelli che mi hanno sempre detto più volte, fin da piccolo, era: "Non ti toccare sennò diventi cieco", un proverbio conosciuto da tutti che dicono ai ragazzini. Io ho sessant'anni e ancora ci vedo, con gli occhiali, doppi, ma ci vedo, quindi penso sia falso.

A PAG. 16



EX-CARABINIERI PRO USA

Equalize-squadra Fiore: un patto d'affari per spiare



● MILOSA
A PAG. 15



L'INCHIESTA

Gli aiutini degli enti controllati dall'esecutivo
Caso Mediobanca: Enasarcò, Enpam&C. nel mirino dei pm

■ Il faro della Procura sul ruolo delle casse previdenziali nell'assalto a Piazzetta Cuccia del duo Caltagirone Delfin con il "concorso" di Mps. Il Tesoro in soccorso degli scalatori

● BORZI, DRAGONI E MILOSA A PAG. 6 - 7



CAVO DRAGONE

L'ammiraglio NATO fa infuriare pure il governo

Una bomba sui negoziati "Attacchiamo per primi"



WITKOFF DA PUTIN
DESTRE IMBARAZZATE.
ZELENSKY: PROGRESSI
AL TAVOLO. POKROVSK
È CADUTA. GLI USA:
"AVANZATE RUSSE DA
RECORD A NOVEMBRE"

● GROSSI A PAG. 2 - 3

DOMANDE "PATRIOTTICHE" A SCUOLA
Garante dell'Infanzia, questionario per studenti di 14-18 anni: "In caso di guerra sei pronto ad arrivarci?"

● REGUTTI A PAG. 5

LE NOSTRE FIRME

- **Mini** Già in guerra contro la Russia [a pag. 3](#)
- **Ranieri** Euro-stupidi e pure banditi [a pag. 11](#)
- **Orsini** Il conflitto serve per il rialzo [a pag. 11](#)
- **Corrias** Calta mangia, scala, cresce [a pag. 17](#)
- **Cavicchi** Sanità: imbrogli di sinistra [a pag. 11](#)
- **Gismondo** L'obesità è una malattia [a pag. 20](#)

ADDIO PIETRANGELI

Nicola, principe della racchetta e della polemica



● SCANZI A PAG. 19

La cattiveria

+++ ULTIMORA +++
Nicola Pietrangeli: "Sinner non è mai morto come me"

LA PALESTRA/GIANCARLO GISMONDO

Vogliamo i proattivi

» Marco Travaglio

ene ha fatto Mattarella a esprimere "vicinanza e solidarietà" al capo della comunità ebraica romana, Victor Padull, per i muri della sinagoga di Monteverde imbrattati con insulti antisemiti. Meglio avrebbe fatto due mesi fa a chiamare anche gli studenti e i docenti del liceo artistico Caravallani il vicino, menato e insultato il 2 ottobre da una ventina di picchiatori usciti dallo stesso tempio ebraico mentre erano riuniti in cortile per discutere dello sterminio a Gaza e intonare il coro "Free Palestine". Una spedizione punitiva, con polizia e ambulanze, raccontata da Selvaggia Lucarelli sul *Fatto* e da pochissimi altri. Il guaio è che sembra più spesso Mattarella tace quando dovrebbe parlare e viceversa. Ieri, per dire, l'ammiraglio Cavo Dragone, presidente del Comitato militare Nato, ha fatto un lieto annuncio al *Financial Times*: mentre Trump (teoricamente primo azionista Nato) si sbatte per chiudere la guerrra Ucraina prima che diventi mondiale e l'Ue continua sabotarlo con piani di guerra e annunci sugli asset russi (oggetto dei negoziati), il nostro eroe vuole una Nato "più aggressiva e proattiva" e non esclude un "attacco ibrido preventivo" contro la Russia, che ovviamente sarebbe un "azione difensiva". Anche se resta ancora da capire "chi lo farà". Eh già.

Le implicazioni strategiche di queste frasi sciagurate le analizza Mini a pag. 3, mentre per l'aggettivo alla vaselina "proattivo" non basterebbe neppure Totò. Ma poiché - a quanto risulterebbe - l'articolo 11 della Costituzione che "ripubblica la guerra come strumento di offesa alla libertà degli altri popoli e come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali" non è stato abolito, abbiamo atteso per tutto il giorno (invano) un severo monito di Mattarella: "Non in nostro nome, perché noi non possiamo sferrare attacchi preventivi contro chichessia". E magari una richiesta di spiegazioni sulla seguente frase del proattivo ammiraglio: "Dall'inizio di *Baltic Sentry* (operazione di sicurezza Nato lanciata nel Baltico il 14 gennaio, cioè 11 mesi fa, *ndr*), non è successo nulla. Quindi significa che questa deterrenza sta funzionando". Ma, se "non è successo nulla", come si spiegano mesi e mesi di allarmi Nato e Ue su attacchi ibridi russi nel Nord Europa a botte di droni e palloni aerostatici, peraltro curiosamente mai abbattuti? Erano tutte ballebri? O i droni e i palloni ci lanciano da soli con la vecchia tecnica del *false flag*, già sperimentata con successo sui gasdoti Nord Stream? E, se dal 14 gennaio "non è successo niente", che gli salta in mente di scagliare un'ibridissima bomba sui negoziati evocando attacchi preventivi alla Russia? A una cert'ora, nelle migliori caserme, il trombettiere suona una splendida musica: il silenzio.



IL FOGLIO



Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 30 - 30122 Milano

quotidiano



Spd. in Ab. Postale - UL 463/2004 Art. 1, c. 1, DDC MILANO



ANNO XXX NUMERO 284

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MARTEDÌ 2 DICEMBRE 2025 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 46

Soglie americane, voto svizzero, caso italiano. Quando basta poco per essere considerati ricchi significa che non si sa più come creare ricchezza

Il dibattito economico nei paesi sviluppati più o meno vicini rende l'Italia un caso abbastanza singolare. Non che si discuta di problemi diversi, ovunque si parla di crescita, povertà e ricchezza. La differenza, piuttosto, è nella soglie e nelle definizioni di questi termini. Il distacco, insomma, è più quantitativo che qualitativo. Facciamo tre brevi esempi. In questi giorni, negli Stati Uniti sta facendo discutere un post su Substack, poi diventato un articolo su *The Free Press*, di un asset manager, Michael C. Roth, secondo cui la povertà negli Usa è molto più bassa di quanto si pensa. Il suo criterio è una famiglia di quattro persone a € 31.200 della mensa, molto inferiore al reddito mediano di circa 80 mila dollari. Questo implicherebbe che la famiglia media americana è ben al di sopra della linea di povertà e può affrontare tutte le necessità. Ma, secondo il finanziere, tutto si basa su una metodologia

antiquata data negli anni 60. Se si usano i costi medi per le esigenze minime attuali per vivere decentemente nella società la linea di povertà è molto più alta: 140 mila dollari (figli 32,8 mila, casa 23,2 mila, cibo 14,7 mila, trasporti 14,4 mila, salute 10,5 mila, altro 21,8 mila, tasse 18,5 mila). Vorrebbe dire che due terzi delle famiglie americane sono povere. L'articolo di Green è ovviamente una stupidaagine, ma è diventato virale tra il resto medico se non si sente più benestante ed è stato molto discusso e criticato da giornali e think tank, dal *Washington Post* all'*American Enterprise Institute*.

Dunque, in Svizzera, in Svizzera, in Svizzera, in Svizzera, un referendum che proponeva l'introduzione di una super tassa sui ricchi per finanziare la lotta al cambiamento climatico: una tassa di successione del 50 per cento sui patrimoni sopra i 50 milioni di franchi svizzeri (circa 53 milioni di euro),

che avrebbe colpito solo 2.500 contribuenti. Secondo i promotori la tassa avrebbe prodotto un gettito annuo di 6 miliardi di franchi, ma secondo i critici avrebbe fatto fuggire i ricchi dal paese producendo una perdita di gettito tra 200 milioni e 3,6 miliardi di franchi. Alla fine la proposta è stata sonoramente bocciata con il 78 per cento di No.

Questi due casi mostrano che rispetto all'Italia non c'è una differenza con i tempi in agenda. Anzi qui si parla di misure per il ceto medio nella legge di Bilancio e di riduzione della tassa sui ricchi attraverso la patrimoniale. L'intero dibattito sull'America, in Svizzera, in Svizzera, in Svizzera, in Svizzera, rispetto a ciò che consideriamo "ceto medio" e "ricchezza". In Italia ci sono attacchi feroci contro il governo per una manovra "a favore dei ricchi" per il taglio di due punti di Iripe (36 euro al mese) ai redditi sopra i 50 mila

euro, quelli che iniziano a pagare l'aliquota marginale massima del 43 per cento (negli Stati Uniti l'aliquota marginale più alta, al 37 per cento, scatta oltre i 610 mila dollari). Al contempo, da sinistra la Cgil propone una patrimoniale sulle ricchezze superiori a 2 milioni di euro che colpirebbe 500 mila contribuenti (200 volte in più rispetto alla proposta svizzera). Insomma, se in America si discute se si è poveri con 140 mila dollari, in Italia si discute se si è ricchi con 33 milioni di euro. In Francia la legge "Zac" (zona tax) sui ricchi (100 milioni), in Italia si discute se si è poveri a partire da 2 milioni. È un dibattito deprimente, tipico di un'economia stagnante che da troppo tempo non sa più come far crescere la ricchezza e ci ha ormai rinunciato. Così basta davvero poco per essere ricchi. (Luciano Capone)

La vera escalation è arrendersi

Witkoff porta a Putin i ritocchi al piano di pace e poi vola in Irlanda da Zelensky. L'incognita Kushner

Roma. Il punto di inizio di ogni sforzo diplomatico per far finire la guerra russa in Ucraina coincide sempre con l'arrivo di Steinbok a Kiev. Da quando il generale Trump è entrato per la seconda volta alla Casa Bianca, l'invito speciale per il medio oriente prestato alla diplomazia europea ha già incontrato Vladimir Putin cinque volte. Tutte e cinque le visite si sono concluse con un nuovo sforzo di Witkoff di perorare le pretese russe e con la totale adesione dell'ambasciatore americano alla vicinanza del Cremlino. Nella sua intervista a *Il Corriere della Sera* Witkoff ha spiegato che la Russia vuole per sé e non per altri: "Non è più un'azione di guerra finita, ma anche la sicurezza europea

(*Montenegro segue nell'inserito I*)

"È giusto che la Difesa abbia la sua intelligence". Parlano i generali Tricarico e Bertolini

Roma. "C'è un forma di intelligence che non può essere gestita e controllata dal ministero. L'intelligence deve essere di fatto un po' privata", dice il generale Massimo Bertolini, ex comandante del Comando operativo di vertice interforze (Covi). "Nella di nuovo sotto il sole. Credo che Guido Crosetto abbia ragione quando chiede maggiore autonomia. E non solo da questo punto di vista, penso anche al cyber", aggiunge Leonardo Tricarico, già capo di stato maggiore dell'Aeronautica. Entrambi si riferiscono al generale Massimo Bertolini, che si intende presentare nei prossimi giorni in Parlamento: una riorganizzazione delle Forze armate, necessaria secondo Crosetto, per far fronte alle sfide di questi tempi. Oltre a rivedere i meccanismi della leva militare, il ministro vorrebbe dotare il suo ministero di un proprio servizio informativo, che non dipenda più dalla presidenza del Consiglio. "La direzione degli affari" è quella di Bertolini. Ma il generale Tricarico precisa: "Perché è fondamentale il tema del coordinamento tra i vari servizi di intelligence". (*Montenegro segue nell'inserito I*)

Affari mirati

Assieme ai russi, Trump sta svendendo non soltanto l'Ucraina, ma anche la sicurezza europea

Milano. Donald Trump ha infine intercettato lo scandalo di corruzione dell'Ucraina e ha detto che sono tre anni che lo ripete, che la corruzione è un problema, ma ora c'è un'ottima chance per la pace perché la guerra finisce. Ha qualche dea-dine a Vladimir Putin, il presidente russo che vuole così tanto che la guerra finisca che l'ha intensificata? No, nessuno. Il presidente americano si fida di Putin, insomma, così come si fida del suo inviato Steve Witkoff arrivato ieri a Mosca, e continua la sua pressione su Kyiv e indugia sui contatti con il generale. Nella intervista mentre il *Wall Street Journal* pubblica un articolo colossale in cui racconta l'intreccio di interessi tra imprenditori americani e oligarchi russi, passando anche per i negoziatori di entrambi i paesi e per i parenti di Trump. Come scrive il quotidiano (conservatore) americano: "Il conflitto sfumato tra affari e geopolitica è una caratteristica deliberata della politica trumpana, 'non una disinvolta'". (*Montenegro segue nell'inserito I*)

La Nato cambia linea

Così l'Alleanza si prepara a rispondere in modo più attivo alla guerra ibrida di Mosca

Roma. Ieri la portavoce del ministero degli Esteri del Cremlino, Maria Zakharkova, ha detto che la Nato sta "minando per la guerra" per risolvere la crisi in Ucraina". Il commento era alle parole di un capo di stato che non ha fatto nulla per la pace. Nella intervista di Giuseppe Cava Dragone, che al *Financial Times* ha detto che l'Alleanza sta valutando di essere più "aggressiva" in risposta alle azioni di guerra ibrida della Russia. "Un attacco preventivo potrebbe essere considerato un'azione difensiva", ha detto Cava Dragone. "E' qualcosa che si allontana ulteriormente dal nostro normale modo di pensare di come dovrebbe essere un cambio di posizione nella difesa sia europea sia della Nato si sta facendo spazio tra i decisori militari e politici, soprattutto dopo l'intensificarsi degli scontri finali da parte di droni nello spazio aereo del fianco est della Nato. Il problema restano le regole d'ingaggio, ma al contrario del quel che dice Zakharkova, finora l'Europa ha subito l'escalation ibrida di Mosca senza sapere bene come rispondere. (*Pompidou segue nell'inserito I*)

• "LA DIFESA NON SIA TEMA DI NICCHIA", DICE CAPO DRAGOONE

Zambelli nell'inserito I

• FUNARO (PD): "NO ALLA CITTADINANZA AD ALBANESE"

Roberto a pagina quattro

L'Alma Studiorum bunker dei prof. tipo generale Mini

L'a nobilissima e critica Università di Bologna è ormai da tempo anche un posto dove la violenza ideologica la fa

CONTRO MASTRO CLEGGIA

spesso da padrona, non solo per via degli sciannati fuori corso dei collettivi che impediscono le lezioni di geopolitica di Panebianco, ma anche per la direzione impostata da certo corpo docente in nome di una linea di ricerca sa d'altro. Adesso i molti amici italiani c'è questa mania, questo prurito, dell'escalation militare, cugina della scabbia del no alla collaborazione scientifica con Israele. L'ultimo caso è però innovativo. Il capo di Stato maggiore dell'esercito, generale Masiello,

aveva avuto l'idea di chiedere all'Università di Bologna di avviare un corso per affilati all'aspetto di "cognitivo e pensiero laterale all'interno dell'esercito, per dare possibilità di pensare in maniera differente e per uscire... dalla sindrome della caserma". Se c'è da pensare il mondo c'è da pensare anche alla sua difesa, no? Ma da alcuni prof è venuto il niet: "Militarizzazione dell'Università", hanno detto. Crosetto e Bettini si sono difesi dicendo che la sindrome di cui parlano riguarda il Corvettonismo, ma cosa accadrà se se perde il referendum? Si molti plicheranno le correnti e nei territori inizierà la conta. E' la giustizia la "trappola" ordita da Conte Doria e Bettini, il Leporelo del pensiero. (*Caruso segue nell'inserito I*)

Schlein e la trappola

E il referendario sulla giustizia l'ultimo suo ostacolo. Si lo perde riparte la rumba di Conte e Bettini

Roma. O stravince o rischia di perdere fra tre mesi. Il più grande errore che Eliy Schlein posso fare è restare fermo. L'ultima occasione per fermarla si trova nel referendum sulla giustizia, ed è la scommessa di Gianni Conte. A Montepulciano si è fatta avanti una generazione di quarantenni, Provenzano-Sarracino, Di Biase-Speranza-Losacco-Stumpo e insieme le hanno detto: sei tu la candidata premier. Le chiavi del Pd, chiesto attenzioni, proposte: per te, cambiamo lo statuto. Schlein, da signorina snob, la Francia Véronique Bolognesi, ha risposto: non è la scommessa di cui parlo. Non vuole legarsi al Corvettonismo, ma cosa accadrà se perde il referendum? Si molti plicheranno le correnti e nei territori inizierà la conta. E' la giustizia la "trappola" ordita da Conte Doria e Bettini, il Leporelo del pensiero. (*Caruso segue a pagina quattro*)

Torino la sedicente

La stupidità definizione che nega la matrice dell'attacco alla Stampa e la città in ostaggio

Puntuale e stupido, è arrivato il marziale "sedicente", attiva roba d'antan. "Sedicenti pro Pd", nel post di Teles. E tutto un profuvio di attenenti generiche, so' sedicenti, amò so' fascisti ("il fascismo è nelle teste"), abbiamone di cose con il loro nome, siano coloro che oggi appartengono a una cultura di destra. A destra non si fa a nulla a considerare un atto estremista dei pro Pd come un atto figlio di una cultura beccera di sinistra, un atto che Marco Pannella avrebbe forse definito come frutto avvelenato del peggior fascismo degli antifascisti. A destra non si cerca di alzare le spalle, si sente solo che non si deve dare alla polizia il diritto di violenza messi in campo dai pro Pd estremisti, che grazie al cielo sono una piccola minoranza dei pro Pd. (*segna a pagina quattro*)

Andrea's Version

Eslusivamente per nostra inadeguatezza, non abbiamo ancora capito la politica di Sua Santità Leone XIV. Una volta sembra richiamare Wojtyla, un'altra volta, ma da solo fa sentire il suo nome, e non solo il suo nome, ma anche il suo cognome. Nel suo viaggio in Libano, l'altro ieri, parlando delle sofferenze, ha molto lodato il popolo libanese per la capacità di resistenza, quindi, moltissimo lodato il leader turco Erdogan, e visto il ruolo importante che l'uno e l'altro potrebbero rivestire

Grazie a Israele

Da oggi l'Europa si sveglia sotto un cielo più sicuro grazie alla freccia di Gerusalemme

Roma. L'Europa questa settimana si sveglia sotto un cielo diverso: anche qui si parla di eventi di emergenza. Da un lato, la Germania, che ha appena protetto dal sistema antimissile il suo territorio, ha mandato a Bologna contro la partita di basket tra Virtus e Maccabi Tel Aviv. Hanno impedito a un ex parlamentare del Pd di parlare all'Università Ca' Foscari. Hanno fatto irruzione nella sede della Stampa, saccheggiando una redazione per fortuna vuota. E' successo due giorni fa: hanno imbrattato una statua di Rodin e scritte la parola "HO COMPROTTO CASA".



a loro obiettivi, perché il raggiungimento dei primi obiettivi nobili non dipende più dalla violenza del pro Pd nemico, ovvero Israele, e hanno invece la necessità di essere protetti dal sistema antimissile Arrow 3. Il più sofisticato nell'arsenale d'Israele. La Germania schiera il sistema fornito da Israele nella base aerea di Holzdorf, a sud di Berlino: per la prima volta l'intercettore a lungo raggio è utilizzato al di fuori dello stato ebraico. Il 13 e 14 aprile scorso, l'Arrow ha svolto un volo centrale nell'abitato della città della marina militare di Kiel, dove i missini balisticci lanciati dall'Iran contro Israele, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "dodici giorni" di giugno, quando l'Iran ha lanciato 550 missili contro Israele. Il sistema di difesa Arrow 3 è l'avanguardia della tecnologia globale, progettato per fermare missili atmosferici, capaci di intercettare razzi a quote diverse nessun altro armato di missili balistici. L'attacco di Israele contro l'Iran, come durante la guerra dei "



MILANO E IL PARADOSSO DEL NORD:
C'È PIÙ SMOG MA SI VIVE PIÙ A LUNGO
Sorbi a pagina 15

LA PRIMA VOLTA
DI BOB DYLAN POETA
NELL'ANTOLOGIA
«MADE IN ITALY»

Gnocchi a pagina 27



PIOGGIA DI MILIONI A CAIRO
CICLISTI CONTRO IL GIRO «BULGARO»
Stagi a pagina 29



la stanza di
Vito Feltri
alle pagine 20-21

Il cambio
della guardia



Direttore editoriale
VITTORIO FELTRI

il Giornale

MARTEDÌ 2 DICEMBRE 2025

FONDATA DA INDRO MONTANELLI



Anno LII - Numero 285 - 1.50 euro**



www.ilgiornale.it

ISSN 2325-4011 I Grande (ed. rotocalco)

Direttore responsabile
TOMMASO CERNO



IL PROGRESSO
È LA TRADIZIONE

di Tommaso Cerno

Perché in giro - da Meloni a Le Pen, da Trump a Farage - i conservatori vincono? E piacciono a chi non vota a destra? Perché, a guardar bene, sono i progressisti che ce l'hanno fatta, i custodi del miglior progresso della storia, che resistono nei secoli e - per consuetudine - oggi chiamiamo «tradizione». Chiedono un'Italia dove lo Stato ci sia quando serve, per esempio quando siamo in pericolo, ma non stia in agguato dalla culla alla tomba. Chiedono insomma quello che Indro Montanelli scrisse «Ai lettori», i «veri padroni del giornale e dei giornalisti», il 25 giugno 1974, quando fondò questo quotidiano, siglando un patto di libertà. Lo stesso con cui i direttori di *Il Giornale* fanno i conti quando, come è capitato a me, hanno l'onore di sedersi su questo poltrona. Da Vittorio Feltri che, per fortuna vostra ma soprattutto mia, è qui nella stanza a fianco. Fino ad Alessandro Sallusti, che saluto e ringrazio per il giornale che ci lascia. *Il Giornale* che il nostro editore, la famiglia Angelucci con Paolo Berlusconi, ci chiede forte e indipendentemente come sempre è stato grazie alla redazione e alle nostre firme. Essere liberali non so cosa voglia dire, so però che per essere liberi si fa una gran fatica. E noi la faremo. Andremo laggia, controcorrente. Per questo sotto la testata torna il nome di Indro Montanelli. Per non cadere nella retorica. E se ci cadremo, la colpa sarà mia. Per favore fischiatemi. Come si faceva una volta. Come si tradizione.

CHI STA CON GLI ISLAMISTI Psicodramma a sinistra La Albanese spacca i sindaci Pd E spunta la taglia sull'ebreo

Bologna insiste, Firenze si sfila: la cittadinanza alla pro Pal fa litigare i dem. Tariffario-choc in rete: allerta anche in Italia



FESTE E ORGOGGIO

Il nostro «Presepe pride» contro il Natale violato

Dal pastorello a Gesù, le figure da ritagliare con «il Giornale»



MARE DI PLASTICA Un presepe del 2018 nel Barese

SCUOLA DI VIOLENZA

Il metodo Askatasuna

Filippo Facci a pagina 4

IL BLITZ A ROMA

L'ultima viltà degli antisemiti

Fiamma Nirenstein a pagina 3

■ L'innamoramento della sinistra per la relatrice Onu Francesca Albanese è in crisi. L'incidente è la reazione all'assalto dei gruppi pro Pal a *La Stampa*. E intanto il *Jerusalem Post* denuncia: online c'è un «tariffario della morte» contro studiosi israeliani ed ebrei di tutto il mondo: 100 mila dollari per ogni omicidio.

Giannini, Leonardo e Napolitano
alle pagine 2-3

QUANTO CI COSTANO I SUOI SCIOPERI

Landini, mister 8 miliardi che paralizza il Paese

Gian Maria De Francesco

■ Negli ultimi due anni, la strategia di mobilitazione della Cgil di Maurizio Landini è costata al Paese oltre 8 miliardi, quasi la metà della manovra 2026.

a pagina 6

Camilla Conti a pagina 22

«Rischio stagnazione»

Draghi, l'Ita e il ritardo dell'Unione

L'IRA DI MOSCA

«Cyber-attacchi preventivi»
Scontro tra Nato e Cremlino

Fausto Biloslav

■ «Cyber attacchi preventivi della Nato»: l'intervista dell'ammiraglio Cavo Dragone, presidente del Comitato militare dell'Alleanza, scatena l'ira di Mosca.

con Allegri e Basile a pagina 10

PARLA IL FALCO DI PUTIN

«Un'Europa di iene fallite»

Gian Micalessin a pagina 11



NICOLA PIETRANGELI

Terra rossa
e jet set:
addio al mito
del tennis

Tony Damascelli

■ In principio c'era Nicola. Il nome di battesimo era sufficiente quando si parlava e si scriveva di tennis. E non soltanto.

con Arcobelli e Lombardo
alle pagine 30-31

INCHIESTA MPS-MEDIOBANCA

Banche, i pm scagionano il governo

Marcello Astorri e Luca Fazzo a pagina 7

regolamento - avrebbe dovuto essere un rigidissimo «Lei». E il Circolo l'ha licenziata. Sinceramente non ci sentiamo di contestare la decisione, tanto più oggi, in tempi in cui i pronomi sono importanti. Lei, lui, noi, l'identità, il gender... A proposito. Ma adesso da che parte staranno le femministe? Con l'inservito o con la manager, visto che sono entrambe donne?

Comunque. I sindacati, l'opinione pubblica, i social sono subito insorti: contro la casta, la discriminazione, lo sfruttamento... Ci permettiamo di dissentire. In una città in cui tutti sono dottori e tutti ti danno del tu - «Aoooo», «Anneddu», «Ma che te frega?» - grazie a Dio c'è ancora qualcuno che pretende il «Lei».

Che poi, i soci del circolo - tra i quali, ultimamente, accanto a Giuseppe Conte e Walter Veltroni, si annovera anche il sindaco Gualtieri - a questo punto potrebbero anche passare al «Voi».

Quando c'era Lui, cara Lei...



BUONE CORSE DA INTAXI,
L'APP NUMERO 1 IN ITALIA



*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

SPEDIZIONE IN BUSTA POSTALE D.L. 35/B/93 (CON N. 1672/2006 N. 66) ART. 1 C. 1 D.L. 35/B/93

le nostre firme

IL PIANO DEI «DOROTEL»

Le trame nel Pd:
un amico al Colle

Augusto Minzolini a pagina 9

LA RINUNCIA

Meloni analcolica
in punta di fioretto

Valeria Braghieri a pagina 17

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



IL GIORNO

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

MARTEDÌ 2 dicembre 2025
1,60 Euro*

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



MILANO Bimba morta di stenti, il caso bis. La professionista: incubo finito

Pifferi non fu manipolata
Assolti legale e psicologi

A. Gianni alle pagine 16 e 17



La Nato avvisa il Cremlino «Sì ad attacchi preventivi»

L'ammiraglio Cavo Dragone (Alleanza atlantica): valutiamo anche risposte ibride aggressive
Ira di Mosca: irresponsabili. Oggi Witkoff incontra Putin. Zelensky: non ricompensare i russi

E Bernini garantisce: si farà

Corso di laurea per i militari, Meloni: quel no è incostituzionale

Tempera a pagina 4



Bufera sulla relatrice Onu

Cittadinanza ad Albanese: Firenze dice no, Bologna tira dritto

Carbutti e Ingardia a pagina 5



Prosperetti e Boni alle p. 2 e 3



DALLE CITTÀ
BORMIO Cantieri record per Milano-Cortina

Ski Stadium e ospedale olimpico al traguardo

G. Lorenzo e Mola a pagina 18

PAVIA Risarcimento per gli ospiti

Maltrattamenti nella Rsa
Condannato l'ex titolare

Pisanu nelle Cronache

SANT'ANGELO LODIGIANO Due ragazzini

Imbrattarono la chiesetta
Ora la dovranno ripulire

Arensi nelle Cronache

MILANO L'allarme dell'associazione costruttori

**Materiali sempre più cari
A rischio 1.500 cantieri**



Mingola a pagina 23



L'inchiesta di Milano e lo scontro politico

**Scalata Mps a Mediobanca, nessuna indagine sul ruolo del Mef
Piazzetta Cuccia varà la nuova era**

Troise e Ropa alle p. 6 e 7

La preside dell'istituto ascoltata in questura

Lista degli stupri nel liceo a Roma, sospetti su un 14enne
E spunta la pista politica

D'Amato a pagina 15



Milano, tragico inseguimento

Altri due carabinieri nei guai per Ramy

Servizio a pagina 19

octopus energy
IL REGALO PERFETTO TI FA RISPARMIARE TUTTO L'ANNO!



Passa a Octopus e blocca il prezzo per 12 mesi

Trustpilot ★★★★★ octopusenergy.it



€ 1,20 ANNO CXXIX - N° 331
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/06

Martedì 2 Dicembre 2025 •

Fondato nel 1892

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARO", EURO 1,20



Più volte vicino al Nobel
Premio Napoli
al romeno Cărtărescu
«Scrivo a mano»
Cundari a pag. 12



«Generazione Pizza»
È Giuseppe Bernardo
il giovane pizzaiolo 2025
«Ha vinto la tradizione»
Barberisi e Sorrentino in Cronaca



L'editoriale
Saluto ai lettori

**NAPULE È
'NA CARTA BELLA**

di Roberto Napoletano

Cinquecentosettantasette (577) giorni vissuti come un giorno solo. Questa è stata per me la direzione del Mattino che ha scavato dentro il solco delle cose che restano per sempre. Una storia di patente e di rigore che non ha mai smesso di cercare le radici più profonde delle motivazioni personali di vita e professionali. Con il mio editoriale di esordio abbiamo parlato di Cambio di Paradigma. Significa cambiare la narrazione di Napoli, della Campania e del Mezzogiorno e, come ho scritto e detto mille volte, cambiare la narrazione non significa inventarla perché sarebbe un delitto. Significa documentare il molto che si è già fatto, si chiama sviluppo sbilanciato, che un racconto omisivo ha troppo spesso sottaciuto, per diffondere la fiducia contagiosa necessaria a fare il molto che si deve ancora fare. Significa prendere almeno atto che la guerra d'invasione russa in Ucraina ha messo in crisi l'asse Est-Ovest storicamente dominante portando in recessione perfino la Germania e che il nuovo asse dominante Sud-Nord fa del Mezzogiorno non più periferia ma centro del nuovo mondo. Che la geopolitica determina conseguenze geoeconomiche precise: il Mezzogiorno italiano è la sola opportunità strategica dell'Europa in Europa per realizzare il grande obiettivo europeo: curare le persone, coettere ai continenti del futuro. Hanno bisogno di noi come noi abbiamo bisogno di loro. Il processo non è più unidirezionale, ma bidirezionale.

Napoli oggi è una città mondo riconosciuta come capitale del Mediterraneo che attira turisti, sempre più di qualità sempre più internazionali, talenti, capitali produttivi e finanziari. È stata scelta per il trofeo velico più prestigioso, la Coppa America del 2027, per una ragione prima di tutte: il suo indice di sicurezza che è tra i migliori delle città metropolitane. Abbiamo rotto il muro dell'autoriferenza e della cultura del piagnistero: due mali terribili che stroncano sul naso ogni speranza di futuro. Abbiamo volutamente contrastato la cartolina dello stereotipo del malaffare come fenomeno dominante del territorio, che una narrazione tendente a rendere eterno un passato remoto sepolto dalla realtà vuole riproporre di continuo in parole, musiche e cinema muocendo più di ogni altro male criminale leale alle generazioni future. Questo, sia chiaro, non vuol dire affatto abbassare la guardia contro l'illegalità, ma proprio l'esatto contrario.

Continua a pag. 35

FLYERALARM.it
TIPOGRAFIA ONLINE

**STAMPIAMO
TUTTO**
Anche gli Attacchi D'Arte



★ Trustpilot
4.8/5 - Recensioni | Catturato 2020

Giovanni Muciaccia
Brand Ambassador

**Dossier Agenas: curarsi costa caro
a Napoli fino a 1.300 euro
per un giorno in ospedale**

Dossier Agenas, una giornata di ricovero in ospedale al Sud costa più che al Nord: il record a Napoli con 1.300 euro. **Mautone** a pag. 9

**Mergellina, la sparatoria per un pestone
PIZZAIOLU UCCISO
NIENTE SCONTI
AL KILLER: ERGASTOLO**

La Corte di Assise di Appello di Napoli ha confermato la condanna all'ergastolo inflitta in primo grado a Francesco Pio Valda, per l'omicidio di Francesco Pio Maimone. **Nicolosi** in Cronaca



UE FEDERALE
VALLEVERDE

€ 1,40* ANNO 147 - N. 331
Sped. in A.P. DLS/3/2023 con v. L.46/2004 art.1 c.1 DCS-RM

Martedì 2 Dicembre 2025 • S. Bibiana

Il Messaggero

NAZIONALE

IL GIORNALE DEL MATTINO

V
VALLEVERDE

5 1 2 0 2
9 771129 622404

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Esce oggi il nuovo libro

Rutelli: vi racconto i segreti dell'Urbe tra sacro e profano

Ajello a pag. 24



Il primo scudetto della Lazio
Kim Rossi Stuart sarà Maestrelli
il mister partigiano

De Simone nello Sport



50mila metri di dislivello
Dalla Bulgaria a Roma, un Giro tutto in salita

Gugliotta nello Sport



L'editoriale

IL NOSTRO
METODO
RIVOLTO
AI LETTORI

Massimo Martellini

E come scendere da un treno in corsa. Ti fermi, guardi i vagoni sfreccianti in avanti, i binari che scompaiono, i binari che scorrano sul terreno. È una bella sensazione, perché sai che in piccola parte quella velocità e quella traiettoria hai contribuito a definirla tu. Oggi lascio la direzione di questo formidabile locomotore che spinge piattaforme informative diverse: il giornale di carta, quello digitale, il sito web, i canali social, i mensili, le iniziative speciali, i workshop, il master in cinema. Ma so che - anche solo con la mente - continuerò ad essere dentro quei vagoni che corrono alti. Perché sono i miei compagni di viaggio, una banda di colleghi romantici che nell'epoca dell'intelligenza artificiale conserva ancora intatto l'entusiasmo per lo scoop, per l'esclusiva, per la foto migliore, per il titolo che costringe il lettore a leggere quel pezzo. Molti di loro sono giovanissimi, eppure, nella loro modernità, si ispirano a modelli antichi, al giornalismo etico di una volta, quando informare i lettori era una missione di democrazia.

Ho condiviso con loro una fase importante della mia vita, circa quarant'anni, e molte immagini di quei momenti mi accompagneranno per sempre. Le notti trascorse in redazione per raccontare eventi che si verificavano dall'altra parte del globo: le loro rinunce alle vacanze con la famiglia "perché quando mi ricapita più di andare a vedere cosa succede in Ucraina"; i drammi personali condivisi, perché ci si sente quasi in una seconda famiglia.

Continua a pag. 27

Nato: sì ad attacchi preventivi

► L'ammiraglio Cavo Dragone: Alleanza più aggressiva per la guerra ibrida russa. Mosca: irresponsabili. E lancia una nuova offensiva. Mattarella: «Dalla mancata difesa comune conseguenze drammatiche»

ROMA L'ammiraglio Cavo Dragone: «La Nato pensa ad attacchi ibridi preventivi contro la Russia». L'ira di Mosca.

Pinna, Rosana, Saccà, Ventura e Vita alle pag. 2, 3 e 5

1933-2025 Leggenda del tennis, è stato il primo italiano a vincere uno Slam



Pietrangeli
lottatore
elegante

Nicola Pietrangeli, morto ieri a Roma all'età di 92 anni

Corsi e Martucci alle pag. 12 e 13

Il ricordo
UN MITO PIENO
DI GRAZIA
Enrico Vanzina

Adio Nicola, caro
amico di una vita intera. Un mito pieno di grazia.

A pag. 12

Tranche da 12,8 mld

Pnrr, ok della Ue
all'ottava rata
Meloni: noi primi

Andrea Bassi

Pnrr, disco verde della Ue al
nuova trachea da 12,8 miliardi di euro per l'Italia. La
premier: «Merito del nostro impegno». A pag. 18

Le culle vuote

PRESENTISMO
E MIopia
DEMOGRAFICA

Guido Boffo

Non siamo condannati al
declino, dice Sergio Mat-
tarella, intervenendo sulla
denatalità (...) Continua a pag. 27

Schiaffi all'agente,
per la Consulta
non è da condanna

► La Corte: va applicata la tenuità del fatto
Forze dell'ordine in allarme: rischio aggressioni

Valeria Di Corrado

Tirare uno schiaffo a un poliziotto può essere considerata un'offesa non grave, o comunque "particolarmente tenue", tanto da lasciare impunito l'autore del reato. Lo stabilisce la Corte Costituzionale, accogliendo il ricorso presentato sul caso di una donna accusata di resistenza aggravata a pubblico ufficiale, proprio perché aveva tirato uno schiaffo in faccia a un agente.

A pag. 15

Pro Pal in azione

Roma, sinagoga
vandalizzata
Sdegno del Colle

Paolo Chiriatte

Tragiata la sinagoga di
Monteverde, a Roma. Scritto
sulla targa di Stefano Gaj
Taché, ucciso dai terroristi
a 2 anni. A pag. 6

Il Segno di LUCA

VERGINE
CONVINCENTE

Ogni nel lavoro Veneri ti aiuta a
trovare delle modalità di
persuasione particolarmente
sottili e efficaci. Pensa a fare
tutti i punti che avete in
comune, costruendo l'accordo
passo dopo passo, non tanto con
argomenti più o meno giusti ma
creando sintonia. Non dovrà fare
sforzi perché è qualcosa che ti
viene in maniera spontanea. E in
qualche modo riuscirai a trovare
quegli obiettivi comuni che
diventano un punto di riferimento.
MANTRA DEL GIORNO
Dimenticando creo spazio per
pensare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo a pag. 27

VIVINDUO

FEBBRE e DOLORI INFLUenzALI

CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO
FEBBRE e CONGESTIONE NASALE

può iniziare ad agire dopo 15 MINUTI

MENARINI

VIVINDUO è un medicinale a base di paracetamolo e paracetamofenone che può avere effetti indesiderati anche gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 05/08/2025. IT/MEV/3025.

La riforma
I debiti con l'Eriero
decurtati dai compensi
dei consulenti della Pa
Andrea Pira

Un emendamento Fdi per
vedere la stretta sui pagamenti della Pa ai consulenti
che non hanno pagato tasse e contributi. Il blocco delle partite sarà limitato alle sole carte esattoriali. Inoltre, per le somme sotto i 5.000 euro, lo stop ai pagamenti della pubblica amministrazione sarà limitato soltanto all'ammontare iscritto a ruolo.

A pag. II
Dimito a pag. II

* 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) "Natale a Roma" + € 7,90 (Roma)

+

-TRX II:01/12/25 22:53:NOTE:

il Resto del Carlino

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

(*) QN CARLINO € 1,60 e VANITY FAIR € 0,20 abbinamento non vendibile separatamente € 1,80 totale - Iniziativa valida per la Provincia di Imola

MARTEDÌ 2 dicembre 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

EMILIA-ROMAGNA Proposta di legge

Offensiva di Fratelli d'Italia
«Burqa e niqab vietati
in tutti i luoghi pubblici»

Di Caprio a pagina 17



PESARO Critiche e ironie

Pavarotti
sotto ghiaccio
sui giornali Ue

Marchionni a pagina 17



La Nato avvisa il Cremlino «Sì ad attacchi preventivi»

L'ammiraglio Cavo Dragone (Alleanza atlantica): valutiamo anche risposte ibride aggressive
 Ira di Mosca: irresponsabili. Oggi Witkoff incontra Putin. Zelensky: non ricompensare i russi

E Bernini garantisce: si farà

Corso di laurea
per i militari,
Meloni: quel no
è incostituzionale

Tempera a pagina 4



Bufera sulla relatrice Onu

Cittadinanza
 ad Albanese:
 Firenze dice no,
 Bologna tira dritto

Carbutti e Ingardia a pagina 5

L'inchiesta di Milano
 e lo scontro politico

Scalata Mps
a Mediobanca,
nessuna indagine
sul ruolo del Mef
Piazzetta Cuccia
vora la nuova era

Troise e Ropa alle p. 6 e 7

La preside dell'istituto
 ascoltata in questura

Lista degli stupri
 nel liceo a Roma,
 sospetti
 su un 14enne
 E spunta
 la pista politica

D'Amato a pagina 15

Accuse di voler ottenere
 il vizio parziale in primo grado

«Test regolari,
Pifferi non fu
manipolata»
Assolti
l'avvocata
e gli psicologi

Gianni a pagina 16

Prosperetti
 e Boni
 alle p. 2 e 3

Marchetti nel Fascicolo Locale

BOLOGNA Imputato un coetaneo della vittima

Sedicenne ucciso a coltellate
 La Procura chiede 21 anni

Gabrielli in Cronaca

BOLOGNA Esultano sindacati e istituzioni

La Perla risorge dopo la crisi
 Riassunte tutte le lavoratrici

Di Caprio in Cronaca

IMOLA Nel bilancio 2026, ma serve un ribaltone

Gran Premio
 all'Autodromo
 La Regione
 stanzia 5 milioni



Agnelli in Cronaca

octopus energy

IL REGALO PERFETTO TI FA RISPARMIARE TUTTO L'ANNO!



Passa a Octopus e blocca il prezzo per 12 mesi

Trustpilot ★★★★★ octopusenergy.it



MARTEDÌ 2 DICEMBRE 2025

IL SECOLO XIX

1,80 € (1,80 € con Tuttosport ad AT, AL, CN, 2,00 € con Tuttosport ad IM, SP, SV e con ed. Levante) - ANNO CXCVI - NUMERO 284 - COMMERCIO/SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - BLUEMEDIA S.R.L. - Per la pubblicità sul **IL SECOLO XIX** www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

LA PROPOSTA DI CROSETTO

SE RITORNA
LA NAJA AL TEMPO
DELLA GUERRA

DOMENICO RAVENNA

Il ministro della Difesa Guido Crosetto, fautore di un ripristino della leva sia pur volontaria, aveva solo tre anni. Era il 1966 e la voce di Lucio Dalla, allora ventitreenne, risuonava dai juke box. «Quando ero un soldato», un'insolita canzone che, dissacrando la rima ancora imperante amore-cuore, sembrava un manifesto di propaganda della naja, così come era definita la leva militare, in quel tempo obbligatoria per i giovani italiani. La canzone era il frutto di due autori di prima grandezza della musica leggera del dopoguerra, testo di Sergio Bardotti e musica di Gianfranco Reverberi. «Quando ero soldato allora si che era bella la vita anche per me. Quindici mesi senza i problemi di casa mia...», era l'incipit che, con malcelata ironia, esaltava quella sorta di periodo sabbatico che per un giovane rappresentava un trait d'union fra un'adolescenza passata in grembo alla famiglia e l'ingresso definitivo nell'età adulta.

«Quando ero soldato, beato me, mangiavo e bevevo meglio di un re, senza pagare mai una lira di tasca mia», uno spaccato di transizione esistenziale in cui si aveva anche il tempo di fantasticare quali autostrade la vita potesse poi spalancare al tuo futuro. «E con le ragazze, le sole che poi non ti chiedono un matrimonio», compagnie per una qualche avventura da vivere costretti, sì, in una divisa ma infrangendo i canoni della morale corrente alla stregua di quanto praticavano oltreoceano comunità hippy in quello scorcio degli anni Sessanta. «Quando ero soldato che bella era! Scoppiavano di vita e di allegria...». Poi è finita, sono tornato a casa mia». E quei quindici mesi di formazione alla vita sarebbero poi diventati i capienti contenitori di una miriade di esperienze e di aneddoti, magari un po' romanziati, da raccontare nelle sere passate insieme agli amici davanti al bancone di un bar.

Con ogni probabilità, per ragioni anagrafiche, il ministro Crosetto non avrà mai ascoltato la canzone di Dalla che, nella sua strofa finale, disegna uno scenario in cui, sessant'anni dopo, molti giovani di oggi non avrebbero difficoltà a riconoscere: «Quando ero soldato, beato me, la guerra non c'era, adesso c'è, l'hanno dichiarata tutti d'accordo contro di me, quando ero soldato vivevo tranquillo, ora son tanti a bombardare la vita mia».

IL PRESIDENTE DEL COMITATO MILITARE NATO
L'ammiraglio Cavo Dragone: più aggressivi con la Russia

VALENTINA BRINI / PAGINA 3



GUERRA IN UCRAINA. L'ELISEO SENTE TRUMP
Zelensky vola da Macron
«Non si può premiare Mosca»

LUCA MIRONE / PAGINA 2



DOPO LA RIDUZIONE DEI TRASFERIMENTI DA TARANTO, A CORNIGLIANO MANCHEREBBERO 200 MILA TONNELLATE DI MATERIALI. IL SOSTEGNO DI SALIS E BUCCI

«Vogliamo l'acciaio per lavorare» Gli operai ex Ilva bloccano Genova

Le tute blu contro il piano del governo: «Se chiudete la fabbrica dovete sfollarc ci con le ruspe»

Gli operai dell'ex Ilva di Cornigliano bloccano Genova contro il piano del governo e avvertono: «Se fanno chiudere le lavorazioni di Cornigliano dovranno sfollarc con le ruspe». Dopo la prevista riorganizzazione della produzione a Taranto mancano 200 mila tonnellate di acciaio all'anno. Venerdì nuovo incontro con il ministro Ursi, convocato anche gli enti locali. La solidarietà di Salis e Bucci: «Se non ci sono acquirenti per l'ex Ilva, intervenga lo Stato».

GILDA FERRARI E RICCARDO OLIVIERI / PAGINA 2 E 3

«LA PRODUZIONE RESTA QUI»
L'articolo / PAGINA 3

Ansaldo Energia
presidio permanente
davanti ai cancelli

I lavoratori di Ansaldo Energia hanno annunciato un'assemblea permanente davanti ai cancelli della fabbrica di Genova Campi dopo avere bloccato il camion che avrebbe dovuto caricare materiali per trasferire parte della produzione.



FOTO PAMBIANCHI

INTERVISTA CON LA SINDACA SUL PIANO DELLA REGIONE LIGURIA

Salis: «Riforma della sanità? Non mi piace ma parliamone»

«La riforma della sanità non mi piace: era necessaria ma è stata elaborata troppo frettolosamente per l'obiettivo che si propone. Si deve partire dai servizi, non dalla riduzione dei costi». Silvia Salis, sindaca di Geno-

va e della città metropolitana, contesta la rivoluzione della sanità ligure che andrà in consiglio regionale il 9 e 10 dicembre. «Non coinvolge i territori e va migliorata. Sono pronta a collaborare».

GUIDO FILIPPI / PAGINA 5

PROTESTA IN PREFETTURA

Francesco Margiocco / PAGINA 4

I balneari: gare nulle per le concessioni precedenti il 2009

I titolari degli stabilimenti balneari del Genovesato si riuniscono oggi davanti alla prefettura per chiedere l'esclusione dalle gare di chi ha ottenuto concessioni prima del dicembre 2009. «Lo dice la Corte di giustizia europea».



IL FORUM A BARI

«Porti, la legge non abbatterà la burocrazia»

Alberto Quarati / PAGINA 11

L'allarme del mondo dello shipping al Blue Economy organizzato da Il Secolo XIX-Blueconomy a Bari: «Sulla cosiddetta Porti Spa le casse delle Autorità portuali sono a rischio e la riforma prevista dal governo non abbatterà ancora la burocrazia», dice il presidente dello scalo pugliese Mastro. «Basta ingerenze», insiste.



SCONTO A GENOVA

Paroli al Comune:
«Sbagliato tassare
chi si imbarca»

Alberto Quarati / PAGINA 12

Scontro diretto tra l'Autorità portuale e il Comune di Genova sulla tassa d'imbarco di 3 euro a carico dei passeggeri in transito nello scalo ligure. Il presidente Paroli: il provvedimento pone a rischio la competitività del porto in un momento di alti investimenti pubblici.



CICLISMO, IL PERCORSO DELLA CORSA ROSA

Il Giro dalla Bulgaria a Roma,
ecco le due tappe liguri

Valerio Arrichielo



Ci sono i dettagli delle due tappe liguri del prossimo Giro d'Italia, che nel 2026 raggiungerà l'edizione numero 109 partendo dalla Bulgaria in direzione di Roma (tanta montagna e una frazione a cronometro). Omaggio a Pertini con partenza da Imperia, passaggio a Stella e arrivo a Novi. Arrivo a Chiavari dopo la partenza dalla provincia di Lucca.

L'ARTICOLO / PAGINA 36

IL GRANDE TENNISTA È MORTO A 92 ANNI

Licia Colò: «Addio Pietrangeli
Eri un guascone coraggioso»

Giorgio Cimbrico e Carlo Gravina



«È stato un uomo coraggioso, prendeva posizioni scomode. La dimostrazione è quello che ha fatto nel 1976 portando la squadra di Davis in Cile». Questo il ricordo di Licia Colò, compagna di vita per sette anni: è morto a 92 anni il grande tennista italiano Nicola Pietrangeli. Unanime il coro doglio dello sport. Panatta: «Era un campione assoluto».

GUARICOLI / PAGINA 37

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO PREZZO MASSIMO GARANTITO

GENOVA CORNIGLIANO: Via Cognacq-Jay, 28/40/r
Tel. 010 6591501
GENOVA SAN FRUTTUOSO C.so Sardegna 89/R
GENOVA SAMPIERDARENA: Via A. De Mattei, 11 - Tel. 010 416382
SANREMO: Via Roma, 2 - Tel. 0184 990230
VENTIMIGLIA: Via Cavour, 49B - Tel. 010 512120
ORARIO CONTINUATO: dal lunedì al sabato al Saluto 9.00-19.00
www.banco-metalli.com

PEFC
UNIVERSITÀ DELL'ALTO ADIGE
SOCIETÀ DI MANAGEMEN



NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO PREZZO MASSIMO GARANTITO

GENOVA CORNIGLIANO: Via Cognacq-Jay, 28/40/r
Tel. 010 6591501
GENOVA SAN FRUTTUOSO C.so Sardegna 89/R
GENOVA SAMPIERDARENA: Via A. De Mattei, 11 - Tel. 010 416382
SANREMO: Via Roma, 2 - Tel. 0184 990230
VENTIMIGLIA: Via Cavour, 49B - Tel. 010 512120
ORARIO CONTINUATO: dal lunedì al sabato al Saluto 9.00-19.00
www.banco-metalli.com



LA PROMOZIONE

Idea per Natale: l'abbonamento in regalo

Il quotidiano di Roma in versione digitale costa solo 30 centesimi
Occasione di risparmio anche se si sottoscrive per un anno a 69,99 euro

L'INIZIATIVA

Parte la consegna a domicilio del giornale

Il servizio consente di avere la versione cartacea a casa o in ufficio
Basta una telefonata per attivarlo gratis senza dover andare in edicola

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

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDEPENDENTE

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

Sant'Abacuc, profeta

Martedì 2 dicembre 2025

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXI - Numero 333 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.ilttempo.it

Liberalconservatori
Priorità sicurezza
Metteteci alla prova

DI DANIELE CAPEZZONE

Mentre entro nella famiglia de Il Tempo, ringrazio gli editori per la fiducia, i colleghi per l'accoglienza affettuosa, e Tommaso Cerno per l'eccellente lavoro svolto. Il Tempo in questi anni è tornato combattivo e centrale nel dibattito pubblico. Continueremo così, rendendo sempre più chiara l'impronta liberalconservatrice della testata: difesa della libertà, della proprietà, degli individui, delle famiglie, delle imprese, di chi lavora e produce. Saremo in primo luogo impegnati a combattere contro l'orizzonte dello «zero virgola». Non passiamo rassegnati a una prospettiva di crescita stentata. Il governo, che sta lavorando bene, va aiutato e accompagnato a fare ancora meglio, fino al 2027 e speriamo anche dopo: meno tasse, meno sprechi, meno debito, meno pubblico. Pure noi, con un supplemento di coraggio, avremo bisogno di prendere a prestito la motosega di Xavier Mlèk. Sta là la chiave per contrastare anche culturalmente la sinistra dei sussidi e delle piazze, dei caos e dello scoppio selvaggio. E poi, sopra tutto e prima di tutto, c'è Roma. L'operazione «salva-Termini» che lanciamo oggi dice molto sulla distanza tra certi racconti edulcorati e il degrado che invece i cittadini sperimentano ogni giorno, tra immigrazione illegale e violenza come «regola».

La nostra non sarà una battaglia «cattivista» o gridata. Ma vuole lanciare un allarme. Per aggredire le cause, non per agitare o fomentare rabbia. Oggi i romani e gli italiani, quelli di destra e pure quelli di sinistra, hanno timore di uscire la sera, e aprono il portone di casa guardandosi le spalle. Questa paura che abbiamo addosso, purtroppo motivatissima, pesa malettamente. Superarla - risolvendo i problemi - è condizione indispensabile per tornare a una vita più serena e anche a una discussione pubblica meno lacerata e più costruttiva.

P.s.
Abbonatevi e metteteci alla prova. Abbiamo previsto offerte speciali sia per l'edizione cartacea che per quella digitale. Per chi è di Roma e non ha un'edicola ragguagabile, c'è anche la novità di una consegna gratuita porta a porta. Daje.

*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIZIONE AIR MAIL POSSIBILE DALL'EDICOLA CON LA TARIFFE AIR MAIL DEL CONSOB.

RIPRODUZIONI RISERVATA

OPERAZIONE SALVA TERMINI

Scippi, violenze, aggressioni e rapine
L'area della stazione è un Far West
Zona rossa e controlli non funzionano
Per fermare i balordi che la infestano
cinquanta arresti al mese non bastano
Ora serve riconsegnarla agli onesti

Bertoli e Vincenzoni alle pagine 2 e 3

LA TESTIMONIANZA

«La sera penso solo ad arrivare a casa salva
Qui è terra di nessuno»

a pagina 3



LA RELATRICE DELLA DISCORDIA

Albanese, delirio Firenze
«Cittadinanza e Nobel»
Bufera Pd, la sindaca cambia



L a rossa Firenze rilancia

la «Cittadinanza onoraria» per la Albanese. È bufera

nel Pd, scontro con Avs.

