



Rassegna Stampa

04 Ottobre 2026

Indice

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA	4
Sinistra in corteo con i No Tav Fdi: sono ostaggio dei centri sociali Libero - 04/10/2026	5
Pressioni di Salini per avere più soldi per i cantieri di Rfi Il Fatto Quotidiano - 04/10/2026	10
Interporto, un primato italiano Ecco il convoglio merci automatico Il Resto del Carlino - 04/10/2026	12
Associazione Utenti Ferrovia, 'nessuna data certa per riapertura Aosta-Ivrea' Ansa.it - 03/10/2026	13
FS Logistix e Interporto Bologna, presentato il primo treno demo DAC italiano messaggeromarittimo.it - 03/10/2026	14
No Tav, migliaia in marcia contro "la devastazione". Appendino: "La Torino-Lione pozzo senza fondo" lastampa.it - 03/10/2026	16
Vietnam: JBIC rilancia investimenti in infrastrutture e tecnologie, definite ferie 2026-2027 e passi avanti su alta velocità Nord-Sud adnkronos.com - 03/10/2026	18
«Gli Emirati lavorano alle rotte alternative: porti e linee ferroviarie fino alla Giordania» ilsole24ore.com - 03/10/2026	20
3 ottobre, 12:15 Manovra: da clausola energia 14,4 mld per famiglie, studenti, imprese e ferrovie ilsole24ore.com - 03/10/2026	23
FS Logistix et Interporto Bologna ont présenté le premier train expérimental italien DAC Informare.it - 02/10/2026	24
Appalti pilotati alla Difesa, chieste 20 misure cautelari. La procura: Mulè raccomandò un generale repubblica.it - 03/10/2026	26
SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA	29
Dalle criptovalute alle cliniche alla moda, ecco le liquidazioni dei principali Tribunali Il Sole 24 Ore - 04/10/2026	30
La Storia è questione di flussi Il Messaggero - 04/10/2026	31
Tassa Ue sulle emissioni, Sos a Bruxelles «I proventi siano destinati ai nostri porti» Il Mattino - 04/10/2026	32
Carburanti: OK Energie, consorzio indipendenti per più forza negli acquisti Ansa.it - 03/10/2026	33
Cma Cgm acquisisce FedEx Supply Chain per 1,4 miliardi di dollari shipmag.it - 04/10/2026	35
Container, una nave su due arriva in ritardo: l'affidabilità è ai minimi dal 2022 shipmag.it - 03/10/2026	36
Contro il caro-gasolio, gli sconti sono solo un paracadute a tempo	37

repubblica.it - 03/10/2026

Crac milionario, l'imprenditore Domenico Morello condannato per bancarotta: tre anni al re della logistica
corriere.it - 03/10/2026 40

Riforma portuale, a Genova il confronto sul futuro della portualità italiana
messaggeromarittimo.it - 03/10/2026 42

Caro gasolio, LAAISN contro i blocchi: «Sono un autogol, a pagare sono i piccoli»
UominieTrasporti.it - 03/10/2026 44

Filt Cgil: "Nella legge di bilancio il lavoro marittimo e portuale sia riconosciuto come usurante"
shipmag.it - 03/10/2026 46

Nautica, Bper: Blue Economy genera in Liguria il 13,8% del valore aggiunto regionale
adnkronos.com - 03/10/2026 47

SCENARIO TRASPORTO FERROVIARIO INDUSTRIA FERROVIARIA



Sinistra in corteo con i No Tav Fdi: sono ostaggio dei centri sociali

*Il campo largo
in marcia
contro
l'Alta Velocità:
in testa
c'è la grillina
Appendino.
Intanto il sindaco
Pd di Torino
Lo Russo prova
a unire la
coalizione,
ma è gelo con
i Cinquestelle*

LORENZO CAFARCHIO

Le due fotografie del campo

largo all'ombra della Mole Antonelliana. Una coalizione che prova a rimanere assieme, almeno negli intenti del sindaco Stefano Lo Russo, mentre M5S e Avs vedono solo battaglia No Tav (soprattutto i primi). Partiamo proprio da quest'ultimo scatto. Ieri il fronte anti-Tav ha "celebrato" la sua ennesima giornata di piazza, radunandosi a Sant'Ambrogio per un corteo che si è concluso ad Avignana. Il focus? La contestazione della nuova linea Avigliana-Orbassano.

MANIFESTAZIONE

Alla manifestazione, lo spettro delle presenze va dai nuclei familiari ad Askatasuna, spicca l'ex primo cittadino di Torino, oggi deputata, Chiara Appendino, il peso massimo dei Cinquestelle a queste latitudini. «Guardate chi c'è», parte con l'appello, «sindaci con la fascia tricolore, amministratori, famiglie. Sia-



mo qui a testa alta e con la coerenza e la ragione di chi già 15 anni fa denunciava i problemi della Tav Torino-Lione. Nel frattempo i costi sono cresciuti del 127% e l'opera è ferma. Non possiamo continuare a ripetere gli stessi errori». Prosegue. «Sulla Avigliana-Orbassano sono stati stanziati 827 milioni su 3 miliardi e la Francia ha rimandato la parte a dopo il 2038. Chiediamo buon senso». Ancora. «Vogliamo far aprire gli occhi a chi, accecato da una narrazione ideologica, vuole andare avanti a tutti i costi».

Al coro si iscrive anche Avs. **5360** doveva mancare il vicecapogruppo di Avs alla Camera, Marco Grimaldi? «Se fosse davvero una linea ferroviaria utile, perché mai dovremmo essere contro? Siamo ecologisti, siamo per i treni, per il trasporto pubblico, per togliere merci dai tir». Ma? «Se siamo qui è perché questo non