Rosati a pagina 4

DI RICCARDO PACIFICI
Gli antifascisti del presente sono diventati i nuovi fascisti

a pagina 5

Con il tuo 5x1000 doni un Sorriso grande come una Casa.

Destina il tuo 5x1000 a Smile House Fondazione ETS

CODICE FISCALE
97175550587

SMILE
HOUSE
Fondazione ETS

Il Tempo di Oshø



«Giuro che dopo il
Tevere balneabile
renderò Termini
frequentabile»

APOCALISSE 2028: SE VINCONO LORO

Il ministro dell'interno Salis
«Più case occupate per tutti»

DI ANDREA VENANZONI

Roma, 12 giugno 2028. Il Ministro dell'interno Flavia Salis, alla presenza delle massime autorità religiose,

civili e, per inclusione, anche di quelle incivili, ha inaugurato alla Stazione Termini la nuova mensa (...)

Segue a pagina 8

Oroscopo

Le stelle di Branko

a pagina 30

DI GIANNI LETTA

Il tempo passa
ma il Tempo resta
Buon lavoro!

segue
a pagina 11

DI GIUSEPPE CRUCIANI
Questo Stato «impiccione» pure sotto le lenzuola



a pagina 8

DI ROBERTO ARDITI
Se in strada parlano i coltelli
Sicurezza, ora siamo al bivio

a pagina 2

DOMANI CAMERA ARDENTE AL FORO

Addio a Nicola Pietrangeli
protagonista indiscusso di un tennis che non c'è più



Di Giovanni Malago
Grande dolore
Perdo un amico
«da sempre... e per sempre»

a pagina 26

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

FEBBRE E DOLORI INFLUENZALI CONGESTIONE NASALE

può iniziare ad agire dopo 15 MINUTI

VIVINDUO è un medicinale a base di paracetamolo e pseudoefedrina che può avere effetti indesiderati anche gravi. Leggere attentamente l'etichetta illustrativa. Autorizzazione di ES/01/292, FIR/93/292.

A. MENARINI

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

LO CHIEDE L'EUROPA

Social solo dai 16 anni, regole per limitare l'uso degli smartphone a scuola e alfabetizzazione digitale nei programmi scolastici

Ciccia a pag. 34

LEGGE DI BILANCIO

La stretta antievasione tra controlli automatizzati Iva, e-fatture e compensazioni ridotte nella revisione del Pnrr

Bartelli a pag. 23

Il minimo dei votanti si verifica con le Regioni perché sono enti inutili e sempre più costosi

Giovanni Cominelli a pag. 5

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Dogane, unico data hub Ue

Raccoglierà e condividerà tutte le informazioni relative agli scambi internazionali E consentirà di eliminare la franchigia sull'importazione delle merci di basso costo

Superamento della franchigia per le importazioni di pacchi di basso valore tramite le piattaforme di e-commerce e un unico data hub doganale europeo per le merci di basso costo. Le due decisioni relative agli assembli internazionali: sono due novità previste dalla riforma del Codice doganale europeo, relativamente al quale però sembra difficile arrivare a un accordo entro la fine del 2025, come in precedenza annunciato dalle istituzioni europee.

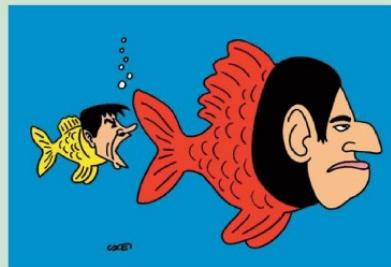
Armella e Salvi a pag. 23

I LIBRI PIÙ VENDUTI

Saviano non brilla più, Seurat in calando, Dan Brown al top

Piazzotta a pag. 17

Casini si allena per la corsa al Quirinale sostenuto da Gianni Letta e Romano Prodi



Pier Ferdinando Casini si allena per la corsa al Quirinale sostenuto da Gianni Letta e Romano Prodi. «Di lui» dice Letta «apprezzo soprattutto l'autonomia. All'epoca del primo Berlusconi abbiamo fatto un cammino assai diverso da quello che era possibile, poi ha scelta una strada ma sempre ispirata da un saggio moderatismo, mai si è fatto travolgersi dalle mode e dalle polemiche inutili. Per Romano Prodi «gli va dato atto di essere sempre rifugiatosi dalle posizioni radicali, sia che esse fossero nel centro-sinistra che, più tardi, nel centro-destra. Qui non si cerca, cercare di affermare una visione moderata della politica al di là della coalizione del momento».

Valentini a pag. 8

DIRITTO & ROVESCO

Le dimissioni di Andriy Yermak, il più fidato consigliere di Zelensky, accusato di corruzione, sono un duro colpo per l'Ucraina. Anche perché sono solo la punta di diamante di una serie di inchieste che hanno già tagliato molte teste tra i più stretti collaboratori di Zelensky. Ma sono anche la dimostrazione di quanto l'Ucraina sia diverso rispetto a quanto si dice russo. Se siamo in democrazia, non potremo essere in grado di indagare l'uomo più potente del paese dopo il presidente, nonostante un tremendo conflitto in corso con una superpotenza, significa che l'Ucraina, con tutti i suoi problemi, ha comunque interiorizzato i valori della democrazia e della legittimità. Fino a ieri non era così. Ed è il segnale di una vittoria moscovita sulla Russia di Putin, dove un'operazione del genere non è nemmeno lontanamente immaginabile.

NOLEGGIOELETTRICO
SOCIETÀ BENEFIT

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

ABBIAMO LA SOLUZIONE
SCOPRI TUTTI I VANTAGGI PER LA TUA AZIENDA

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

Formazione Dedicata
Ogni Evcoach è appassionato di mobilità e tecnologia. Si impegna ad educarsi su vari aspetti delle auto elettriche, dall'infrastruttura di ricarica alle applicazioni, favorendo così una cultura sostenibile.

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

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

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

LA NAZIONE

MARTEDÌ 2 dicembre 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

FIRENZE Il femminicidio-suicidio di via Orsini
Ha ucciso la moglie e poi si è tolto la vita
Era in cura da tempo

Brogioni a pagina 17



SIENA Futuro incerto
La Beko ha chiuso per sempre

Rosi a pagina 18



La Nato avvisa il Cremlino «Sì ad attacchi preventivi»

L'ammiraglio Cavo Dragone (Alleanza atlantica): valutiamo anche risposte ibride aggressive
 Ira di Mosca: irresponsabili. Oggi Witkoff incontra Putin. Zelensky: non ricompensare i russi

E Bernini garantisce: si farà

Corso di laurea per i militari, Meloni: quel no è incostituzionale

Tempera a pagina 4



Bufera sulla relatrice Onu

Cittadinanza ad Albanese: Firenze dice no, Bologna tira dritto

Carbutti e Ingardia a pagina 5



Prosperetti e Boni alle p. 2 e 3



DALLE CITTÀ
PISA Parte un progetto che usa mappe del gps
L'intelligenza artificiale ci aiuterà a trovare casa

Venturini pagina 23

EMPOLI La preoccupazione del sindacato

La crisi di "Termolan"
 «In 18 rischiano il posto»

Servizio in Cronaca

MONTELupo Fiorentino La sentenza

Vittime del III Reich
 Maxi risarcimento per gli eredi

Servizio in Cronaca

EMPOLI Collaborazione tra Coop e Ispro

Screening gratuiti
 La prevenzione si fa anche al supermercato



Cecchetti in Cronaca



L'inchiesta di Milano e lo scontro politico

Scalata Mps a Mediobanca, nessuna indagine sul ruolo del Mef
Piazzetta Cuccia varà la nuova era

Troise e Ropa alle p. 6 e 7

La preside dell'istituto ascoltata in questura

Lista degli stupri nel liceo a Roma, sospetti su un 14enne
 E spunta la pista politica

D'Amato a pagina 15

Accuse di voler ottenere il vizio parziale in primo grado

«Test regolari, Pifferi non fu manipolata»
Assolti l'avvocata e gli psicologi

Gianni a pagina 16

octopus energy
 IL REGALO PERFETTO TI FA RISPARMIARE TUTTO L'ANNO!



Passa a Octopus e blocca il prezzo per 12 mesi

Trustpilot ★★★★★ octopusenergy.it



la Repubblica

Fondatore
EUGENIO SCALFARI



Direttore
MARIO ORFEO



R cultura

Macché "rage bait" è l'acchiappacittrulli

di ELENA STANCANELLI
a pagina 34

R spettacoli

Ecco Zalone biondo pronto al colpo grosso

di ARIANNA FINOS
a pagina 37



Martedì
2 dicembre 2025

Anno 50 - N° 284

Oggi con

Album Teatro la Scala

In Italia € 1,90

Tensione Nato-Russia sull'attacco preventivo

L'ammiraglio Cavo Dragone: valutiamo risposta più aggressiva a guerra ibrida Mosca: dichiarazioni irresponsabili. Macron e Zelensky sentono leader europei

di CLAUDIO TITO

Prevenzione e deterrenza» contro attacchi hacker, intrusioni di droni e disinformazione. Ma nessun assalto militare tradizionale alla Russia o a qualsiasi altro Paese.

⊕ a pagina 3. Servizi alle pagine 2,3 e 4



Giuseppe Cavo Dragone

L'INTERVISTA

Kuleba: Yermak silurato? Ho provato soddisfazione

di FABIO TONACCI

⊕ a pagina 5

Scritte pro Pal incappucciati vandalizzano sinagoga a Roma

Imbrattata la targa per Tachè il bimbo assassinato nel 1982 dal terrorismo palestinese

Due giovani incappucciati sono stati ripresi dalle telecamere della sinagoga Beth Michael di Monteverde, a Roma, mentre imbrattano con vernice nera la targa d'ingresso. E sul muro scrivono: "Palestina libera".

di CARTA, FERRARA, GUSBERTI e VECCHIO

⊕ alle pagine 10 e 11



Futuro in corso.

Da oltre 140 anni, illuminiamo la bellezza di nuova energia. Anche adesso, anche qui.



edison

Diventiamo l'energia che cambia tutto.

IL CASO

Bologna, no corsi ai militari Meloni contro l'università

di EMANUELA GIAMPOLI

Inaccettabile. È la parola che usa Giorgia Meloni per il no dell'università di Bologna ad attivare un corso di laurea in Filosofia all'Accademia militare di Modena. A sollevarsi il caso è stato sabato scorso il capo di Stato maggiore dell'esercito, Carmine Masiello. Voleva educare gli allievi ufficiali al «pensiero laterale». L'Alma Mater non ha accettato, com'è nelle sue prerogative.

⊕ a pagina 13

IL PERSONAGGIO

Casalino: nel M5S non c'era più spazio per uno come me



di ANNALISA CUZZOCREA

⊕ a pagina 21

LE IDEE

Le radici storiche dell'allergia alla democrazia

di MASSIMO RECALCATI

L'assalto alla redazione torinese della *Stampa* ha provocato un dibattito che non bisognerebbe silenziare troppo rapidamente. Continui episodi di violenza politica che nel nome di una sola Verità incontravibile impediscono la pluralità delle voci, mostrano quanto il nostro tempo, considerato a torto post-ideologico, sia in realtà pervaso da un ritorno pervasivo di un fanatismo ideologico estremo.

⊕ a pagina 17

OGGI BEBE VIO DIRETTRICE DE LA STAMPA PER UN GIORNO
Prof di sostegno ai disabili
il 30% senza formazione

ELISA FORTE — PAGINA 17



Perché anche l'inclusione
si crea con la competenza

GIOVANNI FERRERO — PAGINA 23



IL CALCIO

Juve, tegola Vlahovic
campionato a rischio

NICOLA BALICE — PAGINE 28 E 29

1,90€ II ANNO 159 II N.331 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MARTEDÌ 2 DICEMBRE 2025

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867



GNN

MALUMORI NELL'ESECUTIVO ITALIANO PER L'USCITA DEL MILITARE: PIÙ PRUDENZA. OGGI WITKOFF DA PUTIN. MELONI: LA RUSSIA CONTRIBUISCA

Piani Nato, scontro con Mosca

L'ammiraglio Cavo Dragone: cyber azioni preventive. Il Cremlino: irresponsabili, volete l'escalation

L'INTERVISTA

Giuli: "L'Europa corre al riarmo E se poi vincono Le Pen e Afd?"

RAFFAELLA SILIPO



BRESOLIN, CAPURSO, CECCARELLI, TORTELLO

La Nato si sta interroghando sulla necessità di adottare un atteggiamento più aggressivo e proattivo per rispondere alle minacce ibride. Lo ha spiegato l'ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone, presidente del comitato militare della Nato. — PAGINE 2-5

Se l'Arma cibernetica
resta solo sulla carta

FRANCESCO GRIGNETTI — PAGINE 2E3

IL COMMENTO

Quegli attacchi ibridi
che sono vera guerra

ETTORE SEQUI

L'intervista del capo del Comitato militare Nato, Cavo Dragone, al *Financial Times* indica il mutamento di fase della sicurezza europea. In estrema sintesi, egli afferma che l'Alleanza non può più limitarsi a rispondere agli attacchi cyber e ibridi e deve valutare opzioni più incisive. — PAGINA 23

IL PERSONAGGIO

Zelensky, la strettoia
per salvare sé e Kiev

ANNA ZAFESOVA

«Nessuno tranne Zelensky può decidere il destino dei territori occupati. La constatazione fatta da Macron voleva essere ovviamente una rassicurazione: nulla sull'Ucraina senza l'Ucraina, il principio ribadito da Kyiv insieme all'Europa per evitare una spartizione alle sue spalle tra Trump e Putin. — PAGINA 5

GIUSTIZIA E FINANZA

La scalata Mps
e i veri compiti
della politica
sulle banche

ELSA FORNERO



Sì può parlare pacatamente di banche senza entrare nelle vicende giudiziarie sull'acquisizione di Mediobanca da parte di Mps — possibilmente in vista del "boccone" delle Generali? — PAGINA 22

IL RETROSCENA

Conte: Schlein
corre troppo

ALESSANDRO DE ANGELIS

Già la vicenda di Atreju aveva scavato un solco tra Giuseppe Conte ed Elly Schlein. Se al Nazareno l'hanno vissuta come uno sgarbo — per la serie: «Ha giocato di sponde con Giorgia Meloni» — lui l'ha vissuta come uno sgarbo al cubo. Il ragionamento: io lì ci sono andato sin da quando ero premier, peraltro dopo che mi avevano fatto una manifestazione sotto palazzo Chigi; andai anche lo scorso anno. CONI, TACCUINO DI SORGHI — PAGINA 15

IL CASO

Ranucci, il Copasir
punta sul governo

CARRATELLI, FAMÀ

Il Copasir interviene sul caso Ranucci. Ha chiesto di acquisire la parte segretata delle audizioni del conduttore di Report nelle commissioni Antimafia e Vigilanza Rai. — PAGINA 14

ADDO AL TENNISTA, AVEVA 92 ANNI: PRIMO ITALIANO A VINCERE UNO SLAM E LA DAVIS IN CILE DA CAPITANO

Pietrangeli, l'ultima volée

STEFANO SEMERARO



Il campione della Dolce Vita

MARIA CORBI

Nicola Pietrangeli impegnato in una partita a Wimbledon nel 1959

PAGINE 18 E 19

Din don dan | MATTIA FELTRI

**BANCA
DI ASTI**
bancadiasti.it



Buongiorno

Ogni anno attendo fremente la tradizionale geremiade per le tradizioni soppresse: l'albero di Natale vietato a scuola, il presepe abbilito in municipio, lo scandalo della resa servile spacciata per rispetto delle altre religioni, soprattutto l'islamica; e la risposta uguale e contraria: l'albero di Natale imposto a scuola, il presepe obbligatorio in municipio, la rivendicazione chiassosa di sé stessi. Penso che rinunciare alle tradizioni per paura d'offendere l'ospite corrisponda a rinunciare alla propria cultura e alla propria storia, ossia non essere più niente; ma radridurre le tradizioni a martellate corrisponde all'ultimo vano tentativo di essere ancora qualcosa, senza sapere bene che cosa. Alla fine fra gli uni e gli altri c'è meno distanza di quanto sospettino, e lo dimostra la novità

della geremiade, edizione 2025. Fra i motivi di scalpore ci sono le scelte di una scuola elementare della provincia di Grosseto, di sospendere la recita di Natale e riscrivere il testo di Jingle Bells cancellando il riferimento a Gesù in nome della laicità dello Stato. Come la versione italiana di Jingle Bells diventi laica una volta omesso Gesù, lo sanno solo loro. Ma solo i leghisti, possenti baluardi della tradizione, possono ritenere tale una canzone scritta in America a metà Ottocento, in cui non compare neanche la parola Natale né la parola Gesù, e che sono state inserite in alcune delle decine di versioni italiane riscritte in seguito (io ne ricordo una del devotissimo Adriano Celentano nella quale di Gesù non c'è traccia). Perlenome, resta ben salda la nostra tradizionale minchioneria.

**BANCA
DI ASTI**
bancadiasti.it



ADVEST

Il socio attivista Hoop bussa alla Consob per chiarimenti su Grandi Viaggi
Carosielli a pagina 13

Ricavi in salita per il gruppo cuneese dei Dogliani, ma l'utile frena
Giacobino a pagina 20

Oggi il closing dell'acquisizione di Versace da parte di Prada
Il deal potrebbe avere un effetto dilutivo sui margini 2026 del gruppo Camurati in **MF Fashion**

Anno XXXVII n. 236
Martedì 2 Dicembre 2025
€ 2,00 *Classificatori*

Con MF Magazine n. 125 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) — Con The Luxury America a € 19,00 (€ 2,00 + € 10,00) — Con Guida alle professioni creative a € 4,50 (€ 2,00 + € 2,50) — Con Best Italian Hospitals 2025 a € 5,00 (€ 2,00 + € 3,00) — Con Gunnison Top Movers 2025 a € 29,00 (€ 2,00 + € 27,00) — Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/94, DCR Milano - Un C 1,40 - Cif 4,00 Francia € 3,00

FTSE MIB -0,22% 43.259

DOW JONES -0,36% 47.545**

NASDAQ -0,13% 23.336**

DAX -1,04% 23.589

SPREAD 72 (+0) € 1.1646

** Dati aggiornati alle ore 19,30

L'INCHIESTA MILANESE SULLA SCALATA

Mediobanca, faro sulle casse

L'indagine della Procura rileva anomalie negli acquisti degli enti di previdenza nell'opas lanciata da Mps. Intanto il ceo Lovaglio prepara un cda dell'istituto senese
BORSE DEBOLI. IL BITCOIN PROSEGUE LA CADUTA: SCIVOLA DA 91.300 A 84.000 DOLLARI

Bussi, Deugeni, Gualtieri e Messia alle pagine 2, 3 e 7. Con un commento di Sommella

REGOLE DA AGGIORNARE

Draghi frusta l'Europa, rimasta troppo indietro nella corsa verso l'AI

Crocitti a pagina 7

IL GOVERNO ATTENUA

La Bce stoppa il trasferimento dell'oro di Bankitalia

Valente a pagina 4

SPINTA DAL PHARMA

*Contro i dazi l'Italia resiste più della Ue
Da gennaio export verso gli Usa +9%*

Ninfale a pagina 9

Algebris INVESTMENTS

Algebris Financial Income Fund

Nel top 1% dei fondi EUR Moderate Allocation - Global secondo Morningstar¹, su migliaia di fondi. A uno, tre, cinque e dieci anni.

Rendimento netto (%) relativo alla classe retail R (ad accumulo) in Euro del comparto.

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1.6	5.3	15.6	-18.4	23.2	1.7	18.6	-4.4	13.2	17.7	15.5

I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il fondo è considerato come gestito attivamente, ma senza fare riferimento ad alcun benchmark.

Questa è una comunicazione di marketing. Si prega di consultare il prospetto dell'OICVM e il documento contenente le informazioni chiave per gli investitori (KIID/KID) prima di prendere una decisione finale di investimento. Tali documenti sono disponibili in lingua italiana e sono stati depositati presso la Consob. Prima di investire nel fondo si prega di considerare che il valore delle azioni e delle obbligazioni sottostanti può aumentare o diminuire e vi è il rischio di perdere il capitale investito e che il fondo può investire in strumenti finanziari il cui valore potrebbe essere influenzato da numerosi rischi quali, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, il rischio di (i) Credito e tassi di interesse, (ii) CoCo-Bonds, (iii) Mercato, (iv) Mercati emergenti, (v) Cambio, (vi) Sostenibilità e (vii) Derivati. Questo documento di marketing è stato emesso da **Algebris Investments (Ireland) Limited**. Algebris Investments (Ireland) Limited, autorizzata e regolamentata dalla Banca Centrale d'Irlanda (C433985), è la Società di Gestione del Fondo. Il fondo è al per centile 1 a 1, 3, 5, 10 anni. Il ranking si riferisce alla classe R EUR (ad accumulo) del fondo ed esprime il percentile rispettivamente su 3035 (a 1 anno), 2686 (a 3 anni), 2261 (a 5 anni) e 1288 (a 10 anni) fondi nella categoria EUR Moderate Allocation - Global al 30/09/2025. © 2025 Morningstar, Inc. Tutti i diritti riservati. Le informazioni contenute nel presente documento: (1) sono di proprietà di Morningstar; (2) non possono essere copiate o distribuite; e (3) non si garantisce che siano accurate, complete o tempestive. Né Morningstar né i suoi fornitori di contenuti sono responsabili di eventuali danni o perdite derivanti dall'uso di queste informazioni. Le performance passate non sono garanzia di risultati futuri.

I numeri parlano da soli.

COMUNICAZIONE DI MARKETING



Borsa Italiana

Primo Piano

Economia e finanza: gli avvenimenti di MARTEDÌ 2 dicembre

FINANZA - Roma: incontro "Crescere con l'Equity Capital Market - Le Pmi ed il mercato Egm negli anni 2018-2024", organizzato da Banca Finnat. Ore 15,00. Presso l'Università degli Studi Roma Tre, via Silvio D'Amico 77.

RIUNIONI DEI CONSIGLI DI AMMINISTRAZIONE - APPROVAZIONE DATI CONTABILI: Nessun appuntamento in agenda.

INCONTRI SOCIETA' QUOTATE - Nessun appuntamento in agenda.

ASSEMBLEE DEGLI AZIONISTI - Nessun appuntamento in agenda.

DATI MACROECONOMICI - Giappone: Fiducia delle famiglie, novembre. Ore 6,00. - Italia: Istat - occupati e disoccupati, ottobre. Ore 10,00. - Italia: Istat - prezzi alla produzione dei servizi, terzo trimestre. Ore 11,00. - Eurozona: Tasso di disoccupazione, ottobre. Ore 11,00. - Eurozona: CPI a/a stima flash, novembre. Ore 11,00. - Eurozona: CPI ex energia e alim. non lav. a/a flash, novembre. Ore 11,00. - Italia: Istat - prezzi alla produzione dell'industria e delle costruzioni, ottobre. Ore 12,00.

ECONOMIA, - Manama (Bahrein): la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, partecipa al Vertice del Consiglio di cooperazione del Golfo. - Rho (Mi): 93esima assemblea Anagina, l'associazione nazionale agenti imprenditori assicurativi di Generali Italia. Presso il centro congressi Stella Polare della Fiera. - Torino: si apre "AI Transition 2025", evento dedicato all'impatto dell'Intelligenza Artificiale sulle imprese, organizzato da Il Sole 24 Ore. Ore 9,30. Partecipa, tra gli altri, Alberto Tripi, special advisor del presidente di Confindustria per l'Intelligenza Artificiale. Presso il Centro Congressi Unione Industriali Torino. Anche in streaming. L'evento si conclude domani. - Milano: l'Osservatorio Startup Thinking Academy del PoliMI, presenta la ricerca "Digital & Open Innovaton 2026: cosa serve a imprese e startup per un cambio di passo". Ore 9,30. Via Giovanni Durando, 10. - Roma: XXI Foro di Dialogo Italia-Spagna, organizzato da Arel (Agenzia di Ricerche e Legislazione) e Ceoe. Ore 9,30. Partecipa, tra gli altri, Stefan Pan, vicepresidente di Confindustria per l'Unione Europea e il Rapporto con le Confindustrie Europee. Presso la Luiss, viale Romania 32. Anche in streaming. - Roma: evento "Infrastruttura Ventisei - L'ultimo miglio del Pnrr". Ore 9,30. Partecipano, tra gli altri, Stefano Antonio Donnarumma, a.d. Gruppo F.S.; Raffaele Fitto, vicepresidente esecutivo della Commissione europea per la Coesione e le Riforme; Tommaso Foti, ministro per gli Affari europei, il Pnrr e le Politiche di coesione; Matteo Salvini, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Presso il Museo nazionale delle arti del XXI secolo. - Roma: assemblea generale di Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile). Ore 10,00. Partecipano, tra gli altri, Antonio Tajani, ministro degli Affari Esteri e Cooperazione Internazionale; Matteo Salvini, ministro delle Infrastrutture e Trasporti; Francesco Lollobrigida, ministro dell'Agricoltura, Sovranità Alimentare e Foreste.

Borsa Italiana
Economia e finanza: gli avvenimenti di MARTEDÌ 2 dicembre

12/01/2025 19:50

FINANZA - Roma: incontro "Crescere con l'Equity Capital Market - Le Pmi ed il mercato Egm negli anni 2018-2024", organizzato da Banca Finnat. Ore 15,00. Presso l'Università degli Studi Roma Tre, via Silvio D'Amico 77. **RIUNIONI DEI CONSIGLI DI AMMINISTRAZIONE - APPROVAZIONE DATI CONTABILI**: Nessun appuntamento in agenda. **INCONTRI SOCIETA' QUOTATE** - Nessun appuntamento in agenda. **ASSEMBLEE DEGLI AZIONISTI**: Nessun appuntamento in agenda. **DATI MACROECONOMICI** - Giappone: Fiducia delle famiglie, novembre. Ore 6,00. - Italia: Istat - occupati e disoccupati, ottobre. Ore 10,00. - Italia: Istat - prezzi alla produzione dei servizi, terzo trimestre. Ore 11,00. - Eurozona: Tasso di disoccupazione, ottobre. Ore 11,00. - Eurozona: CPI a/a stima flash, novembre. Ore 11,00. - Italia: Istat - prezzi alla produzione dei servizi, terzo trimestre. Ore 11,00. - Eurozona: CPI ex energia e alim. non lav. a/a flash, novembre. Ore 11,00. - Italia: Istat - prezzi alla produzione dell'industria e delle costruzioni, ottobre. Ore 12,00. **ECONOMIA**, - Manama (Bahrein): la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, partecipa al Vertice del Consiglio di cooperazione del Golfo. - Rho (Mi): 93esima assemblea Anagina, l'associazione nazionale agenti imprenditori assicurativi di Generali Italia. Presso il centro congressi Stella Polare della Fiera. - Torino: si apre "AI Transition 2025", evento dedicato all'impatto dell'Intelligenza Artificiale sulle imprese, organizzato da Il Sole 24 Ore. Ore 9,30. Partecipa, tra gli altri, Alberto Tripi, special advisor del presidente di Confindustria per l'Intelligenza Artificiale. Presso il Centro Congressi Unione Industriali Torino. Anche in streaming. L'evento si conclude domani. - Milano: l'Osservatorio Startup Thinking Academy del PoliMI, presenta la ricerca "Digital & Open Innovaton 2026: cosa serve a imprese e startup per un cambio di passo". Ore 9,30. Via Giovanni Durando, 10. - Roma: XXI Foro di Dialogo Italia-Spagna, organizzato da Arel (Agenzia di Ricerche e Legislazione) e Ceoe. Ore 9,30. Partecipa, tra gli altri, Stefan Pan, vicepresidente di Confindustria per l'Unione Europea e il Rapporto con le Confindustrie Europee. Presso la Luiss, viale Romania 32. Anche in streaming. - Roma: evento "Infrastruttura Ventisei - L'ultimo miglio del Pnrr". Ore 9,30. Partecipano, tra gli altri, Stefano Antonio Donnarumma, a.d. Gruppo F.S.; Raffaele Fitto, vicepresidente esecutivo della Commissione europea per la Coesione e le Riforme; Tommaso Foti, ministro per gli Affari europei, il Pnrr e le Politiche di coesione; Matteo Salvini, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Presso il Museo nazionale delle arti del XXI secolo. - Roma: assemblea generale di Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile). Ore 10,00. Partecipano, tra gli altri, Antonio Tajani, ministro degli Affari Esteri e Cooperazione Internazionale; Matteo Salvini, ministro delle Infrastrutture e Trasporti; Francesco Lollobrigida, ministro dell'Agricoltura, Sovranità Alimentare e Foreste.

Borsa Italiana**Primo Piano**

Presso l'Auditorium Parco della Musica. - Sustainable Future Forum "Aria, Acqua, Terra: il pianeta e l'economia a dieci anni dagli accordi di Parigi", organizzato da Class Cnbc. Ore 10,00. Partecipa, tra gli altri, Barbara Cimmino, vicepresidente di Confindustria per l'Export e l'Attrazione degli Investimenti. In streaming. - Trieste: Stati Generali della Logistica del Nord Est 2025 "Gli scenari attuali e futuri del sistema logistico del Nord Est", organizzato dalla Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia. Ore 13,00. Partecipa, tra gli altri, Leopoldo Destro, delegato del presidente di Confindustria per Trasporti, Logistica e Industria del Turismo. Presso il Savoia Excelsior Palace, Riva del Mandracchio 4. - Roma: evento conclusivo dei Next Generation Days 2025 "Mentorship: connessioni che creano futuro". Ore 15,00. Partecipano, tra gli altri, Barbara Cimmino, vicepresidente di Confindustria per l'Export e l'Attrazione degli Investimenti; Riccardo Di Stefano, delegato del presidente di Confindustria per Education e Open Innovation. Presso l'Auditorium della Tecnica, viale Tupini 65. - Roma: Forum imprenditoriale Italia - Mongolia, organizzato dal Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, in collaborazione con Ice Agenzia. Alle ore 15,00 la sessione istituzionale di chiusura. Partecipano, tra gli altri, il ministro degli Esteri, Antonio Tajani; il ministro degli Affari Esteri di Mongolia, Battsetseg Batmunkh; Matteo Zoppas, presidente dell'Italian Trade Agency; Regina Corradini D'Arienzo, a.d. e d.g. di Simest; Laurent Franciosi, responsabile degli Affari Internazionali di Cassa Depositi e Prestiti; Michele Pignotti, a.d. di Sace; Barbara Cimmino, vicepresidente di Confindustria per l'Export e l'Attrazione degli Investimenti. Presso Villa Madama. - Roma: cerimonia di presentazione e annullo filatelico del francobollo celebrativo del Fondo di Garanzia per le Pmi. Ore 17,00. Partecipa, tra gli altri, Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy. Presso Palazzo Piacentini. POLITICO E ATTIVITA' PARLAMENTARE CAMERA 10,45 audizioni Anfia; Anvel; Zero Waste Italy; Assoutenti; esperti; Motus-E; Confesercenti; Cobat; Erion; Erp Italia; Anie su Dlgs rifiuti batterie (Ambiente e Attivita' produttive riunite) 11,00 interpellanze e interrogazioni (Aula) 11,00 audizioni esperti; Aifi; Aipb; Assoreti; Assonext su Dlgs TU mercati capitali (Giustizia e Finanze Camera e Senato congiunte) 13,00 audizioni consumatori; Cirps; Asvis; Federdistribuzione su Dlgs direttiva consumatori responsabili (Attivita' produttive) 13,15 Documento programmatico pluriennale Difesa 2025-2027 (Difesa) 13,15 Dlgs direttiva rifiuti Raee (Ambiente e Lavori pubblici) 13,15 audizione Antonino Geronimo La Russa su proposta nomina a presidente Aci (Trasporti) 14,00 Ddl Legge di delegazione europea 2025 (Aula) 20,00 DI economia (Bilancio) SENATO 12,30 audizioni Confindustria; Elettricita' futura; Anie; Coordinamento Free; Italia solare; Anev; Areo; Assoidroelettrica; Confapi; Confimi industria; Cna e Confartigianato; Wwf Italia; Legambiente; Aias; Anci; rappresentanti Regioni Sardegna; Basilicata; Regione Siciliana su Ddl Transizione 5.0 (ufficio presidenza Ambiente) 14,00 Ddl bilancio (Bilancio) 14,45 Ddl delega riforma ordinamenti professionali (Giustizia) 15,00 Dlgs Raee; Dlgs rifiuti batterie; Dlgs fonti rinnovabili (Ambiente) 16,15 audizioni Guardia Costiera;

Borsa Italiana

Primo Piano

Assoporti; Confitarma; Federagenti; Unasca; Marevivo; Societa' nazionale di salvamento; Alis; Assonave; Assonautica italiana; Assomarinas; Assonat su Ddl risorsa mare (Ambiente) ORGANISMI MONOCAMERALI CAMERA 12,15 audizione Ania (Transizione demografica). Red- (RADIOCOR) 01-12-25 19:33:16 (0698) 5 NNNN Tag.

Al Ducale l'insediamento del presidente AdSP Mare Adriatico Settentrionale

Il vicesindaco, con delega al Porto, Andrea Tomaello, ha partecipato, questa mattina a Palazzo Ducale, alla cerimonia di insediamento del nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Matteo Gasparato. Un appuntamento significativo, che ha offerto l'occasione per ribadire il comune impegno a sostenere lo sviluppo e la valorizzazione del sistema portuale e della città lagunare, la cui identità è profondamente intrecciata con il mare e con il porto. "Il luogo in cui ci troviamo oggi rappresenta il cuore pulsante della nostra città - ha esordito il vicesindaco Tomaello, ribadendo quanto Venezia e il suo porto siano profondamente legati - Esprimo i miei più sentiti auguri al nuovo presidente Gasparato con l'auspicio che la collaborazione con il Comune continui a crescere in efficacia e proficuità, sempre nell'interesse del porto e della città". Presenti, tra gli altri, il contrammiraglio Filippo Marini, comandante della Capitaneria di Porto, Roberto Rossetto, presidente dell'Autorità per la Laguna di Venezia, Fabrizio Magani, direttore generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Venezia e Davide Caldaran, presidente di Venice Port Community, oltre a diverse autorità civili e militari del territorio. Nel suo discorso introduttivo, Gasparato ha sottolineato l'importanza di dare un forte impulso allo sviluppo delle aree di Porto Marghera e di Chioggia, attraverso progetti e investimenti strategici, evidenziando inoltre come lo sviluppo sostenuto dell'intermodalità rappresenti un elemento fondamentale per potenziare le connessioni ferroviarie del Porto di Venezia. Numerosi inoltre gli interventi che si sono susseguiti durante l'incontro, focalizzati sui sistemi di tutela della città lagunare e sull'avanzamento dei progetti strategici in corso, oltre che sull'avvio di nuove iniziative volte a valorizzare le aree portuali e a ricostruire una geografia funzionale e produttiva integrata con il trasporto marittimo e con le attività portuali. Please follow and like us.

Veneto News

Al Ducale l'insediamento del presidente AdSP Mare Adriatico Settentrionale



12/01/2025 15:30

Il vicesindaco, con delega al Porto, Andrea Tomaello, ha partecipato, questa mattina a Palazzo Ducale, alla cerimonia di insediamento del nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Matteo Gasparato. Un appuntamento significativo, che ha offerto l'occasione per ribadire il comune impegno a sostenere lo sviluppo e la valorizzazione del sistema portuale e della città lagunare, la cui identità è profondamente intrecciata con il mare e con il porto. "Il luogo in cui ci troviamo oggi rappresenta il cuore pulsante della nostra città - ha esordito il vicesindaco Tomaello, ribadendo quanto Venezia e il suo porto siano profondamente legati - Esprimo i miei più sentiti auguri al nuovo presidente Gasparato con l'auspicio che la collaborazione con il Comune continui a crescere in efficacia e proficuità, sempre nell'interesse del porto e della città". Presenti, tra gli altri, il contrammiraglio Filippo Marini, comandante della Capitaneria di Porto, Roberto Rossetto, presidente dell'Autorità per la Laguna di Venezia, Fabrizio Magani, direttore generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Venezia e Davide Caldaran, presidente di Venice Port Community, oltre a diverse autorità civili e militari del territorio. Nel suo discorso introduttivo, Gasparato ha sottolineato l'importanza di dare un forte impulso allo sviluppo delle aree di Porto Marghera e di Chioggia, attraverso progetti e investimenti strategici, evidenziando inoltre come lo sviluppo sostenuto dell'intermodalità rappresenti un elemento fondamentale per potenziare le connessioni ferroviarie del Porto di Venezia. Numerosi inoltre gli interventi che si sono susseguiti durante l'incontro, focalizzati sui sistemi di tutela della città lagunare e sull'avanzamento dei progetti strategici in corso, oltre che sull'avvio di nuove iniziative volte a valorizzare le aree portuali e a ricostruire una geografia funzionale e produttiva integrata con il trasporto marittimo e con le attività portuali. Please follow and like us.

Gasparato: «Voglio recuperare il rapporto tra il porto e la città»

Oggi a Palazzo Ducale la cerimonia di insediamento simbolica del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale. Recuperare il rapporto tra il porto e la città. Parte da questa volontà il mandato di **Matteo Gasparato** a presidente dell'Autorità portuale di Venezia. Oggi, lunedì 1 dicembre, nella cornice di Palazzo Ducale, si è tenuta la cerimonia di insediamento ufficiale, alla presenza, tra gli altri, del presidente dell'Autorità per la Laguna, Roberto Rossetto, il comandante della capitaneria di porto, Filippo Marini, e il vicesindaco di Venezia, Andrea Tomaello. Offshore strategico per il futuro Nel presentare obiettivi, progettualità e stato delle opere commissariali, **Gasparato** è tornato su quello che, a oggi, è un obiettivo a lungo termine: il porto offshore. «Non è vero che non mi interessa - ha dichiarato, e già lo aveva fatto a margine della visita, nei giorni scorsi, del viceministro Edoardo Rixi - perché rappresenta una delle prospettive strategiche per il futuro della portualità veneziana». Il porto offshore è un'infrastruttura concepita per consentire l'attracco delle grandi navi al di fuori delle aree protette della laguna, garantendo al contempo la tutela dell'ecosistema e la continuità dell'attività portuale, ma «non nasce da una scelta discrezionale - ha ricordato -, bensì da un preciso indirizzo normativo dello Stato, che ha imposto all'autorità portuale di avviare un concorso di idee in due fasi». Recentemente è stata individuata una proposta ideativa ammissibile, ma ciò che è certo, per il nuovo presidente, è che si tratta di un'opera complessa «che richiede verifiche tecniche e ambientali, la valutazione delle coperture finanziarie e lavori in mare aperto». Non un intervento immediato, «ma un'infrastruttura destinata a incidere per decenni sul futuro del porto». Tresse e dragaggio canali Le priorità per **Gasparato** sono precise: potenziare gli scavi a Venezia e Chioggia e proseguire le opere commissariali con gli interventi già previsti. Un primo risultato, ha ricordato, è già stato ottenuto: il parere favorevole della Commissione Via sul progetto del nuovo sito per la messa a dimora dei sedimenti da escavo, localizzato nell'area lagunare a sud dell'Isola delle Tresse, lungo il canale Malamocco-Marghera (imponendo tuttavia una serie di integrazioni e prescrizioni). L'idea del nuovo presidente è che il nome della nuova isola sia scelto dai giovani del territorio, con un concorso esteso alle scuole, «perché voglio che la città si riappropri del suo porto». Tra le altre opere commissariali, **Gasparato** ha ricordato il dragaggio del canale di accesso alla stazione marittima (Vittorio Emanuele III) per un totale previsto di 1,15 milioni di metri cubi di sedimenti e un costo di 47 milioni di euro. L'inizio dei lavori è in programma per ottobre 2026 e dovrebbe concludersi in dieci mesi. Quindi il dragaggio del Malamocco-Marghera: 2 milioni e mezzo di metri cubi di sedimenti, costo stimato in 138 milioni di euro, per un totale di 24 mesi di interventi sempre a partire da ottobre 2026. Cetralità di Chioggia



A Chioggia, l'intervento sull'isola dei Saloni prevede 150mila metri cubi di escavi, per un costo di 3 milioni di euro, con ultimazione a giugno 2026, mentre a Val da Rio sono previsti 250mila metri cubi di dragaggi, per un importo di 5,75 milioni, con conclusione prevista nel primo semestre del 2027. Proprio su Chioggia si è concentrato **Gasparato**, confermando la volontà di restituire alla città un ruolo centrale: «Nell'arco di qualche mese - ha dichiarato -, voglio stabilire una sede stabile dell'Autorità in città. Vogliamo essere presenti come riferimento sia per il territorio comunale che per la Capitaneria di porto, un presidio reale che non si muove». Nel suo intervento, si è poi soffermato sulla centralità di Montsyndial, quale «più importante intervento strategico per il futuro del traffico container nel porto di Venezia». Si tratta di un'area con una potenzialità superiore a 1 milione di Teu annui «in grado di riportare Venezia stabilmente nel circuito dei traffici containerizzati di media scala, valorizzando la sua posizione sul Mediterraneo orientale e l'Europa centro-orientale». Sul piano della programmazione, inoltre, **Gasparato** ha annunciato che entro dodici mesi sarà portato all'approvazione il nuovo Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss), costruito insieme a Comune e Regione. Il documento definirà le linee guida dello sviluppo portuale dei prossimi anni, orientando investimenti e priorità e ricomponendo il rapporto tra porto, ambiente e territori in un'ottica di crescita equilibrata e sostenibile. VeneziaToday è in caricamento.

Assonautica Savona ringrazia gli enti per la messa in sicurezza dello specchio acqueo di Miramare

Lo scorso 29 novembre l'assemblea ordinaria dei soci ha approvato all'unanimità il bilancio preventivo per il 2026. Nel pomeriggio di sabato 29 novembre, presso i locali del CRAL "Pippo Rebagliati", si è riunita l'assemblea ordinaria dei soci di Assonautica Provinciale di Savona per l'approvazione del bilancio preventivo 2026. Il presidente Giovanni Bauckneht ha aperto l'assemblea affrontando il problema delle criticità strutturali delle ex Funivie e della conseguente ordinanza della Capitaneria di Porto che ha obbligato l'Associazione a liberare dalle imbarcazioni un intero pontile di ormeggio. "Il problema dello spostamento di 39 barche in pochissimo tempo era enorme ma siamo riusciti a trovare una soluzione provvisoria, in attesa di una futura riorganizzazione degli ormeggi in concessione". L'intervento del Presidente ha tranquillizzato i soci sul futuro della nautica associativa. Assonautica "ringrazia per il sostegno e l'attiva collaborazione la Capitaneria di Porto, l'**Autorità di Sistema Portuale** e il Comune di Savona". L'assemblea è proseguita con la lettura da parte del rag. Simone Nuti della relazione al bilancio preventivo per il 2026, approvato all'unanimità con 166 voti. I soci presenti erano 132 e 34 quelli rappresentati in delega. "Per il Collegio dei Revisori dei conti sono stati riconfermati il rag. Marco Lolli, il rag. Simone Nuti e la rag. Alessandra Senes. Per il Collegio dei Probiviri sono stati riconfermati l'avv. Filippo Polvicino, il dott. Sergio Scolastico e l'ing. Giancarlo Zanini (membro supplente). È stata nominata l'avv. Elena Genero in sostituzione dell'avv. Veronica Valenti che ringraziamo per l'attività svolta. Un ringraziamento va anche agli attuali membri dei Collegi per avere accettato gli incarichi. Dopo l'intervento di alcuni soci su varie problematiche l'assemblea si è sciolta", concludono da Assonautica.



Savona News

Assonautica Savona ringrazia gli enti per la messa in sicurezza dello specchio acqueo di Miramare



12/01/2025 09:34

Lo scorso 29 novembre l'assemblea ordinaria dei soci ha approvato all'unanimità il bilancio preventivo per il 2026. Nel pomeriggio di sabato 29 novembre, presso i locali del CRAL "Pippo Rebagliati", si è riunita l'assemblea ordinaria dei soci di Assonautica Provinciale di Savona per l'approvazione del bilancio preventivo 2026. Il presidente Giovanni Bauckneht ha aperto l'assemblea affrontando il problema delle criticità strutturali delle ex Funivie e della conseguente ordinanza della Capitaneria di Porto che ha obbligato l'Associazione a liberare dalle imbarcazioni un intero pontile di ormeggio. "Il problema dello spostamento di 39 barche in pochissimo tempo era enorme ma siamo riusciti a trovare una soluzione provvisoria, in attesa di una futura riorganizzazione degli ormeggi in concessione". L'intervento del Presidente ha tranquillizzato i soci sul futuro della nautica associativa. Assonautica "ringrazia per il sostegno e l'attiva collaborazione la Capitaneria di Porto, l'Autorità di Sistema Portuale e il Comune di Savona". L'assemblea è proseguita con la lettura da parte del rag. Simone Nuti della relazione al bilancio preventivo per il 2026, approvato all'unanimità con 166 voti. I soci presenti erano 132 e 34 quelli rappresentati in delega. "Per il Collegio dei Revisori dei conti sono stati riconfermati il rag. Marco Lolli, il rag. Simone Nuti e la rag. Alessandra Senes. Per il Collegio dei Probiviri sono stati riconfermati l'avv. Filippo Polvicino, il dott. Sergio Scolastico e l'ing. Giancarlo Zanini (membro supplente). È stata nominata l'avv. Elena Genero in sostituzione dell'avv. Veronica Valenti che ringraziamo per l'attività svolta. Un ringraziamento va anche agli attuali membri dei Collegi per avere accettato gli incarichi. Dopo l'intervento di alcuni soci su varie problematiche l'assemblea si è sciolta", concludono da Assonautica.

Lavoratori part-time in Vado Gateway: Filt Cgil e Uiltrasporti proclamano lo sciopero

Dalle 7 del 15 dicembre alle 7 del 16. "Le intenzioni di Vado Gateway Spa destabilizzano fortemente gli equilibri del modello **portuale** e la sicurezza, introducendo lavoratori che per arrivare a fine mese dovrebbero svolgere un ingente quantitativo di lavoro straordinario" Uno sciopero di 24 ore contro la decisione di Vado Gateway di utilizzare i contratti di lavoro part-time. A proclamarlo le segreterie Filt Cgil e Uiltrasporti dalle 7 di lunedì 15 dicembre alle 7 di martedì 16 dicembre. "Ciò si rende necessario per contrastare il tentativo di introdurre forme atipiche di flessibilità nel modello di lavoro **portuale** e contestualmente recuperare le condizioni di lavoro e di qualità della vita delle Lavoratrici e dei Lavoratori. Vado Gateway Spa sta utilizzando dei contratti di lavoro part time, tematica per cui si era chiesto un confronto in sede di **Autorità di Sistema Portuale**, che non ha ritenuto di convocare le parti - dicono i segretari provinciali della Filt Cgil Alessio Negro e Uiltrasporti Savona Franco Paparusso nella comunicazione inviata a Vado Gateway, all'**Autorità di Sistema Portuale** e al Prefetto Carlo De Rogatis - La decisione del terminalista, al netto di un bilancio positivo e in costante aumento, è sintomo di un'impostazione aziendale che cerca maggiori flessibilità nei lavoratori e risparmio, sul costo del lavoro e sulla qualità occupazionale". "Le intenzioni di Vado Gateway Spa destabilizzano fortemente gli equilibri del modello **portuale** e la sicurezza, introducendo lavoratori che per arrivare a fine mese dovrebbero svolgere un ingente quantitativo di lavoro straordinario; chiediamo vengano utilizzati contratti di lavoro full time - continuano - Il modello proposto sarebbe facilmente replicabile su altri terminal del porto causando un diffuso peggioramento di tutta l'occupazione **portuale** e trascinando nell'instabilità un settore strategico che grazie alla Legge 84/94 è già predisposto per sopperire all'operatività e ai traffici portuali, senza "bisogno" di ricorrere a forme di precariato. Infine la decisione Vado Gateway spa si cala in un contesto già di forte tensione causato dalla richiesta di operatività spinta e dal rapporto in continuo deterioramento con i Lavoratori del porto, che segnalano insostenibili problematiche e le ricadute sulla qualità della vita. "Si dichiara pertanto l'immediata apertura dello Stato di Agitazione sul Porto di Savona-Vado Ligure e lo Sciopero delle Lavoratrici e dei Lavoratori dipendenti degli art 16 e 18, dell'**Autorità di Sistema Portuale** (distaccamento territoriale di Savona), della Port Service Savona e dei Lavoratori della Compagnia **Portuale** Art 17 - concludono - Lo Sciopero di 24 ore (intera prestazione lavorativa giornaliera) è indetto per il giorno 15 dicembre. Lo sciopero inizierà alle 7,00 del giorno 15 dicembre e si concluderà alle ore 7,00 del giorno 16 dicembre".



Dalle 7 del 15 dicembre alle 7 del 16. "Le intenzioni di Vado Gateway Spa destabilizzano fortemente gli equilibri del modello portuale e la sicurezza, introducendo lavoratori che per arrivare a fine mese dovrebbero svolgere un ingente quantitativo di lavoro straordinario" Uno sciopero di 24 ore contro la decisione di Vado Gateway di utilizzare i contratti di lavoro part-time. A proclamarlo le segreterie Filt Cgil e Uiltrasporti dalle 7 di lunedì 15 dicembre alle 7 di martedì 16 dicembre. Ciò si rende necessario per contrastare il tentativo di introdurre forme atipiche di flessibilità nel modello di lavoro portuale e contestualmente recuperare le condizioni di lavoro e di qualità della vita delle Lavoratrici e dei Lavoratori. Vado Gateway Spa sta utilizzando dei contratti di lavoro part time, tematica per cui si era chiesto un confronto in sede di Autorità di Sistema Portuale, che non ha ritenuto di convocare le parti - dicono i segretari provinciali della Filt Cgil Alessio Negro e Uiltrasporti Savona Franco Paparusso nella comunicazione inviata a Vado Gateway, all'Autorità di Sistema Portuale e al Prefetto Carlo De Rogatis - La decisione del terminalista, al netto di un bilancio positivo e in costante aumento, è sintomo di un'impostazione aziendale che cerca maggiori flessibilità nei lavoratori e risparmio, sul costo del lavoro e sulla qualità occupazionale". "Le intenzioni di Vado Gateway Spa destabilizzano fortemente gli equilibri del modello portuale e la sicurezza, introducendo lavoratori che per arrivare a fine mese dovrebbero svolgere un ingente quantitativo di lavoro straordinario; chiediamo vengano utilizzati contratti di lavoro full time - continuano - Il modello proposto sarebbe facilmente replicabile su altri terminal del porto causando un diffuso peggioramento di tutta l'occupazione portuale e trascinando nell'instabilità un settore strategico che grazie alla Legge 84/94 è già predisposto per sopperire all'operatività e ai traffici portuali, senza "bisogno" di ricorrere a forme di precariato. Infine la decisione Vado Gateway spa si cala in un contesto già di forte tensione causato dalla richiesta di operatività spinta e dal rapporto in continuo deterioramento con i Lavoratori del porto, che segnalano insostenibili problematiche e le ricadute sulla qualità della vita. "Si dichiara pertanto l'immediata apertura dello Stato di Agitazione sul Porto di Savona-Vado Ligure e lo Sciopero delle Lavoratrici e dei Lavoratori dipendenti degli art 16 e 18, dell'Autorità di Sistema Portuale (distaccamento territoriale di Savona), della Port Service Savona e dei Lavoratori della Compagnia Portuale Art 17 - concludono - Lo Sciopero di 24 ore (intera prestazione lavorativa giornaliera) è indetto per il giorno 15 dicembre. Lo sciopero inizierà alle 7,00 del giorno 15 dicembre e si concluderà alle ore 7,00 del giorno 16 dicembre".

Sciopero e stato d'agitazione in Vado Gateway, Arboscetto (Pd): "Un confronto con le parti sociali è necessario"

Il consigliere regionale: "Contratti part-time e crescente flessibilità nel lavoro portuale meritano un approfondimento attento e responsabile" Dopo la dichiarazione dello sciopero e dello stato di agitazione da parte di Filt-Cgil e UilTrasporti, la politica scende in campo sulla situazione lavorativa del bacino portuale di Savona-Vado. A intervenire sul tema è il consigliere regionale del Partito Democratico, Roberto Arboscetto, che esprime "crescente preoccupazione" per le dinamiche denunciate dai sindacati. "Le segnalazioni legate all'impiego di contratti part-time e a una crescente flessibilità imposta nel modello di lavoro portuale meritano un approfondimento attento e responsabile, nel rispetto del ruolo di tutte le componenti coinvolte" commenta infatti il consigliere dem. "Mi farò carico di sensibilizzare l'Autorità di Sistema Portuale affinché si attivi, quanto prima, per la convocazione di un tavolo di confronto con le parti sociali. Solo attraverso il dialogo e l'ascolto sarà possibile individuare soluzioni equilibrate, che tutelino i lavoratori, la sicurezza operativa e la competitività dello scalo. Ritengo che la qualità del lavoro e la tenuta del modello portuale devono restare una priorità condivisa" afferma.

SV
Savona News

Sciopero e stato d'agitazione in Vado Gateway, Arboscetto (Pd): "Un confronto con le parti sociali è necessario"



12/01/2025 15:57

Il consigliere regionale: "Contratti part-time e crescente flessibilità nel lavoro portuale meritano un approfondimento attento e responsabile" Dopo la dichiarazione dello sciopero e dello stato di agitazione da parte di Filt-Cgil e UilTrasporti, la politica scende in campo sulla situazione lavorativa del bacino portuale di Savona-Vado. A intervenire sul tema è il consigliere regionale del Partito Democratico, Roberto Arboscetto, che esprime "crescente preoccupazione" per le dinamiche denunciate dai sindacati. "Le segnalazioni legate all'impiego di contratti part-time e a una crescente flessibilità imposta nel modello di lavoro portuale meritano un approfondimento attento e responsabile, nel rispetto del ruolo di tutte le componenti coinvolte" commenta infatti il consigliere dem. "Mi farò carico di sensibilizzare l'Autorità di Sistema Portuale affinché si attivi, quanto prima, per la convocazione di un tavolo di confronto con le parti sociali. Solo attraverso il dialogo e l'ascolto sarà possibile individuare soluzioni equilibrate, che tutelino i lavoratori, la sicurezza operativa e la competitività dello scalo. Ritengo che la qualità del lavoro e la tenuta del modello portuale devono restare una priorità condivisa" afferma.

Botta: «Zona logistica semplificata e zona franca doganale strategiche per lo sviluppo»

Zona logistica semplificata e zona franca doganale sono di importanza strategica per gli operatori del trasporto e per lo sviluppo economico del territorio, specialmente in questa fase di tensioni commerciali e di rapidi cambiamenti. Per analizzare questi due strumenti e per riflettere sulle opportunità che oggi si presentano Spediporto ha organizzato a **Genova**, nella sede di Bper Banca, un convegno di due giorni in cui si confrontano rappresentanti delle istituzioni, operatori economici, esperti in logistica, trasporti, diritto, fisco, finanza. Giampaolo Botta «Nella due giorni che abbiamo organizzato - spiega Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - si è voluto sostanzialmente ricondurre l'attenzione della parte industriale e logistica di questa città, ma anche dei cittadini, su due grandi opportunità per **Genova** e la Liguria offerte dalla zona logistica semplificata e dalla zona franca doganale, due istituti tecnici che ovviamente dicono tanto a chi fa logistica e pochissimo al comune cittadino. Ed è proprio a quest'ultimo noi ci rivolgiamo. Vogliamo far sapere al comune cittadino che questi strumenti in altri paesi d'Europa hanno consentito un incredibile sviluppo delle attività economiche e commerciali e dell'occupazione. Se Spagna e Polonia non hanno avuto una crisi industriale, non hanno accusato sostanzialmente interruzione nella crescita occupazionale, è perché hanno iniziato 10-15 anni fa a utilizzare zona logistica semplificata e zona franca doganale. Oggi, quindi, la nostra attenzione è rivolta anche a chi deve valutare e decidere sull'opportunità di utilizzare zona sul nostro territorio per dare alla città un'ulteriore crescita economica, e quindi occupazionale. La zona logistica semplificata e la zona franca doganale sono istituti giuridici, economici e finanziari noti, conosciuti e apprezzati a livello internazionale. Quindi abbiamo voluto portare le testimonianze di importanti rappresentanti del mondo economico finanziario asiatico - cinese, vietnamita e di Hong Kong - per farci dire da loro quello che cosa questi strumenti possono significare per gli investitori internazionali. Penso che tutti l'abbiano capito molto bene, zona logistica semplificata e zona franca doganale significano semplicità, immediatezza tra la volontà dell'investitore a investire e la possibilità di farlo». I tempi cambiano e **Genova** deve rimanere fedele alla sua vocazione ma con nuove modalità «La **Genova** dei banchieri, la **Genova** dei grandi commercianti - precisa il direttore generale di Spediporto - non esiste più, oggi bisogna reinventare **Genova**, attualizzarla con strumenti innovativi, sempre di natura commerciale e finanziaria ma improntati al dialogo con paesi in forte crescita, con grandi capacità economiche e finanziarie che possono creare opportunità di investimento per operatori internazionali sul nostro territorio. Questo è il messaggio che abbiamo voluto dare qui oggi. Abbiamo voluto dire: genovesi, lavoratori, imprenditori, cittadini, rendetevi conto di quanto sia importante lavorare con



12/01/2025 17:53

Odoardo Scaletti

Zona logistica semplificata e zona franca doganale sono di importanza strategica per gli operatori del trasporto e per lo sviluppo economico del territorio, specialmente in questa fase di tensioni commerciali e di rapidi cambiamenti. Per analizzare questi due strumenti e per riflettere sulle opportunità che oggi si presentano Spediporto ha organizzato a Genova, nella sede di Bper Banca, un convegno di due giorni in cui si confrontano rappresentanti delle istituzioni, operatori economici, esperti in logistica, trasporti, diritto, fisco, finanza. Giampaolo Botta «Nella due giorni che abbiamo organizzato - spiega Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - si è voluto sostanzialmente ricondurre l'attenzione della parte industriale e logistica di questa città, ma anche dei cittadini, su due grandi opportunità per Genova e la Liguria offerte dalla zona logistica semplificata e dalla zona franca doganale, due istituti tecnici che ovviamente dicono tanto a chi fa logistica e pochissimo al comune cittadino. Ed è proprio a quest'ultimo noi ci rivolgiamo. Vogliamo far sapere al comune cittadino che questi strumenti in altri paesi d'Europa hanno consentito un incredibile sviluppo delle attività economiche e commerciali e dell'occupazione. Se Spagna e Polonia non hanno avuto una crisi industriale, non hanno accusato sostanzialmente interruzione nella crescita occupazionale, è perché hanno iniziato 10-15 anni fa a utilizzare zona logistica semplificata e zona franca doganale. Oggi, quindi, la nostra attenzione è rivolta anche a chi deve valutare e decidere sull'opportunità di utilizzare zona sul nostro territorio per dare alla città un'ulteriore crescita economica, e quindi occupazionale. La zona logistica semplificata e la zona franca doganale sono istituti giuridici, economici e finanziari noti, conosciuti e apprezzati a livello internazionale. Quindi abbiamo voluto portare le testimonianze di importanti rappresentanti del mondo economico finanziario asiatico - cinese, vietnamita e di

questi strumenti per dare al territorio nuova opportunità di sviluppo». Abbiamo esempi a livello nazionale? «A livello nazionale le zone economiche speciali sono state applicate al centro-sud con la Zes unica del centro-sud e stanno portando in quei territori indubbi benefici, c'è stato un incremento degli investimenti industriali, c'è stato per l'industria e per chi ha investito un importante risparmio a livello di crediti d'imposta, a livello di semplificazione delle procedure di assunzione, ci sono stati e ci sono tuttora operatori internazionali soprattutto nel settore delle tecnologie che hanno considerato come positiva la possibilità di investire in quei territori. Noi vorremmo che questo stesso tipo di ragionamento potesse essere trasferito a **Genova**, in Liguria, nel nord-ovest, perché le opportunità e le occasioni ci sono tutte». Nel **porto di Genova** è difficile trovare spazi, potrebbero funzionare questi due strumenti in aree non vicinissime alle banchine? «Oggi stato detto che sarebbe preferibile trovare aree vicine alle banchine ma non è una condizione esclusiva, anzi, sono stati anche citati esempi come quello della Polonia, dove le zone economiche speciali sono addirittura al centro del paese, ben lontani dai confini marittimi o aerei. Questo cosa significa? Che la tecnologia deve assistere questi strumenti: la tracciabilità delle merci e dei mezzi, la certificazione dei tempi di consegna, danno la possibilità di sviluppare queste logiche anche al di fuori dei confini periportuali». Quale è il ruolo della finanza nell'utilizzo di questi strumenti? «Il ruolo della finanza è sempre importante, per non dire fondamentale, perché questi sono progetti che vanno avanti laddove c'è il sistema finanziario che li sostiene. Abbiamo anche parlato di nuovi mezzi a disposizione delle aziende per poter capitalizzare il proprio know-how, perché un conto è avere la conoscenza, un conto è riuscire a trasformare questa conoscenza in opportunità di business. Le aziende italiane, come abbiamo sentito oggi, sono medio-piccole, tendenzialmente sottocapitalizzate, quindi il ruolo della finanza, e oggi siamo in casa di una banca che è stata la star di questo territorio e speriamo continui a esserlo attraverso la sua nuova proprietà, è quella di fornire alle aziende una consulenza adeguata a renderle capaci di affrontare le sfide a livello internazionale anche da un punto di vista finanziario». Stefano Bellucci Bper come può essere al fianco delle imprese, al fianco di chi opera in questo settore? «Spediporto - risponde Stefano Bellucci, head of Global transaction banking Cib Bper - è un partner strategico per la città ed è un partner strategico per tutti i suoi associati e per il nostro gruppo che con l'ingresso in Liguria ha e vuole avere sempre più un ruolo fondamentale a supporto dell'economia locale e della città. In fatto di logistica, di trasporti, di commercio internazionale, il ruolo della banca è basilare in diversi modi. La banca può supportare le aziende del settore con linee di business specifiche per gli investimenti necessari, per la gestione delle navi e per tutta la logistica a terra intermodale. Lo facciamo con un team dedicato che si occupa di finanza strutturata per identificare tutti gli strumenti più adeguati a supportare le aziende della filiera. Per quanto riguarda il commercio internazionale, possiamo sostenere le aziende del settore sia nell'export sia nell'import, intervenendo con strumenti dedicati di trade finance. **Genova** è la porta d'ingresso del commercio internazionale»

in Italia e nel momento in cui il commercio internazionale sta diventando sempre più strategico per l'economia italiana, questo ruolo è fondamentale». Quali sono le principali sfide all'orizzonte? «Abbiamo parlato di dazi, di politiche commerciali, ci sono spesso e volentieri novità che tutte le mattine leggiamo sui giornali. L'economia mondiale sta diventando sempre più complessa per fattori geopolitici, guerre vere e proprie e guerre doganali. Si impone una diversificazione geografica. Quando parliamo di diversificazione geografica parliamo non solo di export ma anche di catene di approvvigionamento delle forniture. Oggi vediamo che gli Stati Uniti e l'Europa, ancora i paesi principali di destinazione e di approvvigionamento di diversi beni importanti per l'economia italiana, sono interessati da diversi fattori. Per quanto riguarda gli Stati Uniti, i dazi cominciano a impattare e questo è un fenomeno importante. Secondo i dati ufficiali Istat, fino a luglio sembrava che l'economia non risentisse nell'export verso gli Stati Uniti ma perché c'era una grande ondata di approvvigionamento prima dell'entrata in vigore dei dazi. Oggi cominciamo a vederne gli effetti e li vedremo sempre più nel 2026. Per quanto riguarda l'Europa, Germania e Francia per ragioni diverse sono in crisi e questo ha un impatto sulla catena italiana. Guardiamo il settore dell'automotive in Germania il cui principale fornitore di componentistica è proprio il nostro paese e vediamo che ci sono problemi anche per noi. Come rispondere a questo processo? Con una diversificazione geografica verso i paesi che continuano ad avere tassi di crescita importanti, Medio Oriente, Arabia Saudita ed Emirati in testa, Tailandia e Indonesia nel sud-est asiatico, Messico e Brasile in centro e Sud America. È chiaro che questa diversificazione comporta per le aziende un cambio anche di approccio all'interno, come filiera produttiva, manageriale e gestionale, e richiede a noi banche uno sforzo ulteriore di affiancamento alle aziende. Come Bper cerchiamo di farlo in due modi, con un approccio duale che è un approccio sia di vicinanza, di consulenza fisica, con un network di specialisti estero che affianca il nostro network corporate sul territorio fornendo consulenze specifiche, e con consulenza e attività di informazione digitale attraverso il nostro portale biperestero.it, completamente gratuito, dove basta registrarsi per accedere e dove si trovano risposte e soluzioni alle domande che ci stiamo ponendo».

VIDEO | Passeggiata Voltri, ecco il nuovo progetto: lavori al via a settembre 2026

Studiato per essere meno impattante rispetto a quello presentato a inizio 2025, il progetto Prende forma, almeno sulla carta, la nuova passeggiata Roberto Bruzzone di Voltri. La promenade, danneggiata dalle mareggiate degli ultimi anni, necessita di un intervento di rifacimento con materiali più resistenti. Un primo progetto era stato presentato all'inizio di quest'anno dalla giunta comunale (e municipale) di centrodestra. Le elezioni poi hanno cambiato il quadro politico e la nuova amministrazione, guidata dal campo largo, ha deciso di rivedere diversi aspetti dell'opera per ridurne l'impatto suggerimento di molti cittadini. Il progetto è stato illustrato lunedì pomeriggio durante una commissione municipale aperta al pubblico ospitata al Teatro del Ponente, strapieno per l'occasione. La riunione è partita senza gli assessori comunali, in ritardo a causa del traffico bloccato dalla protesta dei lavoratori ex Ilva: "Esprimiamo solidarietà - ha esordito il presidente del Municipio Matteo Frulio - agli operai che stanno vivendo un momento difficile. Bisogna portare pazienza perché la situazione è grave e merita la nostra attenzione". Le differenze tra i due progetti La prima modifica sostanziale riguarda la scogliera di difesa: ritenuta eccessivamente massiccia e invasiva, sarà ridotta di circa sette metri, quasi la metà della dimensione prevista. "Il progetto del centrodestra - sottolinea Frulio - prevedeva una scogliera che abbiamo chiesto agli uffici tecnici di ridurre almeno di sette metri. Questo consentirà di non occupare più l'area del litorale ma di lavorare solo sul nastro della passeggiata, rispettando la distanza degli attuali massi già praticamente collocati al limite del calpestio". Altro importante aspetto riguarda la struttura del lungomare: l'attuale tavolato presenta uno spazio vuoto sotto di sé, condizione che consente alle onde di insinuarsi e sollevare le assi. Nel nuovo progetto questo vuoto sarà riempito e a questo punto non si correrebbe più il rischio di assistere ai danni visti negli scorsi anni. "Ho chiesto che il progetto venisse adeguato alle istanze della comunità - spiega l'assessore comunale ai Lavori Pubblici Massimo Ferrante - con la spiaggia più ampia possibile, evitando l'effetto-barriera della prima versione del progetto. C'erano dei vincoli: il finanziamento su cui possiamo contare serve per mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici, dunque non si poteva progettare una passeggiata come quella che c'è adesso. Dobbiamo realizzare un lungomare in grado di reggere le peggiori condizioni secondo parametri precisi: parliamo di onde che possono arrivare a 7 metri". Nel corso della commissione, diversi gli interventi dei cittadini che hanno chiesto piccole modifiche: più zone d'ombra, fontanelle, una toilette pubblica. Tempistiche I lavori saranno suddivisi in tre lotti. Il primo dovrebbe partire nel settembre 2026, al termine della stagione balneare, e avrà una durata stimata tra i sette e gli otto mesi. In sostanza, come anticipato da GenovaToday a novembre, il primo lotto dovrebbe essere



12/01/2025 19:39

Valentina Bocchino

Studiato per essere meno impattante rispetto a quello presentato a inizio 2025, il progetto Prende forma, almeno sulla carta, la nuova passeggiata Roberto Bruzzone di Voltri. La promenade danneggiata dalle mareggiate degli ultimi anni, necessita di un intervento di rifacimento con materiali più resistenti. Un primo progetto era stato presentato all'inizio di quest'anno dalla giunta comunale (e municipale) di centrodestra. Le elezioni poi hanno cambiato il quadro politico e la nuova amministrazione, guidata dal campo largo, ha deciso di rivedere diversi aspetti dell'opera per ridurne l'impatto suggerimento di molti cittadini. Il progetto è stato illustrato lunedì pomeriggio durante una commissione municipale aperta al pubblico ospitata al Teatro del Ponente, strapieno per l'occasione. La riunione è partita senza gli assessori comunali, in ritardo a causa del traffico bloccato dalla protesta dei lavoratori ex Ilva: "Esprimiamo solidarietà - ha esordito il presidente del Municipio Matteo Frulio - agli operai che stanno vivendo un momento difficile. Bisogna portare pazienza perché la situazione è grave e merita la nostra attenzione". Le differenze tra i due progetti La prima modifica sostanziale riguarda la scogliera di difesa: ritenuta eccessivamente massiccia e invasiva, sarà ridotta di circa sette metri, quasi la metà della dimensione prevista. "Il progetto del centrodestra - sottolinea Frulio - prevedeva una scogliera che abbiamo chiesto agli uffici tecnici di ridurre almeno di sette metri. Questo consentirà di non occupare più l'area del litorale ma di lavorare solo sul nastro della passeggiata, rispettando la distanza degli attuali massi già praticamente collocati al limite del calpestio". Altro importante aspetto riguarda la struttura del lungomare: l'attuale tavolato presenta uno spazio vuoto sotto di sé, condizione che consente alle onde di insinuarsi e sollevare le assi. Nel nuovo progetto questo vuoto sarà riempito e a questo punto non si correrebbe più il rischio di assistere ai danni visti negli scorsi anni. "Ho chiesto che il progetto venisse adeguato alle istanze della comunità - spiega l'assessore comunale ai Lavori Pubblici Massimo Ferrante - con la spiaggia più ampia possibile, evitando l'effetto-barriera della prima versione del progetto. C'erano dei vincoli: il finanziamento su cui possiamo contare serve per mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici, dunque non si poteva progettare una passeggiata come quella che c'è adesso. Dobbiamo realizzare un lungomare in grado di reggere le peggiori condizioni secondo parametri precisi: parliamo di onde che possono arrivare a 7 metri". Nel corso della commissione, diversi gli interventi dei cittadini che hanno chiesto piccole modifiche: più zone d'ombra, fontanelle, una toilette pubblica. Tempistiche I lavori saranno suddivisi in tre lotti. Il primo dovrebbe partire nel settembre 2026, al termine della stagione balneare, e avrà una durata stimata tra i sette e gli otto mesi. In sostanza, come anticipato da GenovaToday a novembre, il primo lotto dovrebbe essere

pronto per l'estate 2027. Nel frattempo, però, il lungomare resterà nelle condizioni attuali, con alcune aree ancora transennate, fino agli interventi di rifacimento. "Per sistemare quelle porzioni di pavimentazione - spiega Frulio - servirebbero circa 150mila euro di lavori che verrebbero poi superati dalla realizzazione della nuova passeggiata. Sarebbe uno spreco. Abbiamo quindi chiesto di installare delle passerelle provvisorie che coprano le zone ammalorate, così da rendere l'intero lungomare fruibile fino ai lavori della nuova passeggiata". Per quanto riguarda i finanziamenti, si parla di fondi Pon Metro Plus: "Abbiamo possibilità di prendere subito 1,8 milioni x secondo lotto che dev'esserci il bagno. In parte levante abbiamo realtà associative che possono sopperire, ma nel secondo immaginiamo bagno. Il ns impegno nei nostri prossimi 4 anni e mezzo di finanziamento è finanziare anche 3 e 4 lotto e arrivare. La realizzazione del secondo lotto è vincolata al primo: "Dobbiamo iniziare e finire nei tempi giusti - spiega Ferrante - per avere immediatamente lo slot successivo di 1,8 milioni di euro. Alla fine di questo ciclo amministrativo tutta la passeggiata dev'essere pronta: ci impegniamo a trovare le risorse per il terzo lotto". Due "isole" al posto della barriera soffolta e il nodo del ripascimento Molto sentito dal pubblico è il tema della barriera soffolta, richiesta dai cittadini da anni per proteggere la spiaggia dalle mareggiate più potenti. I tecnici di **Autorità portuale**, intervenuti in commissione, hanno fatto sapere che almeno dal 2007 hanno richiesto la possibilità di costruire una barriera soffolta, ma gli uffici della Regione hanno sempre negato i permessi. Sono così allo studio nuove forme di protezione: "Abbiamo pensato a due 'isolotti' di massi - spiegano i tecnici di **Autorità portuale** - non saranno soffolti bensì emergeranno in parte con una superficie piana, adatta per essere fruibile d'estate dai bagnanti". Gli isolotti, finanziati da **Autorità portuale**, aiuteranno a proteggere la spiaggia insieme al pennello già costruito alla foce del torrente Leira. Per essere davvero efficaci, però, dovranno essere costruiti in contemporanea con il ripascimento dell'arenile. Quest'ultimo intervento è legato ai lavori dello scolmatore del Bisagno, ad oggi in forte ritardo: "Abbiamo predisposto un piano B - hanno detto i tecnici - che ci permetterà di conferire eventualmente noi il materiale necessario sulla spiaggia, in modo da proteggere gli isolotti". Attualmente quest'opera è in fase di Via, poi se andrà tutto bene subentrerà la conferenza dei servizi, verrà predisposta la progettazione esecutiva e poi la gara: l'obiettivo è aggiudicare i lavori entro fine 2026 per partire poi a inizio 2027. E il ripascimento, salvo intoppi, è previsto per la primavera 2027. In ogni caso, l'assessore Ferrante ha fatto sapere di non voler aspettare il termine dei lavori dello scolmatore del Bisagno: "Alla fine della prossima stagione estiva chiederemo già se alcune terre possono essere portate a Voltri per il ripascimento".

Genova valuta una tassa d'imbarco. L'AdSp: 'A rischio competitività e tenuta del mercato'

Secondo Palazzo San Giorgio, una misura di questo tipo rischierebbe di produrre uno scompenso diretto nel mercato crocieristico e in quello dei collegamenti marittimi con le isole

Andrea Puccini

GENOVA L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale esprime forte preoccupazione per l'ipotesi, avanzata dal Comune di Genova, di introdurre per la prima volta in Italia una tassa d'imbarco sui passeggeri in partenza dal porto. Si tratterebbe di un tributo comunale previsto in via eccezionale dalla normativa sulle addizionali, ma caratterizzato da un ampio margine di discrezionalità e da un'applicabilità non uniforme sul territorio nazionale. Secondo l'AdSp, una misura di questo tipo rischierebbe di produrre uno scompenso diretto nel mercato crocieristico e in quello dei collegamenti marittimi con le isole, fondamentali per la continuità territoriale. Genova e Savona sono infatti gli home port rispettivamente di MSC Crociere e Costa Crociere e rappresentano scali strategici per molte altre compagnie che ogni anno scelgono i porti liguri come punto di partenza o arrivo delle proprie rotte. In un Mediterraneo segnato da una competizione sempre più serrata tra compagnie e porti, l'introduzione unilaterale di un'addizionale di 3 euro pur con le esenzioni previste per residenti, forze dell'ordine, Protezione civile e passeggeri delle isole collegate in continuità territoriale potrebbe alterare dinamiche consolidate, riducendo l'attrattività del sistema portuale ligure. Parole L'AdSp richiama inoltre la concorrenza di porti situati a poche decine di miglia nautiche, nonché dello scalo di Marsiglia, che rappresentano alternative immediatamente percorribili per le compagnie armatoriali. Un eventuale spostamento di scalate avrebbe ricadute rilevanti sul PIL comunale, regionale e in caso di migrazioni verso scali francesi anche su quello nazionale. L'impatto coinvolgerebbe l'intera filiera logistica, turistica e occupazionale. La misura rischierebbe inoltre di compromettere gli ingenti investimenti già avviati dall'Autorità portuale, pari a circa 200 milioni di euro, per ridurre gli impatti ambientali delle attività marittime sulla città: dagli impianti di cold ironing in fase di realizzazione, alla promozione di carburanti green dal bio-LNG ai combustibili a basse emissioni come idrogeno e ammoniaca fino ai progetti avanzati di monitoraggio degli inquinanti atmosferici basati su centraline e sensori certificati. L'AdSp ricorda anche il precedente del Comune di Venezia, che ha visto respingere dal Consiglio di Stato l'introduzione di un tributo simile per i passeggeri aeroportuali, proprio a causa delle criticità nell'individuazione dei criteri d'applicazione in base alla normativa vigente. La proposta rischia di alterare in modo significativo gli equilibri del mercato passeggeri, sottolinea l'Autorità. Qualsiasi intervento che incida sui costi operativi del settore è inopportuno se adottato in forma unilaterale e senza un confronto preventivo con il cluster marittimo. L'AdSp auspica quindi l'apertura di un dialogo rapido e costruttivo con tutte le parti coinvolte e ribadisce la propria disponibilità a svolgere un ruolo di coordinamento nell'interesse



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

del territorio, degli operatori e delle istituzioni, coerentemente con le proprie competenze.

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

PSA Sech impugna la concessione rinnovata dall'AdSp a Genoa Port Terminal

Nuovo capitolo nella disputa sul futuro del porto del capoluogo ligure

Andrea Puccini

GENOVA Il contenzioso tra PSA Sech e il Genoa Port Terminal (GPT) del Gruppo Spinelli e Hapag Lloyd si riapre ufficialmente. Come anticipato dall'edizione genovese de La Repubblica e confermato dal ricorso depositato, la società controllata da PSA International ha impugnato la concessione rilasciata dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale lo scorso 30 settembre, al termine della procedura di 'rinnovazione' avviata dopo le vicende giudiziarie del 2024. La decisione segna un nuovo passaggio in una vicenda complessa che da anni coinvolge governance portuale, interpretazione del Piano Regolatore Portuale (Prp) e quadro concessorio dello scalo container di Sampierdarena. Il nodo del 2018 e la sentenza del Consiglio di Stato È stata PSA Sech ad avviare, nel 2024, il ricorso che portò il Consiglio di Stato ad annullare l'estensione della concessione di GPT fino al 2054, rilasciata dall'Autorità portuale nel 2018. La motivazione era basata sull'illegittimità dell'atto, poiché il Prp attribuisce a quell'ambito funzioni prevalenti di merci varie, mentre il piano industriale presentato dal terminalista puntava soprattutto sui container. La sentenza impose di fatto all'Autorità di rimettere mano al dossier, annullando la proroga e ripristinando le condizioni precedenti al 2018. La 'rinnovazione' della concessione e il nuovo criterio di prevalenza Dopo vari tentativi di impugnazione - AdSp e GPT si erano rivolti senza successo anche alla Cassazione e hanno tuttora un ricorso pendente al Consiglio di Stato - l'Autorità portuale ha avviato la procedura di rinnovazione: una nuova istruttoria che ha portato, il 30 Settembre 2025, al rilascio di un titolo concessorio fino al 2054, corretto nel punto ritenuto critico dai giudici. La novità principale riguarda il criterio utilizzato per verificare la prevalenza delle merci varie: non più le tonnellate movimentate, ma la superficie di piazzale dedicata a ciascuna tipologia di traffico. Un criterio che ricalca quello adottato nei titoli temporanei del 2025 e che, in termini operativi, ha consentito a GPT di movimentare nei primi nove mesi dell'anno quattro volte più container che merci varie, pur formalmente rispettando la prevalenza richiesta. PSA Sech: 'Serviva una gara, non una rinnovazione' È su questo punto che ora PSA Sech torna a contestare l'azione dell'Autorità portuale. Secondo la società, la procedura di rinnovazione non sarebbe stata lo strumento corrett o: dopo l'annullamento della proroga, avrebbe dovuto essere indetta una nuova gara pubblica, aperta a tutti gli operatori. Il ricorso sostiene che un titolo di durata fino al 2054, rilasciato senza evidenza pubblica, violerebbe i principi concorrenziali e la normativa vigente. Il nuovo quadro normativo cambia le carte in tavola A complicare ulteriormente il contesto è intervenuta una recente modifica alla legge portuale, voluta dal Governo. La norma chiarisce che la funzione caratterizzante degli ambiti terminalistici non va riferita alle singole porzioni affidate in concessione, ma all'intero ambito così come definito dal Prp. In altre parole, GPT potrà chiedere



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

una modifica della destinazione d'uso della propria area per legittimare una prevalenza container senza entrare in conflitto con il piano regolatore - peraltro attualmente in revisione. Verso un nuovo giudizio amministrativo Ora spetterà al Tar e, verosimilmente, ai successivi gradi di giudizio, stabilire se la procedura adottata dall'Autorità sia stata corretta o se fosse necessario riaprire la partita con un bando pubblico. Di certo, la disputa riporta al centro del dibattito la definizione del ruolo dei terminal nel porto di Genova e la coerenza tra strategie industriali, pianificazione e concorrenza. Uno scontro che, anche alla luce dei recenti cambi normativi, potrebbe avere ripercussioni significative sull'assetto del più grande scalo container italiano.

Tassa sui crocieristi, la Fit-Cisl: "Si rischia un grosso boomerang"

di Elisabetta Biancalani Prosegue il viaggio di Primocanale per approfondire i diversi aspetti e commenti della tassa sui passeggeri che si imbarcano su crociere e traghetti nel **porto** di Genova, che potrebbe essere presto introdotta dalla giunta Salis. **Genova**, il **porto** in allarme per la nuova tassa del Comune sui passeggeri Primocanale ha espresso, attraverso l'editore Maurizio Rossi, il suo punto di vista, alla ricerca di un approfondimento che coinvolge tutte le parti. Alta tensione tra Secolo e Salis per la tassa sui crocieristi. Chi ha ragione? Stazioni Maritime è in allarme. Tassa sui crocieristi, Stazioni Maritime avverte: "Rischiamo di perdere traffico" Il Comune spiega le motivazioni. Tassa sui crocieristi, Terile: "Penso sia giusta, vi spiego cosa è e quando entrerà in vigore" Pietro Piciocchi spiega perché non fu introdotta dalla scorsa amministrazione. Piciocchi: "Ecco perché fermammo la tassa sui crocieristi. Non era applicabile e rischiava contenziosi" I comitati dei cittadini plaudono l'iniziativa, vista un po' come una sorta di risarcimento per i disagi che i cittadini che abitano di fronte al **porto** subiscano, ad esempio e soprattutto per il fumo delle navi. Tassa sui crocieristi, i residenti di San Teodoro: "Ottima, si investa nella città" E chiedono nuove centraline per misurare i "veri inquinanti" come dice il comitato **Porto** aperto. Tassa sui crocieristi, il comitato **Porto** aperto: "Serva per misurare i veri inquinanti" La Cisl: "Potrebbe essere un grosso boomerang" Oggi incontriamo Mauro Scognamillo, segretario generale Fit Cisl Liguria. Io credo che potrebbe essere un grosso boomerang a nostro svantaggio, perché considerando che noi nel nostro **porto** abbiamo un transito di circa 5 milioni e mezzo di passeggeri, pensare di recuperare questi soldi attraverso quali sistemi ancora non si è ben capito, metterebbe in crisi le aziende che si vedrebbero costrette comunque a tirare fuori delle somme ingenti, e quindi presumibilmente qualche vettore potrebbe pensare di cambiare **porto** e andare nei porti limitrofi al nostro, dove assolutamente questa tassa non viene riscossa da nessuno. Ecco, a livello di posti di lavoro pensa che ci possa essere appunto qualche effetto negativo laddove le navi scegliessero altri porti? Certamente, quando noi parliamo di crescita del **porto**, dei numeri, che siano container o che siano passeggeri, portano sempre un indotto lavorativo notevole. Se noi pensassimo che le crociere da domani iniziano a scalare meno il nostro **porto**, avremmo delle conseguenze sicuramente negative verso il **porto**. Basti pensare a tutte le persone che vengono impiegate quando una nave attracca nel nostro **porto**, pensi a una che ha 5.000-6.000 persone a bordo, quante persone sono utilizzate per lavorare in quei momenti, è evidente che tutte queste persone in quei frangenti sarebbero fuori e non avrebbero il loro lavoro. Noi abbiamo sentito anche i comitati, sempre nella ricerca di equilibrio



tra il **porto** e la città. I comitati dei cittadini invece vedrebbero di buon occhio una tassa come una sorta di tributo che il **porto** potrebbe pagare alla città, laddove magari queste tasse potrebbero essere investite in nuove centraline per verificare gli inquinanti che riguardano i fumi delle navi e non solo. Lei come commenta questo altro aspetto, quest'altra parte della realtà di convivenza tra **porto** e città? Io rispetto assolutamente tutte quelle che sono le idee e i significati delle associazioni e dei cittadini soprattutto, ma noi non dobbiamo dimenticarci che il **porto** è il traino della nostra città, sappiamo benissimo che il **porto** di **Genova** fa da traino e da tramite per tutto quello che poi è l'indotto che lavora all'interno della città. Senza dubbio quello che lei citava, centraline e quant'altro, credo che possano essere comunque inserite e sono anni che le chiediamo, abbiamo fatto delle lotte per qualche anno per ottenere le centraline meteo all'interno del **porto** e ci siamo riusciti dopo veramente tanto tempo, quindi pensare oggi di utilizzare questa tassa per andare a coprire delle lacune che qualcuno oggi può anche ostentare ci sembra assolutamente fuori luogo. Ogni persona è libera di pensare ovviamente nel lecito tutto quello che è importante per la città, ma pensare di dare un colpo al mare e al **porto** così negativo, io credo che sia veramente un boomerang e potremmo anche trovarci poi a fare delle grosse discussioni su quelli che sono i posti di lavoro che andremo a perdere". Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da **Genova** e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.

Psa Sech bussa di nuovo al Tar della Liguria contro la concessione al Genoa Port Terminal

Porti Impugnata anche la rinnovazione del titolo decisa dall'Autorità di sistema portuale a settembre di Redazione SHIPPING ITALY L'iniziativa era fin da subito nell'aria, ma ora, come rivelato dall'edizione genovese de La Repubblica, è ufficiale: Psa Sech ha impugnato la concessione che, ad esito di procedura di rinnovazione, l'Autorità di sistema portuale di Genova ha rilasciato lo scorso settembre al Genoa Port Terminal del Gruppo Spinelli (51%) e Hapag Lloyd (49%) a fine settembre. Era stata del resto la stessa Sech ad avviare il contenzioso che nell'ottobre 2024 portò il Consiglio di Stato ad annullare la proroga al 2054 della concessione di Gpt, rilasciata nel 2018 dall'Adsp a fronte di un piano industriale che prevedeva la prevalenza di movimentazione di contenitori. Atto illegittimo secondo Palazzo Spada, perché il Piano regolatore portuale in quell'ambito prevede la prevalenza di merci varie, previsione da applicarsi secondo i giudici ad ogni porzione concessoria dell'ambito stesso. Adsp e Gpt adirono Cassazione (senza successo) e nuovamente il Consiglio di Stato per revocare la sentenza (giudizio pendente), mentre l'ente acconsentiva alla richiesta del terminalista di un titolo temporaneo e istruiva la procedura della rinnovazione. Riportava cioè le lancette al 2018, ripeteva l'istruttoria e arrivava, appunto il 30 settembre scorso, al rilascio della concessione al 2054 a Gpt emendata del vizio emerso in giudizio: il terminalista dovrà movimentare prevalentemente merci varie, laddove la prevalenza sarà però misurata non sul peso del movimentato, bensì sulla superficie di piazzale dedicata ad ogni tipologia merceologica (lo stesso criterio usato per i titoli temporanei usati nel 2025, che, in termini di tonnellate, nei primi 9 mesi dell'anno ha consentito a Gpt di movimentare in container il quadruplo di quanto movimentato come merci varie). Ora però tale percorso dell'Adsp andrà al vaglio del giudice amministrativo, perché secondo Psa Sech si sarebbe dovuto procedere con una nuova gara. A completare il quadro va ricordato come nel frattempo la legge portuale sia stata modificata per iniziativa del Governo: la funzione caratterizzante delle aree terminalistiche "si intende riferita alle aree o agli ambiti complessivamente considerati, come disegnati e specificati nel Prp, e non alle singole porzioni dei medesimi né ai singoli compendi affidati in concessione". Gpt potrà cioè chiedere una modifica della destinazione della propria concessione tale da consentirgli la prevalenza (quale che sia il criterio interpretativo) della movimentazione di container senza che ciò collida col Prp (che è peraltro in corso di revisione). A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Lo studio legale Campbell Johnston Clark apre a Genova con Vergani e il suo team

Economia Della squadra faranno parte anche Giulia Morelli, Marco Pirino, Filippo Vergani e Marco Mastropasqua, Luna Montervino Lisi e Katya Barbieri di Redazione SHIPPING ITALY Lo studio legale internazionale di diritto marittimo Campbell Johnston Clark ha annunciato l'apertura di una nuova sede a **Genova**, a seguito di un accordo per l'assunzione di un team consolidato di avvocati specializzati in diritto marittimo, sia inglese che italiano. Allo studio, che ha già sedi a Londra, Newcastle, Singapore e Miami, si unirà infatti un team di sette professionisti con sede a Londra e **Genova**, guidato da Enrico Vergani, socio fondatore nel 1994 dello studio Garbarino Vergani con sede proprio a **Genova**, passato nel 2019 allo studio Bonelli Erede per guidare da Londra il team di Shipping. Vergani, specializzato in project financing, contenzioso e arbitrato internazionale, oltre al diritto contrattuale in materia di costruzione e conversione navale, è stato anche nominato direttore di Cjc. Oltre a Vergani, la sede londinese di Cjc sarà affiancata da Giulia Morelli, specializzata in contenzioso commerciale e arbitrato, nonché in sanzioni internazionali, Marco Pirino (avvocato italiano), la cui attività si concentra anche su aviazione e dogane, e Filippo Vergani (tirocinante). A **Genova** Cjc sarà rappresentata da Marco Mastropasqua (avvocato), che guiderà il team locale e vanta oltre 20 anni di esperienza nel mercato, Luna Montervino Lisi (avvocato italiano) e Katya Barbieri (assistente personale), che opereranno presso la sede di Galleria Mazzini. "Si tratta di un'evoluzione naturale per Cjc e di una conferma delle ambizioni dello studio, sia nel contenzioso che in quello stragiudiziale, in concomitanza con la conclusione del nostro quindicesimo anniversario" ha dichiarato Alistair Johnston, direttore di Cjc. "Avendo lavorato a stretto contatto con il mercato marittimo italiano nel corso degli anni, Cjc ha costruito un solido rapporto con armatori, broker e assicuratori locali, in particolare a **Genova**. Ci auguriamo che questo sviluppo rafforzi i rapporti che abbiamo instaurato nei 15 anni di attività di Cjc." "Non vediamo l'ora di portare l'energia e la qualità di Cjc in questo mercato ed è motivo di grande orgoglio che uno studio legale inglese investa a **Genova** per rafforzare il suo rapporto con Londra" ha dichiarato Vergani. "C'è un autentico entusiasmo nel nostro team per ciò che possiamo realizzare collegando questi due mercati e centri storici per l'assicurazione marittima, come parte di uno studio legale la cui attenzione al settore marittimo è così strettamente allineata alla nostra competenza ed esperienza". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Shipping Italy

Lo studio legale Campbell Johnston Clark apre a Genova con Vergani e il suo team



MARCO MORELLI;GIULIA MORELLI;

12/01/2025 16:07

Economia Della squadra faranno parte anche Giulia Morelli, Marco Pirino, Filippo Vergani e Marco Mastropasqua, Luna Montervino Lisi e Katya Barbieri di Redazione SHIPPING ITALY Lo studio legale internazionale di diritto marittimo Campbell Johnston Clark ha annunciato l'apertura di una nuova sede a Genova, a seguito di un accordo per l'assunzione di un team consolidato di avvocati specializzati in diritto marittimo, sia inglese che italiano. Allo studio, che ha già sedi a Londra, Newcastle, Singapore e Miami, si unirà infatti un team di sette professionisti con sede a Londra e Genova, guidato da Enrico Vergani, socio fondatore nel 1994 dello studio Garbarino Vergani con sede proprio a Genova, passato nel 2019 allo studio Bonelli Erede per guidare da Londra il team di Shipping. Vergani, specializzato in project financing, contenzioso e arbitrato internazionale, oltre al diritto contrattuale in materia di costruzione e conversione navale, è stato anche nominato direttore di Cjc. Oltre a Vergani, la sede londinese di Cjc sarà affiancata da Giulia Morelli, specializzata in contenzioso commerciale e arbitrato, nonché in sanzioni internazionali, Marco Pirino (avvocato italiano), la cui attività si concentra anche su aviazione e dogane, e Filippo Vergani (tirocinante). A Genova Cjc sarà rappresentata da Marco Mastropasqua (avvocato), che guiderà il team locale e vanta oltre 20 anni di esperienza nel mercato, Luna Montervino Lisi (avvocato italiano) e Katya Barbieri (assistente personale), che opereranno presso la sede di Galleria Mazzini. "Si tratta di un'evoluzione naturale per Cjc e di una conferma delle ambizioni dello studio, sia nel contenzioso che in quello stragiudiziale, in concomitanza con la conclusione del nostro quindicesimo anniversario" ha dichiarato Alistair Johnston, direttore di Cjc. "Avendo lavorato a stretto contatto con il mercato marittimo italiano nel corso degli anni, Cjc ha costruito un solido rapporto con armatori, broker e assicuratori locali, in particolare a Genova. Ci auguriamo che questo sviluppo rafforzi i rapporti che abbiamo instaurato nei 15 anni di attività di Cjc." "Non vediamo l'ora di portare l'energia e la qualità di Cjc in questo mercato ed è motivo di grande orgoglio che uno studio legale inglese investa a Genova per rafforzare il suo rapporto con Londra" ha dichiarato Vergani. "C'è un autentico entusiasmo nel nostro team per ciò che possiamo realizzare collegando questi due mercati e centri storici per l'assicurazione marittima, come parte di uno studio legale la cui attenzione al settore marittimo è così strettamente allineata alla nostra competenza ed esperienza". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Emendamento Lega alla Finanziaria per coprire gli extra-costi della fase A per la nuova Diga di Genova

Porti Sul fondo per l'esodo anticipato dei portuali Rixi (Mit) ha fatto sapere di avere avviato un percorso di confronto con Mef e Ministero del Lavoro con l'obiettivo di individuare entro tempi certi una soluzione definitiva di REDAZIONE SHIPPING ITALY A un mese dalla scadenza del termine, il Governo cerca di stanziare i 160 milioni di euro necessari a congelare il contenzioso con Pergenova Breakwater, appaltatore della Fase A della nuova diga foranea del porto di Genova, e a fissare la data di ultimazione lavori alla fine di marzo 2028. Come raccontato da SHIPPING ITALY, la cifra era stata individuata in estate dall'atto aggiuntivo al contratto fra l'Autorità di sistema portuale di Genova e l'appaltatore per la realizzazione dell'opera. Un atto che scaturiva dal confronto fra le parti - mai reso noto dei dettagli essendosi sempre l'ente rifiutato di pubblicare i documenti prodotti dal Collegio consultivo tecnico, organo appunto deputato a disciplinare i contenziosi - e che, in sostanza, riconosceva all'appaltatore il preteso extracosto di 160 milioni di euro, per circa due terzi afferenti all'esigenza di rafforzare il consolidamento dei terreni inizialmente previsto e per il resto imputabile a non meglio precisati ritardi della stazione appaltante. L'accordo aveva valore di definizione tombale delle pendenze fino a quel momento emerse e contemplava anche la summenzionata ricalendarizzazione della fine lavori. Ma era appunto condizionato al reperimento dei fondi da parte di Adsp entro la fine dell'anno. Da qui l'iniziativa di alcuni parlamentari della Lega, partito del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini, che hanno inserito e segnalato un emendamento alla Legge di bilancio col quale "al fine di garantire il completamento dei lavori di Fase A della diga foranea di Genova, è autorizzata l'ulteriore spesa di 160 milioni di euro per l'anno 2027 per l'esecuzione delle opere necessarie al consolidamento dei fondali e delle attività previste dalla variante di progetto". Il nuovo stanziamento si aggiunge ai 143 milioni già riconosciuti nei mesi scorsi dal Governo per l'avvio dei lavori della Fase B. Il provvedimento per la diga è uno dei pochissimi di materia portuale. Fra gli emendamenti segnalati, infatti, si rilevano soltanto quello a firma Partito democratico per l'inserimento del lavoro portuale fra quelli "usuranti" e quello della Lega per ampliare (qualitativamente) le possibilità di spesa del commissario straordinario per il rilancio dell'impianto funiviario dello scalo di Savona. Dopo la manifestazione a Roma di sindacati e associazioni datoriali, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fatto sapere di aver "preso atto delle sollecitazioni rappresentate dalle Organizzazioni Sindacali e condivise dalle Associazioni datoriali del settore portuale in merito al fondo di accompagnamento all'esodo anticipato dei lavoratori portuali. Nel corso del pomeriggio, il viceministro Edoardo Rixi ha incontrato i rappresentanti di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti, oltre che delle associazioni datoriali,



Shipping Italy

Genova, Voltri

confermando che la piena operatività del fondo costituisce una questione di rilievo per il Mit". A tal fine il viceministro "ha disposto l'avvio di un percorso di confronto con i ministeri competenti - Ministero dell'Economia e delle Finanze e Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali - con l'obiettivo di individuare entro tempi certi una soluzione definitiva, nel rispetto della disciplina vigente e degli accordi siglati tra le parti, attraverso l'istituzione di un tavolo permanente. Il Ministero - si legge in una nota - è determinato a chiudere questo capitolo, assicurando che l'Italia mantenga la sua rotta come hub strategico nel Mediterraneo, valorizzando ogni singolo lavoratore". A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Cgil spezzina in presidio contro la riforma sanitaria di Bucci: "Nessuna strategia su carenza di personale e potenziamento infrastrutturale"

La Camera del lavoro della Spezia annuncia per giovedì 4 dicembre alle 14:30 un presidio pubblico davanti all'Auditorium dell'Autorità Portuale. Ascolta questo articolo ora... Questo audio è letto da una voce artificiale, potrebbe avere difetti di pronuncia o intonazione Cgil spezzina in presidio contro la riforma sanitaria di Bucci: "Nessuna strategia su carenza di personale e potenziamento infrastrutturale" - Città della Spezia La Cgil della Spezia annuncia per giovedì 4 dicembre alle 14:30 un presidio pubblico davanti all'Auditorium dell'Autorità Portuale, in via Fossamastra 1, in occasione della presentazione della proposta di riforma sanitaria del presidente Bucci, che punta a un'unica Asl regionale. "Lo diciamo con chiarezza: siamo contrari" dichiara il segretario generale Luca Comiti, sottolineando che un accentramento di questo tipo allontanerebbe le decisioni dai territori, aggravando le criticità di una provincia già tra le più fragili sul piano sanitario. Comiti smentisce inoltre l'ipotesi di aumenti salariali legati alla riforma: "Da giorni sostiene che con la sua riforma aumenterà gli stipendi dei lavoratori della sanità, ma non è vero. Gli stipendi della sanità pubblica si definiscono con i contratti nazionali, con i fondi contrattuali, con le trattative sindacali. Non può deciderlo una legge regionale". Il leader della Camera del Lavoro spezzina aggiunge che quella presentata da Bucci "non è una riforma sanitaria, ma solo una riorganizzazione amministrativa", che non interviene sui veri nodi: carenza di personale sanitario e tecnico, potenziamento delle strutture territoriali, aggiornamento del piano sociosanitario, mobilità di pazienti e operatori. La riforma, sottolinea la Cgil, non affronta nessuno dei temi che il sindacato pone da anni. "Non c'è nessuna strategia sulla carenza di personale, nessun piano credibile sulle strutture territoriali, non esiste un piano sociosanitario regionale aggiornato e non si dice nulla sulla mobilità dei pazienti e del personale. È una riforma scritta guardando ai palazzi, ai potentati baronali, alla sanità privata, non ai bisogni dei cittadini e dei lavoratori". Per il sindacato si tratta di una riforma "pensata nei palazzi e non sui bisogni reali di cittadini e lavoratori". Da qui l'invito a partecipare al presidio per difendere una sanità pubblica, territoriale, accessibile e di qualità.



Al via la Run for Children e Dog for Children per unire sport e solidarietà

LA SPEZIA - Questa mattina a Palazzo Civico è stata presentata l'undicesima edizione della "Run For Children" e l'ottava edizione della "Dog For Children". Hanno presentato l'iniziativa il Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini, l'Assessore allo Sport Alberto Giarelli e Andrea Salerno, presidente dell'A.S.D. SPEZIA MARATHON DLF, organizzatrice dell'iniziativa. "Un appuntamento che unisce sport, partecipazione e solidarietà, capace di coinvolgere famiglie, sportivi e cittadini di tutte le età. - dichiara il Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini - Il Comune sostiene con convinzione una manifestazione che, oltre a promuovere corretti stili di vita e spirito di comunità, offre un contributo concreto al reparto di Pediatria dell'Ospedale della Spezia. Correre per una buona causa, insieme anche ai nostri amici a quattro zampe, è un messaggio forte e positivo, soprattutto per i più giovani. La Spezia dimostra ancora una volta di saper trasformare lo sport in uno strumento di partecipazione e vicinanza verso chi ha più bisogno" La manifestazione, patrocinata e sostenuta dal Comune della Spezia, si svolgerà domenica 7 dicembre e rappresenta ormai un appuntamento tradizionale e molto atteso in città, capace di coniugare amore per lo sport e solidarietà. Anche quest'anno, infatti, il ricavato sarà destinato a sostegno della Pediatria dell'Ospedale della Spezia, confermando la vocazione benefica dell'evento. La Run For Children, giunta alla sua undicesima edizione, prevede una corsa di 5 chilometri con partenza alle ore 10.30 dal Terminal Crociere di Largo Fiorillo. Accanto alla gara principale, si svolgerà la Dog For Children, giunta all'ottava edizione, che permetterà ai partecipanti di correre insieme ai propri amici a quattro zampe, in un clima di festa e inclusione. La gara prenderà avvio da Largo Fiorillo e si divide in due modalità: "non competitiva", alla quale possono partecipare tutti e "competitiva" gara che è inserita nel calendario Fidal nazionale ed è valevole come campionato regionale assoluti su strada 5KM. L'iniziativa si conferma come un momento significativo di sport, aggregazione e solidarietà per la comunità spezzina. La città rinnova la propria ospitalità a un evento che, oltre a promuovere la pratica sportiva e la socialità, sostiene concretamente il reparto di Pediatria dell'Ospedale della Spezia, offrendo un contributo tangibile a favore dei bambini ricoverati e delle loro famiglie. Per informazioni e iscrizioni: Email: speziamarathon@gmail.com Sito web: www.speziamarathon.it Facebook: "Run For Children La Spezia".

Port Logistic Press

Al via la Run for Children e Dog for Children per unire sport e solidarietà



12/01/2025 14:16

Amerigo Vespucci

LA SPEZIA - Questa mattina a Palazzo Civico è stata presentata l'undicesima edizione della "Run For Children" e l'ottava edizione della "Dog For Children". Hanno presentato l'iniziativa il Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini, l'Assessore allo Sport Alberto Giarelli e Andrea Salerno, presidente dell'A.S.D. SPEZIA MARATHON DLF, organizzatrice dell'iniziativa. "Un appuntamento che unisce sport, partecipazione e solidarietà, capace di coinvolgere famiglie, sportivi e cittadini di tutte le età. - dichiara il Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini - Il Comune sostiene con convinzione una manifestazione che, oltre a promuovere corretti stili di vita e spirito di comunità, offre un contributo concreto al reparto di Pediatria dell'Ospedale della Spezia. Correre per una buona causa, insieme anche ai nostri amici a quattro zampe, è un messaggio forte e positivo, soprattutto per i più giovani. La Spezia dimostra ancora una volta di saper trasformare lo sport in uno strumento di partecipazione e vicinanza verso chi ha più bisogno" La manifestazione, patrocinata e sostenuta dal Comune della Spezia, si svolgerà domenica 7 dicembre e rappresenta ormai un appuntamento tradizionale e molto atteso in città, capace di coniugare amore per lo sport e solidarietà. Anche quest'anno, infatti, il ricavato sarà destinato a sostegno della Pediatria dell'Ospedale della Spezia, confermando la vocazione benefica dell'evento. La Run For Children, giunta alla sua undicesima edizione, prevede una corsa di 5 chilometri con partenza alle ore 10.30 dal Terminal Crociere di Largo Fiorillo. Accanto alla gara principale, si svolgerà la Dog For Children, giunta all'ottava edizione, che permetterà ai partecipanti di correre insieme ai propri amici a quattro zampe, in un clima di festa e inclusione. La gara prenderà avvio da Largo Fiorillo e si divide in due modalità: "non competitiva", alla quale possono partecipare tutti e "competitiva" gara che è inserita nel calendario Fidal nazionale ed è valevole come campionato regionale assoluti su strada 5KM. L'iniziativa si conferma come un momento significativo di sport, aggregazione e solidarietà per la comunità spezzina. La città rinnova la propria ospitalità a un evento che, oltre a promuovere la pratica sportiva e la socialità, sostiene concretamente il reparto di Pediatria dell'Ospedale della Spezia, offrendo un contributo tangibile a favore dei bambini ricoverati e delle loro famiglie. Per informazioni e iscrizioni: Email: speziamarathon@gmail.com Sito web: www.speziamarathon.it Facebook: "Run For Children La Spezia".

Nuova sovrattassa in arrivo a La Spezia e Marina di Carrara

Porti La misura servirà a finanziare i dragaggi, per i quali l'ente spera però ancora in un contributo statale di 60 milioni di euro di Redazione SHIPPING ITALY Si appesantisce il carico fiscale per merci in transito nei porti di La Spezia e Marina di Carrara. Il bilancio preventivo dell'Autorità di **sistema portuale** del **Mar Ligure orientale** spiega infatti che è stato "stabilito, entro la fine del 2025, di istituire una nuova sovrattassa sulle merci imbarcate e sbarcate per il tramite dei porti di competenza a partire dal 1 gennaio 2026". L'aggravio sarà di "7 centesimi a tonnellata per le categorie 1,2,3 e 4, di 20 centesimi a tonnellata per la categoria 5, di 15 centesimi a tonnellata per la categoria 6. Verrà inoltre adeguata l'addizionale di security attualmente vigente nel porto della Spezia, istituita nel 2013 nella misura di 30 centesimi a tonnellata, e portata quindi a 40 centesimi a tonnellata". L'ente ha anche spiegato che "sono stati di conseguenza effettuati i calcoli e le stime, effettuate in maniera prudenziale, traguardano un incremento complessivo delle entrate pari a 3,2 milioni di euro". E preannunciato il bis per l'anno successivo: "A partire dal 1 ° gennaio 2027, la sovrattassa sarà portata nella misura, di 15 centesimi a tonnellata per le categorie 1,2,3 e 4, di 40 centesimi a tonnellata per la categoria 5, di 30 centesimi a tonnellata per la categoria 6 di cui alla suddetta tabella, per un ulteriore incremento delle entrate pari a 2,2 milioni di euro". Evidente come la misura servirà a coprire l'accensione di un prestito da 60 milioni di euro analogamente preannunciata fra le entrate in conto capitale del bilancio di previsione. Anche se l'ente ha specificato al riguardo che "sono state formalizzate al Ministero delle Infrastrutture alcune richieste sia per interventi già in corso relativi a Pnc e Pnrr, sia per interventi ancora da mettere a gara e ritenuti strategici per lo sviluppo del nostro **sistema portuale**, contenuti nella programmazione 2026. In particolare la richiesta formulata verte soprattutto sul finanziamento dei dragaggi nel porto della Spezia, il cui ammontare è pari a circa 60 milioni di euro". Possibile quindi che, in caso di finanziamenti statali, si decida di cancellare la sovrattassa. A proposito di dragaggi, ricordato come l'Adsp poche settimane fa abbia aggiudicato i lavori per la bonifica e la manutenzione straordinaria dei fondali del primo bacino, nello specchio acqueo antistante Molo Italia e Molo Garibaldi (dragaggio di circa 35mila mc da smaltire in discarica, appalto da 16,21 milioni di euro vinto dall'accoppiata Dott. Carlo Agnese e La Dragaggi), il bilancio cita anche "la previsione di impegnare nella parte finale dell'anno 24 milioni di euro per il primo lotto della bonifica con escavo dei fondali antistanti il terzo bacino". A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Economia del mare

7 Mins Read (AGENPARL) - Roma, 1 Dicembre 2025 (AGENPARL) - Mon 01 December 2025 Il valore dell'Economia del Mare dell'Emilia Romagna: presentato il Report 2025 Il valore dell'Economia del Mare in Emilia-Romagna è stato illustrato venerdì 28 novembre 2025, nella Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di Ferrara **Ravenna**, con la presentazione del Report 2025 sull'Economia del Mare. Un appuntamento che ha riunito istituzioni, enti locali, rappresentanti del mondo produttivo e del sistema camerale per fare il punto sul ruolo strategico della Blue Economy per lo sviluppo del territorio. L'evento, promosso dalla Camera di Commercio di Ferrara **Ravenna**, dalla Camera di Commercio della Romagna, dalla Camera di Commercio Frosinone Latina, da Asonautica Italiana, Informare Azienda Speciale e da Ossemare, ha rappresentato un momento di confronto di alto livello, inserito nel percorso di valorizzazione del mare come motore di crescita sostenibile e innovazione. Ad introdurre i lavori, Giorgio Guberti, Presidente della Camera di Commercio di Ferrara Ravenna e Vice Presidente di Unioncamere Emilia-Romagna, che ha commentato: "Sono molto orgoglioso di aver ospitato oggi a Ravenna la presentazione del Report Economia del Mare Emilia-Romagna 2025, e ringrazio il presidente Giovanni Acampora per avere scelto la nostra città, e la nostra Camera di commercio, quale sede per un evento così importante. Un'occasione per approfondire, alla presenza di autorevoli relatori, Autorità, rappresentanti del mondo economico, le trasformazioni di un comparto, quello dell'economia del mare, della logistica portuale e dei servizi ausiliari, in cui si va realizzando da tempo un modello di crescita nuovo e sempre più sostenibile e che non è più solo una componente settoriale, ma una realtà che evolve rapidamente e che chiede strumenti capaci di connettere dati, territori, imprese e istituzioni. Connessioni, collegamenti, infrastrutture sono aspetti strettamente legati allo sviluppo dell'economia del mare, elementi fondamentali di competitività e indicatori essenziali di crescita economica e di qualità della vita". Carlo Battistini, Presidente della Camera di Commercio della Romagna - Forlì-Cesena e Rimini, ha aggiunto: "Parlare di economia del mare significa soprattutto delineare un sistema di infrastrutture collegate e funzionali a un ecosistema economico, cioè un sistema connesso e coerente con le specificità di un territorio. Per questo per la Romagna significa prima di tutto portare a compimento gli importanti investimenti sul porto di Ravenna, sull'hub energetico di Ravenna, sul sistema aeroportuale, sull'infrastruttura ferroviaria e aeroportuale, sulle connessioni viarie. Ma alla parte hard va anche affiancata quella soft, fatta di digitalizzazione e AI al servizio della logistica, del turismo e dei servizi, in grado di accrescere la produttività e l'efficienza del sistema. Inoltre, è necessario portare a compimento la ZLS per mettere le imprese nelle condizioni di investire al meglio e creare valore aggiunto. Ciò che viene dal mare


Agenparl

Economia del mare

12/01/2025 13:16

7 Mins Read (AGENPARL) - Roma, 1 Dicembre 2025 (AGENPARL) - Mon 01 December 2025 Il valore dell'Economia del Mare in Emilia-Romagna è stato illustrato venerdì 28 novembre 2025, nella Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di Ferrara Ravenna, con la presentazione del Report 2025 sull'Economia del Mare. Un appuntamento che ha riunito istituzioni, enti locali, rappresentanti del mondo produttivo e del sistema camerale per fare il punto sul ruolo strategico della Blue Economy per lo sviluppo del territorio. L'evento, promosso dalla Camera di Commercio di Ferrara Ravenna, dalla Camera di Commercio della Romagna, dalla Camera di Commercio Frosinone Latina, da Asonautica Italiana, Informare Azienda Speciale e da Ossemare, ha rappresentato un momento di confronto di alto livello, inserito nel percorso di valorizzazione del mare come motore di crescita sostenibile e innovazione. Ad introdurre i lavori, Giorgio Guberti, Presidente della Camera di Commercio di Ferrara Ravenna e Vice Presidente di Unioncamere Emilia-Romagna, che ha commentato: "Sono molto orgoglioso di aver ospitato oggi a Ravenna la presentazione del Report Economia del Mare Emilia-Romagna 2025, e ringrazio il presidente Giovanni Acampora per avere scelto la nostra città, e la nostra Camera di commercio, quale sede per un evento così importante. Un'occasione per approfondire, alla presenza di autorevoli relatori, Autorità, rappresentanti del mondo economico, le trasformazioni di un comparto, quello dell'economia del mare, della logistica portuale e dei servizi ausiliari, in cui si va realizzando da tempo un modello di crescita nuovo e sempre più sostenibile e che non è più solo una componente settoriale, ma una realtà che evolve rapidamente e che chiede strumenti capaci di connettere dati, territori, imprese e istituzioni. Connessioni, collegamenti, infrastrutture sono aspetti strettamente legati allo sviluppo dell'economia del mare, elementi fondamentali di competitività e indicatori essenziali di crescita economica e di qualità della vita". Carlo Battistini, Presidente della Camera di Commercio della Romagna - Forlì-Cesena e Rimini, ha aggiunto: "Parlare di economia del mare significa soprattutto delineare un sistema di infrastrutture collegate e funzionali a un ecosistema economico, cioè un sistema connesso e coerente con le specificità di un territorio. Per questo per la Romagna significa prima di tutto portare a compimento gli importanti investimenti sul porto di Ravenna, sull'hub energetico di Ravenna, sul sistema aeroportuale, sull'infrastruttura ferroviaria e aeroportuale, sulle connessioni viarie. Ma alla parte hard va anche affiancata quella soft, fatta di digitalizzazione e AI al servizio della logistica, del turismo e dei servizi, in grado di accrescere la produttività e l'efficienza del sistema. Inoltre, è necessario portare a compimento la ZLS per mettere le imprese nelle condizioni di investire al meglio e creare valore aggiunto. Ciò che viene dal mare

necessità di efficaci infrastrutture per collegarsi alla terra e alle attività economiche che generano valore, e in Romagna va colmato un gap che viene dal passato". Giovanni Acampora, Presidente della Camera di Comercio di Frosinone Latina, Si.Camera e Assonautica Italiana, ha evidenziato: "L'economia del mare cresce se cresce la nostra capacità di osservarla e interpretarla. Il sistema camerale, attraverso Unioncamere, OsserMare, il Centro Studi Tagliacarne e le Camere di commercio, è oggi l'unico presidio autorevole in grado di offrire una lettura integrata e continuativa dei dati, trasformandoli in strumenti strategici per il Paese. Quella intuizione nata quindici anni fa ha permesso di costruire un patrimonio informativo unico, che oggi sostiene un'economia del mare finalmente riconosciuta come asset strategico nazionale." Il Rapporto "Economia del Mare 2025 Emilia-Romagna" è stato illustrato da Antonello Testa, Coordinatore nazionale dell'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare - Ossermare: "L'edizione 2025 del Rapporto conferma che l'Economia del Mare è uno dei pilastri dello sviluppo regionale. Parliamo di un sistema che coinvolge 24 Comuni costieri particolarmente dinamici e che esprime una straordinaria capacità di generare valore: quasi 15 miliardi di euro, pari all'8,6% del Pil regionale, con una crescita dell'11,3% in un solo anno. La filiera dà lavoro a oltre 76mila persone e conta più di 14mila imprese, molte delle quali femminili, giovanili e a guida straniera. Rimini, **Ravenna**, Forlì-Cesena e Ferrara sono i motori principali di questa economia, che mostra un moltiplicatore superiore alla media nazionale e un export vicino al miliardo di euro. Sono numeri che raccontano una regione in cui il mare è davvero un fattore decisivo di competitività e sviluppo". Tra gli interventi, moderati dalla giornalista Roberta Busatto, anche quello di Michele de Pascale, Presidente della Regione Emilia-Romagna, Alessandro Barattoni, Sindaco di **Ravenna**, Annagiulia Randi, Coordinatrice territoriale Emilia-Romagna dell'Osservatorio Nazionale Tutela del Mare (ONTM), Maurizio Tattoli, Comandante della Direzione Marittima Emilia-Romagna, la Sen. Marta Farolfi, della Commissione Ambiente e il Consigliere regionale dell'Emilia Romagna, Alberto Ferrero che hanno messo in luce le dinamiche dell'economia blu regionale: portualità, tutela del mare, filiere produttive, innovazione, intermodalità e sviluppo sostenibile. Le conclusioni sono state affidate a Francesco Benevolo, Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, che ha chiosato: "In occasione di questa mattinata il pensiero mi è andato a quando, nel 1994 si costituì la Federazione del Mare e dopo poco, nel 1995, come Direttore della ricerca economica del Censis, ho avuto modo di realizzare il primo Rapporto sull'Economia del Mare in Italia in collaborazione proprio con quella Federazione. Da allora, in trent'anni, sono effettivamente cambiate moltissime cose, sotto tutti i punti di vista. Dalla normativa sui porti alle dinamiche dei traffici marittimi, dalla crescita esponenziale delle autostrade del mare sino alla costituzione del Ministero del Mare. Sono questi tutti fattori che hanno portato a una sempre maggiore attenzione al tema della risorsa mare, sino a farlo oggi unanimemente considerare un comparto strategico per la crescita del sistema economico del nostro Paese. Il Rapporto presentato oggi fornisce una serie di dati sicuramente utili per alimentare una riflessione approfondita e qualificata sui processi che si stanno registrando

nel settore dell'economia del mare e credo rappresenti una occasione preziosa per disporre di nuovi elementi da condividere e sui quali ragionare anche per il futuro del nostro territorio, pienamente coinvolto attraverso il suo **porto** e tutta la logistica nelle dinamiche di sviluppo dell'economia blu". I numeri dell'Economia del Mare dell'Emilia Romagna 2025 (Fonte: Report Economia del Mare Emilia Romagna 2025, Ossermare- Centro Studi G. Tagliacarne - Unioncamere) 24 Comuni definiti come zone costiere dell'Emilia Romagna che rappresentano il 13,8% della popolazione con 320 abitanti per kmq a fronte dei 187 degli altri comuni emiliani Il Valore Aggiunto Economia del Mare dell'Emilia Romagna La filiera dell'Economia del mare dell'Emilia Romagna genera 14,9 miliardi di euro di valore aggiunto tra valore diretto e indiretto. Che rappresenta l'8,6% del Pil regionale. Con un moltiplicatore di 2,0 rispetto all'1,8 nazionale. Registra un + 11,3% come variazione dell'economia del mare regionale rispetto all'anno precedente Occupazione nell' Economia del Mare dell'Emilia Romagna 76.227 occupati nell'economia del mare pari al 3,5% come incidenza su totale economia regionale Imprese nell'Economia del Mare dell'Emilia Romagna 14.175 imprese nell'economia del mare pari al 3,3% come incidenza su totale economia regionale 1.091 Imprese straniere 2.871 Imprese Femminili 1.044 Imprese Giovanili Export nell' Economia del Mare dell'Emilia Romagna 897,3 Milioni di euro Valore aggiunto dell'economia del mare: le prime 4 province emiliane Rimini con incidenza del 32,1 % e valore assoluto di 1.611,1 milioni di euro **Ravenna** con incidenza del 18,6 % e valore assoluto di 936,4 milioni di euro Forlì-Cesena con incidenza del 11,3 % e valore assoluto di 566,7 milioni di euro Ferrara con incidenza del 5,1 % e valore assoluto di 258,2 milioni di euro Occupati nell'economia del mare: le prime 4 province emiliane Rimini con incidenza del 40,4 % e valore assoluto di 30.457 occupati **Ravenna** con incidenza del 20,9 % e valore assoluto di 15.944 occupati Forlì- Cesena con incidenza del 11% e valore assoluto di 8.422 occupati Ferrara con incidenza del 7,8 % e valore assoluto di 5.925 occupati Imprese nell'economia del mare: le prime 4 province emiliane Rimini con incidenza del 39,1 % e valore assoluto di 5.537 imprese Ferrara con incidenza del 19,4 % e valore assoluto di 2.749 imprese **Ravenna** con incidenza del 18 % e valore assoluto di 2.549 imprese Forlì-Cesena con incidenza del 10,3 % e valore assoluto di 1.453 imprese Qui il Report <https://ossermare.org/pubblicazioni/report-economia-del-mare-emilia-romagna-2025/> Focus **Ravenna** Economia del Mare 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.

Vale quasi 15 miliardi l'economia del mare in E-R

Presentato il report 2025 delle Camere di Commercio L'economia del **mare** in Emilia-Romagna vale quasi 15 miliardi di euro, pari all'8,6% del prodotto regionale, con una crescita dell'11,3% in un anno. La filiera impiega oltre 76mila persone in più di 14mila imprese distribuite in 24 comuni costieri, con un export vicino al miliardo. Lo dicono i dati del Report 2025 presentato a Ravenna dalla Camera di commercio di Ferrara Ravenna insieme a quella della Romagna e di Frosinone Latina. Rimini, Ravenna, Forlì-Cesena e Ferrara trainano il settore, che mostra un moltiplicatore superiore alla media nazionale. Molte imprese sono femminili, giovanili o a guida straniera. "L'economia del **mare** non è più solo una componente settoriale, ma una realtà che evolve rapidamente", osserva in una nota Giorgio Guberti, presidente della Camera di commercio di Ferrara Ravenna. Secondo Carlo Battistini, presidente della Camera di commercio della Romagna, servono investimenti su porto e hub energetico di Ravenna, aeroporti, ferrovie e strade, oltre a digitalizzazione e intelligenza artificiale per logistica e turismo. "Va colmato un gap che viene dal passato", aggiunge. Dal canto proprio il sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni sottolinea come la 'Blue Economy' vada oltre turismo e pesca, includendo energia rinnovabile marina e logistica portuale. "Ravenna, con i suoi 35 chilometri di litorale e il porto sul canale Candiano, contribuirà alla crescita dell'intera regione", sottolinea. Giovanni Acampora, presidente della Camera di commercio di Frosinone Latina, ricorda che "il **sistema** camerale è oggi l'unico presidio in grado di offrire una lettura integrata dei dati" su un settore ormai riconosciuto come asset strategico nazionale. Il rapporto, evidenzia **Francesco Benevoli**, Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale "fornisce una serie di dati sicuramente utili per alimentare una riflessione approfondita e qualificata sui processi che si stanno registrando nel settore dell'economia del **mare** e credo rappresenti una occasione preziosa per disporre di nuovi elementi da condividere e sui quali ragionare anche per il futuro del nostro territorio, pienamente coinvolto attraverso il suo porto e tutta la logistica nelle dinamiche di sviluppo dell'economia blu".



Mare, in Emilia-Romagna la "blue economy" genera un valore da 15 miliardi di euro

La Blue Economy genera un valore di 15 miliardi di euro, pari al 8,6% del Pil regionale, con una crescita del 11,3% in un solo anno. La presentazione del Report 2025 sull'Economia del Mare in Emilia-Romagna ha riunito a Ravenna, nella sala Cavalcoli della Camera di commercio, istituzioni, enti locali, rappresentanti del mondo produttivo e del **sistema** camerale per fare il punto sul ruolo strategico della Blue Economy per lo sviluppo del territorio. L'evento, promosso dalla Camera di Commercio di Ferrara Ravenna, dalla Camera di Commercio della Romagna, dalla Camera di Commercio Frosinone Latina, da Assonautica Italiana, Informare Azienda Speciale e da Ossermare, ha rappresentato un momento di confronto di alto livello, inserito nel percorso di valorizzazione del mare come motore di crescita sostenibile e innovazione. I numeri del rapporto, presentato da Antonello Testa, coordinatore nazionale dell'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare - Ossermare, raccontano una regione in cui il mare è un fattore decisivo di competitività e crescita. Un **sistema**, quello dell'Economia blu, che coinvolge 24 Comuni costieri particolarmente dinamici e che esprime una straordinaria capacità di generare valore: quasi 15 miliardi di euro, pari al 8,6% del Pil regionale, con una crescita del 11,3% in un solo anno. La filiera dà lavoro a oltre 76mila persone e conta più di 14mila imprese, molte delle quali femminili, giovanili e a guida straniera. Rimini, Ravenna, Forlì-Cesena e Ferrara sono i motori principali di questa economia, che mostra un moltiplicatore superiore alla media nazionale e un export vicino al miliardo di euro. "Sono molto orgoglioso di aver ospitato oggi a Ravenna la presentazione del Report Economia del Mare Emilia-Romagna 2025 - ha dichiarato Giorgio Guberti, Presidente della Camera di Commercio di Ferrara Ravenna introducendo i lavori - e ringrazio il presidente Giovanni Acampora per avere scelto la nostra città, e la nostra Camera di commercio, quale sede per un evento così importante. Un'occasione per approfondire, alla presenza di autorevoli relatori, **Autorità**, rappresentanti del mondo economico, le trasformazioni di un comparto, quello dell'economia del mare, della logistica **portuale** e dei servizi ausiliari, in cui si va realizzando da tempo un modello di crescita nuovo e sempre più sostenibile e che non è più solo una componente settoriale, ma una realtà che evolve rapidamente e che chiede strumenti capaci di connettere dati, territori, imprese e istituzioni. Connessioni, collegamenti, infrastrutture sono aspetti strettamente legati allo sviluppo dell'economia del mare, elementi fondamentali di competitività e indicatori essenziali di crescita economica e di qualità della vita, sui quali dobbiamo agire uniti con forza e convinzione per recuperare terreno, cogliendo ora anche la grande opportunità della Zona Logistica Semplificata". Carlo Battistini, presidente della Camera di Commercio della Romagna - Forlì-Cesena e Rimini, ha aggiunto: "Parlare di economia del mare significa soprattutto delineare un **sistema** di infrastrutture



collegate e funzionali a un ecosistema economico, cioè un **sistema** connesso e coerente con le specificità di un territorio. Per questo per la Romagna significa prima di tutto portare a compimento gli importanti investimenti sul porto e hub energetico di Ravenna, sul **sistema** aeroportuale, sull'infrastruttura ferroviaria e aeroportuale, sulle connessioni viarie. Ma alla parte hard va anche affiancata quella soft, fatta di digitalizzazione e AI al servizio della logistica, del turismo e dei servizi, in grado di accrescere la produttività e l'efficienza del **sistema**. Inoltre, è necessario portare a compimento la ZLS per mettere le imprese nelle condizioni di investire al meglio e creare valore aggiunto. Ciò che viene dal mare necessita di efficaci infrastrutture per collegarsi alla terra e alle attività economiche che generano valore, e in Romagna va colmato un gap che viene dal passato". Giovanni Acampora, presidente della Camera di Comercio di Frosinone Latina, ha evidenziato: "L'economia del mare cresce se cresce la nostra capacità di osservarla e interpretarla. Il **sistema** camerale, attraverso Unioncamere, OsserMare, il centro studi Tagliacarne e le Camere di commercio, è oggi l'unico presidio autorevole in grado di offrire una lettura integrata e continuativa dei dati, trasformandoli in strumenti strategici per il Paese. Quella intuizione nata quindici anni fa ha permesso di costruire un patrimonio informativo unico, che oggi sostiene un'economia del mare finalmente riconosciuta come asset strategico nazionale." Tra gli interventi, moderati dalla giornalista Roberta Busatto, Alessandro Barattoni, Sindaco di Ravenna, Annagiulia Randi, Coordinatrice territoriale Emilia-Romagna dell'Osservatorio Nazionale Tutela del Mare, Maurizio Tattoli, Comandante della Direzione Marittima Emilia-Romagna, che hanno messo in luce le dinamiche dell'economia blu regionale e il legame con la città di Ravenna: portualità, tutela del mare, filiere produttive, innovazione, intermodalità e sviluppo sostenibile. "L'economia blu, dall'Europa all'Italia, è un modello economico in costante crescita - ha osservato il sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni - che rappresenta un'opportunità formidabile di cambiamento anche per il nostro territorio. I punti di vista sono molteplici e non sono rappresentati solo da settori tradizionali, quali il turismo costiero o la pesca, ma anche da elementi che vanno dall'energia rinnovabile marina alla logistica **portuale**. Guardando ai prossimi anni, sono convinto che la costa romagnola, e in particolare Ravenna, con i suoi 35 km di litorale, il parco marittimo, le sue peculiarità, e con le mille possibilità declinate negli ambiti più diversi, contribuirà alla crescita economica dell'intera regione, nell'ambito di un **sistema** che tiene conto di diversi fattori, capaci di coesistere e darsi forza: dallo scalo **portuale**, che penetra fin dentro la città col canale Candiano, al mare Adriatico, in un'ottica anche di sostenibilità marittima". "Questo convegno ha rappresentato un'occasione preziosa per affrontare il tema dell'economia blu in una prospettiva ampia e consapevole - ha dichiarato Anna Giulia Randi, coordinatrice regionale dell'Osservatorio nazionale per la Tutela del Mare - che va oltre i dati e gli indicatori economici. Parlare di blue economy significa infatti riconoscere il mare non soltanto come risorsa produttiva, ma come patrimonio umano, culturale, sociale e ambientale da tutelare e valorizzare. La blue economy non è più una teoria, ma una realtà concreta già in atto,

capace di generare ricadute positive in termini occupazionali, ambientali e di coesione sociale. In questa direzione si colloca l'impegno quotidiano di ONTM, che lavora per affermare un modello di sviluppo sostenibile fondato su conoscenza, tutela degli ecosistemi e valorizzazione delle comunità costiere, promuovendo il mare come leva economica, ma anche come valore culturale e identitario del Paese". "La Blue Economy rappresenta oggi uno dei principali motori di sviluppo per il Paese, un ecosistema complesso nel quale si intrecciano trasporti marittimi, portualità, pesca, tutela ambientale, turismo, cantieristica e innovazione tecnologica. In questo quadro articolato, il Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera svolge un ruolo centrale - ha evidenziato il comandante Maurizio Tattoli - assicurando la cornice di legalità, sicurezza e sostenibilità senza la quale nessuna crescita equilibrata sarebbe possibile. In questo territorio la presenza capillare dei Comandi della Guardia Costiera, la competenza tecnica e la capacità di operare trasversalmente in tutti i segmenti delle attività marittime ci consentono di essere parte attiva del processo di sviluppo: dalla sicurezza della navigazione alla protezione dell'ambiente marino, dalla regolazione dei traffici portuali al supporto alle filiere produttive ittiche, consapevoli che il valore aggiunto generato dall'economia del mare rappresenta un fattore strategico per la competitività nazionale." Francesco Benevolo, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, ha tirato le conclusioni dell'evento: "In occasione di questa mattinata il pensiero mi è andato a quando, nel 1994 si costituì la Federazione del Mare e dopo poco, nel 1995, come Direttore della ricerca economica del Censis, ho avuto modo di realizzare il primo rapporto sull'Economia del Mare in Italia in collaborazione proprio con quella Federazione. Da allora, in trent'anni, sono effettivamente cambiate moltissime cose, sotto tutti i punti di vista. Dalla normativa sui porti alle dinamiche dei traffici marittimi, dalla crescita esponenziale delle autostrade del mare sino alla costituzione del Ministero del Mare. Sono questi tutti fattori che hanno portato a una sempre maggiore attenzione al tema della risorsa mare, sino a farlo oggi unanimemente considerare un comparto strategico per la crescita del sistema economico del nostro Paese. Il rapporto presentato oggi fornisce una serie di dati sicuramente utili per alimentare una riflessione approfondita e qualificata sui processi che si stanno registrando nel settore dell'economia del mare e credo rappresenti una occasione preziosa per disporre di nuovi elementi da condividere e sui quali ragionare anche per il futuro del nostro territorio, pienamente coinvolto attraverso il suo porto e tutta la logistica nelle dinamiche di sviluppo dell'economia blu". I numeri dell'Economia del Mare dell'Emilia Romagna 2025 (Fonte: Report Economia del Mare Emilia Romagna 2025, Ossemare- Centro Studi G. Tagliacarne - Unioncamere) 24 Comuni definiti come zone costiere dell'Emilia Romagna che rappresentano il 13,8% della popolazione con 320 abitanti per kmq a fronte dei 187 degli altri comuni emiliani Il Valore Aggiunto Economia del Mare dell'Emilia Romagna La filiera dell'Economia del mare dell'Emilia Romagna genera 14,9 miliardi di euro di valore aggiunto tra valore diretto e indiretto. Che rappresenta l'8,6% del Pil regionale. Con un moltiplicatore di 2,0 rispetto all'1,8 nazionale. Registra un + 11,3% come variazione dell'economia del mare regionale

rispetto all'anno precedente Occupazione nell' Economia del Mare dell'Emilia Romagna 76.227 occupati nell'economia del mare pari al 3,5% come incidenza su totale economia regionale Imprese nell'Economia del Mare dell'Emilia Romagna 14.175 imprese nell'economia del mare pari al 3,3% come incidenza su totale economia regionale 1.091 Imprese straniere 2.871 Imprese Femminili 1.044 Imprese Giovanili E xport nell' Economia del Mare dell'Emilia Romagna 897,3 Milioni di euro Valore aggiunto dell'economia del mare: le prime 4 province emiliane Rimini con incidenza del 32,1 % e valore assoluto di 1.611,1 milioni di euro Ravenna con incidenza del 18,6 % e valore assoluto di 936,4 milioni di euro Forlì-Cesena con incidenza del 11,3 % e valore assoluto di 566,7 milioni di euro Ferrara con incidenza del 5,1 % e valore assoluto di 258,2 milioni di euro Occupati nell'economia del mare: le prime 4 province emiliane Rimini con incidenza del 40,4 % e valore assoluto di 30.457 occupati Ravenna con incidenza del 20,9 % e valore assoluto di 15.944 occupati Forlì- Cesena con incidenza del 11% e valore assoluto di 8.422 occupati Ferrara con incidenza del 7,8 % e valore assoluto di 5.925 occupati Imprese nell'economia del mare: le prime 4 province emiliane Rimini con incidenza del 39,1 % e valore assoluto di 5.537 imprese Ferrara con incidenza del 19,4 % e valore assoluto di 2.749 imprese Ravenna con incidenza del 18 % e valore assoluto di 2.549 imprese Forlì-Cesena con incidenza del 10,3 % e valore assoluto di 1.453 imprese.

Un mare che vale quasi 15 miliardi di euro e continua a crescere in doppia cifra. Presentato il Report 2025 sull'Economia del Mare

Un mare che vale quasi 15 miliardi di euro e continua a crescere a doppia cifra : è questa l'immagine dell'Emilia-Romagna emersa dal Report 2025 sull'Economia del Mare , presentato a Ravenna nella Sala Cavalcoli della Camera di commercio venerdì scorso. Un appuntamento che ha riunito istituzioni, mondo produttivo, Camera di commercio e rappresentanti delle filiere blu per fotografare un settore ormai riconosciuto come asset strategico per la competitività regionale. L'evento, promosso dalle Camere di Commercio di Ferrara Ravenna, della Romagna e di Frosinone Latina insieme ad Assonautica Italiana, Informare Azienda Speciale e Ossermare, ha messo al centro il ruolo della Blue Economy nello sviluppo sostenibile dei territori costieri I dati illustrati da Antonello Testa, Coordinatore nazionale dell'Osservatorio Ossermare, confermano una filiera solida e in espansione: 24 Comuni costieri particolarmente dinamici, un valore generato pari all'8,6% del Pil regionale e una crescita annuale dell'11,3%. Oltre 76mila occupati, più di 14mila imprese - molte guidate da donne, giovani o cittadini stranieri - e un export che sfiora il miliardo di euro consolidano il peso del comparto. Rimini, Ravenna, Forlì-Cesena e Ferrara si confermano le quattro province trainanti , esprimendo insieme la capacità della regione di far dialogare portualità, turismo, cantieristica, logistica e innovazione tecnologica. Un ecosistema che, come emerso dagli interventi, potrà crescere ulteriormente con investimenti infrastrutturali, digitalizzazione e la piena operatività della Zona Logistica Semplicificata. "Sono molto orgoglioso di aver ospitato oggi a Ravenna la presentazione del Report Economia del Mare Emilia-Romagna 2025- ha dichiarato Giorgio Guberti, Presidente della Camera di Commercio di Ferrara Ravenna introducendo i lavori- e ringrazio il presidente Giovanni Acampora per avere scelto la nostra città, e la nostra Camera di commercio, quale sede per un evento così importante. Un'occasione per approfondire, alla presenza di autorevoli relatori, Autorità, rappresentanti del mondo economico, le trasformazioni di un comparto, quello dell'economia del mare, della logistica portuale e dei servizi ausiliari, in cui si va realizzando da tempo un modello di crescita nuovo e sempre più sostenibile e che non è più solo una componente settoriale, ma una realtà che evolve rapidamente e che chiede strumenti capaci di connettere dati, territori, imprese e istituzioni. Connessioni, collegamenti, infrastrutture sono aspetti strettamente legati allo sviluppo dell'economia del mare, elementi fondamentali di competitività e indicatori essenziali di crescita economica e di qualità della vita, sui quali dobbiamo agire uniti con forza e convinzione per recuperare terreno, cogliendo ora anche la grande opportunità della Zona Logistica Semplicificata". Carlo Battistini, Presidente della Camera di Commercio della Romagna- Forlì-Cesena e Rimini, ha aggiunto: "Parlare di economia del mare significa soprattutto delineare un sistema di infrastrutture collegate e funzionali



a un ecosistema economico, cioè un **sistema** connesso e coerente con le specificità di un territorio. Per questo per la Romagna significa prima di tutto portare a compimento gli importanti investimenti sul porto e hub energetico di Ravenna, sul **sistema** aeroportuale, sull'infrastruttura ferroviaria e aeroportuale, sulle connessioni viarie. Ma alla parte hard va anche affiancata quella soft, fatta di digitalizzazione e AI al servizio della logistica, del turismo e dei servizi, in grado di accrescere la produttività e l'efficienza del **sistema**. Inoltre, è necessario portare a compimento la ZLS per mettere le imprese nelle condizioni di investire al meglio e creare valore aggiunto. Ciò che viene dal mare necessita di efficaci infrastrutture per collegarsi alla terra e alle attività economiche che generano valore, e in Romagna va colmato un gap che viene dal passato". Giovanni Acampora, Presidente della Camera di Commercio di Frosinone Latina, ha evidenziato: "L'economia del mare cresce se cresce la nostra capacità di osservarla e interpretarla. Il **sistema** camerale, attraverso Unioncamere, OsserMare, il Centro Studi Tagliacarne e le Camere di commercio, è oggi l'unico presidio autorevole in grado di offrire una lettura integrata e continuativa dei dati, trasformandoli in strumenti strategici per il Paese. Quella intuizione nata quindici anni fa ha permesso di costruire un patrimonio informativo unico, che oggi sostiene un'economia del mare finalmente riconosciuta come asset strategico nazionale." Tra gli interventi, moderati dalla giornalista Roberta Busatto, Alessandro Barattoni, Sindaco di Ravenna, Annagiusia Randi, Coordinatrice territoriale Emilia-Romagna dell'Osservatorio Nazionale Tutela del Mare (ONTM), Maurizio Tattoli, Comandante della Direzione Marittima Emilia-Romagna, che hanno messo in luce le dinamiche dell'economia blu regionale e il legame con la città di Ravenna: portualità, tutela del mare, filiere produttive, innovazione, intermodalità e sviluppo sostenibile. "L'economia blu, dall'Europa all'Italia, è un modello economico in costante crescita- ha osservato il sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni- che rappresenta un'opportunità formidabile di cambiamento anche per il nostro territorio. I punti di vista sono molteplici e non sono rappresentati solo da settori tradizionali, quali il turismo costiero o la pesca, ma anche da elementi che vanno dall'energia rinnovabile marina alla logistica **portuale**. Guardando ai prossimi anni, sono convinto che la costa romagnola, e in particolare Ravenna, con i suoi 35 km di litorale, il parco marittimo, le sue peculiarità, e con le mille possibilità declinate negli ambiti più diversi, contribuirà alla crescita economica dell'intera regione, nell'ambito di un **sistema** che tiene conto di diversi fattori, capaci di coesistere e darsi forza: dallo scalo **portuale**, che penetra fin dentro la città col canale Candiano, al mare Adriatico, in un'ottica anche di sostenibilità marittima". "Questo convegno ha rappresentato un'occasione preziosa per affrontare il tema dell'economia blu in una prospettiva ampia e consapevole- ha dichiarato Anna Giulia Randi, coordinatrice regionale dell'Osservatorio nazionale per la Tutela del Mare- che va oltre i dati e gli indicatori economici. Parlare di blue economy significa infatti riconoscere il mare non soltanto come risorsa produttiva, ma come patrimonio umano, culturale, sociale e ambientale da tutelare e valorizzare. La blue economy non è più una teoria, ma una realtà concreta già in atto,

capace di generare ricadute positive in termini occupazionali, ambientali e di coesione sociale. In questa direzione si colloca l'impegno quotidiano di ONTM, che lavora per affermare un modello di sviluppo sostenibile fondato su conoscenza, tutela degli ecosistemi e valorizzazione delle comunità costiere, promuovendo il mare come leva economica, ma anche come valore culturale e identitario del Paese". "La Blue Economy rappresenta oggi uno dei principali motori di sviluppo per il Paese, un ecosistema complesso nel quale si intrecciano trasporti marittimi, portualità, pesca, tutela ambientale, turismo, cantieristica e innovazione tecnologica. In questo quadro articolato, il Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera svolge un ruolo centrale- ha evidenziato il comandante Maurizio Tattoli assicurando la cornice di legalità, sicurezza e sostenibilità senza la quale nessuna crescita equilibrata sarebbe possibile. In questo territorio la presenza capillare dei Comandi della Guardia Costiera, la competenza tecnica e la capacità di operare trasversalmente in tutti i segmenti delle attività marittime ci consentono di essere parte attiva del processo di sviluppo: dalla sicurezza della navigazione alla protezione dell'ambiente marino, dalla regolazione dei traffici portuali al supporto alle filiere produttive ittiche, consapevoli che il valore aggiunto generato dall'economia del mare rappresenta un fattore strategico per la competitività nazionale." Francesco Benevolo, Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale , ha tirato le conclusioni dell'evento: "In occasione di questa mattinata il pensiero mi è andato a quando, nel 1994 si costituì la Federazione del Mare e dopo poco, nel 1995, come Direttore della ricerca economica del Censis, ho avuto modo di realizzare il primo Rapporto sull'Economia del Mare in Italia in collaborazione proprio con quella Federazione. Da allora, in trent'anni, sono effettivamente cambiate moltissime cose, sotto tutti i punti di vista. Dalla normativa sui porti alle dinamiche dei traffici marittimi, dalla crescita esponenziale delle autostrade del mare sino alla costituzione del Ministero del Mare. Sono questi tutti fattori che hanno portato a una sempre maggiore attenzione al tema della risorsa mare, sino a farlo oggi unanimemente considerare un comparto strategico per la crescita del sistema economico del nostro Paese. Il Rapporto presentato oggi fornisce una serie di dati sicuramente utili per alimentare una riflessione approfondita e qualificata sui processi che si stanno registrando nel settore dell'economia del mare e credo rappresenti una occasione preziosa per disporre di nuovi elementi da condividere e sui quali ragionare anche per il futuro del nostro territorio, pienamente coinvolto attraverso il suo porto e tutta la logistica nelle dinamiche di sviluppo dell'economia blu". I numeri dell'Economia del Mare dell'Emilia Romagna 2025 (Fonte: Report Economia del Mare Emilia Romagna 2025, Ossemare- Centro Studi G. Tagliacarne- Unioncamere) 24 Comuni definiti come zone costiere dell'Emilia Romagna che rappresentano il 13,8% della popolazione con 320 abitanti per kmq a fronte dei 187 degli altri comuni emiliani Il Valore Aggiunto Economia del Mare dell'Emilia Romagna La filiera dell'Economia del mare dell'Emilia Romagna genera 14,9 miliardi di euro di valore aggiunto tra valore diretto e indiretto. Che rappresenta l'8,6% del Pil regionale. Con un moltiplicatore di 2,0 rispetto all'1,8 nazionale. Registra un + 11,3% come variazione dell'economia del mare regionale

rispetto all'anno precedente Occupazione nell' Economia del Mare dell'Emilia Romagna 76.227 occupati nell'economia del mare pari al 3,5% come incidenza su totale economia regionale Imprese nell'Economia del Mare dell'Emilia Romagna 14.175 imprese nell'economia del mare pari al 3,3% come incidenza su totale economia regionale 1.091 Imprese straniere 2.871 Imprese Femminili 1.044 Imprese Giovanili Export nell' Economia del Mare dell'Emilia Romagna 897,3 Milioni di euro Valore aggiunto dell'economia del mare: le prime 4 province emiliane 1. Rimini con incidenza del 32,1 % e valore assoluto di 1.611,1 milioni di euro 2. Ravenna con incidenza del 18,6 % e valore assoluto di 936,4 milioni di euro 3. Forlì-Cesena con incidenza del 11,3 % e valore assoluto di 566,7 milioni di euro 4. Ferrara con incidenza del 5,1 % e valore assoluto di 258,2 milioni di euro Occupati nell'economia del mare: le prime 4 province emiliane 1. Rimini con incidenza del 40,4 % e valore assoluto di 30.457 occupati 2. Ravenna con incidenza del 20,9 % e valore assoluto di 15.944 occupati 3. Forlì- Cesena con incidenza del 11% e valore assoluto di 8.422 occupati 4. Ferrara con incidenza del 7,8 % e valore assoluto di 5.925 occupati Imprese nell'economia del mare: le prime 4 province emiliane 1. Rimini con incidenza del 39,1 % e valore assoluto di 5.537 imprese 2. Ferrara con incidenza del 19,4 % e valore assoluto di 2.749 imprese 3. Ravenna con incidenza del 18 % e valore assoluto di 2.549 imprese 4. Forlì-Cesena con incidenza del 10,3 % e valore assoluto di 1.453 imprese.

A Ravenna un'iniziativa promossa da Cgil e Filt: "No all'economia di guerra, no alle armi nei porti"

L'incontro "No all'economia di guerra no alle armi nei porti", promosso dalla Cgil e dalla Filt Cgil della provincia di Ravenna si svolgerà mercoledì 3 dicembre alle 15, nella sala Ragazzini di Largo Firenze a Ravenna. Cgil e Filt della provincia di Ravenna informano che l'iniziativa sarà coordinata da Manuela Trancossi, segretaria generale della Cgil di Ravenna. Interverranno Davide Conti, segretario generale della Filt Cgil Ravenna, un rappresentante della giunta del Comune di Ravenna, Giulio Marcon, portavoce di Sbilanciamoci, e Fabio Quaretti, della Filt Cgil nazionale, insieme ad alcuni lavoratori del porto di Ravenna. L'appuntamento rientra nella carovana di iniziative organizzate da Sbilanciamoci che, a partire dallo scorso 20 ottobre, stanno attraversando tutta l'Italia sotto il titolo "Per una economia di pace, lavoro, diritti, sanità, scuola", con l'obiettivo di promuovere un confronto pubblico sulle alternative all'economia di guerra e sui temi della pace, del lavoro e dei diritti sociali". Cgil e Filt RA aggiungono: "Il porto di Ravenna è stato teatro di una importante iniziativa di blocco di armamenti diretti verso Israele, responsabile del genocidio in Palestina, dopo la presa di posizione dei lavoratori portuali, dei sindacati e delle istituzioni pubbliche. È importante che la discussione sul transito di armi nel porto non si fermi e diventi punto di partenza per la discussione più generale sulla transizione che l'economia potrebbe subire a causa delle politiche di riarmo europee e cosa questo comporta per i lavoratori. L'iniziativa si colloca inoltre nel percorso verso lo sciopero generale, in programma il prossimo 12 dicembre, proclamato a livello nazionale dalla Cgil per modificare la legge di bilanci".



Portuali a Roma per il rispetto del contratto

I lavoratori dello scalo labronico si uniscono alla protesta di Filt Cgil e Fit Cisl per l'esigibilità del fondo di incentivazione all'esodo. Il presidio è stato convocato davanti alla sede del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. I lavoratori del **porto** di **Livorno** ci saranno, per ribadire la necessità dell'introduzione del fondo prevista già nel contratto collettivo nazionale del 2018. Lavoratori e imprese - spiegano i sindacati - stanno già pagando l'accantonamento, ma ancora il fondo non è diventato esigibile. Quello portuale - sottolineano ancora le organizzazioni - è un lavoro altamente usurante ed è dunque urgente rendere operativi strumenti che favoriscano l'avvicendamento generazionale, anche alla luce dell'età media dei lavoratori delle banchine.



Informazioni Marittime

Piombino, Isola d' Elba

Crociere, Portoferraio si prepara a una stagione da record

La previsione è quella di raggiungere nel 2026 35/40 mila viaggiatori sbarcati nel porto elbano. L'atteso approdo di 104 navi e l'obiettivo di raggiungere quota 35/40 mila mila crocieristi. Sono le previsioni, per il 2026, per Portoferario. I dati resi noti dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** evidenziano per l'Isola d'Elba una ulteriore crescita del settore rispetto al 2025, anno durante il quale sono stati raggiunti risultati più che soddisfacenti, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi. L'anno che si sta per chiudere ha infatti totalizzato 85 scali e circa 21 mila crocieristi in transito. Il 2026 prevede dunque 20 approdi in più. I dati sono ancora in fase di consolidamento, con possibili incrementi. Confermate rispetto a quest'anno tutte le principali compagnie da crociera, con un'offerta che varia dal segmento di lusso al mass market. Tra le principali novità dell'anno, gli approdi del mega Yacht VidantaWorld's Elegant (della Vidanta World) e della Four Season I, il primo superyacht della Four Season, che entrerà ufficialmente in servizio a marzo. Previsti inoltre gli scali inediti della Nautica, della compagnia Oceania Cruises, che per la prima volta si affaccia a Portoferario, e quelli della Evrima, il nuovissimo yacht della compagnia extra lusso Ritz-Carton, che va così a rafforzare la propria presenza nello scalo elbano, già toccato nel 2025 con la nave Luminara. Anche la compagnia Ponant, leader mondiale delle crociere di lusso, ha deciso di aumentare il numero degli scali, passando dagli 8 del 2025 ai 18 programmati nel 2026. Da segnalare inoltre i nuovi approdi della Island Princess (della compagnia Island Spirit), quelli della Silver Shadow (Silversea Cruises), e dell' OE Corinthian, il più grande yacht a vela del mondo, che salperà a giugno 2026. Altre novità sono rappresentate dagli approdi inediti della MS Hamburg (della MS Plantours Partners Hamburg) e della Douglas Mawson, dell' Aurora Expedition "I dati confermano il forte interesse delle compagnie crocieristiche verso il porto elbano" dichiara il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio. "Ci sono tutte le premesse per il superamento dei numeri già eccellenti raggiunti dal mercato nell'anno attuale" aggiunge, non senza rivendicare una piccola parte del merito di questo risultato. "Ci piace poter credere che oggi il porto sia più efficiente, sicuro e attrattivo grazie anche ai lavori realizzati alla banchina Alto Fondale" afferma, sottolineando come gli interventi strategici completati l'anno scorso abbiano ridisegnato del tutto il layout della viabilità, creando una corsia-filtro per i bus destinati ai passeggeri delle navi da crociera e destinando i parcheggi del Residenze alle auto in attesa dei traghetti. Il prossimo obiettivo sarà quello della trasformazione ecologica del porto, grazie all'elettrificazione del cold ironing: "A Portoferario, così come a Piombino, i lavori si concluderanno entro marzo 2026: in entrambi i porti sono stati di fatto terminati tutti i percorsi

Informazioni Marittime

Crociere, Portoferraio si prepara a una stagione da record



12/01/2025 08:25

La previsione è quella di raggiungere nel 2026 35/40 mila viaggiatori sbarcati nel porto elbano. L'atteso approdo di 104 navi e l'obiettivo di raggiungere quota 35/40 mila mila crocieristi. Sono le previsioni, per il 2026, per Portoferario. I dati resi noti dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale evidenziano per l'Isola d'Elba una ulteriore crescita del settore rispetto al 2025, anno durante il quale sono stati raggiunti risultati più che soddisfacenti, sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi. L'anno che si sta per chiudere ha infatti totalizzato 85 scali e circa 21 mila crocieristi in transito. Il 2026 prevede dunque 20 approdi in più. I dati sono ancora in fase di consolidamento, con possibili incrementi. Confermate rispetto a quest'anno tutte le principali compagnie da crociera, con un'offerta che varia dal segmento di lusso al mass market. Tra le principali novità dell'anno, gli approdi del mega Yacht VidantaWorld's Elegant (della Vidanta World) e della Four Season I, il primo superyacht della Four Season, che entrerà ufficialmente in servizio a marzo. Previsti inoltre gli scali inediti della Nautica, della compagnia Oceania Cruises, che per la prima volta si affaccia a Portoferario, e quelli della Evrima, il nuovissimo yacht della compagnia extra lusso Ritz-Carton, che va così a rafforzare la propria presenza nello scalo elbano, già toccato nel 2025 con la nave Luminara. Anche la compagnia Ponant, leader mondiale delle crociere di lusso, ha deciso di aumentare il numero degli scali, passando dagli 8 del 2025 ai 18 programmati nel 2026. Da segnalare inoltre i nuovi approdi della Island Princess (della compagnia Island Spirit), quelli della Silver Shadow (Silversea Cruises), e dell' OE Corinthian, il più grande yacht a vela del mondo, che salperà a giugno 2026. Altre novità sono rappresentate dagli approdi inediti della MS Hamburg (della MS Plantours Partners Hamburg) e della Douglas Mawson, dell' Aurora Expedition "I dati confermano il forte interesse delle compagnie crocieristiche verso il porto elbano" dichiara il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio. "Ci sono tutte le premesse

Informazioni Marittime

Piombino, Isola d' Elba

di scavo con la posa di cavidotti e cavi e stanno per essere completati gli interventi per la costruzione delle cabine di conversione. Una volta realizzate le opere, riusciremo ad abbattere in modo significativo le emissioni inquinanti, riducendo anche l'inquinamento acustico". Condividi Tag porti crociere Articoli correlati.

Crociere: l'Elba promette di raddoppiare i turisti, Piombino invece in calo

Le stime dell'Authority livornese relative all'anno che verrà LIVORNO. Aumenteranno fino quasi a raddoppiare i crocieristi che faranno tappa il prossimo anno nello scalo elbano di Portoferraio, secondo le previsioni messe nero su bianco dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**. Le cifre dicono che nel 2025 sono state 85 le navi da crociera che hanno fatto scalo nell'isola, a bordo 21mila vacanzieri (i dati sono "ancora in fase di consolidamento, con possibili incrementi"). Il prossimo anno è prevista quasi una ventina di approdi in più rispetto a una annata come quella che sta per concludersi, che pure ha visto conseguire "risultati più che soddisfacenti sia per prenotazioni di scali che per numero di crocieristi", stando alle valutazioni dell'Authority labronica. Le stime indicano che faranno scalo a Portoferraio 104 navi da crociera con la previsione di "raggiungere quota 35/40mila mila crocieristi". Del tutto diversa è la musica per Piombino: meno accosti di navi, visto che dai 13 di quest'anno risultano a oggi sei gli accosti schedulati per il 2026. All'origine di tutto questo c'è il fatto che riguardo al 2025 ben undici dei 13 accosti sono relativi a una singola compagnia (Marella Cruises). Siccome l'afflusso di navi di quest'armatore si riduce drasticamente a due, a poco vale che le altre compagnie salgano da due accosti a quattro. Inutile dire che gli operatori economici locali, per bocca di Confcommercio, hanno manifestato "preoccupazione": da Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione **portuale**, si ribatte che "i numeri sono ancora provvisori e sono suscettibili di possibili aumenti". ELBA . Rispetto a quest'anno sono state confermate "tutte le principali compagnie da crociera con un'offerta che varia dal segmento di lusso al mass market", dicono dal quartier generale dell'istituzione **portuale**. Le novità in agenda per l'anno che verrà? Gli approdi del megayacht Vidanta World's Elegant (della Vidanta World) e della Four Season I, il primo superyacht della Four Season, che entrerà ufficialmente in servizio a marzo. Ad esempio, la compagnia Ponant, punto di riferimento a livello internazionale in fatto di crociere di lusso, ha annunciato che relativamente a Portoferraio passerà dagli otto scali di quest'anno a più del doppio: schedulate 18 toccate nei dodici mesi successivi. Inediti gli scali della Nautica, della compagnia Oceania Cruises, che per la prima volta si affaccia a Portoferraio, e quelli della Evrima, il nuovissimo yacht della compagnia extra lusso Ritz-Cartton, che accresce la propria presenza sulle banchine isolane, già toccate quest'anno con la nave Luminara. Guai a dimenticare che l'isola d'Elba entrerà nelle programmazioni dell'Orient Express Corinthian, presentato come "il più grande yacht a vela del mondo": salperà nel giugno prossimo. 2026. Da segnalare inoltre i nuovi approdi della Island Princess (della compagnia Island Spirit), quelli della Silver Shadow (Silversea Cruises). Senza contare gli approdi inediti della MS Hamburg (della Ms



La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

Plantours & Partners Hamburg) e della Douglas Mawson, dell'Aurora Expedition. Queste le parole di Davide Gariglio, numero uno dell'ente **portuale** livornese che ha competenza anche sull'Elba: "I dati confermano il forte interesse delle compagnie crocieristiche verso il porto elbano. Ci sono tutte le premesse per il superamento dei numeri già eccellenti raggiunti dal mercato nell'anno attuale". Aggiungendo poi una certa qual rivendicazione di merito: "Ci piace poter credere che oggi il porto sia più efficiente, sicuro e attrattivo grazie anche ai lavori realizzati alla banchina Alto Fondale". Questo ha a che vedere con il fatto che lo scorso anno sono stati ultimati i lavori che hanno rifatto l'identikit della viabilità: a cominciare dalla corsia-filtro per i bus destinati ai passeggeri delle navi da crociera e creando spazi per le auto in attesa dei traghetti. Prossima tappa: l'innovazione sul fronte dell'energia che consentirà alle navi in porto di ricevere energia dalle banchine (cold ironing) così da non esser costrette a tenere accesi i motori per far funzionare gli apparati di bordo, e dunque riuscendo a ridurre lo smog. Dall'Authority avvertono che "a Portoferaio, così come a Piombino, i lavori si concluderanno entro marzo: in entrambi i porti sono stati di fatto terminati tutti i percorsi di scavo con la posa di cavidotti e cavi e stanno per essere completati gli interventi per la costruzione delle cabine di conversione". Tutte opere finalizzate ad "abbattere in modo significativo le emissioni inquinanti, riducendo anche l'inquinamento acustico". PIOMBINO . Tornando invece a parlare di Piombino, va detto che a giudizio dell'Authority questi bruschi cambiamenti accadono "con una certa frequenza nel settore delle crociere" e dipendono da "una molteplicità di fattori che prescindono dal rapporto di fiducia che i vettori hanno instaurato con i singoli porti in cui fanno scalo". Sul piatto positivo della bilancia, vale la pena di segnalare che Piombino sia stato scelto da quattro compagnie diverse. È il segno - si afferma - che il porto di Piombino ha saputo comunque "mantenere una capacità attrattiva nei confronti di una aumentata platea di società armatoriali". L'Authority livornese segnala che è al lavorando per "potenziare ulteriormente la capacità ricettiva dei porti del nostro **sistema portuale**, tanto che l'anno prossimo porteremo l'Italian Cruise Day a Livorno". Una occasione di confronto importante - dice l'ente **portuale** - grazie al quale "contiamo di approfondire le eventuali criticità e individuare le eventuali soluzioni". Ma senza restare nel frattempo con le mani in mano: si contrario, viene annunciato un confronto aperto "con le associazioni di categoria, gli operatori e le istituzioni". Con una sottolineatura: "È vero, Piombino merita di più, e sarà nostra cura lavorare con determinazione per arrivare ad aumentare già nei prossimi mesi il numero degli accosti programmati".

Scoppia l'incendio su un'imbarcazione: è per finta ma tutta San Benedetto collabora all'esercitazione

Sirene e lampeggianti dei mezzi di soccorso accorsi al **porto**, folla di curiosi alla banchina Malfizia di Lara Facchini martedì 2 dicembre 2025, 03:15 2 Minuti di Lettura SAN BENEDETTO Una barca a fuoco , sirene e lampeggianti dei mezzi di soccorso che si dirigono al **porto** , decine di curiosi che si dirigono verso la banchina Malfizia per capire cosa stia succedendo, ma - per fortuna - si trovano davanti soltanto ad una simulazione. Lo scenario Lo scenario ipotizzato infatti è quello di un incendio a bordo di un'unità di **porto** e il ferimento di un membro dell'equipaggio, l'obiettivo è quello di testare le procedure di sicurezza, i tempi di risposta e il coordinamento tra tutte le forze coinvolte. L'esercitazione conferma l'impegno costante della capitaneria di **porto** di San Benedetto per garantire la tutela dell'area portuale e la preparazione necessaria ad affrontare ogni possibile emergenza. L'appuntamento ha avuto anche un forte valore formativo, alcuni studenti delle classi terze, quarte e quinte superiori dell'istituto Locatelli di Grottammare indirizzo navale hanno partecipato all'attività. Grande soddisfazione per il neo comandante della Capitaneria di **porto**, capitano di Fregata Giuseppe Quattrocchi, arrivato subito dopo l'estate e già in grado di realizzare una simulazione così impegnativa. «Abbiamo organizzato un'esercitazione complessa in ambito portuale a San Benedetto per testare innanzitutto l'efficienza delle comunicazioni con tutti gli attori preposti a gestire questo tipo di emergenza, testare i mezzi, l'impianto anti incendio portuale e le tempistiche. La segnalazione è partita da una chiamata al numero unico di emergenza 112 dove è stato comunicato che c'era un'imbarcazione incendiata in **porto**. Immediatamente l'informazione è arrivata alla sala operativa della guardia costiera di San Benedetto, così come è arrivata anche ai vigili del fuoco e al 118 in quanto c'era presente anche un infortunato a bordo e andava evacuato». La formazione Il comandante è entusiasta della partecipazione degli studenti: «Questa esercitazione ci ha dato la possibilità di testare tutto il sistema, di verificare anche l'azione di coordinamento di un evento di questo genere, e ha permesso anche ad alcuni studenti che abbiamo coinvolto di partecipare a un'esperienza operativa di soccorso in ambito portuale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ancona, presentato al ministero il dossier ambientale sul molo Clementino

Garofalo (Authority): indispensabile per lo sviluppo delle crociere **ANCONA**.

Fa un passo avanti l'iter per realizzare il banchinamento esterno del molo Clementino nel **porto di Ancona**. L' Authority marchigiana ha depositato al ministero dell'ambiente un dossier di 700 pagine che rappresentano lo studio ambientale in vista del decollo della procedura di valutazione d'impatto ambientale (integrata dalla "Vas") relativa a quest'opera così significativa per lo scalo dorico, soprattutto sotto il profilo del potenziamento dell'appetibilità di questo **porto** per le crociere. La documentazione - viene sottolineato dall'istituzione portuale - è accompagnata «da una rilevante quantità di analisi e indagini richieste nella procedura di "scoping" del ministero ossia la fase preliminare e consultiva che definisce l'ambito e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nei successivi rapporti di valutazione ambientale». L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale informa che l'intera documentazione sarà pubblicata da parte del ministero dell'ambiente così da avviare «il procedimento che prevede un ampio coinvolgimento dei portatori di interesse e anche una consultazione pubblica». Queste le parole di Vincenzo Garofalo, presidente dell'ente portuale di **Ancona**: «Aggiungiamo un nuovo tassello all'approfondito iter di approvazione del progetto del molo Clementino. Un percorso per arrivare alla realizzazione di un'infrastruttura che consentirà lo sviluppo del settore delle crociere nel **porto di Ancona**, con ricadute sulla crescita dell'economia e del turismo nella città e nelle Marche».

La Gazzetta Marittima

Ancona, presentato al ministero il dossier ambientale sul molo Clementino



12/01/2025 11:44

Garofalo (Authority): indispensabile per lo sviluppo delle crociere ANCONA. Fa un passo avanti l'iter per realizzare il banchinamento esterno del molo Clementino nel porto di Ancona. L' Authority marchigiana ha depositato al ministero dell'ambiente un dossier di 700 pagine che rappresentano lo studio ambientale in vista del decollo della procedura di valutazione d'impatto ambientale (integrata dalla "Vas") relativa a quest'opera così significativa per lo scalo dorico, soprattutto sotto il profilo del potenziamento dell'appetibilità di questo porto per le crociere. La documentazione - viene sottolineato dall'istituzione portuale - è accompagnata «da una rilevante quantità di analisi e indagini richieste nella procedura di "scoping" del ministero ossia la fase preliminare e consultiva che definisce l'ambito e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nei successivi rapporti di valutazione ambientale». L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale informa che l'intera documentazione sarà pubblicata da parte del ministero dell'ambiente così da avviare «il procedimento che prevede un ampio coinvolgimento dei portatori di interesse e anche una consultazione pubblica». Queste le parole di Vincenzo Garofalo, presidente dell'ente portuale di Ancona: «Aggiungiamo un nuovo tassello all'approfondito iter di approvazione del progetto del molo Clementino. Un percorso per arrivare alla realizzazione di un'infrastruttura che consentirà lo sviluppo del settore delle crociere nel porto di Ancona, con ricadute sulla crescita dell'economia e del turismo nella città e nelle Marche».

Messaggero Marittimo

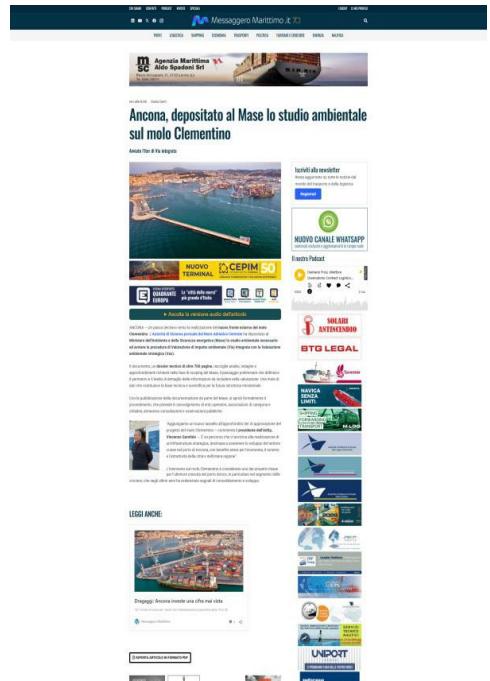
Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona, depositato al Mase lo studio ambientale sul molo Clementino

Avviato l'iter di Via integrata

Giulia Sarti

ANCONA Un passo decisivo verso la realizzazione del nuovo fronte esterno del molo Clementino. L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale ha depositato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica (Mase) lo studio ambientale necessario ad avviare la procedura di Valutazione di impatto ambientale (Via) integrata con la Valutazione ambientale strategica (Vas). Il documento, un dossier tecnico di oltre 700 pagine, raccoglie analisi, indagini e approfondimenti richiesti nella fase di scoping del Mase, il passaggio preliminare che definisce il perimetro e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nella valutazione. Una mole di dati che costituisce la base tecnica e scientifica per la futura istruttoria ministeriale. Con la pubblicazione della documentazione da parte del Mase, si aprirà formalmente il procedimento, che prevede il coinvolgimento di enti, operatori, associazioni di categoria e cittadini, attraverso consultazioni e osservazioni pubbliche. piano Aggiungiamo un nuovo tassello all'approfondito iter di approvazione del progetto del molo Clementino commenta il presidente dell'AdSp, Vincenzo Garofalo . È un percorso che ci avvicina alla realizzazione di un'infrastruttura strategica, destinata a sostenere lo sviluppo del settore cruise nel porto di Ancona, con benefici attesi per l'economia, il turismo e l'attrattività della città e dell'intera regione. L'intervento sul molo Clementino è considerato uno dei progetti chiave per l'ulteriore crescita del porto dorico, in particolare nel segmento delle crociere, che negli ultimi anni ha evidenziato segnali di consolidamento e sviluppo.



Trasporti, Rotelli (Fdi): nuovo terminal Bramante di Civitavecchia slancio all'economia del territorio

(AGENPARL) - Mon 01 December 2025 Trasporti, Rotelli (Fdi): nuovo terminal Bramante di Civitavecchia slancio all'economia del territorio "L'inaugurazione del nuovo terminal crociere Donato Bramante rappresenta un risultato straordinario per il porto di Civitavecchia e per tutto il territorio circostante, compresa la provincia di Viterbo e l'intera Regione Lazio. In appena un anno, grazie alla collaborazione delle compagnie di navigazione e all'impegno di Roma Cruise Terminal e del general manager John Portelli, è stata realizzata un'infrastruttura strategica, moderna e pienamente allineata agli standard internazionali di accoglienza. Questa nuova struttura, oltre a rafforzare il ruolo di Civitavecchia come primo porto crocieristico del Mediterraneo, è un volano per il turismo e lo sviluppo economico dell'intera area portuale. Il terminal Donato Bramante non è solo un'opera funzionale, ma anche il simbolo di una visione che guarda al futuro, con attenzione all'efficienza, alla qualità dei servizi e alla valorizzazione del territorio. Per questo rivolgo un sentito ringraziamento a tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione di questo importante obiettivo, volto alla promozione delle potenzialità del nostro sistema portuale e al rilancio economico e turistico della nostra regione". Così il deputato Mauro Rotelli, presidente della Commissione Ambiente, Territorio e Lavori pubblici della Camera. 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

Trasporti, Rotelli (Fdi): nuovo terminal Bramante di Civitavecchia slancio all'economia del territorio

12/01/2025 10:16

(AGENPARL) – Mon 01 December 2025 Trasporti, Rotelli (Fdi): nuovo terminal Bramante di Civitavecchia slancio all'economia del territorio "L'inaugurazione del nuovo terminal crociere Donato Bramante rappresenta un risultato straordinario per il porto di Civitavecchia e per tutto il territorio circostante, compresa la provincia di Viterbo e l'intera Regione Lazio. In appena un anno, grazie alla collaborazione delle compagnie di navigazione e all'impegno di Roma Cruise Terminal e del general manager John Portelli, è stata realizzata un'infrastruttura strategica, moderna e pienamente allineata agli standard internazionali di accoglienza. Questa nuova struttura, oltre a rafforzare il ruolo di Civitavecchia come primo porto crocieristico del Mediterraneo, è un volano per il turismo e lo sviluppo economico dell'intera area portuale. Il terminal Donato Bramante non è solo un'opera funzionale, ma anche il simbolo di una visione che guarda al futuro, con attenzione all'efficienza, alla qualità dei servizi e alla valorizzazione del territorio. Per questo rivolgo un sentito ringraziamento a tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione di questo importante obiettivo, volto alla promozione delle potenzialità del nostro sistema portuale e al rilancio economico e turistico della nostra regione". Così il deputato Mauro Rotelli, presidente della Commissione Ambiente, Territorio e Lavori pubblici della Camera. 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.

Agenzia Giornalistica Opinione

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

FDI - FRATELLI D'ITALIA * CAMERA: «TRASPORTI, ROTELLI (FDI): NUOVO TERMINAL BRAMANTE DI CIVITAVECCHIA SLANCIO ALL'ECONOMIA DEL TERRITORIO»

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) - "L'inaugurazione del nuovo terminal crociere Donato Bramante rappresenta un risultato straordinario per il **porto di Civitavecchia** e per tutto il territorio circostante, compresa la provincia di Viterbo e l'intera Regione Lazio. In appena un anno, grazie alla collaborazione delle compagnie di navigazione e all'impegno di Roma Cruise Terminal e del general manager John Portelli, è stata realizzata un'infrastruttura strategica, moderna e pienamente allineata agli standard internazionali di accoglienza. Questa nuova struttura, oltre a rafforzare il ruolo di **Civitavecchia** come primo **porto** crocieristico del Mediterraneo, è un volano per il turismo e lo sviluppo economico dell'intera area portuale. Il terminal Donato Bramante non è solo un'opera funzionale, ma anche il simbolo di una visione che guarda al futuro, con attenzione all'efficienza, alla qualità dei servizi e alla valorizzazione del territorio. Per questo rivolgo un sentito ringraziamento a tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione di questo importante obiettivo, volto alla promozione delle potenzialità del nostro sistema portuale e al rilancio economico e turistico della nostra regione". Così il deputato Mauro Rotelli, presidente della Commissione Ambiente, Territorio e Lavori pubblici della Camera. Per donare ora, clicca qui.

Agenzia Giornalistica Opinione
FDI - FRATELLI D'ITALIA * CAMERA: «TRASPORTI, ROTELLI (FDI): NUOVO TERMINAL BRAMANTE DI CIVITAVECCHIA SLANCIO ALL'ECONOMIA DEL TERRITORIO»



12/01/2025 10:21

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) - "L'inaugurazione del nuovo terminal crociere Donato Bramante rappresenta un risultato straordinario per il porto di Civitavecchia e per tutto il territorio circostante, compresa la provincia di Viterbo e l'intera Regione Lazio. In appena un anno, grazie alla collaborazione delle compagnie di navigazione e all'impegno di Roma Cruise Terminal e del general manager John Portelli, è stata realizzata un'infrastruttura strategica, moderna e pienamente allineata agli standard internazionali di accoglienza. Questa nuova struttura, oltre a rafforzare il ruolo di Civitavecchia come primo porto crocieristico del Mediterraneo, è un volano per il turismo e lo sviluppo economico dell'intera area portuale. Il terminal Donato Bramante non è solo un'opera funzionale, ma anche il simbolo di una visione che guarda al futuro, con attenzione all'efficienza, alla qualità dei servizi e alla valorizzazione del territorio. Per questo rivolgo un sentito ringraziamento a tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione di questo importante obiettivo, volto alla promozione delle potenzialità del nostro sistema portuale e al rilancio economico e turistico della nostra regione". Così il deputato Mauro Rotelli, presidente della Commissione Ambiente, Territorio e Lavori pubblici della Camera. Per donare ora, clicca qui.

La Guardia Costiera bandisce un mercantile da gran parte dei porti mediterranei

Era stata fermata ad Ottobre per gravi carenze di sicurezza

Giulia Sarti

GAETA Potrà lasciare il porto di Gaeta la nave mercantile trattenuta lo scorso 21 Ottobre a causa di gravi carenze sulla sicurezza della navigazione, sulle condizioni di vita dell'equipaggio e sulla sicurezza dell'ambiente marino e costiero riscontrate dagli ispettori Port State Control del Comando regionale della Guardia Costiera del Lazio. Il sistema internazionale dell'European Maritime Safety Agency (EMSA) utilizzato dalla Guardia Costiera per il monitoraggio delle navi che arrivano nei porti italiani aveva allertato il team di ispettori specializzati in sicurezza della navigazione del Coordinamento regionale di Civitavecchia circa la possibilità che il cargo battente bandiera Comoros proveniente da Algeri e diretto a Gaeta potesse presentare un alto livello di rischio. Una volta salito a bordo, al team ispettivo della Guardia Costiera la situazione è apparsa immediatamente critica. Oltre 25 le irregolarità, gran parte delle quali molto gravi, riscontrate dopo una accurata ispezione durata oltre 12 ore. Un quadro complessivo, aggravato dalle ulteriori carenze accertate in relazione alle condizioni di vita dell'equipaggio di nazionalità siriana, che ha reso necessario il fermo amministrativo della nave, la quale, sino al ripristino degli standard minimi di sicurezza, non avrebbe potuto lasciare il porto. In linea con gli obiettivi strategici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, erano stati analizzati anche i dati storici della nave scoprendo che la stessa era già stata detenuta ben due volte lo scorso anno. Il mercantile ha potuto finalmente lasciare il porto di Gaeta per raggiungere un cantiere estero, dopo aver riparato durante i 40 giorni di fermo la maggior parte delle avarie riscontrate. La Guardia Costiera di Gaeta ha bandito la nave da gran parte dei porti affacciati sul Mediterraneo e sarà autorizzata a rientrarvi solo a seguito di una re-ispezione approfondita finalizzata a verificare l'avvenuta risoluzione di tutte le criticità tecniche, operative e documentali ed il pieno rispetto degli standard internazionali di sicurezza e di tutela ambientale. Rimane alta l'attenzione del Coordinamento nazionale Port State Control del Comando Generale della Guardia Costiera nei confronti delle navi mercantili che intendono arrivare e sostare nei porti italiani, con l'obiettivo di ridurre la presenza di navi sub-standard che possano mettere a rischio la sicurezza della navigazione, la sicurezza degli equipaggi e dell'ambiente marino e costiero, anche a beneficio degli armatori che operano in conformità alle normative investendo in sicurezza.



Ship 2 Shore

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia raddoppia la ricettività e moltiplica le ambizioni

L'inaugurazione del Terminal Donato Bramante di fronte ad una folla di stakeholders suggella la leadership del porto di Roma. Dal nostro inviato Angelo Scorza **Civitavecchia (Roma)** - Molto più di una semplice inaugurazione di una nuova infrastruttura adibita al traffico di passeggeri provenienti dalle navi da crociera. Per tutti coloro che l'hanno vissuta in prima persona - ed erano alcune centinaia gli stakeholders invitati da RCT Roma Cruise Terminal Srl per assistere al momento in cui si è alzato il velo sull'ultima grande facility resa operativa - la cerimonia del taglio del nastro sul Terminal Donato Bramante è apparso un momento che suggella un'ulteriore tappa di un percorso di crescita aziendale ormai quasi ventennale, oltre che una grande festa popolare con grande supporto musicale e splendide scenografie e coreografie, e la gestione dell'evento magistralmente tenuta dal 'guardiano' più accreditato tra i dipendenti a libro paga di RCT. Il Direttore Generale John Portelli, di orgogliosa nazionalità maltese ma ormai, dopo una dozzina di anni di conduzione operativa della società, in pratica un cittadino civitavecchiese ad honorem, aveva infatti preparato tutto a puntino; ed il successo tributato all'evento dal folto pubblico di selezionati ospiti ha confermato il grado di maturità (risultante anche da una carta di identità che recita 18 anni passati dalla costituzione nel 2007) di una società che è riuscita a mettere insieme tre grandi players delle crociere mondiali quali Costa, MSC e Royal Caribbean - in rigoroso ordine alfabetico, perché le loro quote azionarie sono paritetiche: 33,3% - in un mix ideale. "Dal 2007 abbiamo movimentato quasi 42 milioni di passeggeri. Ed anche nel 2025 termineremo con valori record intorno a 3,5 milioni di passeggeri, raggiungendo quel traffico appena sfiorato lo scorso anno con oltre 3,4 milioni di passeggeri. Inoltre con più di 860 scali registriamo il maggior numero di approdi in Europa" ha infatti sottolineato Portelli nella sua sobria introduzione alla celebrazione. "Il Terminal Donato Bramante è la testimonianza concreta dell'impegno dei nostri azionisti per la crescita del porto di Civitavecchia e dell'intero territorio, i quali apportano l'80% dei clienti complessivi". Ma non ci sono solo record di passeggeri e di toccate a sublimare la leadership di **Civitavecchia**. La realizzazione di questa nuova infrastruttura è stata infatti anche un primato a livello costruttivo: è passato meno di un anno dal primo colpo di piccone nell'autunno del 2024 per 'tirare su', ma soprattutto per completare con tutti i versi servizi a valore aggiunto offerti ai croceristi, una stazione marittima che - seppure meno affascinante esteticamente e più piccola della sorella maggiore (il Terminal Amerigo Vespucci, realizzato nel 2018, investendo 20 milioni di euro) che incombe a poche decine di metri sulla medesima banchina - farebbe comunque invidia a molti porti in Italia. "Questa nuova infrastruttura, la seconda realizzata dalla nostra società, rappresenta un grande passo strategico per consolidare

Ship 2 Shore

Civitavecchia raddoppia la ricettività e moltiplica le ambizioni

12/01/2025 12:02

L'inaugurazione del Terminal Donato Bramante di fronte ad una folla di stakeholders suggella la leadership del porto di Roma. Dal nostro inviato Angelo Scorza **Civitavecchia (Roma)** - Molto più di una semplice inaugurazione di una nuova infrastruttura adibita al traffico di passeggeri provenienti dalle navi da crociera. Per tutti coloro che l'hanno vissuta in prima persona - ed erano alcune centinaia gli stakeholders invitati da RCT Roma Cruise Terminal Srl per assistere al momento in cui si è alzato il velo sull'ultima grande facility resa operativa - la cerimonia del taglio del nastro sul Terminal Donato Bramante è apparso un momento che suggella un'ulteriore tappa di un percorso di crescita aziendale ormai quasi ventennale, oltre che una grande festa popolare con grande supporto musicale e splendide scenografie e coreografie, e la gestione dell'evento magistralmente tenuta dal 'guardiano' più accreditato tra i dipendenti a libro paga di RCT. Il Direttore Generale John Portelli, di orgogliosa nazionalità maltese ma ormai, dopo una dozzina di anni di conduzione operativa della società, in pratica un cittadino civitavecchiese ad honorem, aveva infatti preparato tutto a puntino; ed il successo tributato all'evento dal folto pubblico di selezionati ospiti ha confermato il grado di maturità (risultante anche da una carta di identità che recita 18 anni passati dalla costituzione nel 2007) di una società che è riuscita a mettere insieme tre grandi players delle crociere mondiali quali Costa, MSC e Royal Caribbean - in rigoroso ordine alfabetico, perché le loro quote azionarie sono paritetiche: 33,3% - in un mix ideale. "Dal 2007 abbiamo movimentato quasi 42 milioni di passeggeri. Ed anche nel 2025 termineremo con valori record intorno a 3,5 milioni di passeggeri, raggiungendo quel traffico appena sfiorato lo scorso anno con oltre 3,4 milioni di passeggeri. Inoltre con più di 860 scali registriamo il maggior numero di approdi in Europa" ha infatti sottolineato Portelli nella sua sobria introduzione alla celebrazione. "Il Terminal Donato Bramante è la testimonianza concreta dell'impegno dei nostri azionisti per la crescita del porto di Civitavecchia e dell'intero territorio, i quali apportano l'80% dei clienti complessivi". Ma non ci sono solo record di passeggeri e di toccate a sublimare la leadership di **Civitavecchia**. La realizzazione di questa nuova infrastruttura è stata infatti anche un primato a livello costruttivo: è passato meno di un anno dal primo colpo di piccone nell'autunno del 2024 per 'tirare su', ma soprattutto per completare con tutti i versi servizi a valore aggiunto offerti ai croceristi, una stazione marittima che - seppure meno affascinante esteticamente e più piccola della sorella maggiore (il Terminal Amerigo Vespucci, realizzato nel 2018, investendo 20 milioni di euro) che incombe a poche decine di metri sulla medesima banchina - farebbe comunque invidia a molti porti in Italia. "Questa nuova infrastruttura, la seconda realizzata dalla nostra società, rappresenta un grande passo strategico per consolidare il ruolo di Civitavecchia come uno dei principali hub crocieristici in Europa" ha rimarcato il

Ship 2 Shore

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

il ruolo di **Civitavecchia** come uno dei principali hub crocieristici in Europa" ha rimarcato il General Manager maltese. Come noto, il terminal, progettato dallo Studio Vicini di Genova e da SISCO Ingegneria di **Civitavecchia**, è stato concepito per accogliere navi da crociera di grande stazza e per garantire servizi all'avanguardia: sala check-in con 23 postazioni (espandibili a 46), 30 schermi informativi. Nel progetto sono state installate sulla banchina (ampliata da 9 a 22 metri) colonne LAN, bitte da 300 tonnellate. Inoltre si tratta di un terminal 'eco' che prevede di avere nel 2026 tutte le vetture operate elettriche o ibride. "Facciamo anche bene al territorio con la nostra attività sia in fase di costruzione del terminal che nella sua gestione" ha ancora chiosato Portelli. "Il progetto di realizzazione ha coinvolto 25 aziende di cui 10 locali, con la Sacchetti come capofila, generando un impatto significativo sull'economia di **Civitavecchia** e del Lazio. L'industria crocieristica nel porto produce ogni anno 200 milioni di euro di ricadute economiche e impiega 2.300 persone. Nel 2024 il settore ha favorito la crescita di strutture ricettive e servizi, con 270mila presenze registrate nei B&B (molti di apposita nuova apertura) e lo sviluppo di 'Park and Cruise' compound, dando valore al territorio. Oggi siamo a dimostrare che qui il partenariato tra parte pubblica e impresa privata funziona davvero; il cluster **portuale** è unito e ci offre supporto. Per una città di 52mila abitanti è un contributo certamente rilevante, e **Civitavecchia** sta rispondendo molto bene a questa sfida; ed anche il settore bancario ha finanziato e creduto in questo progetto". RCT Roma Cruise Terminal Srl è stata costituita nell'aprile 2005 e nel 2007 ha sottoscritto un accordo di concessione di 40 anni con l'**Autorità Portuale** di **Civitavecchia**, **Gaeta** e **Fiumicino**, con cui ha acquisito i diritti d'uso sulle banchine 10, 11, 12 Bis Sud, 12 Bis Nord e 13 Sud per 117.000 mq operativi che offrono 2.100 metri lineari di ormeggio; RCT utilizza altresì la banchina 25 Sud. Il Consiglio di Amministrazione è composto dai seguenti membri: Avv. Leopoldo Giannini, nominato da Royal Caribbean Cruises; Roberto Ferrarini, nominato da Costa Crociere e Franco Ronzi, nominato da Marinvest (MSC). Il presidente del CdA dura in carica 3 anni e attualmente è Roberto Ferrarini, 43 anni all'attivo in Costa Crociere che nel suo intervento finale ha "tenuto a ricordare la figura del predecessore di Portelli, Mauro Patuzzi, scomparso nel febbraio 2024, ed ha ringraziato tutto il personale di ogni società che ha lavorato al progetto e della propria per il prodigarsi concreto". Prendendo per primo la parola sul palco tra gli azionisti, col suo modo scanzonato ed accattivante, l'esperto Amministratore Delegato Franco Ronzi, ha sottolineato come il porto continui a battere primati registrando un forte aumento come home port e quindi grandi ricadute economiche significative, tanto che il nuovo terminal è un segnale di decisa fiducia per il futuro. "Siamo da quasi 20 anni a **Civitavecchia** dove abbiamo una concessione di 40 anni giunta a metà. Il turn around ha raggiunto il 50% del traffico totale, dando una forte ricaduta commerciale sul territorio che genera 200 milioni di euro come impatto sulla città. E poi quest'anni finalmente si batte il record della soglia di 3,5 milioni di passeggeri" ha detto lo scafato navigante delle banchine. Il nuovo Direttore Marittimo del Lazio, Capitano di Vascello

Ship 2 Shore

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Cosimo Nicastro, insediatosi a inizio ottobre ha detto che "in questi 2 mesi abbiamo preso le misure e ora stiamo lavorando ad incrementare le infrastrutture e al contempo la sicurezza per potere ospitare navi ancora più grandi". Il suo predecessore come Direttore Marittimo del Lazio, Vincenzo Leone, era Comandante del Porto di Civitavecchia, presente all'inaugurazione del Terminal Vespucci 7 anni fa, ed oggi è Vice Comandante Generale della Guardia Costiera. "Come si può bene apprezzare, il mare unisce tre concorrenti a fare un bellissimo progetto insieme" ha chiosato l'Amm. Leone. Il neo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Porti di Roma, l'ingegnere toscano Raffaele Latrofa, ha affermato che "con la sua esperienza nei lavori pubblici maturata nel precedente incarico amministrativo, confida che si possa lanciare la sfida per poter far lavorare a bordo delle navi che arrivano in porto tanti cittadini di Civitavecchia". Il Sindaco Marco Piendibene ha manifestato con ammirazione "un pizzico di invidia per la velocità e capacità a saper realizzare un'opera pubblica così grande in così poco tempo". Un richiamo pubblico è stato fatto anche alla presenza tra gli ospiti dell'ex numero uno di Molo Vespucci, Pino Musolino, cha ha lasciato un ottimo ricordo al termine del suo mandato quadriennale a Civitavecchia, e che adesso opera a Napoli nel settore privato. Tra gli altri stakeholders incrociati da Ship2Shore, l'Ambasciatore a Roma di Malta, Daniel Azzopardi, Tomaso Cognolato (Assiterminal), Eric Gerritsen (Confitarma), Luigi Merlo (MSC), Alessandro Russo (Rimorchiatori Laziali), Alessandro Carollo (Royal Caribbean), Barbara Carabetti (Cemar, Dock & Discovery), Francesca Amoruso e Anna Rita Secchi (Salerno Cruise Terminal), Davide Trinchero (Baker Tilly Revisa), Massimo Pittarello (CLIA Italia). È un architetto genovese il leader nella progettazione dei terminal croceristici internazionali Per natura genuinamente di basso profilo non ama particolarmente esporsi alla ribalta mediatica né pubblica l'Arch. Luigi Vicini, classe 1956, che invece è riconosciuto ormai come numero uno nella ideazione e progettazione di terminal croceristici ed altre strutture in ambito marittimo e portuale. Con il secondo odierno a Civitavecchia - il Bramante segue il Vespucci, completato nel 2018 - sono infatti una decina i grandi progetti seguiti dallo Studio Vicini Architetti di Genova: "un paio ciascuno anche a Savona e Barcellona, uno a Marsiglia, un altro in costruzione attualmente a Messina, poi quello progettato a Bari - dove tuttavia MSC ha perso la gara - e in fieri anche quello di Brindisi, ricorda il professionista genovese nella breve chiacchierata con Ship2Shore. Fondato nel 1984, lo studio opera in diversi campi di attività: dall'architettura, alla pianificazione urbanistica, all'interior design "con attenzione specifica all'applicazione di tecnologie avanzate e all'architettura sostenibile quali principi base che guidano i lavori. Lo studio gestisce tutte le fasi connesse alla realizzazione delle opere, effettuando il coordinamento del processo di pianificazione, dalla supervisione del sito al collaudo finale, collaborando con tutti gli operatori coinvolti nella costruzione". Con sede a Genova, lo studio, i cui partner sono Luigi Vicini e il più giovane concittadino Andrea Piazza ed ha come project leaders Alessandra Guraschi, Ivano Masnata, Maddalena Besio, Alessio Mazzotti, opera principalmente in Italia, Spagna, Francia. L'elenco dei principali interventi vede: ampliamento Palacrocieri

Ship 2 Shore
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Savona, Terminal Amerigo Vespucci **Civitavecchia**, Progetto di fattibilità Nuovo Terminal Crociere Bari, Secondo Terminal Palacrocieri ed Edificio Servizi Palacrocieri Savona, Palacruceros Barcelona, Palacruceros New Wing Barcelona, Embarking Passerella Marsiglia, Passenger Boarding Bridge Trieste, Hangar W24 Marsiglia, Passerella Pier 163, Project Marsiglia. In città ha curato tra gli altri gli uffici di Gastaldi Genova, ma ha competenze anche in ambito shipping (yacht, crociera, traghetti): refurbishing Mazy, allungamento Costa Classica, refurbishing Costa Tropicale, refurbishing Phoenix (Corsica Ferries), refurbishing ro-ro di StradeBlu.

Il Nautilus

Napoli

GNV RAFFORZA IL SERVIZIO SULLA LINEA NAPOLI - PALERMO

-La Compagnia incrementa la capacità di carico per potenziare uno dei collegamenti più strategici del Mediterraneo -E assicura collegamenti territoriali ancora più efficienti in vista delle vacanze e a sostegno delle filiere produttive nazionali **Genova** - GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, rafforza il proprio servizio sulla linea Napoli-Palermo introducendo due partenze serali con orari differenziati per cinque giorni alla settimana, garantite da due navi in partenza da Palermo verso Napoli e viceversa. La nuova programmazione consente di servire in modo più efficace diversi segmenti di clientela e di rispondere alle molteplici esigenze di mobilità passeggeri e merci per tutta la stagione invernale e in vista dell'estate 2026. Dal 25 novembre il servizio è stato dunque rafforzato passando da 3300 metri lineari a 4700 metri lineari di disponibilità con GNV Splendid e GNV Auriga cui si è aggiunta Golden Carrier (in noleggio temporaneo). Dal prossimo 19 dicembre, con l'aggiunta ulteriore di GNV Sirio, il numero di navi in servizio salirà da 3 a 4, raggiungendo a pieno regime un totale di oltre 6000 metri lineari, per un rafforzamento complessivo della capacità di carico sulla linea tra il capoluogo campano e quello siciliano. Le prenotazioni di questi giorni hanno già registrato un deciso aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, a testimonianza del forte interesse di passeggeri e operatori merci per questo collegamento. L'operazione permette alla Compagnia di potenziare uno dei collegamenti più strategici del proprio network, assicurando un servizio più flessibile e contribuendo alla crescita socioeconomica dei territori connessi. La rotta Napoli-Palermo continua, infatti, a sostenere filiere produttive essenziali, facilitando gli scambi tra la Campania, la Sicilia e il resto dell'Italia. Matteo Della Valle, Chief Commercial Officer di GNV: «Siamo molto soddisfatti di poter potenziare la Napoli-Palermo, una linea storica e strategica per il nostro network. Il rafforzamento della capacità di carico e le due partenze serali per cinque giorni la settimana ci permettono di rispondere ancora meglio a una domanda di mercato in forte crescita, sia passeggeri sia merci. La risposta positiva delle prenotazioni conferma l'importanza di questo collegamento per le comunità e per le filiere produttive che uniscono Campania e Sicilia. Con questo intervento continuiamo a garantire un servizio affidabile e sempre più vicino alle esigenze dei territori».



Il Nautilus

Napoli

GRANDE ISTANBUL: BATTEZZATA E CONSEGNATA LA NUOVA CAR CARRIER DI GRIMALDI

Napoli - Il 28 novembre a Shanghai si è tenuta la cerimonia di battesimo e consegna della Grande Istanbul, quarta delle sette navi Pure Car & Truck Carrier (PCTC) ammonia-ready commissionate ai cantieri SWS (Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Company Limited) e CSTC (China Shipbuilding Trading Company Limited) - entrambi parte di China State Shipbuilding Corporation Limited (CSSC). Con i suoi 200 metri di lunghezza, 38 metri di larghezza e una stazza linda di circa 77.500 tonnellate, la Grande Istanbul è stata progettata per il trasporto di veicoli - auto, SUV, furgoni, sia elettrici che alimentati da combustibili tradizionali - oltre ad altri tipi di carico rotabile. La nave offre una capacità di carico pari a 9.241 CEU (Car Equivalent Unit) e dispone di quattro ponti adibiti anche al trasporto di merci rotabili di grandi dimensioni, inclusi carichi pesanti fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri. Alla cerimonia di battesimo e consegna erano presenti, tra gli altri, Zhang Wei, Vicepresidente di SWS, Luigi Pacella Grimaldi, Automotive Intercontinental Director del Gruppo Grimaldi, e rappresentanti di SANY, azienda cinese attiva nella produzione di macchinari pesanti e attrezzature per edilizia, estrazione, infrastrutture e industria, che si avvale dei servizi di trasporto del Gruppo Grimaldi dalla Cina verso diversi porti in Africa, Mediterraneo, Nord Europa e Golfo Persico. A testimonianza di una partnership di crescente solidità e rilievo, Chunyan Yuan, Vicepresidente di SANY Group, ha partecipato all'evento in qualità di madrina della Grande Istanbul. La nuova nave è già pronta per il suo viaggio inaugurale sul servizio regolare East Asia - Persian Gulf del Gruppo Grimaldi. Nei prossimi giorni, dai porti cinesi di Taicang e Ningbo partiranno in totale oltre 2.000 auto, circa 1.000 van e 4.800 metri lineari di altro carico rotabile (tra cui gru, trailer, camion, escavatori e carico breakbulk) con destinazione Jebel Ali, negli Emirati Arabi Uniti. "Siamo orgogliosi di come i nostri investimenti in nuove navi si stiano traducendo in potenziamento di servizi e valore per i nostri clienti come SANY, insieme ai quali continuiamo a crescere nel segno dell'efficienza e della sostenibilità", ha affermato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi. "Con unità grandi, moderne ed ecologiche come la Grande Istanbul, stiamo dando un apporto concreto allo sviluppo di traffici chiave come quelli da e per l'Asia, rispondendo alla crescente richiesta di collegamenti affidabili e di elevata qualità". Maggiori dettagli sulla Grande Istanbul Il nome della Grande Istanbul è un omaggio a una delle principali città della Turchia. Le navi del Gruppo Grimaldi servono da anni diversi scali del Paese (Ambarlı, Autoport, Derince, Gemlik, Izmir e Yenikoy), nell'ambito di collegamenti regolari dedicati al trasporto di veicoli ed altri rotabili nel Mediterraneo e da/per il Nord Europa. La nuova nave è dotata di un motore elettronico di ultima generazione, caratterizzato da uno dei consumi specifici di carburante più bassi della sua categoria,



Napoli - Il 28 novembre a Shanghai si è tenuta la cerimonia di battesimo e consegna della Grande Istanbul, quarta delle sette navi Pure Car & Truck Carrier (PCTC) ammonia-ready commissionate ai cantieri SWS (Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Company Limited) e CSTC (China Shipbuilding Trading Company Limited) - entrambi parte di China State Shipbuilding Corporation Limited (CSSC). Con i suoi 200 metri di lunghezza, 38 metri di larghezza e una stazza linda di circa 77.500 tonnellate, la Grande Istanbul è stata progettata per il trasporto di veicoli - auto, SUV, furgoni, sia elettrici che alimentati da combustibili tradizionali - oltre ad altri tipi di carico rotabile. La nave offre una capacità di carico pari a 9.241 CEU (Car Equivalent Unit) e dispone di quattro ponti adibiti anche al trasporto di merci rotabili di grandi dimensioni, inclusi carichi pesanti fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri. Alla cerimonia di battesimo e consegna erano presenti, tra gli altri, Zhang Wei, Vicepresidente di SWS, Luigi Pacella Grimaldi, Automotive Intercontinental Director del Gruppo Grimaldi, e rappresentanti di SANY, azienda cinese attiva nella produzione di macchinari pesanti e attrezzature per edilizia, estrazione, infrastrutture e industria, che si avvale dei servizi di trasporto del Gruppo Grimaldi dalla Cina verso diversi porti in Africa, Mediterraneo, Nord Europa e Golfo Persico. A testimonianza di una partnership di crescente solidità e rilievo, Chunyan Yuan, Vicepresidente di SANY Group, ha partecipato all'evento in qualità di madrina della Grande Istanbul. La nuova nave è già pronta per il suo viaggio inaugurale sul servizio regolare East Asia - Persian Gulf del Gruppo Grimaldi. Nei prossimi giorni, dai porti cinesi di Taicang e Ningbo partiranno in totale oltre 2.000 auto, circa 1.000 van e 4.800 metri lineari di altro carico rotabile (tra cui gru, trailer, camion, escavatori e carico breakbulk) con destinazione Jebel Ali, negli Emirati Arabi Uniti. "Siamo orgogliosi di come i nostri investimenti in nuove navi si stiano traducendo in potenziamento di servizi e valore per i nostri clienti come SANY, insieme ai quali continuiamo a crescere nel segno dell'efficienza e della sostenibilità", ha affermato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi. "Con unità grandi, moderne ed ecologiche come la Grande Istanbul, stiamo dando un apporto concreto allo sviluppo di traffici chiave come quelli da e per l'Asia, rispondendo alla crescente richiesta di collegamenti affidabili e di elevata qualità". Maggiori dettagli sulla Grande Istanbul Il nome della Grande Istanbul è un omaggio a una delle principali città della Turchia. Le navi del Gruppo Grimaldi servono da anni diversi scali del Paese (Ambarlı, Autoport, Derince, Gemlik, Izmir e Yenikoy), nell'ambito di collegamenti regolari dedicati al trasporto di veicoli ed altri rotabili nel Mediterraneo e da/per il Nord Europa. La nuova nave è dotata di un motore elettronico di ultima generazione, caratterizzato da uno dei consumi specifici di carburante più bassi della sua categoria,

Il Nautilus

Napoli

e rispetta i più severi limiti internazionali in materia di emissioni di CO, NOx e SOx. In particolare, grazie alle dimensioni che massimizzano la capacità di carico, al progetto nave consolidato, alle innovazioni progettuali e ad impianti di ultima generazione, la Grande Istanbul riduce significativamente l'indice di emissioni di CO2 per carico trasportato - fino al 50% rispetto a quello delle unità PCTC della precedente generazione. Inoltre, la Grande Istanbul ha ottenuto la notazione di classe Ammonia Ready da parte 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 anche dotata della predisposizione per il cold ironing, ovvero la possibilità di alimentarsi con energia elettrica da terra durante la sosta in porto, che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti tradizionali.

GNV rafforza il proprio servizio traghetto sulla rotta Napoli-Palermo

La compagnia di navigazione GNV ha rafforzato il proprio servizio traghetto sulla rotta Napoli-Palermo introducendo due partenze serali con orari differenziati per cinque giorni alla settimana, garantite da due navi in partenza da Palermo verso Napoli e viceversa. La capacità di trasporto di rotabili è quindi salita da 3.300 a 4.700 metri lineari con le navi GNV Splendid e GNV Auriga cui si è aggiunta Golden Carrier in noleggio temporaneo. Dal prossimo 19 dicembre, con l'aggiunta ulteriore di GNV Sirio, il numero di navi in servizio salirà da tre a quattro raggiungendo a pieno regime un totale di oltre 6.000 metri lineari di capacità. «Il rafforzamento della capacità di carico e le due partenze serali per cinque giorni la settimana - ha spiegato il direttore commerciale di GNV, Matteo Della Valle - ci permettono di rispondere ancora meglio a una domanda di mercato in forte crescita, sia passeggeri sia merci. La risposta positiva delle prenotazioni conferma l'importanza di questo collegamento per le comunità e per le filiere produttive che uniscono Campania e Sicilia».

Informare
GNV rafforza il proprio servizio traghetto sulla rotta Napoli-Palermo



12/01/2025 16:20

La compagnia di navigazione GNV ha rafforzato il proprio servizio traghetto sulla rotta Napoli-Palermo introducendo due partenze serali con orari differenziati per cinque giorni alla settimana, garantite da due navi in partenza da Palermo verso Napoli e viceversa. La capacità di trasporto di rotabili è quindi salita da 3.300 a 4.700 metri lineari con le navi GNV Splendid e GNV Auriga cui si è aggiunta Golden Carrier in noleggio temporaneo. Dal prossimo 19 dicembre, con l'aggiunta ulteriore di GNV Sirio, il numero di navi in servizio salirà da tre a quattro raggiungendo a pieno regime un totale di oltre 6.000 metri lineari di capacità. «Il rafforzamento della capacità di carico e le due partenze serali per cinque giorni la settimana - ha spiegato il direttore commerciale di GNV, Matteo Della Valle - ci permettono di rispondere ancora meglio a una domanda di mercato in forte crescita, sia passeggeri sia merci. La risposta positiva delle prenotazioni conferma l'importanza di questo collegamento per le comunità e per le filiere produttive che uniscono Campania e Sicilia».

Battesimo e consegna di una nuova PCTC del gruppo Grimaldi

Venerdì a Shanghai si è tenuta la cerimonia di battesimo e consegna della Grande Istanbul, quarta delle sette navi pure car and truck carrier ammonia-ready commissionate dal gruppo armatoriale italiano Grimaldi ai cantieri Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co. (SWS) e China Shipbuilding Trading Co. (CSTC), entrambi parte di China State Shipbuilding Corporation (CSSC). Con i suoi 200 metri di lunghezza, 38 metri di larghezza e una stazza lorda di circa 77.500 tonnellate, la Grande Istanbul è stata progettata per il trasporto di veicoli - auto, SUV, furgoni, sia elettrici che alimentati da combustibili tradizionali - oltre ad altri tipi di carico rotabile. La nave offre una capacità di carico pari a 9.241 ceu e dispone di quattro ponti adibiti anche al trasporto di merci rotabili di grandi dimensioni, inclusi carichi pesanti fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri. A breve la nuova nave partirà per il suo viaggio inaugurale sul servizio regolare Asia orientale - Golfo Persico del gruppo napoletano Grimaldi. Nei prossimi giorni, dai porti cinesi di Taicang e Ningbo partiranno in totale oltre 2.000 auto, circa 1.000 van e 4.800 metri lineari di altro carico rotabile, tra cui gru, trailer, camion, escavatori e carico breakbulk, con destinazione Jebel Ali, negli Emirati Arabi Uniti.

Informare

Battesimo e consegna di una nuova PCTC del gruppo Grimaldi



12/01/2025 16:36

Venerdì a Shanghai si è tenuta la cerimonia di battesimo e consegna della Grande Istanbul, quarta delle sette navi pure car and truck carrier ammonia-ready commissionate dal gruppo armatoriale italiano Grimaldi ai cantieri Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co. (SWS) e China Shipbuilding Trading Co. (CSTC), entrambi parte di China State Shipbuilding Corporation (CSSC). Con i suoi 200 metri di lunghezza, 38 metri di larghezza e una stazza lorda di circa 77.500 tonnellate, la Grande Istanbul è stata progettata per il trasporto di veicoli - auto, SUV, furgoni, sia elettrici che alimentati da combustibili tradizionali - oltre ad altri tipi di carico rotabile. La nave offre una capacità di carico pari a 9.241 ceu e dispone di quattro ponti adibiti anche al trasporto di merci rotabili di grandi dimensioni, inclusi carichi pesanti fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri. A breve la nuova nave partirà per il suo viaggio inaugurale sul servizio regolare Asia orientale - Golfo Persico del gruppo napoletano Grimaldi. Nei prossimi giorni, dai porti cinesi di Taicang e Ningbo partiranno in totale oltre 2.000 auto, circa 1.000 van e 4.800 metri lineari di altro carico rotabile, tra cui gru, trailer, camion, escavatori e carico breakbulk, con destinazione Jebel Ali, negli Emirati Arabi Uniti.

Informazioni Marittime

Napoli

Molo San Vincenzo, un libro racconta il percorso di restituzione alla città

Il volume curato dall'associazione Friends of Molo San Vincenzo sarà presentato il 9 dicembre "Siamo felici di invitarvi alla presentazione del volume che racconta il percorso - lungo, intenso e appassionato - che, come FMSV, abbiamo intrapreso per restituire il Molo San Vincenzo alla città". Comincia così il con il quale l'associazione Friends of Molo San Vincenzo invita alla scoperta del libro nel corso dell'incontro organizzato martedì 9 dicembre alle 17 presso il Maschio Angioino. Nel volume sono illustrati gli obiettivi tenacemente perseguiti dall'associazione, le metodologie adottate e i risultati raggiunti: studi, progetti, ascolto dei desideri dei cittadini, costruzione di una rete istituzionale con Comune di Napoli, Marina Militare e **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, insieme al contributo di Caterina Arcidiacono, Alessandro Castagnaro, Massimo Clemente, Eleonora Giovene di Girasole, Umberto Masucci e Fortuna Procentese. "Una navigazione - spiegano i promotori dell'iniziativa - affrontata mediante un costante dialogo, fiducia reciproca, visione delle diverse istanze e sempre in ascolto, che testimonia un esempio concreto di co-creazione interistituzionale, una possibile best practice nel rapporto tra città, porto e istituzioni". "Questo libro - sottolineano inoltre i membri dell'associazione FMSV - non chiude il viaggio: lo racconta, per renderlo condivisibile, replicabile, proseguibile. Con l'augurio e la convinzione che il Molo San Vincenzo torni presto a essere vissuto, attraversato e amato: da chi arriva, da chi resta, da chi torna". Condividi Tag porti storia Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Molo San Vincenzo, un libro racconta il percorso di restituzione alla città



12/01/2025 10:34

Il volume curato dall'associazione Friends of Molo San Vincenzo sarà presentato il 9 dicembre "Siamo felici di invitarvi alla presentazione del volume che racconta il percorso - lungo, intenso e appassionato - che, come FMSV, abbiamo intrapreso per restituire il Molo San Vincenzo alla città". Comincia così il con il quale l'associazione Friends of Molo San Vincenzo invita alla scoperta del libro nel corso dell'incontro organizzato martedì 9 dicembre alle 17 presso il Maschio Angioino. Nel volume sono illustrati gli obiettivi tenacemente perseguiti dall'associazione, le metodologie adottate e i risultati raggiunti: studi, progetti, ascolto dei desideri dei cittadini, costruzione di una rete istituzionale con Comune di Napoli, Marina Militare e **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, insieme al contributo di Caterina Arcidiacono, Alessandro Castagnaro, Massimo Clemente, Eleonora Giovene di Girasole, Umberto Masucci e Fortuna Procentese. "Una navigazione - spiegano i promotori dell'iniziativa - affrontata mediante un costante dialogo, fiducia reciproca, visione delle diverse istanze e sempre in ascolto, che testimonia un esempio concreto di co-creazione interistituzionale, una possibile best practice nel rapporto tra città, porto e istituzioni". Questo libro - sottolineano inoltre i membri dell'associazione FMSV - non chiude il viaggio: lo racconta, per renderlo condivisibile, replicabile, proseguibile. Con l'augurio e la convinzione che il Molo San Vincenzo torni presto a essere vissuto, attraversato e amato: da chi arriva, da chi resta, da chi torna". Condividi Tag porti storia Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Napoli

Linea Napoli-Palermo, GNV rafforza il servizio

La compagnia incrementa la capacità di carico per potenziare uno dei collegamenti più strategici del Mediterraneo GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, rafforza il proprio servizio sulla linea Napoli-Palermo introducendo due partenze serali con orari differenziati per cinque giorni alla settimana, garantite da due navi in partenza da Palermo verso Napoli e viceversa. La nuova programmazione consente di servire in modo più efficace diversi segmenti di clientela e di rispondere alle molteplici esigenze di mobilità passeggeri e merci per tutta la stagione invernale e in vista dell'estate 2026. Dal 25 novembre il servizio è stato dunque rafforzato passando da 3300 metri lineari a 4700 metri lineari di disponibilità con GNV Splendid e GNV Auriga cui si è aggiunta Golden Carrier (in noleggio temporaneo). Dal prossimo 19 dicembre, con l'aggiunta ulteriore di GNV Sirio, il numero di navi in servizio salirà da 3 a 4, raggiungendo a pieno regime un totale di oltre 6000 metri lineari, per un rafforzamento complessivo della capacità di carico sulla linea tra il capoluogo campano e quello siciliano. Le prenotazioni di questi giorni hanno già registrato un deciso aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, a testimonianza del forte interesse di passeggeri e operatori merci per questo collegamento. L'operazione permette alla compagnia di potenziare uno dei collegamenti più strategici del proprio network, assicurando un servizio più flessibile e contribuendo alla crescita socioeconomica dei territori connessi. La rotta Napoli-Palermo continua, infatti, a sostenere filiere produttive essenziali, facilitando gli scambi tra la Campania, la Sicilia e il resto dell'Italia. «Siamo molto soddisfatti di poter potenziare la Napoli-Palermo - afferma Matteo Della Valle, chief commercial officer di GNV -, una linea storica e strategica per il nostro network. Il rafforzamento della capacità di carico e le due partenze serali per cinque giorni la settimana ci permettono di rispondere ancora meglio a una domanda di mercato in forte crescita, sia passeggeri sia merci. La risposta positiva delle prenotazioni conferma l'importanza di questo collegamento per le comunità e per le filiere produttive che uniscono Campania e Sicilia. Con questo intervento continuiamo a garantire un servizio affidabile e sempre più vicino alle esigenze dei territori». Condividi Tag gnv Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Linea Napoli-Palermo, GNV rafforza il servizio



12/01/2025 16:21

La compagnia incrementa la capacità di carico per potenziare uno dei collegamenti più strategici del Mediterraneo GNV, compagnia di traghetti del Gruppo MSC, rafforza il proprio servizio sulla linea Napoli-Palermo introducendo due partenze serali con orari differenziati per cinque giorni alla settimana, garantite da due navi in partenza da Palermo verso Napoli e viceversa. La nuova programmazione consente di servire in modo più efficace diversi segmenti di clientela e di rispondere alle molteplici esigenze di mobilità passeggeri e merci per tutta la stagione invernale e in vista dell'estate 2026. Dal 25 novembre il servizio è stato dunque rafforzato passando da 3300 metri lineari a 4700 metri lineari di disponibilità con GNV Splendid e GNV Auriga cui si è aggiunta Golden Carrier (in noleggio temporaneo). Dal prossimo 19 dicembre, con l'aggiunta ulteriore di GNV Sirio, il numero di navi in servizio salirà da 3 a 4, raggiungendo a pieno regime un totale di oltre 6000 metri lineari, per un rafforzamento complessivo della capacità di carico sulla linea tra il capoluogo campano e quello siciliano. Le prenotazioni di questi giorni hanno già registrato un deciso aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, a testimonianza del forte interesse di passeggeri e operatori merci per questo collegamento. L'operazione permette alla compagnia di potenziare uno dei collegamenti più strategici del proprio network, assicurando un servizio più flessibile e contribuendo alla crescita socioeconomica dei territori connessi. La rotta Napoli-Palermo continua, infatti, a sostenere filiere produttive essenziali, facilitando gli scambi tra la Campania, la Sicilia e il resto dell'Italia. «Siamo molto soddisfatti di poter potenziare la Napoli-Palermo - afferma Matteo Della Valle, chief commercial officer di GNV -, una linea storica e strategica per il nostro network. Il rafforzamento della capacità di carico e le due partenze serali per cinque giorni la settimana ci permettono di rispondere ancora meglio a una domanda di mercato in forte crescita, sia passeggeri sia merci. La risposta positiva delle prenotazioni conferma l'importanza di questo collegamento per le comunità e per le filiere produttive che uniscono Campania e Sicilia. Con questo intervento continuiamo a garantire un servizio affidabile e sempre più vicino alle esigenze dei territori». Condividi Tag gnv Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Napoli

Battezzata a Shanghai "Grande Istanbul", la nuova car carrier di Grimaldi

Ancora una nave "ammonia-ready" per il potenziamento dei servizi di trasporto di veicoli del gruppo partenopeo. Si è tenuta a Shanghai la cerimonia di battesimo e consegna della Grande Istanbul, quarta delle sette navi Pure Car & Truck Carrier (PCTC) ammonia-ready commissionate dal gruppo Grimaldi ai cantieri SWS (Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Company Limited) e CSTC (China Shipbuilding Trading Company Limited) - entrambi parte di China State Shipbuilding Corporation Limited (CSSC). Con i suoi 200 metri di lunghezza, 38 metri di larghezza e una stazza lorda di circa 77.500 tonnellate, la Grande Istanbul è stata progettata per il trasporto di veicoli - auto, SUV, furgoni, sia elettrici che alimentati da combustibili tradizionali - oltre ad altri tipi di carico rotabile. La nave offre una capacità di carico pari a 9.241 CEU (Car Equivalent Unit) e dispone di quattro ponti adibiti anche al trasporto di merci rotabili di grandi dimensioni, inclusi carichi pesanti fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri. Alla cerimonia di battesimo e consegna erano presenti, tra gli altri, Zhang Wei, vicepresidente di SWS, Luigi Pacella Grimaldi, Automotive Intercontinental director del Gruppo Grimaldi, e rappresentanti di SANY, azienda cinese attiva nella produzione di macchinari pesanti e attrezzature per edilizia, estrazione, infrastrutture e industria, che si avvale dei servizi di trasporto del Gruppo Grimaldi dalla Cina verso diversi porti in Africa, Meditarraneo, Nord Europa e Golfo Persico. A testimonianza di una partnership di crescente solidità e rilievo, Chunyan Yuan, vicepresidente di SANY Group, ha partecipato all'evento in qualità di madrina della Grande Istanbul. La nuova nave è già pronta per il suo viaggio inaugurale sul servizio regolare East Asia - Persian Gulf del Gruppo Grimaldi. Nei prossimi giorni, dai porti cinesi di Taicang e Ningbo partiranno in totale oltre 2.000 auto, circa 1.000 van e 4.800 metri lineari di altro carico rotabile (tra cui gru, trailer, camion, escavatori e carico breakbulk) con destinazione Jebel Ali, negli Emirati Arabi Uniti. "Siamo orgogliosi di come i nostri investimenti in nuove navi si stiano traducendo in potenziamento di servizi e valore per i nostri clienti come SANY, insieme ai quali continuiamo a crescere nel segno dell'efficienza e della sostenibilità", ha affermato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi. "Con unità grandi, moderne ed ecologiche come la Grande Istanbul, stiamo dando un apporto concreto allo sviluppo di traffici chiave come quelli da e per l'Asia, rispondendo alla crescente richiesta di collegamenti affidabili e di elevata qualità". Maggiori dettagli sulla Grande Istanbul Il nome della Grande Istanbul è un omaggio a una delle principali città della Turchia. Le navi del Gruppo Grimaldi servono da anni diversi scali del Paese (Ambarlı, Autoport, Derince, Gemlik, Izmir e Yenikoy), nell'ambito di collegamenti regolari dedicati al trasporto di veicoli ed altri rotabili nel Mediterraneo e da/per il Nord Europa. La nuova nave

Informazioni Marittime

Battezzata a Shanghai "Grande Istanbul", la nuova car carrier di Grimaldi



12/01/2025 18:21

Ancora una nave "ammonia-ready" per il potenziamento dei servizi di trasporto di veicoli del gruppo partenopeo. Si è tenuta a Shanghai la cerimonia di battesimo e consegna della Grande Istanbul, quarta delle sette navi Pure Car & Truck Carrier (PCTC) ammonia-ready commissionate dal gruppo Grimaldi ai cantieri SWS (Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Company Limited) e CSTC (China Shipbuilding Trading Company Limited) - entrambi parte di China State Shipbuilding Corporation Limited (CSSC). Con i suoi 200 metri di lunghezza, 38 metri di larghezza e una stazza lorda di circa 77.500 tonnellate, la Grande Istanbul è stata progettata per il trasporto di veicoli - auto, SUV, furgoni, sia elettrici che alimentati da combustibili tradizionali - oltre ad altri tipi di carico rotabile. La nave offre una capacità di carico pari a 9.241 CEU (Car Equivalent Unit) e dispone di quattro ponti adibiti anche al trasporto di merci rotabili di grandi dimensioni, inclusi carichi pesanti fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri. Alla cerimonia di battesimo e consegna erano presenti, tra gli altri, Zhang Wei, vicepresidente di SWS, Luigi Pacella Grimaldi, Automotive Intercontinental director del Gruppo Grimaldi, e rappresentanti di SANY, azienda cinese attiva nella produzione di macchinari pesanti e attrezzature per edilizia, estrazione, infrastrutture e industria, che si avvale dei servizi di trasporto del Gruppo Grimaldi dalla Cina verso diversi porti in Africa, Meditarraneo, Nord Europa e Golfo Persico. A testimonianza di una partnership di crescente solidità e rilievo, Chunyan Yuan, vicepresidente di SANY Group, ha partecipato all'evento in qualità di madrina della Grande Istanbul. La nuova nave è già pronta per il suo viaggio inaugurale sul servizio regolare East Asia - Persian Gulf del Gruppo Grimaldi. Nei prossimi giorni, dai porti cinesi di Taicang e Ningbo partiranno in totale oltre 2.000 auto, circa 1.000 van e 4.800 metri lineari di altro carico rotabile (tra cui gru, trailer, camion, escavatori e carico breakbulk) con destinazione Jebel Ali, negli Emirati Arabi Uniti. "Siamo orgogliosi di come i nostri investimenti in nuove navi si stiano traducendo in potenziamento di servizi e valore per i nostri clienti come SANY, insieme ai quali continuiamo a crescere nel segno dell'efficienza e della sostenibilità", ha affermato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi. "Con unità grandi, moderne ed ecologiche come la Grande Istanbul, stiamo dando un apporto concreto allo sviluppo di traffici chiave come quelli da e per l'Asia, rispondendo alla crescente richiesta di collegamenti affidabili e di elevata qualità". Maggiori dettagli sulla Grande Istanbul Il nome della Grande Istanbul è un omaggio a una delle principali città della Turchia. Le navi del Gruppo Grimaldi servono da anni diversi scali del Paese (Ambarlı, Autoport, Derince, Gemlik, Izmir e Yenikoy), nell'ambito di collegamenti regolari dedicati al trasporto di veicoli ed altri rotabili nel Mediterraneo e da/per il Nord Europa. La nuova nave

Informazioni Marittime

Napoli

è dotata di un motore elettronico di ultima generazione, caratterizzato da uno dei consumi specifici di carburante più bassi della sua categoria, e rispetta i più severi limiti internazionali in materia di emissioni di CO, NOx e SOx. In particolare, grazie alle dimensioni che massimizzano la capacità di carico, al progetto nave consolidato, alle innovazioni progettuali e ad impianti di ultima generazione, la Grande Istanbul riduce significativamente l'indice di emissioni di CO2 per carico trasportato - fino al 50% rispetto a quello delle unità PCTC della precedente generazione. Inoltre, la Grande Istanbul ha ottenuto la notazione di classe Ammonia Ready da parte 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 anche dotata della predisposizione per il cold ironing, ovvero la possibilità di alimentarsi con energia elettrica da terra durante la sosta in porto, che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti tradizionali. Condividi Tag grimaldi Articoli correlati.



Gnv rafforza il servizio sulla linea Napoli-Palermo

La compagnia incrementa la capacità di carico per potenziare uno dei collegamenti più strategici del Mediterraneo **Genova** - Gnv, compagnia di traghetti del gruppo Msc, rafforza il proprio servizio sulla linea Napoli-Palermo introducendo due partenze serali con orari differenziati per cinque giorni alla settimana, garantite da due navi in partenza da Palermo verso Napoli e viceversa. La nuova programmazione consente di servire in modo più efficace diversi segmenti di clientela e di rispondere alle molteplici esigenze di mobilità passeggeri e merci per tutta la stagione invernale e in vista dell'estate 2026. Dal 25 novembre il servizio è stato dunque rafforzato passando da 3300 metri lineari a 4700 metri lineari di disponibilità con Gnv Splendid e Gnv Auriga cui si è aggiunta Golden Carrier (in noleggio temporaneo). Dal prossimo 19 dicembre, con l'aggiunta ulteriore di Gnv Sirio, il numero di navi in servizio salirà da 3 a 4, raggiungendo a pieno regime un totale di oltre 6000 metri lineari, per un rafforzamento complessivo della capacità di carico sulla linea tra il capoluogo campano e quello siciliano. Le prenotazioni di questi giorni hanno già registrato un deciso aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, a testimonianza del forte interesse di passeggeri e operatori merci per questo collegamento. La rotta Napoli-Palermo continua, infatti, a sostenere filiere produttive essenziali, facilitando gli scambi tra la Campania, la Sicilia e il resto dell'Italia. "Siamo molto soddisfatti di poter potenziare la Napoli-Palermo, una linea storica e strategica per il nostro network. Il rafforzamento della capacità di carico e le due partenze serali per cinque giorni la settimana ci permettono di rispondere ancora meglio a una domanda di mercato in forte crescita, sia passeggeri sia merci", ha detto Matteo Della Valle, chief commercial officer di Gnv.

Ship Mag

Gnv rafforza il servizio sulla linea Napoli-Palermo



12/01/2025 20:42

La compagnia incrementa la capacità di carico per potenziare uno dei collegamenti più strategici del Mediterraneo Genova - Gnv, compagnia di traghetti del gruppo Msc, rafforza il proprio servizio sulla linea Napoli-Palermo introducendo due partenze serali con orari differenziati per cinque giorni alla settimana, garantite da due navi in partenza da Palermo verso Napoli e viceversa. La nuova programmazione consente di servire in modo più efficace diversi segmenti di clientela e di rispondere alle molteplici esigenze di mobilità passeggeri e merci per tutta la stagione invernale e in vista dell'estate 2026. Dal 25 novembre il servizio è stato dunque rafforzato passando da 3300 metri lineari a 4700 metri lineari di disponibilità con Gnv Splendid e Gnv Auriga cui si è aggiunta Golden Carrier (in noleggio temporaneo). Dal prossimo 19 dicembre, con l'aggiunta ulteriore di Gnv Sirio, il numero di navi in servizio salirà da 3 a 4, raggiungendo a pieno regime un totale di oltre 6000 metri lineari, per un rafforzamento complessivo della capacità di carico sulla linea tra il capoluogo campano e quello siciliano. Le prenotazioni di questi giorni hanno già registrato un deciso aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, a testimonianza del forte interesse di passeggeri e operatori merci per questo collegamento. La rotta Napoli-Palermo continua, infatti, a sostenere filiere produttive essenziali, facilitando gli scambi tra la Campania, la Sicilia e il resto dell'Italia. "Siamo molto soddisfatti di poter potenziare la Napoli-Palermo, una linea storica e strategica per il nostro network. Il rafforzamento della capacità di carico e le due partenze serali per cinque giorni la settimana ci permettono di rispondere ancora meglio a una domanda di mercato in forte crescita, sia passeggeri sia merci", ha detto Matteo Della Valle, chief commercial officer di Gnv.

Shipping Italy

Napoli

Gnv conferma il potenziamento della linea Palermo-Napoli a 4 navi

Navi Oltre a Gnv Splendid e Gnv Auriga, si è aggiunta Golden Carrier (in charter) a cui farà seguito anche Gnv Sirio per complessivi 6.000 metri lineari disponibili sulla tratta di REDAZIONE SHIPPING ITALY Come anticipato da SHIPPING ITALY lo scorso 25 novembre, Gnv ha confermato il rafforzamento del proprio servizio sulla linea Napoli-Palermo introducendo due partenze serali con orari differenziati per cinque giorni alla settimana, garantite da due navi in partenza da Palermo verso Napoli e viceversa. La compagnia spiega che la nuova programmazione consente di servire in modo più efficace diversi segmenti di clientela e di rispondere alle molteplici esigenze di mobilità passeggeri e merci per tutta la stagione invernale e in vista dell'estate 2026. Dal 25 novembre il servizio è stato dunque rafforzato passando da 3.300 metri lineari a 4.700 metri lineari di disponibilità con impiegati i traghetti Gnv Splendid e Gnv Auriga, cui si è aggiunta Golden Carrier (nave appena presa a noleggio temporaneo). Dal prossimo 19 dicembre, con l'aggiunta ulteriore di Gnv Sirio, il numero di navi in servizio salirà da tre a quattro, raggiungendo a pieno regime un totale di oltre 6.000 metri lineari, per un rafforzamento complessivo della capacità di carico sulla linea tra il capoluogo campano e quello siciliano. "Le prenotazioni di questi giorni hanno già registrato un deciso aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, a testimonianza del forte interesse di passeggeri e operatori merci per questo collegamento" ha fatto sapere Gnv. "L'operazione permette alla compagnia di potenziare uno dei collegamenti più strategici del proprio network, assicurando un servizio più flessibile e contribuendo alla crescita socioeconomica dei territori connessi. La rotta Napoli-Palermo continua, infatti, a sostenere filiere produttive essenziali, facilitando gli scambi tra la Campania, la Sicilia e il resto dell'Italia". Queste le parole di Matteo Della Valle, chief commercial officer di Gnv: "Siamo molto soddisfatti di poter potenziare la Napoli-Palermo, una linea storica e strategica per il nostro network. Il rafforzamento della capacità di carico e le due partenze serali per cinque giorni la settimana ci permettono di rispondere ancora meglio a una domanda di mercato in forte crescita, sia passeggeri sia merci. La risposta positiva delle prenotazioni conferma l'importanza di questo collegamento per le comunità e per le filiere produttive che uniscono Campania e Sicilia. Con questo intervento continuiamo a garantire un servizio affidabile e sempre più vicino alle esigenze dei territori". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Il Nautilus

Salerno

Il Propeller Club di Salerno celebra i 160 anni delle Capitanerie di Porto

Salerno -In occasione del 160° anniversario della fondazione delle Capitanerie di Porto, il Propeller Club Port of Salerno organizza un evento celebrativo dedicato alla storia, all'evoluzione e al ruolo strategico del Corpo nelle attività di sicurezza, controllo e gestione del **sistema portuale**. L'iniziativa si svolgerà il 10 dicembre 2025 alle ore 10.00 presso la Stazione Marittima di Salerno. L'incontro, promosso insieme al Comandante della Capitaneria di Porto di Salerno, C.V. (CP) Giovanni Calvelli, vedrà la partecipazione di rappresentanti delle istituzioni, del mondo accademico e dell'industria marittima. L'obiettivo è approfondire l'eredità storica delle Capitanerie, evidenziandone il contributo al Paese e la costante evoluzione operativa a supporto della sicurezza della navigazione, della tutela dell'ambiente marino e dello sviluppo dei traffici portuali. A testimonianza del forte legame con il territorio e con la formazione delle nuove generazioni, sarà presente una delegazione di studenti del corso di Diritto della Navigazione e dei Trasporti dell'Università degli Studi di Salerno e dell'I.I.S. "Giovanni XXIII" di Salerno, già storico Istituto Nautico della città. La loro partecipazione intende rafforzare le attività del Propeller Club a sostegno del dialogo tra scuola, università e istituzioni marittime. Il programma prevede gli indirizzi di saluto di Maurizio De Cesare, Presidente del Propeller Club Port of Salerno; del C.V. (CP) Giovanni Calvelli, Comandante della Capitaneria di Porto di Salerno; di **Eliseo Cuccaro**, Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**; del Sindaco di Salerno Vincenzo Napoli e di Luca Cascone in rappresentanza della Regione Campania. Seguirà la proiezione del video "160 anni al servizio del Paese", dedicato all'evoluzione delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, e l'intervento del Comandante del porto sul tema "Le Capitanerie di Porto-Guardia Costiera in 160 anni di storia: passato, presente e futuro". Il panel dedicato al ruolo del Porto di Salerno nelle politiche di sicurezza, tutela ambientale e sviluppo economico vedrà la partecipazione di Mauro Menicucci, Professore associato di Diritto della Navigazione e dei Trasporti dell'Università degli Studi di Salerno; Orazio De Nigris, C.O.O. dell'Amalfi Coast Cruise Terminal; Antonia Autuori, Presidente di Stella Maris Salerno; e Giuseppe Amoruso, Presidente di Amoruso S.p.A. A conclusione del programma, gli ospiti parteciperanno a una visita guidata alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto e a una visita sotto bordo di una unità navale, un momento esperienziale che permetterà di conoscere da vicino l'attività quotidiana della Guardia Costiera e le tecnologie impiegate per garantire la sicurezza del mare.

Il Nautilus

Il Propeller Club di Salerno celebra i 160 anni delle Capitanerie di Porto



Il Comandante
della Capitaneria Di Porto di Salerno
C.V. (CP) Giovanni Calvelli



Il Presidente
del Propeller Club di Salerno
Maurizio De Cesare

Hanno il piacere di invitare la S.V.
all'evento celebrativo

160 Anni delle Capitanerie di Porto
Stazione Marittima di Salerno 10/12/2025 - ore 10.00

12/01/2025 15:22

Salerno -In occasione del 160° anniversario della fondazione delle Capitanerie di Porto, il Propeller Club Port of Salerno organizza un evento celebrativo dedicato alla storia, all'evoluzione e al ruolo strategico del Corpo nelle attività di sicurezza, controllo e gestione del sistema portuale. L'iniziativa si svolgerà il 10 dicembre 2025 alle ore 10.00 presso la Stazione Marittima di Salerno. L'incontro, promosso insieme al Comandante della Capitaneria di Porto di Salerno, C.V. (CP) Giovanni Calvelli, vedrà la partecipazione di rappresentanti delle istituzioni, del mondo accademico e dell'industria marittima. L'obiettivo è approfondire l'eredità storica delle Capitanerie, evidenziandone il contributo al Paese e la costante evoluzione operativa a supporto della sicurezza della navigazione, della tutela dell'ambiente marino e dello sviluppo dei traffici portuali. A testimonianza del forte legame con il territorio e con la formazione delle nuove generazioni, sarà presente una delegazione di studenti del corso di Diritto della Navigazione e dei Trasporti dell'Università degli Studi di Salerno e dell'I.I.S. "Giovanni XXIII" di Salerno, già storico Istituto Nautico della città. La loro partecipazione intende rafforzare le attività del Propeller Club a sostegno del dialogo tra scuola, università e istituzioni marittime. Il programma prevede gli indirizzi di saluto di Maurizio De Cesare, Presidente del Propeller Club Port of Salerno; del C.V. (CP) Giovanni Calvelli, Comandante della Capitaneria di Porto di Salerno; di **Eliseo Cuccaro**, Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**; del Sindaco di Salerno Vincenzo Napoli e di Luca Cascone in rappresentanza della Regione Campania. Seguirà la proiezione del video "160 anni al servizio del Paese", dedicato all'evoluzione delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, e l'intervento del Comandante del porto sul tema "Le Capitanerie di Porto-Guardia Costiera in 160 anni di storia: passato, presente e futuro". Il panel dedicato al ruolo del Porto di Salerno nelle politiche di sicurezza, tutela ambientale e sviluppo economico vedrà la partecipazione di Mauro Menicucci, Professore associato di Diritto della Navigazione e dei Trasporti dell'Università degli Studi di Salerno; Orazio De Nigris, C.O.O. dell'Amalfi Coast Cruise Terminal; Antonia Autuori, Presidente di Stella Maris Salerno; e Giuseppe Amoruso, Presidente di Amoruso S.p.A. A conclusione del programma, gli ospiti parteciperanno a una visita guidata alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto e a una visita sotto bordo di una unità navale, un momento esperienziale che permetterà di conoscere da vicino l'attività quotidiana della Guardia Costiera e le tecnologie impiegate per garantire la sicurezza del mare.

Messaggero Marittimo

Salerno

Salerno celebra i 160 anni delle Capitanerie di Porto

La giornata si concluderà con una visita guidata alla Sala Operativa e con una visita sotto bordo di una unità navale

Andrea Puccini

SALERNO Il Propeller Club Port of Salerno si prepara a rendere omaggio a una delle istituzioni più radicate e identitarie del sistema marittimo italiano: le Capitanerie di Porto. In occasione del 160° anniversario della loro fondazione, il Club organizza un evento commemorativo dedicato a ripercorrere l'evoluzione del Corpo, il suo contributo allo sviluppo dei porti e il ruolo sempre più centrale nella sicurezza della navigazione e nella tutela dell'ambiente marino. L'appuntamento è fissato per il 10 Dicembre 2025 alle ore 10 nella cornice della Stazione Marittima di Salerno, scelta non solo per il suo valore simbolico ma anche per la funzione strategica che riveste nel cuore dello scalo campano. Una giornata di confronto tra istituzioni, accademia e industria marittima L'iniziativa è promossa in collaborazione con il Comandante della Capitaneria di Porto di Salerno, C.V. (CP) Giovanni Calvelli, e vedrà la partecipazione di rappresentanti delle istituzioni nazionali e locali, del mondo accademico e degli operatori del cluster marittimo. L'obiettivo è tracciare un bilancio dei 160 anni di attività delle Capitanerie, evidenziandone l'evoluzione organizzativa, tecnologica e operativa, e sottolineando il contributo determinante alla crescita dei traffici portuali, alla salvaguardia della vita umana in mare e alla protezione dell'ecosistema marino. Un'attenzione particolare sarà rivolta anche al rapporto con il territorio e con le nuove generazioni. Parteciperanno infatti gli studenti del corso di Diritto della Navigazione e dei Trasporti dell'Università degli Studi di Salerno e dell'I.I.S. Giovanni XXIII, erede dello storico Istituto Nautico della città. La loro presenza conferma l'impegno del Propeller Club nel promuovere un dialogo costante tra formazione, istituzioni marittime e comunità portuale. Napoli Il programma dell'evento Sono previsti gli interventi inaugurali di: Maurizio De Cesare, Presidente del Propeller Club Port of Salerno C.V. (CP) Giovanni Calvelli, Comandante della Capitaneria di Porto di Salerno Eliseo Cuccaro, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale Vincenzo Napoli, Sindaco di Salerno Luca Cascone, in rappresentanza della Regione Campania Seguirà la proiezione del video istituzionale 160 anni al servizio del Paese, un racconto per immagini che ripercorre la storia e le trasformazioni del Corpo delle Capitanerie Guardia Costiera. Il Comandante Calvelli terrà poi una relazione dal titolo Le Capitanerie di Porto-Guardia Costiera in 160 anni di storia: passato, presente e futuro, offrendo una panoramica sul percorso evolutivo dell'istituzione e sulle sfide che attendono la sicurezza marittima nei prossimi anni. Focus sul ruolo dello scalo salernitano Il panel dedicato al contributo del Porto di Salerno alle politiche di sicurezza, sostenibilità e sviluppo economico vedrà la partecipazione di: Mauro Menicucci, professore associato di Diritto della Navigazione e dei Trasporti



Messaggero Marittimo

Salerno

dell'Università degli Studi di Salerno Orazio De Nigris, C.O.O. dell'Amalfi Coast Cruise Terminal Antonia Autuori, Presidente di Stella Maris Salerno Giuseppe Amoruso, Presidente di Amoruso S.p.A. Un confronto che metterà in luce il ruolo dello scalo salernitano come crocevia di traffici, punto di riferimento per la crocieristica e presidio avanzato nelle attività di controllo e tutela ambientale. Visita alla Sala Operativa e ad un'unità navale La giornata si concluderà con una visita guidata alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto e con una visita sotto bordo di una unità navale della Guardia Costiera. Un momento immersivo che permetterà agli ospiti in particolare agli studenti di conoscere da vicino il lavoro quotidiano del Corpo, le tecnologie impiegate e la complessità delle operazioni che garantiscono la sicurezza dei mari. Con questo evento, Salerno celebra non solo 160 anni di storia istituzionale, ma anche il legame profondo tra la città, il suo porto e le donne e gli uomini che ogni giorno vigilano sulla vita del mare.



Napoli Village

Salerno

A Salerno la VI edizione della Borsa Mediterranea della Formazione e del Lavoro

Dal 3 al 5 dicembre, dalle 9:30 alle 16:00, i temi della formazione e del lavoro diventano protagonisti in Campania, in particolare nella provincia di Salerno, con la VI edizione della Borsa Mediterranea della Formazione e del Lavoro. L'evento conclusivo della manifestazione, che ha già fatto tappa a Napoli, Caserta e Benevento, animerà la Giffoni Multimedia Valley grazie alla partnership con il Giffoni Film Festival. La BMFL, promossa dalla Fondazione Super Sud ETS e organizzata dal Gruppo Stratego Società Benefit, si conferma uno dei principali hub nazionali dedicati a queste tematiche. La tre giorni conclusiva ospiterà 23 espositori tra enti di formazione, agenzie per il lavoro e ITS, che presenteranno progetti, opportunità e percorsi formativi agli studenti e ai giovani laureati. Torna anche l'attesissimo Hackathon "Talents for Business", rivolto a 100 giovani tra i 17 e i 25 anni, pensato per sviluppare competenze trasversali, capacità di teamwork, creatività e un contatto diretto con aziende, recruiter ed esperti del settore. Saranno coinvolti 20 coach. Accanto all'hackathon, il programma prevede workshop, incontri tematici, seminari specialistici, proiezioni cinematografiche e momenti di confronto tra imprese e istituzioni. Nel corso della conferenza stampa di presentazione, tenutasi questa mattina, il presidente della Fondazione Super Sud, Giovanni D'Avenia, ha sottolineato che «la BMFL non è solo una vetrina, ma uno spazio inclusivo orientato al futuro, capace di mettere in connessione imprese, istituzioni, professionisti, scuole e università». D'Avenia ha evidenziato l'urgenza di «una formazione programmata e dotata di visione, in grado di anticipare - e non inseguire - i processi della transizione digitale», aggiungendo che oggi il lavoro si misura non solo con le relazioni umane, ma anche con «algoritmi, dati e intelligenza emotiva». Il presidente ha infine lanciato la proposta di una nuova "Legge dei Talenti" della Regione Campania, affinché «andare via dal Sud sia una scelta e non una necessità». «La BMFL nasce per creare connessioni concrete tra chi forma e chi produce valore nei territori. Avere qui scuole, università, imprese, enti di formazione e istituzioni significa costruire una filiera unica, capace di trasformare le competenze in opportunità reali. Avremo oltre 1.000 studenti per ciascuna delle tre giornate, dal 3 al 5 dicembre. Il nostro impegno è rendere stabile questo dialogo, perché senza un ponte solido tra formazione e lavoro nessuna innovazione può diventare crescita. La BMFL rientra nel nostro impegno come società benefit», ha dichiarato Antonio Vitolo, CEO del Gruppo Stratego Società Benefit. «Dobbiamo rendere stabili i processi che permettono a imprese e giovani di incontrarsi. Solo questo mese il mercato richiede 24 mila nuovi lavoratori: è un segnale positivo ma anche una grande responsabilità, perché tanti ragazzi continuano a non trovare occupazione. Non guardiamo solo alla disoccupazione in calo: è l'occupazione vera che deve crescere. Oggi le aziende cercano soprattutto esperti di digitalizzazione e di ambiente».

Napoli Village

A Salerno la VI edizione della Borsa Mediterranea della Formazione e del Lavoro



12/01/2025 19:28

Dal 3 al 5 dicembre, dalle 9:30 alle 16:00, i temi della formazione e del lavoro diventano protagonisti in Campania, in particolare nella provincia di Salerno, con la VI edizione della Borsa Mediterranea della Formazione e del Lavoro. L'evento conclusivo della manifestazione, che ha già fatto tappa a Napoli, Caserta e Benevento, animerà la Giffoni Multimedia Valley grazie alla partnership con il Giffoni Film Festival. La BMFL, promossa dalla Fondazione Super Sud ETS e organizzata dal Gruppo Stratego Società Benefit, si conferma uno dei principali hub nazionali dedicati a queste tematiche. La tre giorni conclusiva ospiterà 23 espositori tra enti di formazione, agenzie per il lavoro e ITS, che presenteranno progetti, opportunità e percorsi formativi agli studenti e ai giovani laureati. Torna anche l'attesissimo Hackathon "Talents for Business", rivolto a 100 giovani tra i 17 e i 25 anni, pensato per sviluppare competenze trasversali, capacità di teamwork, creatività e un contatto diretto con aziende, recruiter ed esperti del settore. Saranno coinvolti 20 coach. Accanto all'hackathon, il programma prevede workshop, incontri tematici, seminari specialistici, proiezioni cinematografiche e momenti di confronto tra imprese e istituzioni. Nel corso della conferenza stampa di presentazione, tenutasi questa mattina, il presidente della Fondazione Super Sud, Giovanni D'Avenia, ha sottolineato che «la BMFL non è solo una vetrina, ma uno spazio inclusivo orientato al futuro, capace di mettere in connessione imprese, istituzioni, professionisti, scuole e università». D'Avenia ha evidenziato l'urgenza di «una formazione programmata e dotata di visione, in grado di anticipare - e non inseguire - i processi della transizione digitale», aggiungendo che oggi il lavoro si misura non solo con le relazioni umane, ma anche con «algoritmi, dati e intelligenza emotiva». Il presidente ha infine lanciato la proposta di una nuova "Legge dei Talenti" della Regione Campania, affinché «andare via dal Sud sia una scelta e non una necessità». «La BMFL nasce per creare connessioni concrete tra chi forma e chi produce valore nei territori. Avere qui scuole, università, imprese, enti di formazione e istituzioni significa costruire una filiera unica, capace di trasformare le competenze in opportunità reali. Avremo oltre 1.000 studenti per ciascuna delle tre giornate, dal 3 al 5 dicembre. Il nostro impegno è rendere stabile questo dialogo, perché senza un ponte solido tra formazione e lavoro nessuna innovazione può diventare crescita. La BMFL rientra nel nostro impegno come società benefit», ha dichiarato Antonio Vitolo, CEO del Gruppo Stratego Società Benefit. «Dobbiamo rendere stabili i processi che permettono a imprese e giovani di incontrarsi. Solo questo mese il mercato richiede 24 mila nuovi lavoratori: è un segnale positivo ma anche una grande responsabilità, perché tanti ragazzi continuano a non trovare occupazione. Non guardiamo solo alla disoccupazione in calo: è l'occupazione vera che deve crescere. Oggi le aziende cercano soprattutto esperti di digitalizzazione e di ambiente».

Napoli Village

Salerno

e, per queste figure, non si parla più di contratti a termine, ma di assunzioni stabili», ha dichiarato Giuseppe Gallo, vicepresidente della Camera di Commercio di Salerno. «Sarà nostra cura, nell'ambito della BMFL, con il contributo del presidente nazionale Gaetano Manfredi e del presidente Fico, affrontare temi cruciali per la pubblica amministrazione, come l'intelligenza artificiale e la protezione dei dati», ha dichiarato Francesco Morra, presidente vicario ANCI Campania. «Il mismatch tra domanda e offerta di lavoro è oggi uno dei principali freni allo sviluppo. Dobbiamo indirizzare i ragazzi verso le professioni del presente e del futuro, costruendo un percorso solido di orientamento sin dalla scuola e mettendo insieme competenze e professionalità. L'ultimo rapporto Svimez ci dice che 175mila giovani hanno lasciato il Mezzogiorno negli ultimi anni, spinti da bassi salari, precarietà e mancanza di prospettive. Dobbiamo lavorare tutti per riaffermare il diritto dei nostri ragazzi a restare, a formarsi e a costruire qui il proprio futuro», ha dichiarato Piero De Luca, deputato e segretario del Partito Democratico della Campania. «Siamo molto orgogliosi della partecipazione dei nostri studenti alla BMFL. Nell'anno scolastico 2024-2025 il nostro istituto ha aderito alla sperimentazione del 4+2 con diversi indirizzi e crediamo fermamente in questo percorso: permette ai ragazzi di acquisire competenze in modo pratico e diretto, grazie all'alleanza con le aziende del territorio e con gli ITS», ha dichiarato la dirigente scolastica dell'Istituto "Basilio Focaccia" di Salerno, Maria Funaro. Il focus del 2025, "Spazio alle competenze: dall'intelligenza artificiale all'intelligenza cognitiva", pone al centro la trasformazione del lavoro e delle professioni alla luce della rivoluzione digitale, con l'obiettivo di costruire un ecosistema fondato sulla conoscenza, sulla creatività e sulla sinergia tra scuole, università, enti di formazione, imprese e realtà istituzionali. L'edizione di quest'anno si sviluppa lungo un percorso iniziato con le tre tappe territoriali di Napoli, Caserta e Benevento, dedicate rispettivamente alla formazione professionale, all'orientamento dei docenti e alle pari opportunità, con l'appuntamento "Women in Charge On Tour". Tra i talk di maggiore rilievo trovano spazio temi quali: "Professioni sanitarie e futuro digitale: telemedicina, intelligenza artificiale e realtà virtuale"; "Comuni intelligenti: competenze digitali e intelligenza artificiale per la pubblica amministrazione del futuro"; "Dall'automazione all'intelligenza cognitiva: profili professionali tra innovazione, responsabilità e nuovi orizzonti". Grande attesa anche per le Premiazioni BMFL Orientamenti, che riconoscono il valore di scuole, università, enti di formazione e aziende che si distinguono per l'impegno nelle politiche di orientamento, nei percorsi di alternanza, nell'attivazione di tirocini, negli inserimenti lavorativi e nei progetti innovativi dedicati ai giovani, oltre che per il Premio BMFL Capitale Umano. La BMFL 2025 può contare su 36 patrocini istituzionali: Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste; Regione Campania; Inail; Inps; Consorzio ASI Salerno; Provincia di Salerno; Provincia di Avellino; Provincia di Benevento; Comune di Giffoni Valle Piana; Comune di Salerno; Unioncamere; Confindustria Campania; Distretto Aerospaziale Campania; Università di Napoli "L'Orientale"; Università degli Studi di Napoli "Federico II"; Università degli Studi del Sannio; Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli"; Università degli Studi

Napoli Village

Salerno

di Salerno; Ordine degli Architetti della Provincia di Benevento; Ordine dei Medici Veterinari di Salerno; OPI; Ordine degli Psicologi della Regione Campania; AIDP; OFI Salerno; ANCI Campania; Federazione Nazionale Maestri del Lavoro; Ordine degli Architetti di Caserta; Ordine Regionale dei Chimici e dei Fisici della Campania; Ordine degli Avvocati di Salerno; Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Salerno; Ordine dei Tecnici di Radiologia Medica di Salerno; Ordine degli Avvocati di Benevento; Ordine degli Assistenti Sociali della Campania. Il percorso è rafforzato inoltre da un'importante rete di collaborazioni composta da 4 partner dell'hackathon (Infotel, Office Information, RSM, Mare Group), 5 supporter (Saggesse, Banca Monte Pruno, **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, Ebilp, Infosfera, OMPM), 4 friend sponsor (ITSvil, StrategoDigital, IsolKappa, PForm Group) e 2 sponsor tecnici (Caseificio San Leonardo e Privilege Group). L'ingresso alla BMFL 2025 e la partecipazione ai seminari sono gratuiti. L'evento nasce con l'obiettivo di offrire un grande spazio fisico in cui studenti, universitari, laureandi, diplomandi, giovani in cerca di opportunità e professionisti possano incontrarsi, conoscersi, progettare e inserirsi nella rete nazionale della BMFL, contribuendo alla crescita culturale, sociale e lavorativa del Mezzogiorno. Il programma completo è disponibile sul sito www.borsaformazionelavoro.it.



Confindustria Bari e BAT, Assemblea Generale 2025: creare futuro

Nello stabilimento Baker Hughes - Zona Industriale Bari, si è svolta l'Assemblea Generale 2025 di Confindustria Bari e BAT. "Ambizioni che muovono tutto, accendono gli impianti scandendo il ritmo dei macchinari , Ambizioni che sono la vera Energia delle nostre fabbriche, il vero motore della nostra vita. Senza le Ambizioni non siamo niente", con questo spirito, nello stabilimento Baker Hughes - Zona Industriale Bari, si è svolta l' Assemblea Generale 2025 di Confindustria Bari e BAT : un momento per affermare con chiarezza che il futuro non si attende, si crea. Oltre 700 imprenditori e autorità riuniti per la prima assemblea pubblica del nuovo presidente degli industriali baresi Mario Aprile , che ha avuto modo di avanzare diverse e ambiziose proposte, tra cui: - una riserva di energia rinnovabile a basso prezzo per la Puglia; - avviare a Bari una zona a burocrazia zero - un 'modello Bari' per gestire in modo manageriale l'obiettivo della transizione ecologica e della felicità dei cittadini. Il problema dei costi esorbitanti dell'energia per le imprese e per i cittadini è uno dei temi chiave posti dagli industriali durante l'assemblea, riuniti nello stabilimento industriale della multinazionale Baker Hughes , fabbrica che nel 1962 fu la prima azienda a insediarsi nel neonato Consorzio ASI di Bari. Per la Puglia, prima regione in Italia per produzione di energia pulita , che in questi anni ha dato tanta parte del suo territorio agli impianti delle rinnovabili, Mario Aprile ha proposto di creare un a riserva di energia rinnovabile a basso prezzo. Per fare tesoro dell'esperienza positiva della ZES , ha poi proposto di avviare a Bari una zona a burocrazia zero e lanciare un 'modello Bari' , per gestire in modo manageriale con obiettivi misurabili la transizione ecologica e la felicità dei cittadini. Sul problema degli alti costi dell'energia è intervenuto anche il Presidente nazionale di Confindustria Emanuele Orsini . Sul palco si è parlato molto di crescita e futuro con gli interventi di Enrico Mangialardo direttore Divisione Baker Hughes, del sindaco di Bari Vito Leccese e dell'europeo parlamentare, appena eletto alla presidenza della Regione Puglia, Antonio Decaro . Il governo è stato rappresentato dal viceministro alla Giustizia Francesco Paolo Sisto e da un messaggio del Ministro della Difesa Guido Crosetto . Ha moderato i lavori Sarah Varetto Executive Vicepresident Sky Italia che ha condotto una tavola rotonda con i vertici di importanti realtà industriali, che hanno parlato dei loro investimenti in Puglia: Veronica Squinzi (Ad Mapei); Antonio Calabò (Senior Advisor Culture di Pirelli e Presidente Museimpresa); Paolo Nocioni (Presidente Nuovo Pignone, Baker Hughes). Fra i relatori, a parlare di ambizioni, resilienza e sfide c'è stato anche Alessandro Costacurta , ex calciatore, oggi analista sportivo e televisivo. Durante l'assemblea di Confindustria Bari e BAT è stato celebrato anche un obiettivo ambizioso appena raggiunto: Bari e Barletta-Andria-Trani sono state dichiarate 'Capitali della Cultura d'Impresa' di



Nello stabilimento Baker Hughes - Zona Industriale Bari, si è svolta l'Assemblea Generale 2025 di Confindustria Bari e BAT. "Ambizioni che muovono tutto, accendono gli impianti scandendo il ritmo dei macchinari , Ambizioni che sono la vera Energia delle nostre fabbriche, il vero motore della nostra vita. Senza le Ambizioni non siamo niente", con questo spirito, nello stabilimento Baker Hughes - Zona Industriale Bari, si è svolta l'Assemblea Generale 2025 di Confindustria Bari e BAT : un momento per affermare con chiarezza che il futuro non si attende, si crea. Oltre 700 imprenditori e autorità riuniti per la prima assemblea pubblica del nuovo presidente degli industriali baresi Mario Aprile , che ha avuto modo di avanzare diverse e ambiziose proposte, tra cui: - una riserva di energia rinnovabile a basso prezzo per la Puglia; - avviare a Bari una zona a burocrazia zero - un 'modello Bari' per gestire in modo manageriale l'obiettivo della transizione ecologica e della felicità dei cittadini. Il problema dei costi esorbitanti dell'energia per le imprese e per i cittadini è uno dei temi chiave posti dagli industriali durante l'assemblea, riuniti nello stabilimento industriale della multinazionale Baker Hughes , fabbrica che nel 1962 fu la prima azienda a insediarsi nel neonato Consorzio ASI di Bari. Per la Puglia, prima regione in Italia per produzione di energia pulita , che in questi anni ha dato tanta parte del suo territorio agli impianti delle rinnovabili, Mario Aprile ha proposto di creare un a riserva di energia rinnovabile a basso prezzo. Per fare tesoro dell'esperienza positiva della ZES , ha poi proposto di avviare a Bari una zona a burocrazia zero e lanciare un 'modello Bari' , per gestire in modo manageriale con obiettivi misurabili la transizione ecologica e la felicità dei cittadini. Sul problema degli alti costi dell'energia è intervenuto anche il Presidente nazionale di Confindustria Emanuele Orsini . Sul palco si è parlato molto di crescita e futuro con gli interventi di Enrico Mangialardo direttore Divisione Baker Hughes, del sindaco di Bari Vito Leccese e dell'europeo parlamentare, appena eletto alla presidenza della Regione Puglia, Antonio Decaro . Il governo è stato rappresentato dal viceministro alla Giustizia Francesco Paolo Sisto e da un messaggio del Ministro della Difesa Guido Crosetto . Ha moderato i lavori Sarah Varetto Executive Vicepresident Sky Italia che ha condotto una tavola rotonda con i vertici di importanti realtà industriali, che hanno parlato dei loro investimenti in Puglia: Veronica Squinzi (Ad Mapei); Antonio Calabò (Senior Advisor Culture di Pirelli e Presidente Museimpresa); Paolo Nocioni (Presidente Nuovo Pignone, Baker Hughes). Fra i relatori, a parlare di ambizioni, resilienza e sfide c'è stato anche Alessandro Costacurta , ex calciatore, oggi analista sportivo e televisivo. Durante l'assemblea di Confindustria Bari e BAT è stato celebrato anche un obiettivo ambizioso appena raggiunto: Bari e Barletta-Andria-Trani sono state dichiarate 'Capitali della Cultura d'Impresa' di

Affari Italiani**Bari**

Confindustria 2026, raccogliendo il testimone dal presidente dell' Unione Industriali di Napoli. Intervento del Presidente Mario Aprile Se vuoi qualcosa che non hai mai avuto , devi fare qualcosa che non hai mai fatto" amava ripetere Thomas Jefferson. Manifattura , connessioni, infrastrutture, AI, formazione erano tanti i titoli che avrebbero meritato questa mattinata di lavori. Ma poi continuando a girare le vostre fabbriche, a incontrare voi imprenditori, mi sono reso conto che ero obbligato , che ero costretto a dedicare la mia prima assemblea a VOI, a quello che leggo nei vostri occhi prima ancora che iniziate a raccontarmi di Voi, delle vostre Storie, delle vostre tradizioni e innovazioni. Dedicarla a voi quando aprite il vostro cuore e mi inebriate delle vostre AMBIZIONI. Ambizioni che muovono tutto, accendono gli impianti scandendo il ritmo dei macchinari, Ambizioni che sono la vera Energia delle nostre fabbriche, il vero motore della nostra vita (esistenza). Senza le Ambizioni non siamo niente. E anche nella nostra vita associativa , in Confindustria dobbiamo essere sempre più ambiziosi, così come ci insegna il presidente Orsini, e penso ,che oggi ,sia arrivato il tempo di OSARE. Di ambire a qualcosa di più grande per le nostre aziende, per la nostra comunità e per i nostri figli, per Anna Maria e Angelica , le mie bambine. Facendo qualcosa che forse non abbiamo mai fatto prima. Costruire tutti INSIEME una nuova strategia di sviluppo. Senza essere costretti ad attendere sempre aiuti dall'esterno. Senza dover subire le scelte degli altri. Senza più piangerci addosso e limitarci alla lista dei vincoli e degli handicap nel fare impresa a questa latitudine. Perché la nostra ambizione più grande è diventare padroni del nostro destino. per questo abbiamo scelto oggi di esser qui, nello stabilimento dei Backher Hughes, che ringrazio per l'accoglienza. Un luogo simbolo che rappresenta la forza produttiva dell'industria. Il coraggio di chi investe nel futuro avviando un nuovo accordo di programma che porterà occupazione valore e ricchezza al nostro territorio. Il coraggio di chi come voi ha dimostrato di credere nel futuro puntando su un giovane presidente alla guida di Confindustria, il più giovane di sempre. Il coraggio di chi come noi fa impresa. Lasciatemelo dire perché impresa è una parola Magica. Sapete perché ? Perché per me, per noi, non indica solamente il profitto. Indica la passione, il sogno, l'innovazione, il futuro. L'impresa è in fondo una grande ambizione, da condividere giorno per giorno con i nostri collaboratori, con le loro famiglie. Perché fare impresa, fare l'imprenditore è la missione , la dedizione , l'ambizione più difficile ma più eroica che possa esistere. Negli ultimi anni l'economia pugliese ha corso più della media italiana, molto più delle altre Regioni del Mezzogiorno. Queste performances rappresentano il miglior riconoscimento della qualità dei nostri imprenditori, che hanno avuto il coraggio di investire e di innovare. Di giocare in attacco, anche quando sarebbe stato più comodo chiudersi in difesa. Di interpretare le crisi come opportunità, e non solo come rischio. Ma in questi anni non siamo stati soli. Sarebbe troppo facile e troppo demagogico creare una specie di "Muro di Berlino", per dividere noi imprenditori dal settore pubblico. Come se, rispetto a tutto ciò che siamo riusciti a realizzare nelle nostre aziende, le istituzioni fossero state aliene e distanti. Io credo che coraggio e responsabilità siano due facce della stessa medaglia. E che quindi

Affari Italiani**Bari**

mentre raccontiamo con orgoglio il nostro coraggio di fare impresa nel Mezzogiorno, dobbiamo riconoscere con responsabilità che lo sviluppo della Puglia è stato supportato anche dalle istituzioni locali. La Puglia è la Regione del Mezzogiorno che ha saputo spendere meglio i fondi comunitari e le nostre imprese hanno a disposizione incentivi efficaci ed agenzie regionali che funzionano. Negli ultimi anni sono approdati qui investimenti importanti che hanno rafforzato il profilo imprenditoriale di Bari, come quelli dei big player dell'IT. Ma questo slancio si è fermato. Nei primi sei mesi di quest'anno in Puglia la crescita del PIL si è quasi fermata, e di conseguenza anche l'occupazione e le esportazioni. Perché? In primo luogo, perché il nostro sistema industriale sta affrontando due sfide particolarmente complesse: dall'Automotive a BARI all'ILVA a Taranto. Settori e situazioni diverse, che però hanno un elemento in comune: il colpevole ritardo con cui abbiamo affrontato la grande questione globale della sostenibilità delle nostre produzioni. Io penso che non possiamo restare a guardare ancora. Non possiamo attendere, così come siamo soliti rimboccarci le maniche nelle nostre aziende così dobbiamo fare per il nostro territorio! Un semestre di stallo non ci preoccupa.. siamo imprenditori per generazioni. Ma Urge ripartire dal polo dell'Automotive di BARI nell'indispensabile passaggio alla mobilità elettrica o nella transizione verso altre filiere. Ci sono due filiere che esplodono davanti ai nostri occhi e che sono fortemente collegate alla meccatronica parlo della difesa e l'industria energetica per le componentistiche e le tecnologie green, servono dei capo filiera. Adesso però facciamo uno sforzo insieme Vi invito a guardare oltre il contingente. Per scoprire insieme che oggi BARI e BAT sono vittime del "paradosso della crescita": hanno un'alta capacità d'attrazione potenziale, ma registrano una bassa capacità d'attrazione reale. Oggi l'Italia e il mondo ci riconoscono asset e potenzialità invidiabili. Anzitutto la forza, il fascino e la desiderabilità del brand Puglia, capace oggi di evocare un mix unico di natura e cultura, di qualità della vita e di produzione agroalimentare d'eccellenza, di capacità d'offerta turistica e di servizi di livello internazionale. E poi la nostra capacità industriale, diversificata e competitiva, supportata da capitale umano, Its e Università di qualità. Eppure, tutto questo non genera uno sviluppo all'altezza delle nostre ambizioni. Potremmo volare, e invece siamo fermi sulla pista. Ma da chi stiamo aspettando l'autorizzazione al decollo? Per superare questo paradosso, come Confindustria BARI e BAT abbiamo deciso di metterci la faccia. Di non limitarci a chiedere, alle istituzioni e alla politica, ma di mettere le nostre capacità imprenditoriali e manageriali al servizio della comunità. Siamo partiti da un'ambizione. Diventare un'area capace di attrarre nuovi progetti manifatturieri di qualità, nuovi capitali e nuovi talenti. Dall'Italia, dall'Europa e dal mondo. Per rendere concreta quest'ambizione, abbiamo analizzato strumenti ed esperienze di successo a livello internazionale e così nel nostro programma abbiamo lanciato la nuova Agenzia per l'Attrazione degli investimenti, sul modello di successo di Parigi. E devo dire che sono particolarmente felice che il nuovo Presidente della Regione Antonio Decaro abbia inserito nel suo programma ONE STOP SHOP, posizionandolo in cima alle sue priorità, con l'entusiasmo di chi condivide profondamente le nostre preoccupazioni e le nostre ambizioni.

Affari Italiani**Bari**

Antonio, Ti ringrazio pubblicamente per questo. E ti confermo che siamo pronti ad offrire il meglio delle nostre competenze manageriali, perché questa idea diventi rapidamente realtà, così il nostro territorio avrà la possibilità di fare un salto in avanti straordinario nella capacità di generare crescita e lavoro, ricchezza e innovazione. Avremo a disposizione uno strumento che posizionerà le province di BARI e BAT sulla frontiera dello sviluppo in Europa, consentendoci di eliminare il "paradosso della crescita", chiudendo il gap tra potenzialità e realtà. E che, anche grazie all'attenzione e alla sensibilità sul tema del Presidente Orsini, potrebbe diventare un modello da seguire anche per altre Confindustrie territoriali. Ma attenzione! Da oggi in poi, chi investe qui deve unirsi alle imprese e alle filiere del nostro territorio. Questo è per noi un obiettivo fondamentale. Per raggiungerlo, è necessario inserire - nei bandi relativi ad incentivi e finanziamenti - una serie di premialità per chi avvia nuove attività imprenditoriali, utilizzando i fornitori del territorio. Tra le nostre sfide c'è anche un'altra, semplice ma potente. Proviamo a trasferire all'intera comunità la visione, lo spirito, il know how che caratterizzano i nostri imprenditori. In altri termini: vogliamo trasformare la nostra capacità imprenditoriale in opportunità di crescita per tutti i cittadini. Al centro di questa visione c'è una grande ambizione di sistema: costruire un "MODELLO BARI", un nuovo modello di partnership pubblico-privato, che sia basato per la prima volta su obiettivi misurabili. L'idea che proponiamo alle istituzioni locali è di costruire - insieme - un "MBO del nostro territorio". La nostra ambizione è quella di supportare la PA nel realizzare una gestione manageriale del territorio per obiettivi, che impegnino insieme pubblico e privato: crescita del PIL, livello degli investimenti da attivare, percentuale di occupati da raggiungere, neutralità energetica, attrazione di talenti, diffusione della cultura, dei servizi pubblici ed anche un indicatore capace anche di misurare la felicità dei cittadini focalizzando il tutto verso una rinnovata crescita demografica perché i bambini non sono una questione privata ma una ricchezza collettiva. E' inutile nascondercelo le nostre ambizioni che ci diamo sono tante ed impegnative e per realizzare non basta e non serve un "uomo solo al comando". Al contrario: è indispensabile allargare e qualificare il più possibile la "squadra" di imprenditori che ci credono e che si battono con lo stesso spirito e le stesse convinzioni. E' stato proprio questo il mio primissimo impegno, subito dopo l'insediamento. E nell'anno in cui Confindustria BARI-BAT festeggia il suo 80esimo compleanno, sono felice di annunciarvi "la carica degli 80". Sono già 80 le nuove imprese iscritte a Confindustria BARI-BAT, nei pochi mesi trascorsi dall'inizio del mio mandato. Ringrazio pubblicamente tutti i nuovi iscritti, uno ad uno. Perché associandosi oggi, in realtà, hanno sposato un grande progetto di sviluppo per il nostro territorio. E ci hanno dato più forza per realizzarlo. Ma le nostre ambizioni non si fermano al nostro territorio. Abbiamo a cuore la traiettoria di sviluppo della macroregione meridionale, del quale ci sentiamo orgogliosamente protagonisti, saluto Natale Mazzuca. Sotto questo profilo, tutti noi possiamo raccontare finalmente un caso di successo: è la ZES unica del Sud. Erogate 5,8 miliardi di risorse pubbliche, che hanno generato uno straordinario effetto-moltiplicatore: ben 28 miliardi di investimenti privati e 35mila nuove assunzioni.

Affari Italiani

Bari

La macchina organizzativa ha funzionato molto bene, con le persone giuste nel posto giusto. Per una volta, il Sud è diventato modello di rapidità e di certezza delle procedure per l'Italia intera. Siamo molto soddisfatti, dunque, che la Legge di Bilancio abbia finanziato il credito d'imposta nella ZES unica del Mezzogiorno per un arco temporale di 3 anni, è un orizzonte temporale molto più vicino a quello di chi fa impresa. Ma come ha efficacemente denunciato il nostro Presidente Emanuele Orsini, la Legge di Bilancio approdata alle Camere non supporta adeguatamente la competitività delle imprese italiane. E penalizza le grandi imprese meridionali, che sono escluse inspiegabilmente dai benefici della "Decontribuzione SUD". Oggi le imprese del nostro territorio competono in ogni angolo del pianeta. E sullo scacchiere globale incrociano strategie di politica industriale che mettono insieme la leva fiscale e quella burocratica. E' il "modello Dubai" con la sua "Free Zone" che in realtà viene utilizzato oggi da un numero significativo di Paesi e di aree del mondo. Sulla base delle norme europee, non è immaginabile oggi per noi inseguire il "modello Dubai" sul piano fiscale. Ma abbattere l'enorme burocrazia che oggi blocca investimenti, progetti, strategie di crescita, sarebbe già un boost straordinario per aumentare la competitività dei nostri territori. Centinaia di milioni di investimenti, migliaia di assunzioni, sogni e ambizioni che restano bloccate, ancor oggi, dalla LENTOCRAZIA. In quanti, tra di voi, avete progetti, volete investire, ma non ci riuscite?! Alzate le mani! E allora mi chiedo e vi chiedo: Perché Antonio, Vito, non creiamo qui una "Free Red Tape Zone" (Zona a burocrazia zero)?! Attiviamo una task force pubblico-privato che garantisca a chi vuole investire e fare impresa qui, in 120 giorni RISPOSTE serie e concrete. L'Europa ci chiede di produrre energia verde. Noi abbiamo accettato la sfida e l'abbiamo vinta. Ora la nostra Regione è complessivamente la prima in Italia per produzione di energia rinnovabile. Eppure, in Italia abbiamo l'energia più cara d'Europa. E' un gigantesco macigno sulle nostre spalle, che mina alla radice ogni giorno la nostra competitività. Come ha denunciato fin dal suo insediamento il Presidente Orsini, non è più sostenibile che un imprenditore italiano paghi in media 116 /MWh, contro gli 87 della Germania, i 65 della Spagna e i 61 della Francia. Per non parlare degli USA e della Cina, dove l'energia costa tre o cinque volte di meno. Tutto questo è ancor più inaccettabile per gli imprenditori e per noi cittadini pugliesi, che abbiamo offerto interi pezzi del loro territorio alla produzione delle rinnovabili. Ma non vogliamo e non possiamo tornare indietro. Siamo pronti ad accogliere sul nostro territorio nuovi impianti di produzione di energie rinnovabili, a condizione però che si crei finalmente un legame forte tra i nuovi impianti e la competitività del territorio. Chiediamo quindi di legare le nuove autorizzazioni alla costruzione di impianti di energia rinnovabile, alla creazione di riserve di energia a basso prezzo dedicate alle imprese del territorio. Vogliamo costruire insieme ai produttori di rinnovabili e alle istituzioni PPE a favore delle aziende energivore e non, che consentano di dimezzare l'attuale costo dell'energia. Come imprenditori, siamo abituati a considerare la mobilità "vitale". Perché la mobilità è come il sistema circolatorio del corpo umano: se si blocca, rischia di venir meno la stessa esistenza. Fuor di metafora, è questa la condizione

Affari Italiani**Bari**

in cui noi imprenditori baresi e pugliesi ci troviamo troppo spesso. Bloccati. Isolati. Frenati nelle nostre possibilità di interagire con il mondo. Il deficit di infrastrutture, collegamenti e logistica dei nostri territori è una questione che abbiamo sottovalutato per decenni. Ma oggi emerge come questione strategica per molti settori produttivi. A cominciare dalla nostra industria meccanica e da quella agroalimentare, che chiedono con insistenza il potenziamento dei nostri **porti** e dei nostri retroporti. I voli che portano i nostri imprenditori a Roma e Milano sono poco frequenti, e spesso costano più dei voli intercontinentali. Di fronte ad una domanda che cresce in modo impetuoso, l'offerta langue. Ma anche in questo caso, noi possiamo e non vogliamo restiamo a guardare. Da una mia provocazione pubblica è nata l'iniziativa imprenditoriale di alcuni colleghi, che hanno fondato una nuova compagnia aerea. Mi auguro che anche questa "ambizione" diventi realtà sulle piste, per rispondere finalmente alle esigenze delle nostre imprese e del nostro territorio. E che faccia saltare il tappo delle inefficienze, delle rendite di posizione, del disinteresse che finora ha limitato la nostra mobilità. Nel frattempo, la Puglia è oggi la regione che perde ogni anno il maggior numero di studenti universitari che si immatricolano altrove. Ancor oggi decine di migliaia di giovani baresi e pugliesi fuggono lontano da qui, per cercare opportunità di formazione e di lavoro che non trovano nei nostri territori. Non possiamo più accettare tutto questo. Come Presidente più giovane della storia della nostra organizzazione territoriale, non riesco a far finta di nulla. Avverto, forte, la responsabilità di provare a cambiare questa situazione. Per questo motivo, stiamo lavorando per realizzare un progetto innovativo, ispirato alle migliori esperienze europee come quelle di Londra, Barcellona, Lisbona, Helsinki e Vienna, dedicato al mondo della formazione. E' l'HUB DEI TALENTI: una "fabbrica di competenze" innovative a favore dei tanti under 35 "dispersi" come NEET, disoccupati e inoccupati. L'HUB nasce per offrire ai nostri ragazzi percorsi formativi qualificati, progettati e realizzati dalle imprese del territorio che non riescono a trovare profili operativi specializzati. Ma per provare a cambiare il destino dei giovani baresi, è necessario innovare anche nel mondo delle Università, saluto i magnifici presenti, e siamo pronte a supportarle nella costruzione di nuovi modelli di formazione "misti" tra STEM e AI. Dobbiamo essere tra i primi a progettare e offrire a studenti e aziende nuovi modelli che mettano insieme il know-how necessario per gestire l'AI e quello tipico delle materie STEM, che scontano- nei nostri territori come in tutta Italia - una profonda carenza di laureati. E allora lanciamo una nuova proposta, che non va vita come un costo pubblico ma come un investimento in futuro: perché non prevedere zero tasse universitarie, a favore dei giovani che si iscrivono alle nostre Facoltà STEM? Mi piace pensare che questa mia prima Assemblea da Presidente di Confindustria Bari e BAT rappresenti un punto di partenza - un nuovo inizio - per la comunità di imprese che ho l'onore di rappresentare, e per il nostro territorio. Un nuovo inizio che vogliamo condividere con la città di Bari e con il suo Sindaco Vito Leccese, con la Regione Puglia e con il suo nuovo Presidente Antonio Decaro. Come ci "chiede" il titolo della nostra Assemblea, questo nuovo inizio è carico di ambizioni. Per creare il nostro futuro. Nel corso di questo



Affari Italiani

Bari

intervento vi ho raccontato le mie ambizioni, che condivido con la squadra di Presidenza di Confindustria BARI e BAT. Ora - guardandovi uno ad uno - vorrei leggere nei vostri occhi le ambizioni che avete oggi per il nostro territorio. Le ambizioni di Veronica, Antonio e Paolo. Che Grazie agli investimenti realizzati nel nostro territorio, rafforzeranno le loro imprese Partendo dal Sud, dalla Puglia, da Bari. Le ambizioni di Billy di trasmettere i valori della sana competizione dallo sport all'impresa. Le ambizioni di Antonio e Emanuele di supportare i cittadini e le imprese con coraggio e determinazione. Concludo ... se come diceva Sallustio "L'ambizione, tra tutti i vizi umani, è quella che assomiglia maggiormente a una virtù", vi chiedo di continuare ad Osare , a Creare, a fare di tutto per trasformare le vostre ambizioni in realtà. Io vi prometto che lo farò, con tutte le mie energie, lo farò per noi! (gelormini@gmail.com).

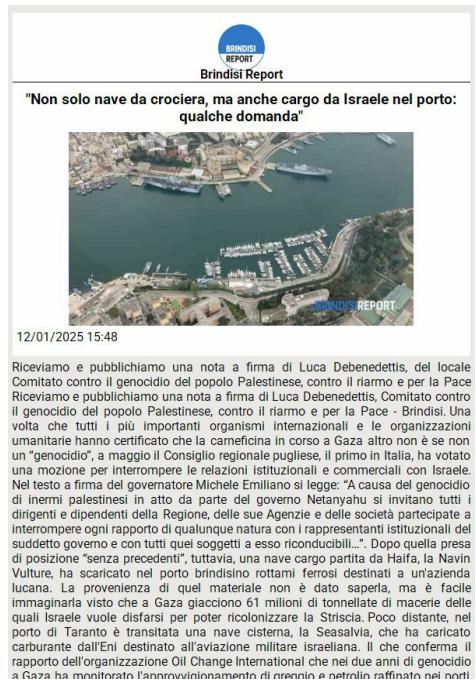


Brindisi Report

Brindisi

"Non solo nave da crociera, ma anche cargo da Israele nel porto: qualche domanda"

Riceviamo e pubblichiamo una nota a firma di Luca Debenedettis, del locale Comitato contro il genocidio del popolo Palestinese, contro il riammo e per la Pace. Riceviamo e pubblichiamo una nota a firma di Luca Debenedettis, Comitato contro il genocidio del popolo Palestinese, contro il riammo e per la Pace - Brindisi. Una volta che tutti i più importanti organismi internazionali e le organizzazioni umanitarie hanno certificato che la carneficina in corso a Gaza altro non è se non un "genocidio", a maggio il Consiglio regionale pugliese, il primo in Italia, ha votato una mozione per interrompere le relazioni istituzionali e commerciali con Israele. Nel testo a firma del governatore Michele Emiliano si legge: "A causa del genocidio di inermi palestinesi in atto da parte del governo Netanyahu si invitano tutti i dirigenti e dipendenti della Regione, delle sue Agenzie e delle società partecipate a interrompere ogni rapporto di qualunque natura con i rappresentanti istituzionali del suddetto governo e con tutti quei soggetti a esso riconducibili". Dopo quella presa di posizione "senza precedenti", tuttavia, una nave cargo partita da Haifa, la Navin Vulture, ha scaricato nel porto brindisino rottami ferrosi destinati a un'azienda lucana. La provenienza di quel materiale non è dato saperla, ma è facile immaginarla visto che a Gaza giacciono 61 milioni di tonnellate di macerie delle quali Israele vuole disfarsi per poter ricolonizzare la Striscia. Poco distante, nel porto di Taranto è transitata una nave cisterna, la Seasalvia, che ha caricato carburante dall'Eni destinato all'aviazione militare israeliana. Il che conferma il rapporto dell'organizzazione Oil Change International che nei due anni di genocidio a Gaza ha monitorato l'approvvigionamento di greggio e petrolio raffinato nei porti israeliani di Haifa e Ashdod operato da imbarcazioni provenienti da 25 Paesi, Italia compresa: 323 consegne per un ammontare di 21.2 milioni di tonnellate di carburante risultato determinante per bombardare a tappeto la Striscia. Nel Mediterraneo orientale, la marina militare israeliana ha assaltato in acque internazionali e sequestrato le imbarcazioni della spedizione umanitaria Global Sumud Flotilla, diretta a Gaza, ricorrendo alla tecnica di abbordaggio "fast rope" mutuata dalla Brigata "San Marco" (di stanza a Brindisi) durante le passate esercitazioni congiunte. Una società immobiliare con sede a Lecce e gestita da un'imprenditrice di Tel Aviv, la Coral37, ha promosso l'acquisto di proprietà in Salento da parte di suoi connazionali per creare una colonia israeliana e realizzare "una comunità agricola e turistica autosufficiente in cui le famiglie israeliane possano stabilirsi, coltivare il proprio cibo e sviluppare strutture educative e sanitarie condivise". Un progetto alquanto discutibile che buona parte della stampa ha cercato di minimizzare pur essendo nato proprio in questi termini. Se a ciò sommiamo il fatto che la Leonardo, con stabilimenti a Brindisi, Grottaglie e Foggia, per ammissione del suo stesso amministratore delegato



Brindisi Report

Brindisi

ha continuato a fornire armi a Israele impiegate nello sterminio della popolazione palestinese anche dopo il 7 Ottobre 2023, in violazione della legge 185/1990 che proibisce l'esportazione e il transito di armamenti "verso Paesi in stato di conflitto armato" (Art.1, comma 6) e dell'Art.11 della Costituzione "l'Italia ripudia la guerra come strumento di offesa alle libertà degli altri popoli e come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali", L'Autorità Idrica Pugliese e l'Acquedotto Pugliese, che da anni stringono relazioni con l'azienda idrica statale israeliana Mekorot, all'avanguardia nella tecnologia di deviazione e sottrazione dell'acqua affinata prosciugando le falde palestinesi, non hanno comunicato alcuna sospensione nelle loro partnership internazionali. E che il Consolato onorario d'Israele a Bari è ancora funzionante e presidiato h24, pare proprio che la "lunga storia di collaborazione tra la regione Puglia e Israele" non si sia mai interrotta. Dunque, viene da concludere che al netto dei proclami quella inscenata da Emiliano, dopo un anno e mezzo di imperdonabile silenzio sullo sterminio a Gaza, sia stata una mera mossa propagandistica per far recuperare consenso alla propria area politica in vista dell'imminente tornata elettorale, appena conclusasi. Ora, come se non bastasse, a pochi mesi dalla notizia che militari israeliani impegnati nella campagna genocidaria a Gaza hanno trascorso "vacanze antistress" in località balneari italiane sotto la tutela del ministero degli Interni, il turismo di guerra "made in Israel" punta a fare tappa anche nella nostra provincia. Per il prossimo 4 dicembre è infatti in programma l'attracco nel molo di Brindisi della nave da crociera Crown Iris della compagnia israeliana Mano Maritime proveniente da Haifa. Nel decennio post Unione Sovietica, la compagnia ha collaborato col ministero dell'Immigrazione di Israele nella cosiddetta Operazione Exodus, il trasferimento in terra santa di ebrei russi, trasportando più di 140.000 migranti finiti, come gli altri, a colonizzare terre palestinesi. Inoltre, il suo armatore, Moshe Mano, è stato omaggiato dalla Marina Militare israeliana per l'assistenza ricevuta in svariate operazioni e anni di attività. Tornando a oggi, tenendo presente che le forze armate israeliane, quelle che stanno conducendo materialmente il genocidio del popolo Palestinese, contano 634.000 militari e che con i loro coniugi e figli rappresentano un terzo della popolazione totale (circa 2,5 milioni su 7,5 milioni, al netto della componente araba), la presenza di membri dell'Idf con famiglia al seguito tra le centinaia di passeggeri che sbarcheranno a Brindisi è statisticamente scontata. Una volta a terra, come recita il programma consultabile online, una parte di loro sarà libera di visitare la città mentre altri verranno accompagnati in gita ad Alberobello. E quest'aria vacanziera intrisa di sangue ammanterà il nostro territorio. Dunque, come rappresentanti della cittadinanza locale ci poniamo alcune domande. 1) Se tutta, non una parte ma tutta, la popolazione palestinese dei territori illegalmente occupati della Cisgiordania e di Gaza una crociera non potrà mai farsela, vuoi perché sotto la morsa di un regime coloniale, vuoi perché non gli è stato lasciato altro che la nuda vita, è giusto che i cittadini di quella "potenza occupante" siano liberi di andare dove più gli pare e piace? 2) Fino a che punto possiamo accettare che la Puglia tutta e Brindisi in particolare si trasformino nel "porto franco" di uno Stato sotto processo per genocidio alla Corte Internazionale

Brindisi Report

Brindisi

di Giustizia e sul cui premier pende un mandato di cattura del Tribunale Penale Internazionale per crimini di guerra e contro l'umanità? 3) La nuova Giunta regionale intende continuare a sorvolare colpevolmente su quello che accade nel nostro territorio, come la precedente, o darà finalmente attuazione agli impegni assunti con la popolazione tagliando una volta per tutte i rapporti con Israele? 4) Per quanto il Governo ignori da due anni i suoi obblighi in seno ai trattati internazionali e a decine di risoluzioni delle Nazioni Unite, al punto che il ministro degli Esteri è arrivato a definire il diritto internazionale come qualcosa che conta "ma fino a un certo punto", gli organismi territoriali preposti intendono lasciare che la nave di uno Stato criminale attracchi tranquillamente nel nostro **porto**, alcune settimane dopo che un'intera missione umanitaria ha subito un atto di pirateria a opera della marina militare del medesimo Stato, o convengono che lo si debba impedire, come già successo in Grecia, per restituire valore al diritto, alla legalità e alla giustizia, oltre che il dovuto rispetto a una società civile che non sa più come far sentire la sua voce?

Corriere Della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Premio Nazionale Antonino Caponnetto per la cultura della legalità

Istituito il 6 dicembre 2011 è organizzato dalla Fondazione Un Raggio di Luce ETS, dal Centro di Documentazione e di Progetto "Don Lorenzo Milani" di Pistoia e dal Coordinamento di Pistoia di "Libera". Nella Sala Maggiore del Palazzo comunale di Pistoia sono stati premiati per l'edizione 2025: Antonino De Masi - Imprenditore calabrese da anni impegnato come testimone di giustizia in una coraggiosa lotta contro la 'ndrangheta. La sua azienda, situata nel **porto di Gioia Tauro**, prosegue l'attività nonostante attentati, intimidazioni e minacce, grazie anche al supporto dei suoi dipendenti e alla protezione dell'esercito. È una delle rare realtà imprenditoriali italiane dotate di un presidio militare permanente all'ingresso; Daniela Rombi - Presidente dell'associazione "Il mondo che vorrei" che riunisce i familiari delle vittime della strage ferroviaria di Viareggio er madre di Emanuela, scomparsa dopo 42 giorni di agonia a seguito della tragedia. Daniela continua a lottare per ottenere giustizia, affinché quelle vittime non siano dimenticate; Giovanni Impastato - Fratello di Peppino Impastato, giornalista e attivista ucciso dalla mafia nel 1978 che, attraverso l'associazione "Casa Memoria Felicia e Peppino Impastato" porta avanti un'intensa attività di sensibilizzazione sui principi di legalità e giustizia, raccontando la propria esperienza familiare e promuovendo i valori della legalità e della verità.


 Corriere Della Calabria

Premio Nazionale Antonino Caponnetto per la cultura della legalità

12/01/2025 20:25

Istituito il 6 dicembre 2011 è organizzato dalla Fondazione Un Raggio di Luce ETS, dal Centro di Documentazione e di Progetto "Don Lorenzo Milani" di Pistoia e dal Coordinamento di Pistoia di "Libera". Nella Sala Maggiore del Palazzo comunale di Pistoia sono stati premiati per l'edizione 2025: Antonino De Masi - Imprenditore calabrese da anni impegnato come testimone di giustizia in una coraggiosa lotta contro la 'ndrangheta. La sua azienda, situata nel porto di Gioia Tauro, prosegue l'attività nonostante attentati, intimidazioni e minacce, grazie anche al supporto dei suoi dipendenti e alla protezione dell'esercito. È una delle rare realtà imprenditoriali italiane dotate di un presidio militare permanente all'ingresso; Daniela Rombi - Presidente dell'associazione "Il mondo che vorrei" che riunisce i familiari delle vittime della strage ferroviaria di Viareggio er madre di Emanuela, scomparsa dopo 42 giorni di agonia a seguito della tragedia. Daniela continua a lottare per ottenere giustizia, affinché quelle vittime non siano dimenticate; Giovanni Impastato - Fratello di Peppino Impastato, giornalista e attivista ucciso dalla mafia nel 1978 che, attraverso l'associazione "Casa Memoria Felicia e Peppino Impastato" porta avanti un'intensa attività di sensibilizzazione sui principi di legalità e giustizia, raccontando la propria esperienza familiare e promuovendo i valori della legalità e della verità.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Reggio Calabria e Messina i porti passeggeri più trafficati d'Europa. Tutti i DATI

Messina è il **porto** passeggeri dell'Unione Europea più trafficato, con 11,4 milioni di passeggeri. Segue Reggio Calabria con 11,2 milioni di passeggeri I tre porti passeggeri più trafficati d' Europa si trovano tutti in Italia, secondo i dati diffusi da "Shipping Italia" Messina è al primo posto con 1 1,4 milioni di passeggeri , seguita da Reggio di Calabria con 11,2 milioni di passeggeri e Napoli con 11 milioni . In generale, nel 2024, i porti dell' Unione Europea hanno registrato una movimentazione di 412,3 milioni di passeggeri . Il numero di passeggeri è aumentato di 18,8 milioni rispetto al 2023. Queste informazioni provengono dai dati sui passeggeri marittimi appena pubblicati da Eurostat I porti italiani hanno registrato 93,5 milioni di passeggeri , pari al del totale Ue, seguiti da Grecia con 81,1 milioni di passeggeri e Danimarca che si è classificata terza con 41,3 milioni di passeggeri (10%). Tra il 2019 e il 2024, metà dei primi 10 Paesi ha registrato un aumento del numero di passeggeri: la Grecia ha guadagnato 7,1 milioni di passeggeri, l'Italia 7 milioni e Malta 2 milioni.



Stretto Web

Reggio Calabria e Messina i porti passeggeri più trafficati d'Europa. Tutti i DATI



12/01/2025 13:33 Danilo Loria

Messina è il porto passeggeri dell'Unione Europea più trafficato, con 11,4 milioni di passeggeri. Segue Reggio Calabria con 11,2 milioni di passeggeri I tre porti passeggeri più trafficati d' Europa si trovano tutti in Italia, secondo i dati diffusi da "Shipping Italia" Messina è al primo posto con 1 1,4 milioni di passeggeri , seguita da Reggio di Calabria con 11,2 milioni di passeggeri e Napoli con 11 milioni . In generale, nel 2024, i porti dell' Unione Europea hanno registrato una movimentazione di 412,3 milioni di passeggeri . Il numero di passeggeri è aumentato di 18,8 milioni rispetto al 2023. Queste informazioni provengono dai dati sui passeggeri marittimi appena pubblicati da Eurostat I porti italiani hanno registrato 93,5 milioni di passeggeri , pari al del totale Ue, seguiti da Grecia con 81,1 milioni di passeggeri e Danimarca che si è classificata terza con 41,3 milioni di passeggeri (10%). Tra il 2019 e il 2024, metà dei primi 10 Paesi ha registrato un aumento del numero di passeggeri: la Grecia ha guadagnato 7,1 milioni di passeggeri, l'Italia 7 milioni e Malta 2 milioni.

Reggio e Messina i porti più trafficati d'Europa: i numeri che spiegano la necessità strategica del Ponte sullo Stretto

Reggio Calabria e **Messina** risultano essere i porti più trafficati d'Europa. Numeri impressionanti che certificano l'importanza dei flussi che passano attraverso lo Stretto e la necessità del Ponte. Nel giro di un weekend si può passare da una protesta imbarazzante e bugiarda a una conferma reale, fatta di studi, numeri e dati. Parliamo di Ponte sullo Stretto, a due giorni dal Corteo No Ponte di Messina che ha, nuovamente, mostrato la pochezza degli argomenti (e degli argomentanti) del no costretti anche a gonfiare i numeri delle presenze, poi smentiti dalla questura. Sono invece reali, frutto di raccolte di dati rigorose, i numeri diffusi da "Shipping Italia" che indica come **Messina** sia al primo posto, mentre Reggio Calabria è al secondo, nella classifica dei porti più trafficati d'Europa. Non d'Italia (lo sono come diretta conseguenza, ovviamente), ma d'Europa. Parliamo di 11.4 milioni di passeggeri a **Messina** e 11.2 a Reggio Calabria: nessun **porto** di nessun'altra città europea raggiunge questi numeri. E meno male che per i "professionisti del NO", il Ponte sullo Stretto collegherebbe il nulla, servirebbe a poche persone, pochi viaggiatori, non sarebbe sostenibile economicamente in relazione ai flussi e al reale utilizzo. Follie, fandonie, teorie astruse. Il **porto di Messina** è il più attraversato d'Europa e, di fronte, ne ha uno che quasi lo pareggia. Lo Stretto di **Messina** mette insieme 22.6 milioni di passeggeri dimostrandosi uno snodo fondamentale e centrale per i trasporti nel Mediterraneo. Numeri che aumenterebbero enormemente con il Ponte che permetterebbe di attraversare lo Stretto anche a chi oggi, per ragioni puramente di convenienza legate al tempo e ai costi, preferisce evitarlo. Si tratta di dati incontrovertibili che testimoniano quanto sia necessario il Ponte sullo Stretto: un collegamento strategico per turismo, economia e trasporti che mettere **Messina**, Reggio Calabria e l'intera area dello Stretto ancor più al centro del Mediterraneo con relative ricadute positive sui territori.

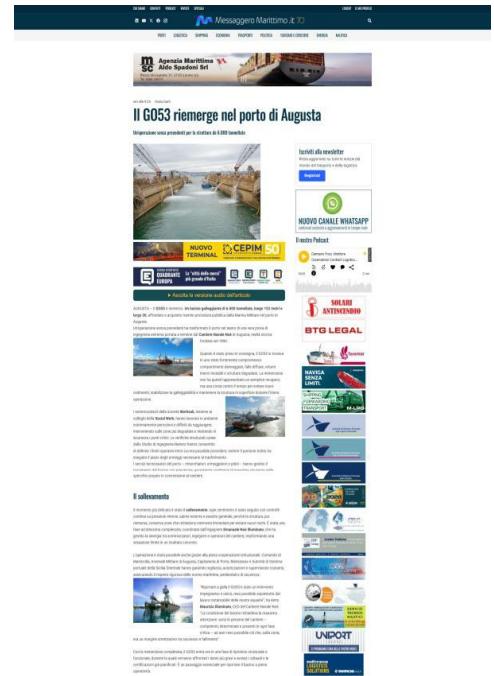


Il GO53 riemerge nel porto di Augusta

Un'operazione senza precedenti per la struttura da 6.000 tonnellate

Giulia Sarti

AUGUSTA Il GO53 è riemerso. Un bacino galleggiante di 6.000 tonnellate, lungo 152 metri e largo 30, affondato e acquisito tramite procedura pubblica dalla Marina Militare nel porto di Augusta. Un'operazione senza precedenti ha trasformato il porto nel teatro di una vera prova di ingegneria estrema portata a termine dal Cantiere Navale Noè di Augusta, realtà storica fondata nel 1890. Quando è stato preso in consegna, il GO53 si trovava in uno stato fortemente compromesso: compartimenti danneggiati, falle diffuse, volumi interni instabili e strutture degradate. La riemersione non ha quindi rappresentato un semplice recupero, ma una corsa contro il tempo per evitare nuovi sedimenti, stabilizzare la galleggiabilità e mantenere la struttura in superficie durante l'intera operazione. I sommozzatori della società Worksub, insieme ai colleghi della Social Work, hanno lavorato in ambienti estremamente pericolosi e difficili da raggiungere, intervenendo sulle zone più degradate e mettendo in sicurezza i punti critici. Le verifiche strutturali curate dallo Studio di Ingegneria Nattero hanno consentito di definire i limiti operativi entro cui era possibile procedere, mentre il pontone Ardito ha eseguito il piano degli ormeggi necessario al trasferimento. I servizi tecnici del porto rimorchiatori, ormeggiatori e piloti hanno gestito il movimento del bacino con precisione, garantendo condizioni di massima sicurezza nello specchio acqueo in concessione al cantiere. Il sollevamento Il momento più delicato è stato il sollevamento: ogni centimetro è stato seguito con controlli continui su pressioni interne, spinte esterne e assetto generale, perché la struttura, pur riemersa, conserva zone che richiedono interventi immediati per evitare nuovi rischi. È stata una fase ad altissima complessità, coordinata dall'ingegnere Emanuele Noè Illuminato, che ha gestito la sinergia tra sommozzatori, ingegneri e operatori del cantiere, trasformando una situazione limite in un risultato concreto. L'operazione è stata possibile anche grazie alla piena cooperazione istituzionale: Comando di Marisicilia, Arsenale Militare di Augusta, Capitaneria di Porto, Maristanav e Autorità di Sistema portuale della Sicilia Orientale hanno garantito vigilanza, autorizzazioni e supervisione costante, assicurando il rispetto rigoroso delle norme marittime, ambientali e di sicurezza. Riportare a galla il GO53 è stato un intervento impegnativo e unico, reso possibile soprattutto dal lavoro instancabile delle nostre squadre, ha detto Maurizio Illuminato, CEO del Cantiere Navale Noè. La condizione del bacino richiedeva la massima attenzione: sono le persone del cantiere competenti, determinate e presenti in ogni fase critica ad aver reso possibile ciò che, sulla carta, era un margine strettissimo tra successo e fallimento. Con la riemersione completata, il GO53 entra ora in una fase di ripristino strutturale e funzionale, durante la quale verranno affrontati i danni più gravi e avviati i collaudi e le certificazioni già pianificati. È un passaggio essenziale per riportare il bacino a piena operatività. Questo risultato



Messaggero Marittimo

Augusta

segna un momento storico per la cantieristica italiana e mediterranea e riafferma il ruolo strategico del porto di Augusta e del Cantiere Navale Noè nella gestione di interventi ad altissima complessità, fissando un nuovo standard di eccellenza industriale e tecnologica nel Mediterraneo.

"Cristiani a morire non ne porto", le intercettazioni sull'inchiesta Liberty Lines tra mezzi vecchi e avarie non segnalate

Cosa emerge da oltre 2600 pagine sul modus operandi della nota compagnia di navigazione oggetto di un provvedimento di sequestro. Oltre 2600 pagine. Tante sono quelle contenute all'interno dell'inchiesta condotta da parte della Guardia di Finanza, coordinata dalla Procura di Trapani, che ha portato al sequestro preventivo della compagnia di navigazione Liberty Lines. Secondo gli inquirenti, la compagnia trapanese della famiglia Morace avrebbe nascosto avarie, falsificato documenti e continuato a navigare per non rinunciare ai milioni della convenzione regionale. Fatti che risalirebbero al periodo tra il 2021 e il 2022 e che la Liberty Lines - attraverso le dichiarazioni rilasciate dai propri avvocati difensori - ha già annunciato di voler impugnare. Al centro dell'indagine sono finiti i fondi ottenuti dalla Regione Siciliana per il collegamento marittimo con le isole minori mediante mezzi veloci, stesso tema dell'inchiesta Mare Monstrum risalente al 2017. Nell'inchiesta sono al momento 48 le persone iscritte nel registro degli indagati, comprese le due società Liberty Lines Spa e Sns società di navigazione siciliana. Nel provvedimento di sequestro si valuta in oltre 90 milioni il fatturato della Liberty Lines, che presenta un attivo patrimoniale di 150 milioni di euro e oltre 750 dipendenti. L'inchiesta e il sequestro della Liberty Lines, le accuse Tra i reati ipotizzati a vario titolo di responsabilità personale dalla parte dei magistrati, la frode nella pubblica fornitura, truffa, falsità ideologica, l'attentato alla sicurezza dei trasporti e varie violazioni delle norme sulla navigazione. Secondo l'accusa, la società non avrebbe comunicato una settantina di avarie delle proprie unità impedendo così i controlli necessari sulla sicurezza e sull'efficienza del servizio. Nel frattempo sono stati nominati tre amministratori giudiziari al fine di garantire la continuità nella gestione della società. Gli avvocati della compagnia - Alfonso Furgiuele, Lorenzo Contrada e Giovanni Di Benedetto -, che hanno apertamente parlato di decreto emesso dalla Procura "in carenza sia di qualsivoglia ragione di urgenza sia degli ulteriori presupposti che avrebbero consentito l'adozione". Ma cosa hanno scritto i magistrati e cosa è contenuto nelle intercettazioni che hanno condotto al decreto di sequestro? Le 2600 pagine dei magistrati Vecchi, "storti", pieni di lesioni, tenuti "una chiavica". Mezzi sui quali - come affermavano gli stessi tecnici - intervenire significava "saldare sul marcio, chiodare sul marcio, riparare sul marcio". Una flotta che "non dovrebbe neanche uscire". Ma compagnia che continuava a solcare il mare carica di passeggeri ignari, siciliani e turisti da tutto il mondo, che sarebbero stati affidati più alla sorte che alla manutenzione, come accertato dagli inquirenti in questa prima fase d'indagine (si ricorda che vige il principio di presunzione d'innocenza per tutti gli indagati fino a sentenza definitiva). Secondo i magistrati, la compagnia della Liberty Lines avrebbe nascosto avarie e continuato



a navigare per non rinunciare ai milioni della convenzione regionale. Un sistema talmente grave che persino il presidente del CdA, Alessandro Forino, non esitava a sottolineare come fosse "Povera gente" quella "che cammina su 'sti aliscafi" perché "non sanno a cosa vanno incontro". Tutti gli indagati avrebbero utilizzato - a vario titolo - aliscafi, catamarani e monocarena privi delle condizioni di efficienza e sicurezza. In assenza, come aggravante, di un mezzo di riserva o avendone uno solo a disposizione, privo però dell'idoneità. In violazione, dunque, anche dell'accordo stipulato con la Regione. Sarebbero diverse decine le avarie non dichiarate per una presunta truffa che si attesterebbe su circa 100 milioni di euro di fondi pubblici. Una storia di mezzi vecchi, guasti ignorati, fiamme a bordo, infiltrazioni d'acqua, timoni bloccati, motori al limite, stabilizzazioni mancanti e ordini - intercettati - che raccomandavano ai comandanti di non segnalare nulla. Perché una barca in avaria significava una barca in meno in linea. Tradotto: soldi non incassati dalla compagnia e guasti da riparare con ulteriore aggravante di spesa. Una flotta "storta", vecchia, lesionata: la fotografia degli investigatori. Dalle intercettazioni contenute nelle carte dell'inchiesta emerge un quadro univoco: la flotta Liberty Lines era, per stessa ammissione di dirigenti, tecnici e comandanti, un insieme di mezzi in condizioni critiche. Le descrizioni sono inequivocabili. "Sono tutti storti, hanno mille difetti". "Le barche sono tenute una chiajava". "Questi mezzi non ce la fanno più" perché "sono mezzi vecchi, da tagliare, che navigano nell'emergenza". Parola dei vertici della compagnia intercettati dagli investigatori. Un comandante arriva a dire apertamente: "Io cristiani a morire non ne **porto** appena ci sono 15 nodi di vento il Federica M. non sta in piedi". "Siamo entrati in una fase di acciacchi giornalieri" commenta il milazzese Formica. Il presidente Forino non nasconde il quadro drammatico: "Anna, sono storti 'sti mezzi di tutti quanti questo e il Carmine sono quelli accettabili". L'inchiesta sulla Liberty Lines, il presunto meccanismo. L'ipotesi degli investigatori è chiara: dichiarare un'avaria comportava il fermo del mezzo e la perdita delle somme previste dalla convenzione con la Regione Siciliana. Per evitare ciò, le avarie sarebbero state occultate sistematicamente. Tutto testimoniato anche da decine e decine di fotografie a corredo degli atti. Una delle frasi chiave dell'inchiesta riguarda proprio la "direttiva" che avrebbe imposto di non segnalare quanto stesse verificandosi: "Gli dice ai comandanti che non devono scrivere le problematiche che hanno sulle barche". Una frase alla quale gli stessi comandanti si sarebbero ribellati sottolineando che "questa è una porcheria gravissima perché poi in galera ci andiamo noi". Il tema ritorna ovunque e a distanza di tempo. "Non la puoi mettere in avaria", il commento a proposito delle imbarcazioni. O ancora: "Non c'è nessuna avaria, fai un estratto giornale e dillo come problema elettrico" e "non possiamo avere sempre avarie, facciamo figure di m". Viaggi con infiltrazioni, lesioni e incendi: episodi e tratte sotto indagine. L'inchiesta si concentra su tutte le principali tratte siciliane coperte dalla compagnia: la Trapani - Marsala - Egadi, la Messina - Milazzo - Eolie, il collegamento Lampedusa - Linosa e quello Palermo - Ustica. "Entra meno acqua di prima, magari tiro un po' tanto si ferma da sola quando è arrivata", uno dei commenti a proposito dei viaggi con il rischio di infiltrazione

di acqua a bordo. In alcuni casi emergono episodi ancora più gravi. Sul Carmen M. , nella tratta Palermo - Ustica, sarebbero state riscontrate "considerabili lesioni sul montante", avarie non dichiarate tra novembre e dicembre 2021 e addirittura un principio di incendio risalente all'11 dicembre 2021, dopo del quale il mezzo avrebbe continuato a navigare. Chi avrebbe dovuto vigilare ed effettuare i controlli risulta però coinvolto nelle indagini. Nella lista degli indagati compare infatti anche l'ex comandante pro tempore della Capitaneria di porto di Trapani tra il settembre 2019 e il giugno 2022, Paolo Marzio . Con lui, il luogotenente (fino al luglio 2022) Elio Maniglia . Secondo l'accusa, entrambi avrebbero avvertito la società delle indagini in corso ottenendo in cambio biglietti gratis e presunte assunzioni di amici e parenti. Inchiesta Liberty Lines, i dirigenti e i 46 indagati L'inchiesta punta il faro su 46 indagati . Tra i principali: Alessandro Forino , presidente del Cda; Anna Alba , DPA della compagnia; Marco Dalla Vecchia , dirigente operativo Sicilia Occidentale; Nunzio Formica , dirigente Sicilia Orientale; Giancarlo Licari , comandante di armamento; Gianluca e Ferdinando Morace , discendenti dello storico armatore; Gennaro Cotella , amministratore delegato dal 2022. E poi comandanti, tecnici, ispettori. E c'era anche chi temeva che il caso venisse scoperto dalla stampa: "Una fumata e finiamo sui giornali siamo rovinati". Il problema non era solo la flotta vecchia, ma la cultura aziendale che emergerebbe dai dialoghi. Uno dei comandanti lo dice chiaramente: "C'è paura ma io non avrei camminato col Federica M. senza stabilizzazione". E quando i comandanti si opponevano, la risposta sarebbe stata: "Te l'hanno levato". Ovvero: via il comandante scomodo . E poi accuse gravi mosse dagli stessi dipendenti della compagnia che sottolineano come "l'armatore non vuole spendere una lira" e "anche nelle Eolie hanno lesioni i mezzi che navigano" che avrebbero in alcuni casi fatto registrare incendi, "ma sono stati gestiti". Delle avarie ne parlava in alcune intercettazioni anche Ferdinando Morace con il dirigente operativo Sicilia Occidentale, Marco Dalla Vecchia . "C'è poco da fare l'alternativa è mettere in avaria la barca, però non ce l'hai più", spiega il figlio del patron. E l'altro: "Eh in avaria non la puoi mettere". Molti comandanti appaiono disperati nelle intercettazioni. Uno racconta la rottura della marmitta fuori bordo: "Gliel'ho detto mille volte che si devono demolire ma noi non è che possiamo morire così". Un altro parla delle infiltrazioni: "Entra meno acqua di prima magari tiro un po" Anna Alba , la Dpa della Liberty Lines, cioè persona designata a terra della compagnia, è anche una delle figure più intercettate dalle cimici messe dagli investigatori nel suo ufficio. Dalle intercettazioni emergerebbe una conoscenza chiara dello stato dei mezzi. In un'occasione, la stessa avrebbe aggiunto che "Io ci sto male per le responsabilità so come sono combinati i mezzi". In un altro caso, ha sottolineato le difficoltà di lavorare in quelle situazioni perché "è un bordello, cinque avarie al giorno". Dall'altro lato, ad ascoltarla nella conversazione del 17 luglio 2021, c'è proprio l'armatore, Ettore Morace Davanti alle parole della Dpa, lo stesso armatore è perplesso: "Ma come è possibile, che sta succedendo?" commenta. E Alba: "Che non fanno i lavori, ogni giorno abbiamo cinque o sei avarie, il Vittoria da sabato in avaria, giovedì è rientrato in linea e ieri di nuovo avaria,

oggi il Tiziano di Palermo, un casino, tuo fratello ha fatto un bordello con questi ispettori, gli intoccabili, non devono parlare con nessuno, ormai c'è Ferdinando (Morace, ndr) alla regia, tuo fratello non mi può vedere completamente. Ha un atteggiamento proprio sbagliato". Le criticità elencate dagli inquirenti sono impressionanti: timoni che si bloccano, aria condizionata fuori uso con 70 passeggeri a bordo, infiltrazioni d'acqua, serbatoi carburante lesionati, flap di prua danneggiati, quadri elettrici con acqua, "sentina sporca piena di immondizia", stabilizzazione assente. Le 131 pagine di capi d'imputazione e le centinaia di intercettazioni rappresentano un quadro dettagliato, che sarà ora materia di giudizio.

Dal mare all'energia, con "Green Plasma" le reti fantasma diventano risorsa

ROMA (ITALPRESS) - Reti fantasma che non soffocano più i fondali, ma generano energia: è la nuova prospettiva aperta da Green Plasma, la tecnologia in grado di trattare fino a 100 kg di plastica marina non riciclabile al giorno, trasformandola in syngas, un gas combustibile ricco di idrogeno impiegabile per generare elettricità, direttamente nei **porti** e nelle aree di raccolta. Il sistema, sperimentato nell'ambito del progetto PNRR MER - Ghost Nets, coordinato da ISPRA, utilizzando le reti da pesca abbandonate in mare e recuperate, è stato presentato ad Ancona e offre una via innovativa per la gestione dei rifiuti marini più difficili da trattare. La tecnologia è stata illustrata nel corso del convegno "Green Plasma per lo smaltimento delle reti fantasma", ospitato dall'Università Politecnica delle Marche, e presentata venerdì 28 novembre nel giorno della "Giornata del Mediterraneo", una ricorrenza che richiama l'attenzione sulla fragilità del mare e sull'urgenza di soluzioni più sostenibili. La sperimentazione è stata realizzata da Fondazione Marevivo, Castalia, CoNISMa, in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche e la società IRIS. Ogni anno ben 12 milioni di tonnellate di plastica - l'equivalente di un camion di spazzatura riversato in acqua al minuto - finiscono negli oceani, danneggiando irrimediabilmente l'ecosistema marino. Attrezzi da pesca come reti, cime, retini, nasse, cordame e cassette di polistirolo, dispersi o abbandonati in mare, si accumulano in superficie e sui fondali, destinati a non degradarsi. I dati ISPRA mostrano che l'86,5% dei rifiuti trovati in ambiente marino è connesso ad attività di pesca. Per questi materiali, altamente degradati, non esistono filiere di riciclo efficaci diverse dallo smaltimento in discarica. Nel corso dei primi due anni, il progetto MER - Ghost Nets, ha già permesso di mappare 157 ettari di fondale, ripristinarne 25, rimuovere oltre 400 attrezzi da pesca abbandonati - pari a 11 tonnellate di materiali plastici e metallici - e liberare habitat vulnerabili popolati da coralli, gorgonie, ricci, crostacei e numerose specie protette. Le attività proseguiranno nel 2026, consolidando gli interventi di recupero e offrendo ulteriori occasioni per applicare la tecnologia Green Plasma in contesti operativi reali. Nell'ambito dell'intervento, Fondazione Marevivo, Castalia e CoNISMa - in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche e IRIS - hanno promosso la sperimentazione del sistema, valutandone la capacità di offrire un'alternativa allo smaltimento tradizionale. Green Plasma consente di "smaltire" i rifiuti direttamente in loco, abbattendo i costi e l'impatto ambientale derivanti dal trasporto in discarica. La sperimentazione Green Plasma rappresenta un avanzamento significativo nella gestione delle reti fantasma - dichiarano i ricercatori ISPRA. - Si tratta di materiali altamente degradati che rendono impossibile il loro riciclo attraverso le filiere tradizionali. Dimostrare che possano essere convertiti in un gas energetico direttamente nei luoghi di recupero significa introdurre un metodo di trattamento



Affari Italiani

Dal mare all'energia, con "Green Plasma" le reti fantasma diventano risorsa

12/01/2025 12:51

ROMA (ITALPRESS) - Reti fantasma che non soffocano più i fondali, ma generano energia: è la nuova prospettiva aperta da Green Plasma, la tecnologia in grado di trattare fino a 100 kg di plastica marina non riciclabile al giorno, trasformandola in syngas, un gas combustibile ricco di idrogeno impiegabile per generare elettricità, direttamente nei porti e nelle aree di raccolta. Il sistema, sperimentato nell'ambito del progetto PNRR MER - Ghost Nets, coordinato da ISPRA, utilizzando le reti da pesca abbandonate in mare e recuperate, è stato presentato ad Ancona e offre una via innovativa per la gestione dei rifiuti marini più difficili da trattare. La tecnologia è stata illustrata nel corso del convegno "Green Plasma per lo smaltimento delle reti fantasma", ospitato dall'Università Politecnica delle Marche, e presentata venerdì 28 novembre nel giorno della "Giornata del Mediterraneo", una ricorrenza che richiama l'attenzione sulla fragilità del mare e sull'urgenza di soluzioni più sostenibili. La sperimentazione è stata realizzata da Fondazione Marevivo, Castalia, CoNISMa, in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche e la società IRIS. Ogni anno ben 12 milioni di tonnellate di plastica - l'equivalente di un camion di spazzatura riversato in acqua al minuto - finiscono negli oceani, danneggiando irrimediabilmente l'ecosistema marino. Attrezzi da pesca come reti, cime, retini, nasse, cordame e cassette di polistirolo, dispersi o abbandonati in mare, si accumulano in superficie e sui fondali, destinati a non degradarsi. I dati ISPRA mostrano che l'86,5% dei rifiuti trovati in ambiente marino è connesso ad attività di pesca. Per questi materiali, altamente degradati, non esistono filiere di riciclo efficaci diverse dallo smaltimento in discarica. Nel corso dei primi due anni, il progetto MER - Ghost Nets, ha già permesso di mappare 157 ettari di fondale, ripristinarne 25, rimuovere oltre 400 attrezzi da pesca abbandonati - pari a 11 tonnellate di materiali plastici e metallici - e liberare habitat vulnerabili popolati da coralli, gorgonie, ricci, crostacei e numerose specie protette. Le attività proseguiranno nel 2026, consolidando gli interventi di recupero e offrendo ulteriori occasioni per applicare la tecnologia Green Plasma in contesti operativi reali. Nell'ambito dell'intervento, Fondazione Marevivo, Castalia e CoNISMa - in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche e IRIS - hanno promosso la sperimentazione del sistema, valutandone la capacità di offrire un'alternativa allo smaltimento tradizionale. Green Plasma consente di "smaltire" i rifiuti direttamente in loco, abbattendo i costi e l'impatto ambientale derivanti dal trasporto in discarica. La sperimentazione Green Plasma rappresenta un avanzamento significativo nella gestione delle reti fantasma - dichiarano i ricercatori ISPRA. - Si tratta di materiali altamente degradati che rendono impossibile il loro riciclo attraverso le filiere tradizionali. Dimostrare che possano essere convertiti in un gas energetico direttamente nei luoghi di recupero significa introdurre un metodo di trattamento

più sostenibile dal punto di vista ambientale e più efficiente sul piano operativo. Il modello Green Plasma è replicabile soprattutto nelle aree portuali deputate al conferimento degli attrezzi da pesca dismessi e pienamente coerente con gli obiettivi del PNRR e con le esigenze di tutela del Mediterraneo". "Il Green Plasma è un dispositivo valido poiché consente di non attivare tutta la logistica del trasporto in discarica e di ridurre l'inquinamento atmosferico che ne deriverebbe - sottolinea Raffaella Giugni, Segretario Generale Marevivo. - Tuttavia, riteniamo sia fondamentale trovare materiali alternativi alla plastica per gli attrezzi da pesca, sensibilizzare sempre di più i pescatori sulla necessità di non disperderli in mare e promuovere sistemi di tracciamento delle reti attraverso strumenti di geolocalizzazione". "Il progetto Ghost Nets ci ha permesso di recuperare quasi 11.000 kg di attrezzi da pesca abbandonati, evitando che continuassero a danneggiare il mare. Abbiamo scelto una gestione centralizzata dei rifiuti presso l'impianto Labromare di Livorno, socio consorziato di Castalia, garantendo un trattamento omogeneo e tracciabile - fa sapere Stefano Chianese, Project Manager RTI Ghost Nets. - L'ottimizzazione logistica ha ridotto del 54% i chilometri di trasporto, minimizzando costi e impatto ambientale. Le reti sono state avviate a recupero secondo principi di economia circolare, valorizzando plastiche e metalli. È un risultato concreto che dimostra come cooperazione e innovazione possano davvero proteggere gli ecosistemi marini". "La rimozione delle reti fantasma è un'operazione complessa e delicata, che richiede un'accurata valutazione delle condizioni del fondale e delle comunità presenti prima, durante e dopo l'intervento - dichiara Carlo Cerrano del Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente (DISVA), Università Politecnica delle Marche, in rappresentanza di CoNISMa. - La permanenza prolungata degli attrezzi in mare favorisce l'insediamento e il concrezionamento di organismi, con il rischio di danneggiare specie protette o di particolare pregio durante il recupero. Per questo i ricercatori del CoNISMa hanno seguito direttamente sul campo ogni fase del processo, garantendo il massimo livello di cautela e un costante controllo scientifico durante le operazioni di recupero. Ad Ancona, alcune gorgonie sono state rimosse durante la rimozione delle reti e sono ora mantenute in acquari nell'attesa di essere ricollocate". "Il Green Plasma rappresenta un esempio concreto di come la ricerca e la sperimentazione possano dare un contributo alla gestione di un problema ambientale molto complesso - dichiara Francesco Regoli, Delegato alla Ricerca per l'Università Politecnica delle Marche. - Conosciamo bene le conseguenze dell'inquinamento da plastiche in mare, l'importanza delle operazioni di pulizia dei fondali e la difficoltà di trovare soluzioni adeguate per i rifiuti raccolti. I risultati della sperimentazione hanno evidenziato l'efficacia della tecnologia Green Plasma nel valorizzare un rifiuto critico come le reti da pesca in un gas ricco di potere calorifico, e abbattendo la massa del rifiuto di oltre il 90%. Oltre alla tecnologia, Green Plasma introduce anche un nuovo paradigma: non solo si trasforma un rifiuto in risorsa, ma si crea anche un modello virtuoso in cui la possibilità di osservare la produzione di energia direttamente nei luoghi di raccolta incentiva comportamenti responsabili, riduce la necessità di stoccaggio e trasporto e contribuisce a sensibilizzare cittadini, operatori e aziende sull'importanza di una ridurre questo tipo di inquinamento".

Affari Italiani

Focus

-foto ufficio stampa Marevivo - (ITALPRESS).mgg/com01-Dic-25 12:42.

DAL MARE ALL'ENERGIA: CON "GREEN PLASMA" LE RETI FANTASMA DIVENTANO RISORSA

(AGENPARL) - Mon 01 December 2025 DAL MARE ALL'ENERGIA: CON "GREEN PLASMA" LE RETI FANTASMA DIVENTANO RISORSA

All'Università Politecnica delle Marche presentati i risultati della sperimentazione condotta nell'ambito del Progetto PNRR MER Ancona, 1° dicembre 2025 - Reti fantasma che non soffocano più i fondali, ma generano energia: è la nuova prospettiva aperta da Green Plasma, la tecnologia in grado di trattare fino a 100 kg di plastica marina non riciclabile al giorno, trasformandola in syngas, un gas combustibile ricco di idrogeno impiegabile per generare elettricità, direttamente nei **porti** e nelle aree di raccolta. Il sistema, sperimentato nell'ambito del progetto PNRR MER - Ghost Nets, utilizzando le reti da pesca abbandonate in mare e recuperate, è stato presentato ad Ancona e offre una via innovativa per la gestione dei rifiuti marini più difficili da trattare. La tecnologia è stata illustrata venerdì 28 novembre nel corso del convegno "Green Plasma per lo smaltimento delle reti fantasma", ospitato presso l'Università Politecnica delle Marche e presentata nel giorno della "Giornata del Mediterraneo", una ricorrenza che richiama l'attenzione sulla fragilità del mare e sull'urgenza di soluzioni più sostenibili. La sperimentazione è stata realizzata da Fondazione Marevivo, Castalia, CoNISMa, in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche e la società IRIS. Ogni anno ben 12 milioni di tonnellate di plastica- l'equivalente di un camion di spazzatura riversato in acqua al minuto - finiscono negli oceani, danneggiando irrimediabilmente l'ecosistema marino. Attrezzi da pesca come reti, cime, retini, nasse, cordame e cassette di polistirolo, dispersi o abbandonati in mare, si accumulano in superficie e sui fondali, destinati a non degradarsi. I dati ISPRA mostrano che l'86,5% dei rifiuti trovati in ambiente marino è connesso ad attività di pesca. Per questi materiali, altamente degradati, non esistono filiere di riciclo efficaci diverse dallo smaltimento in discarica. Nel corso dei primi due anni, il progetto MER - Ghost Nets coordinato da ISPRA, ha già permesso di mappare 157 ettari di fondale, ripristinarne 25, rimuovere oltre 400 attrezzi da pesca abbandonati - pari a 11 tonnellate di materiali plastici e metallici - e liberare habitat vulnerabili popolati da coralli, gorgonie, ricci, crostacei e numerose specie protette. Le attività proseguiranno nel 2026, consolidando gli interventi di recupero e offrendo ulteriori occasioni per applicare la tecnologia Green Plasma in contesti operativi reali. Nell'ambito dell'intervento, Fondazione Marevivo, Castalia e CoNISMa- in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche e IRIS - hanno promosso la sperimentazione del sistema, valutandone la capacità di offrire un'alternativa allo smaltimento tradizionale. Green Plasma consente di "smaltire" i rifiuti direttamente in loco, abbattendo i costi e l'impatto ambientale derivanti dal trasporto in discarica. "La sperimentazione Green Plasma rappresenta un avanzamento significativo nella gestione delle reti

Agenparl

DAL MARE ALL'ENERGIA: CON "GREEN PLASMA" LE RETI FANTASMA DIVENTANO RISORSA

12/01/2025 10:57

(AGENPARL) - Mon 01 December 2025 DAL MARE ALL'ENERGIA: CON "GREEN PLASMA" LE RETI FANTASMA DIVENTANO RISORSA All'Università Politecnica delle Marche presentati i risultati della sperimentazione condotta nell'ambito del Progetto PNRR MER Ancona, 1° dicembre 2025 - Reti fantasma che non soffocano più i fondali, ma generano energia: è la nuova prospettiva aperta da Green Plasma, la tecnologia in grado di trattare fino a 100 kg di plastica marina non riciclabile al giorno, trasformandola in syngas, un gas combustibile ricco di idrogeno impiegabile per generare elettricità, direttamente nei porti e nelle aree di raccolta. Il sistema, sperimentato nell'ambito del progetto PNRR MER - Ghost Nets, utilizzando le reti da pesca abbandonate in mare e recuperate, è stato presentato ad Ancona e offre una via innovativa per la gestione dei rifiuti marini più difficili da trattare. La tecnologia è stata illustrata venerdì 28 novembre nel corso del convegno "Green Plasma per lo smaltimento delle reti fantasma", ospitato presso l'Università Politecnica delle Marche e presentata nel giorno della "Giornata del Mediterraneo", una ricorrenza che richiama l'attenzione sulla fragilità del mare e sull'urgenza di soluzioni più sostenibili. La sperimentazione è stata realizzata da Fondazione Marevivo, Castalia, CoNISMa, in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche e la società IRIS. Ogni anno ben 12 milioni di tonnellate di plastica- l'equivalente di un camion di spazzatura riversato in acqua al minuto - finiscono negli oceani, danneggiando irrimediabilmente l'ecosistema marino. Attrezzi da pesca come reti, cime, retini, nasse, cordame e cassette di polistirolo, dispersi o abbandonati in mare, si accumulano in superficie e sui fondali, destinati a non degradarsi. I dati ISPRA mostrano che l'86,5% dei rifiuti trovati in ambiente marino è connesso ad attività di pesca. Per questi materiali, altamente degradati, non esistono filiere di riciclo efficaci diverse dallo smaltimento in discarica. Nel corso dei primi due anni, il progetto MER - Ghost Nets coordinato da ISPRA, ha già permesso di mappare 157 ettari di fondale, ripristinarne 25, rimuovere oltre 400 attrezzi da pesca abbandonati - pari a 11 tonnellate di materiali plastici e metallici - e liberare habitat vulnerabili popolati da coralli, gorgonie, ricci, crostacei e numerose specie protette. Le attività proseguiranno nel 2026, consolidando gli interventi di recupero e offrendo ulteriori occasioni per applicare la tecnologia Green Plasma in contesti operativi reali. Nell'ambito dell'intervento, Fondazione Marevivo, Castalia e CoNISMa- in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche e IRIS - hanno promosso la sperimentazione del sistema, valutandone la capacità di offrire un'alternativa allo smaltimento tradizionale. Green Plasma consente di "smaltire" i rifiuti direttamente in loco, abbattendo i costi e l'impatto ambientale derivanti dal trasporto in discarica. "La sperimentazione Green Plasma rappresenta un avanzamento significativo nella gestione delle reti

fantasma - dichiarano i ricercatori ISPRA. - Si tratta di materiali altamente degradati che rendono impossibile il loro riciclo attraverso le filiere tradizionali. Dimostrare che possano essere convertiti in un gas energetico direttamente nei luoghi di recupero significa introdurre un metodo di trattamento più sostenibile dal punto di vista ambientale e più efficiente sul piano operativo. Il modello Green Plasma è replicabile soprattutto nelle aree portuali deputate al conferimento degli attrezzi da pesca dismessi e pienamente coerente con gli obiettivi del PNRR e con le esigenze di tutela del Mediterraneo". "Il Green Plasma è un dispositivo valido poiché consente di non attivare tutta la logistica del trasporto in discarica e di ridurre l'inquinamento atmosferico che ne deriverebbe - sottolinea Raffaella Giugni, Segretario Generale Marevivo.- Tuttavia, riteniamo sia fondamentale trovare materiali alternativi alla plastica per gli attrezzi da pesca, sensibilizzare sempre di più i pescatori sulla necessità di non disperderli in mare e promuovere sistemi di tracciamento delle reti attraverso strumenti di geolocalizzazione". "Il progetto Ghost Nets ci ha permesso di recuperare quasi 11.000 kg di attrezzi da pesca abbandonati, evitando che continuassero a danneggiare il mare. Abbiamo scelto una gestione centralizzata dei rifiuti presso l'impianto Labromare di Livorno, socio consorziato di Castalia, garantendo un trattamento omogeneo e tracciabile - fa sapere Stefano Chianese, Project Manager RTI Ghost Nets. - L'ottimizzazione logistica ha ridotto del 54% i chilometri di trasporto, minimizzando costi e impatto ambientale. Le reti sono state avviate a recupero secondo principi di economia circolare, valorizzando plastiche e metalli. È un risultato concreto che dimostra come cooperazione e innovazione possano davvero proteggere gli ecosistemi marini". "La rimozione delle reti fantasma è un'operazione complessa e delicata, che richiede un'accurata valutazione delle condizioni del fondale e delle comunità presenti prima, durante e dopo l'intervento - dichiara il Prof. Carlo Cerrano del Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente (DISVA), Università Politecnica delle Marche, in rappresentanza di CoNISMa. - La permanenza prolungata degli attrezzi in mare favorisce l'insediamento e il concrezionamento di organismi, con il rischio di danneggiare specie protette o di particolare pregio durante il recupero. Per questo i ricercatori del CoNISMa hanno seguito direttamente sul campo ogni fase del processo, garantendo il massimo livello di cautela e un costante controllo scientifico durante le operazioni di recupero. Ad Ancona, alcune gorgonie sono state rimosse durante la rimozione delle reti e sono ora mantenute in acquari nell'attesa di essere ricollocate". "Il Green Plasma rappresenta un esempio concreto di come la ricerca e la sperimentazione possano dare un contributo alla gestione di un problema ambientale molto complesso - dichiara Francesco Regoli, Delegato alla Ricerca per l'Università Politecnica delle Marche. - Conosciamo bene le conseguenze dell'inquinamento da plastiche in mare, l'importanza delle operazioni di pulizia dei fondali e la difficoltà di trovare soluzioni adeguate per i rifiuti raccolti. I risultati della sperimentazione hanno evidenziato l'efficacia della tecnologia Green Plasma nel valorizzare un rifiuto critico come le reti da pesca in un gas ricco di potere calorifico, e abbattendo la massa del rifiuto di oltre il 90%. Oltre alla tecnologia, Green Plasma introduce anche un nuovo paradigma: non solo si trasforma un rifiuto in risorsa, ma si crea anche

un modello virtuoso in cui la possibilità di osservare la produzione di energia direttamente nei luoghi di raccolta incentiva comportamenti responsabili, riduce la necessità di stoccaggio e trasporto e contribuisce a sensibilizzare cittadini, operatori e aziende sull'importanza di una ridurre questo tipo di inquinamento". Per informazioni: Fondazione Marevivo ETS Lungotevere Arnaldo da Brescia Scalo de Pinedo, 00196 Roma Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

GREEN PLASMA, COSTA (M5S): "INNOVAZIONE ITALIANA STRAORDINARIA. MA MANCANO ANCORA I DECRETI ATTUATIVI DELLA LEGGE SALVAMARE"

(AGENPARL) - Mon 01 December 2025 *GREEN PLASMA, COSTA (M5S): "INNOVAZIONE ITALIANA STRAORDINARIA. MA MANCANO ANCORA I DECRETI ATTUATIVI DELLA LEGGE SALVAMARE*" Roma, 1 dic. - «La tecnologia Green Plasma presentata ad Ancona nell'ambito del progetto PNRR MER - Ghost Nets coordinato da ISPRA è una straordinaria innovazione italiana: trasforma fino a 100 kg al giorno di plastica marina non riciclabile in syngas, un gas combustibile ricco di idrogeno per generare elettricità. Le reti fantasma che soffocano i fondali diventano energia pulita, direttamente nei porti. In due anni il progetto ha mappato 157 ettari di fondale, ripristinato 25 ettari, rimosso oltre 400 attrezzi da pesca abbandonati per 11 tonnellate di materiali. Un esempio di eccellenza nella ricerca e nella tutela del mare». Lo dichiara il Vicepresidente della Camera dei Deputati, Sergio Costa. «Ma mentre celebriamo questa innovazione, dobbiamo denunciare un'inerzia inaccettabile: a tre anni dall'entrata in vigore della Legge Salvamare mancano ancora i decreti attuativi fondamentali. I pescatori hanno raccolto 6.000 tonnellate di rifiuti in tre anni, ma non esistono sistemi di conferimento adeguati a terra. Manca il decreto sull'articolo 2 che disciplina le modalità di gestione dei rifiuti pescati. La beffa è che i cittadini italiani pagano nella bolletta TARI da gennaio 2024 i costi per questo servizio, senza che il servizio venga effettuato. ISPRA coordina progetti straordinari come MER - Ghost Nets, ma il governo blocca l'attuazione della legge che permetterebbe di rendere sistematico ciò che oggi è sperimentale». «Abbiamo la tecnologia, abbiamo i progetti, abbiamo le competenze. Manca solo la volontà politica di completare ciò che è stato avviato. Il governo emani immediatamente i decreti attuativi della Legge Salvamare. Il mare non può più aspettare» conclude Costa. *Roberto Malfatti* *Comunicatore politico e sociale* 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

GREEN PLASMA, COSTA (M5S): "INNOVAZIONE ITALIANA STRAORDINARIA. MA MANCANO ANCORA I DECRETI ATTUATIVI DELLA LEGGE SALVAMARE"

12/01/2025 12:44

(AGENPARL) - Mon 01 December 2025 *GREEN PLASMA, COSTA (M5S): "INNOVAZIONE ITALIANA STRAORDINARIA. MA MANCANO ANCORA I DECRETI ATTUATIVI DELLA LEGGE SALVAMARE*" Roma, 1 dic. - «La tecnologia Green Plasma presentata ad Ancona nell'ambito del progetto PNRR MER - Ghost Nets coordinato da ISPRA è una straordinaria innovazione italiana: trasforma fino a 100 kg al giorno di plastica marina non riciclabile in syngas, un gas combustibile ricco di idrogeno per generare elettricità. Le reti fantasma che soffocano i fondali diventano energia pulita, direttamente nei porti. In due anni il progetto ha mappato 157 ettari di fondale, ripristinato 25 ettari, rimosso oltre 400 attrezzi da pesca abbandonati per 11 tonnellate di materiali. Un esempio di eccellenza nella ricerca e nella tutela del mare». Lo dichiara il Vicepresidente della Camera dei Deputati, Sergio Costa. «Ma mentre celebriamo questa innovazione, dobbiamo denunciare un'inerzia inaccettabile: a tre anni dall'entrata in vigore della Legge Salvamare mancano ancora i decreti attuativi fondamentali. I pescatori hanno raccolto 6.000 tonnellate di rifiuti in tre anni, ma non esistono sistemi di conferimento adeguati a terra. Manca il decreto sull'articolo 2 che disciplina le modalità di gestione dei rifiuti pescati. La beffa è che i cittadini italiani pagano nella bolletta TARI da gennaio 2024 i costi per questo servizio, senza che il servizio venga effettuato. ISPRA coordina progetti straordinari come MER - Ghost Nets, ma il governo blocca l'attuazione della legge che permetterebbe di rendere sistematico ciò che oggi è sperimentale». «Abbiamo la tecnologia, abbiamo i progetti, abbiamo le competenze. Manca solo la volontà politica di completare ciò che è stato avviato. Il governo emani immediatamente i decreti attuativi della Legge Salvamare. Il mare non può più aspettare» conclude Costa. *Roberto Malfatti* *Comunicatore politico e sociale* 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.

Dal mare all'energia, con "Green Plasma" le reti fantasma diventano risorsa

Visualizzazioni: 13

Dal mare all'energia, con "Green Plasma" le reti fantasma diventano risorsa

ROMA (ITALPRESS) - Reti fantasma che non soffocano più i fondali, ma generano energia: è la nuova prospettiva aperta da Green Plasma, la tecnologia in grado di trattare fino a 100 kg di plastica marina non riciclabile al giorno, trasformandola in syngas, un gas combustibile ricco di idrogeno impiegabile per generare elettricità, direttamente nei **porti** e nelle aree di raccolta. Il sistema, sperimentato nell'ambito del progetto PNRR MER - Ghost Nets, coordinato da ISPRA, utilizzando le reti da pesca abbandonate in mare e recuperate, è stato presentato ad Ancona e offre una via innovativa per la gestione dei rifiuti marini più difficili da trattare. La tecnologia è stata illustrata nel corso del convegno "Green Plasma per lo smaltimento delle reti fantasma", ospitato dall'Università Politecnica delle Marche, e presentata venerdì 28 novembre nel giorno della "Giornata del Mediterraneo", una ricorrenza che richiama l'attenzione sulla fragilità del mare e sull'urgenza di soluzioni più sostenibili. La sperimentazione è stata realizzata da Fondazione Marevivo, Castalia, CoNISMa, in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche e la società IRIS. Ogni anno ben 12 milioni di tonnellate di plastica- l'equivalente di un camion di spazzatura riversato in acqua al minuto - finiscono negli oceani, danneggiando irrimediabilmente l'ecosistema marino. Attrezzi da pesca come reti, cime, retini, nasse, cordame e cassette di polistirolo, dispersi o abbandonati in mare, si accumulano in superficie e sui fondali, destinati a non degradarsi. I dati ISPRA mostrano che l'86,5% dei rifiuti trovati in ambiente marino è connesso ad attività di pesca. Per questi materiali, altamente degradati, non esistono filiere di riciclo efficaci diverse dallo smaltimento in discarica. Nel corso dei primi due anni, il progetto MER - Ghost Nets, ha già permesso di mappare 157 ettari di fondale, ripristinarne 25, rimuovere oltre 400 attrezzi da pesca abbandonati - pari a 11 tonnellate di materiali plastici e metallici - e liberare habitat vulnerabili popolati da coralli, gorgonie, ricci, crostacei e numerose specie protette. Le attività proseguiranno nel 2026, consolidando gli interventi di recupero e offrendo ulteriori occasioni per applicare la tecnologia Green Plasma in contesti operativi reali. Nell'ambito dell'intervento, Fondazione Marevivo, Castalia e CoNISMa- in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche e IRIS - hanno promosso la sperimentazione del sistema, valutandone la capacità di offrire un'alternativa allo smaltimento tradizionale. Green Plasma consente di "smaltire" i rifiuti direttamente in loco, abbattendo i costi e l'impatto ambientale derivanti dal trasporto in discarica. "La sperimentazione Green Plasma rappresenta un avanzamento significativo nella gestione delle reti fantasma - dichiarano i ricercatori ISPRA. - Si tratta di materiali altamente degradati che rendono impossibile il loro riciclo attraverso le filiere tradizionali. Dimostrare che possano essere



convertiti in un gas energetico direttamente nei luoghi di recupero significa introdurre un metodo di trattamento più sostenibile dal punto di vista ambientale e più efficiente sul piano operativo. Il modello Green Plasma è replicabile soprattutto nelle aree portuali deputate al conferimento degli attrezzi da pesca dismessi e pienamente coerente con gli obiettivi del PNRR e con le esigenze di tutela del Mediterraneo". "Il Green Plasma è un dispositivo valido poichè consente di non attivare tutta la logistica del trasporto in discarica e di ridurre l'inquinamento atmosferico che ne deriverebbe - sottolinea Raffaella Giugni, Segretario Generale Marevivo.- Tuttavia, riteniamo sia fondamentale trovare materiali alternativi alla plastica per gli attrezzi da pesca, sensibilizzare sempre di più i pescatori sulla necessità di non disperderli in mare e promuovere sistemi di tracciamento delle reti attraverso strumenti di geolocalizzazione". "Il progetto Ghost Nets ci ha permesso di recuperare quasi 11.000 kg di attrezzi da pesca abbandonati, evitando che continuassero a danneggiare il mare. Abbiamo scelto una gestione centralizzata dei rifiuti presso l'impianto Labromare di Livorno, socio consorziato di Castalia, garantendo un trattamento omogeneo e tracciabile - fa sapere Stefano Chianese, Project Manager RTI Ghost Nets. - L'ottimizzazione logistica ha ridotto del 54% i chilometri di trasporto, minimizzando costi e impatto ambientale. Le reti sono state avviate a recupero secondo principi di economia circolare, valorizzando plastiche e metalli. E' un risultato concreto che dimostra come cooperazione e innovazione possano davvero proteggere gli ecosistemi marini". "La rimozione delle reti fantasma è un'operazione complessa e delicata, che richiede un'accurata valutazione delle condizioni del fondale e delle comunità presenti prima, durante e dopo l'intervento - dichiara Carlo Cerrano del Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente (DISVA), Università Politecnica delle Marche,in rappresentanza di CoNISMa. - La permanenza prolungata degli attrezzi in mare favorisce l'insediamento e il concrezionamento di organismi, con il rischio di danneggiare specie protette o di particolare pregio durante il recupero. Per questo i ricercatori del CoNISMa hanno seguito direttamente sul campo ogni fase del processo, garantendo il massimo livello di cautela e un costante controllo scientifico durante le operazioni di recupero. Ad Ancona, alcune gorgonie sono state rimosse durante la rimozione delle reti e sono ora mantenute in acquari nell'attesa di essere ricollocate". "Il Green Plasma rappresenta un esempio concreto di come la ricerca e la sperimentazione possano dare un contributo alla gestione di un problema ambientale molto complesso - dichiara Francesco Regoli, Delegato alla Ricerca per l'Università Politecnica delle Marche. - Conosciamo bene le conseguenze dell'inquinamento da plastiche in mare, l'importanza delle operazioni di pulizia dei fondali e la difficoltà di trovare soluzioni adeguate per i rifiuti raccolti. I risultati della sperimentazione hanno evidenziato l'efficacia della tecnologia Green Plasma nel valorizzare un rifiuto critico come le reti da pesca in un gas ricco di potere calorifico, e abbattendo la massa del rifiuto di oltre il 90%. Oltre alla tecnologia, Green Plasma introduce anche un nuovo paradigma: non solo si trasforma un rifiuto in risorsa, ma si crea anche un modello virtuoso in cui la possibilità di osservare la produzione di energia direttamente nei luoghi di raccolta incentiva comportamenti responsabili, riduce la necessità di stoccaggio e trasporto e contribuisce

a sensibilizzare cittadini, operatori e aziende sull'importanza di una ridurre questo tipo di inquinamento". -foto ufficio stampa Marevivo - (ITALPRESS). Facebook X WhatsApp Seguici sui social:..

Con Green plasma le reti da pesca fantasma diventano una risorsa

Politecnica Marche, non soffocano mare ma generano combustibile. Reti fantasma che non soffocano più i fondali, ma generano energia: è la nuova prospettiva aperta da Green Plasma, la tecnologia in grado di trattare fino a 100 chili di plastica marina non riciclabile al giorno, trasformandola in syngas, un gas combustibile ricco di idrogeno impiegabile per generare elettricità, direttamente nei **porti** e nelle aree di raccolta. Il sistema, sperimentato nell'ambito del progetto Pnrr Mer - Ghost Nets è stato presentato ad Ancona nel convegno "Green Plasma per lo smaltimento delle reti fantasma" all'Università Politecnica delle Marche. La sperimentazione è stata realizzata da Fondazione Marevivo, Castalia, CoNISMa, in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche e la società Iris. I dati Ispra mostrano che l'86,5% dei rifiuti trovati in ambiente marino è connesso ad attività di pesca. Per questi materiali, altamente degradati, non esistono filiere di riciclo efficaci diverse dallo smaltimento in discarica. "Dimostrare che possono essere convertiti in un gas energetico direttamente nei luoghi di recupero significa - dichiarano i ricercatori Ispra - introdurre un metodo di trattamento più sostenibile dal punto di vista ambientale e più efficiente sul piano operativo". I risultati della sperimentazione, ha spiegato Francesco Regoli, delegato alla Ricerca per l'Università Politecnica delle Marche "hanno evidenziato l'efficacia della tecnologia Green Plasma nel valorizzare un rifiuto critico come le reti da pesca in un gas ricco di potere calorifico, e abbattendo la massa del rifiuto di oltre il 90%". Il docente ha evidenziato inoltre come si possa anche creare un modello virtuoso "in cui la possibilità di osservare la produzione di energia direttamente nei luoghi di raccolta incentivi comportamenti responsabili", riducendo "la necessità di stoccaggio e trasporto" e contribuendo così "a sensibilizzare cittadini, operatori e aziende sull'importanza di una ridurre questo tipo di inquinamento".



Con Green plasma le reti da pesca fantasma diventano una risorsa



12/01/2025 13:39

Politecnica Marche, non soffocano mare ma generano combustibile. Reti fantasma che non soffocano più i fondali, ma generano energia: è la nuova prospettiva aperta da Green Plasma, la tecnologia in grado di trattare fino a 100 chili di plastica marina non riciclabile al giorno, trasformandola in syngas, un gas combustibile ricco di idrogeno impiegabile per generare elettricità, direttamente nei porti e nelle aree di raccolta. Il sistema, sperimentato nell'ambito del progetto Pnrr Mer - Ghost Nets è stato presentato ad Ancona nel convegno "Green Plasma per lo smaltimento delle reti fantasma" all'Università Politecnica delle Marche. La sperimentazione è stata realizzata da Fondazione Marevivo, Castalia, CoNISMa, in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche e la società Iris. I dati Ispra mostrano che l'86,5% dei rifiuti trovati in ambiente marino è connesso ad attività di pesca. Per questi materiali, altamente degradati, non esistono filiere di riciclo efficaci diverse dallo smaltimento in discarica. "Dimostrare che possono essere convertiti in un gas energetico direttamente nei luoghi di recupero significa - dichiarano i ricercatori Ispra - introdurre un metodo di trattamento più sostenibile dal punto di vista ambientale e più efficiente sul piano operativo". I risultati della sperimentazione, ha spiegato Francesco Regoli, delegato alla Ricerca per l'Università Politecnica delle Marche "hanno evidenziato l'efficacia della tecnologia Green Plasma nel valorizzare un rifiuto critico come le reti da pesca in un gas ricco di potere calorifico, e abbattendo la massa del rifiuto di oltre il 90%". Il docente ha evidenziato inoltre come si possa anche creare un modello virtuoso "in cui la possibilità di osservare la produzione di energia direttamente nei luoghi di raccolta incentivi comportamenti responsabili", riducendo "la necessità di stoccaggio e trasporto" e contribuendo così "a sensibilizzare cittadini, operatori e aziende sull'importanza di una ridurre questo tipo di inquinamento".

Italia e Tunisia rafforzano l'intesa nell'"industria del mare"

Progetto Ue-CallmeBlue: cluster per **porti**, innovazione,logistica (ANSAmed) - TUNISI, 1 DIC - Un'alleanza operativa tra ecosistemi marittimi italiano e tunisino, con l'obiettivo di rafforzare la cooperazione industriale e tecnologica nel Mediterraneo, è stata avviata a Tunisi nell'ambito della conferenza finale del progetto europeo CallmeBlue, dedicato ai cluster marittimi e alla crescita 'blu'. L'intesa, è stata firmata dal Cluster Tecnologico Nazionale 'Blue Italian Growth' e dalla Federazione del Mare, insieme al Cluster Maritime Tunisiens, per promuovere iniziative congiunte in ricerca e innovazione, trasferimento tecnologico, investimenti e sviluppo delle competenze in tutta l'economia blu. Alla firma erano presenti il presidente del cluster Big, Giorgio Ricci Maccarini, il segretario generale della Federazione del Mare, Laurence Martin, e la presidente del cluster marittimo tunisino, Emna Sohlobji. L'accordo individua ambiti di cooperazione che includono quello marino, pesca e acquacoltura, trasporti marittimi, cantieristica e industria nautica, ingegneria offshore, sistemi energetici e idrici, oltre a turismo e comunità costiere. Tra le linee di lavoro figurano anche azioni su trasferimento di conoscenze e tecnologia, sostegno a start up e Pmi, piattaforme di investimento e partenariati transnazionali. Il quadro è quello di CallmeBlue, progetto cofinanziato dall'Unione europea che punta a rafforzare alleanze tra cluster nel bacino mediterraneo e ad accelerare la cooperazione Nord-Sud, sostenendo l'emersione e il consolidamento di ecosistemi marittimi e di innovazione, con attenzione anche a giovani e donne. La conferenza finale si è svolta a Tunisi con sessioni dedicate a cooperazione regionale e sviluppo delle competenze. In prospettiva, l'intesa mira a trasformare il dialogo in progetti concreti tra imprese, ricerca e istituzioni, in un contesto in cui i corridoi logistici, la modernizzazione dei **porti** e la transizione verde del trasporto marittimo restano tra i dossier centrali della competitività euromediterranea. (ANSAmed).



Italia e Tunisia rafforzano l'intesa nell'"industria del mare"



CALLMEBLUE

12/01/2025 16:24

Progetto Ue-CallmeBlue: cluster per porti, innovazione,logistica (ANSAmed) - TUNISI, 1 DIC - Un'alleanza operativa tra ecosistemi marittimi italiano e tunisino, con l'obiettivo di rafforzare la cooperazione industriale e tecnologica nel Mediterraneo, è stata avviata a Tunisi nell'ambito della conferenza finale del progetto europeo CallmeBlue, dedicato ai cluster marittimi e alla crescita 'blu'. L'intesa, è stata firmata dal Cluster Tecnologico Nazionale 'Blue Italian Growth' e dalla Federazione del Mare, insieme al Cluster Maritime Tunisiens, per promuovere iniziative congiunte in ricerca e innovazione, trasferimento tecnologico, investimenti e sviluppo delle competenze in tutta l'economia blu. Alla firma erano presenti il presidente del cluster Big, Giorgio Ricci Maccarini, il segretario generale della Federazione del Mare, Laurence Martin, e la presidente del cluster marittimo tunisino, Emna Sohlobji. L'accordo individua ambiti di cooperazione che includono quello marino, pesca e acquacoltura, trasporti marittimi, cantieristica e industria nautica, ingegneria offshore, sistemi energetici e idrici, oltre a turismo e comunità costiere. Tra le linee di lavoro figurano anche azioni su trasferimento di conoscenze e tecnologia, sostegno a start up e Pmi, piattaforme di investimento e partenariati transnazionali. Il quadro è quello di CallmeBlue, progetto cofinanziato dall'Unione europea che punta a rafforzare alleanze tra cluster nel bacino mediterraneo e ad accelerare la cooperazione Nord-Sud, sostenendo l'emersione e il consolidamento di ecosistemi marittimi e di innovazione, con attenzione anche a giovani e donne. La conferenza finale si è svolta a Tunisi con sessioni dedicate a cooperazione regionale e sviluppo delle competenze. In prospettiva, l'intesa mira a trasformare il dialogo in progetti concreti tra imprese, ricerca e istituzioni, in un contesto in cui i corridoi logistici, la modernizzazione dei **porti** e la transizione verde del trasporto marittimo restano tra i dossier centrali della competitività euromediterranea. (ANSAmed).

Informatore Navale

Focus

MSC Foundation e UNICEF lanciano "The Learning Bridge" per migliorare l'istruzione di 400.000 bambini nelle Filippine

MSC Foundation e UNICEF annunciano una nuova fase della loro partnership, attiva da 16 anni e sostenuta da contributi per 17 milioni di dollari. Il nuovo programma The Learning Bridge mira a trasformare nei prossimi tre anni l'istruzione di circa 400.000 bambini nelle Filippine, con un focus sulla regione di Mindanao, tra le più colpite da povertà, conflitti passati, pandemia e frequenti eventi climatici estremi. Il programma affronta i ritardi scolastici attraverso metodi didattici innovativi, potenziamento della qualità dell'insegnamento e interventi per rafforzare resilienza e continuità educativa. Tra le iniziative principali, una scuola galleggiante "climate-smart" nella regione di Caraga per garantire l'apprendimento anche nelle aree soggette a inondazioni, e strumenti di recupero scolastico basati su tutoraggio mirato e insegnamento al livello appropriato. Nella regione autonoma BARMM, The Learning Bridge sostiene l'educazione della prima infanzia, la formazione degli insegnanti e approcci di apprendimento basati sul gioco per migliorare iscrizioni, preparazione scolastica e competenze fondamentali in lettura e matematica. Il modello è progettato per essere sostenibile e scalabile a livello nazionale. "Il nostro rapporto con l'UNICEF è stato la pietra miliare della MSC Foundation", afferma Pierfrancesco Vago, Presidente Esecutivo della Divisione Crociere del Gruppo MSC. "Questo programma è particolarmente significativo perché molti dei nostri dipendenti provengono dalle Filippine". "L'istruzione è essenziale per spezzare i cicli di povertà", aggiunge Kitty Van der Heijden, Vicedirettrice Generale dell'UNICEF. "Grazie al sostegno della MSC Foundation potremo portare soluzioni innovative ai bambini più vulnerabili, soprattutto quelli colpiti dalla crisi climatica". Il programma supporta anche la preparazione ai disastri, gli investimenti nell'apprendimento digitale e la fornitura di risorse fondamentali alle comunità locali, contribuendo al Piano di Sviluppo Nazionale delle Filippine e promuovendo sistemi educativi più resilienti.



Dal mare all'energia, Green Plasma trasforma le reti fantasma in risorsa

ANCONA (ITALPRESS) - Reti fantasma che non soffocano più i fondali, ma generano energia: è la nuova prospettiva aperta da Green Plasma, la tecnologia in grado di trattare fino a 100 kg di plastica marina non riciclabile al giorno, trasformandola in syngas, un gas combustibile ricco di idrogeno impiegabile per generare elettricità, direttamente nei **porti** e nelle aree di raccolta. Il sistema, sperimentato nell'ambito del progetto PNRR MER - Ghost Nets, coordinato da ISPRA, utilizzando le reti da pesca abbandonate in mare e recuperate, è stato presentato ad Ancona e offre una via innovativa per la gestione dei rifiuti marini più difficili da trattare. La sperimentazione è stata realizzata da Fondazione Marevivo, Castalia, CoNISMa, in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche e la società IRIS. f43/mgg/gtr.


Italpress.it

Dal mare all'energia, Green Plasma trasforma le reti fantasma in risorsa



12/01/2025 15:58

ANCONA (ITALPRESS) - Reti fantasma che non soffocano più i fondali, ma generano energia: è la nuova prospettiva aperta da Green Plasma, la tecnologia in grado di trattare fino a 100 kg di plastica marina non riciclabile al giorno, trasformandola in syngas, un gas combustibile ricco di idrogeno impiegabile per generare elettricità, direttamente nei porti e nelle aree di raccolta. Il sistema, sperimentato nell'ambito del progetto PNRR MER - Ghost Nets, coordinato da ISPRA, utilizzando le reti da pesca abbandonate in mare e recuperate, è stato presentato ad Ancona e offre una via innovativa per la gestione dei rifiuti marini più difficili da trattare. La sperimentazione è stata realizzata da Fondazione Marevivo, Castalia, CoNISMa, in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche e la società IRIS. f43/mgg/gtr.

«Semplificazione del trasporto marittimo, ora bisogna andare avanti»

Messina (Assarmatori): scelte sacrosante ma c'è ancora molto da fare ROMA. Ben venga il disegno di legge relativo alle semplificazioni che sburocratizzano (un po') gli adempimenti nel settore del trasporto marittimo, ed è positiva la notizia che dopo il sì del Senato anche la Camera abbia dato il proprio via libera. L'Assarmatori ricorda di aver «a più riprese» caldeggiato questi provvedimenti «nel costante dialogo con le istituzioni per tutelare e implementare la competitività su scala internazionale di un comparto fondamentale per un Paese come l'Italia». E tuttavia - lo afferma Stefano **Messina**, presidente dell'organizzazione imprenditoriale - questo «deve essere il calcio d'inizio di un percorso che riporti la marittimità italiana a competere a livello globale, e non certo il fischio finale della partita». Tradotto: di strada da fare ce n'è ancora molta. Del resto, lo ripetono dal quartier generale dell'associazione armatoriale, si scopre l'acqua calda a dire che «la bandiera italiana è in crisi da diversi anni». Beninteso, non in favore di bandiere di comodo di qualche paradosso fiscale, ma «a vantaggio di registri comunitari che offrono un apparato burocratico snello e completamente digitalizzato». Ecco, questa approvazione è «un passo avanti significativo per il nostro Paese in questo senso», dice **Messina** spiegando che si tratta di «misure a costo zero per le casse dello Stato», peraltro «molto importanti per le imprese di navigazione e per il lavoro marittimo». Il riferimento è al fatto che «vengono rese strutturali le semplificazioni introdotte durante l'emergenza pandemica relativamente alle annotazioni di imbarco e sbarco e alle forme del contratto di arruolamento dei lavoratori marittimi, poi prorogate di anno in anno, con l'utilizzo di forme digitali e la possibilità di stipula in luoghi diversi da quello dell'armatore». A ciò si aggiunga che vengono messi in pista «il riordino e la semplificazione della disciplina del servizio sanitario a bordo delle navi mercantili, con particolare riferimento alle figure professionali sanitarie interessate» (altrimenti si dovrebbe continuare a guardare al Regio Decreto del settembre 1895, cioè 130 anni fa, in un contesto marittimo neanche lontanamente paragonabile a quello attuale). **Messina** si dice «pienamente soddisfatto dell'esito di questo procedimento, che abbiamo seguito da vicino sin dall'inizio». Ma tiene a sottolineare che l'opera di sburocratizzazione dell'apparato amministrativo che regola il trasporto marittimo in Italia è solo agli inizi e «deve andare avanti senza ritardi».



Messina (Assarmatori): scelte sacrosante ma c'è ancora molto da fare ROMA. Ben venga il disegno di legge relativo alle semplificazioni che sburocratizzano (un po') gli adempimenti nel settore del trasporto marittimo, ed è positiva la notizia che dopo il sì del Senato anche la Camera abbia dato il proprio via libera. L'Assarmatori ricorda di aver «a più riprese» caldeggiato questi provvedimenti «nel costante dialogo con le istituzioni per tutelare e implementare la competitività su scala internazionale di un comparto fondamentale per un Paese come l'Italia». E tuttavia - lo afferma Stefano **Messina**, presidente dell'organizzazione imprenditoriale - questo «deve essere il calcio d'inizio di un percorso che riporti la marittimità italiana a competere a livello globale, e non certo il fischio finale della partita». Tradotto: di strada da fare ce n'è ancora molta. Del resto, lo ripetono dal quartier generale dell'associazione armatoriale, si scopre l'acqua calda a dire che «la bandiera italiana è in crisi da diversi anni». Beninteso, non in favore di bandiere di comodo di qualche paradosso fiscale, ma «a vantaggio di registri comunitari che offrono un apparato burocratico snello e completamente digitalizzato». Ecco, questa approvazione è «un passo avanti significativo per il nostro Paese in questo senso», dice **Messina** spiegando che si tratta di «misure a costo zero per le casse dello Stato», peraltro «molto importanti per le imprese di navigazione e per il lavoro marittimo». Il riferimento è al fatto che «vengono rese strutturali le semplificazioni introdotte durante l'emergenza pandemica relativamente alle annotazioni di imbarco e sbarco e alle forme del contratto di arruolamento dei lavoratori marittimi, poi prorogate di anno in anno, con l'utilizzo di forme digitali e la possibilità di stipula in luoghi diversi da quello dell'armatore». A ciò si aggiunga che vengono messi in pista «il riordino e la semplificazione della disciplina del servizio sanitario a bordo delle navi mercantili, con particolare riferimento alle figure professionali sanitarie interessate» (altrimenti si dovrebbe continuare a guardare al Regio Decreto del settembre 1895, cioè 130 anni fa, in un contesto marittimo neanche lontanamente paragonabile a quello attuale). **Messina** si dice «pienamente soddisfatto dell'esito di questo procedimento, che abbiamo seguito da vicino sin dall'inizio». Ma tiene a sottolineare che l'opera di sburocratizzazione dell'apparato amministrativo che regola il trasporto marittimo in Italia è solo agli inizi e «deve andare avanti senza ritardi».

Shipping Italy

Focus

Trani: "Ecco come Teknoship investe sul futuro seguendo il trend dei traghetti"

Cantieri Il presidente dell'azienda specializzata in officine motoristiche delinea le opportunità da cogliere ma anche le criticità da affrontare, fra cui anche personale e normative di GIUSEPPE ORRÚ Nata nel 1995 da un'esperienza familiare di navigazione profonda e concreta, Teknoship è oggi un'azienda considerata un punto di riferimento nella manutenzione motoristica per traghetti e navi passeggeri, con poli operativi a Palermo e Civitavecchia, squadre mobili su Adriatico e Mediterraneo e un'offerta che copre lavorazioni in officina e interventi prolungati a bordo. In questa intervista a SHIPPING ITALY il presidente Federico Trani spiega come sta guidando questa fase di sviluppo, con una visione che unisce artigianato tecnico, investimenti mirati e attenzione alla formazione. Partiamo dal raccontare come nasce Teknoship e quali sono state le tappe principali della crescita? "Nasce nel 1995 grazie ai miei genitori, entrambi con una lunga vita in navigazione. Mio padre era direttore di macchina e ispettore, ha lavorato per Flotta Lauro e Navarma. Quando hanno chiuso quel capitolo, ha deciso di mettere a disposizione la sua esperienza sull'impianto motoristico delle navi. Siamo partiti con un ufficio ad Avegno e poi con una sede a Cagliari, che ci serve per seguire alcune tratte strategiche nel Sud Sardegna e per supportare un progetto legato alla nautica da diporto, con la manutenzione dei tender utilizzati da un'azienda locale che opera nel charter turistico. Da lì sono arrivate nuove basi: Castelsardo, Vado Ligure, Palermo nel 2009 e Civitavecchia nel 2010. Palermo e Civitavecchia oggi sono i nostri poli principali. Abbiamo una forte identità tecnica e continuiamo a crescere con una struttura snella ma solida". Com'è organizzata oggi Teknoship dal punto di vista tecnico e operativo? "A Civitavecchia abbiamo due officine: una dedicata alla manutenzione e alla produzione di piccoli componenti, l'altra al magazzino e alla logistica. A Palermo abbiamo una struttura simile che gestisce anche una parte dei lavori più complessi. Poi ci sono le squadre che si muovono su tutta l'area Adriatica e Mediterranea: Brindisi, Durazzo, Grecia, Pireo. A volte restano direttamente a bordo per lavorazioni prolungate. È un modello molto flessibile, che permette di intervenire rapidamente su motori principali, ausiliari, raffreddamento, turbine e tutta la parte ancillare, ovvero tutto ciò che sta attorno al motore e che spesso non si vede, ma senza il quale la nave non va da nessuna parte. È l'insieme di pompe, circuiti, turbosoffianti, gruppi idraulici, ventilazione e sistemi di raffreddamento che permettono al motore di lavorare in sicurezza. Ogni nave ha configurazioni diverse e serve molta esperienza pratica per capirle. È proprio su questa parte che Teknoship ha costruito buona parte della sua identità tecnica, perché qui non puoi improvvisare: o conosci l'impianto o rischi di fermare l'intera macchina". Qual è oggi il vostro modello di lavoro e perché lo definite "artigianale"? "Noi vogliamo restare un'azienda



12/01/2025 11:37 Nicola Capuzzo

Cantieri Il presidente dell'azienda specializzata in officine motoristiche delinea le opportunità da cogliere ma anche le criticità da affrontare, fra cui anche personale e normative di GIUSEPPE ORRÚ Nata nel 1995 da un'esperienza familiare di navigazione profonda e concreta, Teknoship è oggi un'azienda considerata un punto di riferimento nella manutenzione motoristica per traghetti e navi passeggeri, con poli operativi a Palermo e Civitavecchia, squadre mobili su Adriatico e Mediterraneo e un'offerta che copre lavorazioni in officina e interventi prolungati a bordo. In questa intervista a SHIPPING ITALY il presidente Federico Trani spiega come sta guidando questa fase di sviluppo, con una visione che unisce artigianato tecnico, investimenti mirati e attenzione alla formazione. Partiamo dal raccontare come nasce Teknoship e quali sono state le tappe principali della crescita? "Nasce nel 1995 grazie ai miei genitori, entrambi con una lunga vita in navigazione. Mio padre era direttore di macchina e ispettore, ha lavorato per Flotta Lauro e Navarma. Quando hanno chiuso quel capitolo, ha deciso di mettere a disposizione la sua esperienza sull'impianto motoristico delle navi. Siamo partiti con un ufficio ad Avegno e poi con una sede a Cagliari, che ci serve per seguire alcune tratte strategiche nel Sud Sardegna e per supportare un progetto legato alla nautica da diporto, con la manutenzione dei tender utilizzati da un'azienda locale che opera nel charter turistico. Da lì sono arrivate nuove basi: Castelsardo, Vado Ligure, Palermo nel 2009 e Civitavecchia nel 2010. Palermo e Civitavecchia oggi sono i nostri poli principali. Abbiamo una forte identità tecnica e continuiamo a crescere con una struttura snella ma solida". Com'è organizzata oggi Teknoship dal punto di vista tecnico e operativo? "A Civitavecchia abbiamo due officine: una dedicata alla manutenzione e alla produzione di piccoli componenti, l'altra al magazzino e alla logistica. A Palermo abbiamo una struttura simile che gestisce anche una parte dei lavori più complessi. Poi ci sono le squadre che si muovono su tutta l'area Adriatica e Mediterranea: Brindisi, Durazzo, Grecia, Pireo. A volte restano direttamente a bordo per lavorazioni prolungate. È un modello molto flessibile, che permette di intervenire rapidamente su motori principali, ausiliari, raffreddamento, turbine e tutta la parte ancillare, ovvero tutto ciò che sta attorno al motore e che spesso non si vede, ma senza il quale la nave non va da nessuna parte. È l'insieme di pompe, circuiti, turbosoffianti, gruppi idraulici, ventilazione e sistemi di raffreddamento che permettono al motore di lavorare in sicurezza. Ogni nave ha configurazioni diverse e serve molta esperienza pratica per capirle. È proprio su questa parte che Teknoship ha costruito buona parte della sua identità tecnica, perché qui non puoi improvvisare: o conosci l'impianto o rischi di fermare l'intera macchina". Qual è oggi il vostro modello di lavoro e perché lo definite "artigianale"? "Noi vogliamo restare un'azienda

Shipping Italy

Focus

artigiana nel senso tecnico del termine. Preferiamo fare un intervento ma fatto bene, calibrato sul cliente, invece di farne dieci in fretta. Usiamo macchine moderne, torni tech e attrezzature nuove, ma manteniamo il principio della qualità. È un valore che ci ha trasmesso mio padre e che condividiamo con il nostro direttore tecnico Marco Calabrese, con noi da vent'anni". Che tipo di attività svolgete oltre alla manutenzione navale? "Oltre alle navi lavoriamo anche su impianti motoristici non navali, come le centrali idroelettriche. Il motore è il motore: cambia il contesto, non la competenza. È stato un modo per ampliare la nostra capacità tecnica e mantenere un livello di specializzazione molto alto". Come avete affrontato la modernizzazione delle officine? "Stiamo acquistando torni e attrezzature che alleggeriscono il lavoro manuale. Non per sostituire il tecnico, ma per aumentare precisione ed efficienza. Abbiamo anche modificato i processi per ridurre l'uso di oli e sostanze tradizionali. È un cambiamento lento, ma necessario, soprattutto se vogliamo essere pronti ai nuovi sistemi di propulsione". Lavorate molto sui traghetti del Mediterraneo? Come sta cambiando questo mercato? "È un settore che ha ancora flotte vecchie. Rispetto ai mercantili o allo yachting, la transizione energetica qui arriva più lentamente. Le navi sono datate e non sempre è possibile inserire nuove soluzioni. Per questo stiamo preparando le nostre officine e il nostro personale ad affrontare motori a gas, ibridi o elettrici quando arriveranno in modo più sistematico". In questi giorni abbiamo visto l'arrivo di unità come GNV Virgo, il primo traghetto alimentato a Gnl. State già lavorando su motorizzazioni alternative o siete ancora in fase di preparazione? "Al momento stiamo soprattutto preparando le nostre strutture. Prima di parlare di interventi veri e propri dobbiamo avere officine e procedure adatte a questi nuovi sistemi. Stiamo rendendo i nostri impianti più ordinati, più puliti, più vicini a quello che richiederanno le tecnologie future. Anche nei gesti quotidiani stiamo cambiando abitudini: usare meno oli tradizionali, introdurre attrezzature più moderne, abituarci a una manutenzione diversa da quella di una volta. È un processo lento ma necessario. Quando il mercato dei traghetti si muoverà in modo più deciso, vogliamo essere pronti, non rincorrere gli altri". Quali saranno le difficoltà tecniche più grandi nei prossimi anni? "Prima di tutto il personale. L'Italia sta abbandonando i settori tecnici e rischia di perdere competenze. Trovare figure preparate è difficilissimo. Poi c'è la questione normativa: tanta confusione, poca chiarezza, percorsi di approvazione complessi. Infine, l'integrazione dei nuovi apparati: sistemi gas, gruppi batterie, inverter, turbocompressori di nuova generazione. Ogni nave sarà un caso a sé: non esiste una soluzione unica". Quindi la formazione interna diventa centrale? "Sì. Dobbiamo creare noi i tecnici del domani. Dargli responsabilità, farli lavorare davvero, permettergli di sbagliare. La tecnologia corre, ma se non hai persone che la sanno usare, non serve. La crescita passa dal capitale umano". Che scenario prevedete per le propulsioni future? "Non ci sarà un'unica soluzione. Le rotte lunghe tenderanno verso il gas naturale. Le rotte brevi potrebbero andare su ibrido o elettrico. Ma il vero punto è che il mercato del traghetto si ridurrà nei numeri: gli aerei cambiano le abitudini. La manutenzione resterà essenziale, ma le flotte saranno meno numerose e più tecnologiche". Gli

armatori e i progettisti lamentano incertezza normativa. La sentite anche voi? "Sì. La transizione green è piena di contrasti. Se uno dice bianco, l'altro dice nero. Le agevolazioni ci sono, ma spesso è complicato accedervi: troppa burocrazia. Per un'impresa piccola è impossibile orientarsi. La tecnologia green è utile, ma va costruita bene, altrimenti rischia di essere solo un modo per spostare il problema. Serve tempo e servono regole chiare". Parliamo di Teknoship come azienda: quali numeri avete oggi? "Fatturiamo circa 12 milioni. Abbiamo una cinquantina di dipendenti. Puntiamo a crescere ma senza forzare. L'obiettivo è restare solidi e mantenere la qualità. Preferiamo due tecnici eccellenti che dieci improvvisati". Avete investito anche in operazioni di branding e presenza territoriale. Perché? "Per noi queste operazioni non sono marketing fine a sé stesso ma una parte della nostra identità. Abbiamo scelto di investire in progetti che creano relazioni, perché crediamo che un'azienda cresca meglio se partecipa alla vita del territorio. L'esempio più importante è il PalaTeknoship: per i prossimi cinque anni abbiamo acquistato i naming rights dell'ex RDS Stadium della Fiumara, a Genova. Da ottobre è già attivo e ha ospitato eventi importanti, tra cui il concerto di Olly e, ad aprile, gli Harlem Globetrotters per il loro centenario. È un'operazione che dà visibilità ma soprattutto ci lega alla città e alla comunità che vive quello spazio. Poi ci sono le attività sportive: siamo main partner della Sampdoria Women e sponsor di maglia. Sosteniamo anche la Sampdoria maschile, pur essendo io juventino, perché non è una questione di tifo ma di opportunità concrete per costruire relazioni e sostenere un settore che ha un impatto sociale forte. Queste attività ci permettono di entrare in contatto con mondi diversi, ampliare la rete e raccontare la nostra realtà in modo più umano. Infine, stiamo sviluppando un progetto ancora più ampio: con la holding di famiglia realizzeremo un centro di circa 3.300 metri quadri che unirà ristorazione, fitness, sport da combattimento, studi medici e spazi aggregativi. Sarà un polo sociale, un luogo dove far crescere competenze e relazioni. Credo molto nella socialità: mette in moto idee, crea fiducia, fa emergere talenti. Le macchine e la tecnologia sono utili, ma senza persone non funzionano. Le nostre iniziative territoriali servono proprio a questo: dare valore alle persone e rafforzare l'identità dell'azienda". Qual è il vostro messaggio al mercato in questa fase di transizione? "Bisogna investire sulle persone e nei luoghi dove le persone crescono. Stiamo creando un polo sociale con ristorazione, sport, servizi. Non è un vezzo: è parte del nostro modo di vedere il lavoro. La tecnologia cambia, ma la qualità del lavoro umano resta la chiave. Se non investiamo in questo, la transizione sarà solo una corsa dietro alle macchine". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Italia nel Consiglio IMO, confermato il ruolo nella blue economy

Con 155 voti l'Italia è tra i Paesi più sostenuti nella governance marittima internazionale e rafforza la propria leadership nel settore

L'Italia è stata nuovamente eletta nel Consiglio dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), ottenendo 155 voti, un risultato di vertice condiviso con la Cina. A due anni dal precedente successo, l'Italia conferma così la propria centralità nel panorama marittimo mondiale, grazie al contributo nella sicurezza della navigazione, nella protezione dell'ambiente marino e nella cooperazione internazionale. Una leadership riconosciuta nella blue economy. La riconferma come membro del Consiglio IMO al fianco di Stati Uniti, Regno Unito, Giappone e Grecia rafforza il ruolo dell'Italia come leader nella blue economy, settore cruciale per crescita economica, sostenibilità e innovazione tecnologica. L'IMO rappresenta uno degli organismi più influenti a livello globale per la definizione delle politiche marittime, dalle emissioni alle regole di sicurezza per il trasporto navale. Rixi: "Risultato che testimonia la credibilità del Paese". L'Italia è stata ancora la nazione più votata nel Consiglio IMO. Un risultato che sottolinea la centralità del nostro Paese nell'industria marittima e nella cooperazione internazionale", ha dichiarato il viceministro Edoardo Rixi. Questa riconferma evidenzia la solidità della diplomazia marittima italiana e il contributo strategico fornito alla governance globale del settore. Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.



L'Italia è stata nuovamente eletta nel Consiglio dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), ottenendo 155 voti, un risultato di vertice condiviso con la Cina. A due anni dal precedente successo, l'Italia conferma così la propria centralità nel panorama marittimo mondiale, grazie al contributo nella sicurezza della navigazione, nella protezione dell'ambiente marino e nella cooperazione internazionale. Una leadership riconosciuta nella blue economy. La riconferma come membro del Consiglio IMO – al fianco di Stati Uniti, Regno Unito, Giappone e Grecia – rafforza il ruolo dell'Italia come leader nella blue economy, settore cruciale per crescita economica, sostenibilità e innovazione tecnologica. L'IMO rappresenta uno degli organismi più influenti a livello globale per la definizione delle politiche marittime, dalle emissioni alle regole di sicurezza per il trasporto navale. Rixi: "Risultato che testimonia la credibilità del Paese". "L'Italia è stata ancora la nazione più votata nel Consiglio IMO. Un risultato che sottolinea la centralità del nostro Paese nell'industria marittima e nella cooperazione internazionale", ha dichiarato il viceministro Edoardo Rixi. Questa riconferma evidenzia la solidità della diplomazia marittima italiana e il contributo strategico fornito alla governance globale del settore. Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Spedporto alla politica: servono zone logistiche semplificate e zone franche

Dal convegno di Genova l'appello del dg Giampaolo Botta per nuovi strumenti contro dazi e tensioni globali

Durante il convegno Take Opportunities Navigating Trade Tensions tenutosi a Genova, Spedporto ha lanciato un messaggio chiaro alla politica: è urgente dotare il Paese di zone logistiche semplificate e zone franche doganali, strumenti già diffusi in Europa e ritenuti cruciali per sostenere la competitività di industria, manifattura e commercio in un momento segnato da tensioni internazionali e dazi in aumento. Botta: Dazi e tensioni globali impongono nuove soluzioni Il direttore generale Giampaolo Botta ha sottolineato come il settore portuale stia affrontando trasformazioni accelerate dal clima geopolitico: Dazi e tensioni stanno portando gli operatori a riflettere su come farsi trovare pronti in un contesto economico sempre più mutevole. Secondo Botta, le zone logistiche semplificate e le zone franche doganali rappresentano strumenti indispensabili per attirare investimenti, supportare la manifattura e offrire al sistema produttivo italiano un vantaggio competitivo allineato a quanto già avviene all'estero. L'appello alla politica: servono strumenti concreti e coerenti con il mercato globale Spedporto chiede alla politica di guardare con attenzione a questi modelli, ricordando che troppo spesso si parla di emergenze senza adottare misure realmente coerenti con la situazione internazionale. Abbiamo bisogno di strumenti amministrativi, giuridici ed economici nuovi, che altrove funzionano da anni e di cui l'Italia non può più fare a meno, ha affermato Botta. Bucci e Rixi: Genova ha le carte in regola Al convegno sono intervenuti anche il presidente di Regione Liguria Marco Bucci e il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi, che hanno ribadito la centralità di Genova come hub logistico e portuale. Siamo estremamente attrattivi e dobbiamo continuare il percorso di crescita iniziato da oltre otto anni, ha dichiarato Bucci, sottolineando come la città sia pronta ad accogliere nuove opportunità nonostante il contesto burrascoso. Fonte: Ansa.

Transport Online

Spedporto alla politica: servono zone logistiche semplificate e zone franche



12/01/2025 16:19

Durante il convegno "Take Opportunities Navigating Trade Tensions" tenutosi a Genova, Spedporto ha lanciato un messaggio chiaro alla politica: è urgente dotare il Paese di zone logistiche semplificate e zone franche doganali, strumenti già diffusi in Europa e ritenuti cruciali per sostenere la competitività di industria, manifattura e commercio in un momento segnato da tensioni internazionali e dazi in aumento. Botta: "Dazi e tensioni globali impongono nuove soluzioni" Il direttore generale Giampaolo Botta ha sottolineato come il settore portuale stia affrontando trasformazioni accelerate dal clima geopolitico: "Dazi e tensioni stanno portando gli operatori a riflettere su come farsi trovare pronti in un contesto economico sempre più mutevole". Secondo Botta, le zone logistiche semplificate e le zone franche doganali rappresentano strumenti indispensabili per attirare investimenti, supportare la manifattura e offrire al sistema produttivo italiano un vantaggio competitivo allineato a quanto già avviene all'estero. L'appello alla politica: servono strumenti concreti e coerenti con il mercato globale Spedporto chiede alla politica di guardare con attenzione a questi modelli, ricordando che troppo spesso si parla di emergenze senza adottare misure realmente coerenti con la situazione internazionale. Abbiamo bisogno di strumenti amministrativi, giuridici ed economici nuovi, che altrove funzionano da anni e di cui l'Italia non può più fare a meno", ha affermato Botta. Bucci e Rixi: "Genova ha le carte in regola" Al convegno sono intervenuti anche il presidente di Regione Liguria Marco Bucci e il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi, che hanno ribadito la centralità di Genova come hub logistico e portuale. "Siamo estremamente attrattivi e dobbiamo continuare il percorso di crescita iniziato da oltre otto anni", ha dichiarato Bucci, sottolineando come la città sia pronta ad accogliere nuove opportunità nonostante il contesto burrascoso. Fonte: Ansa.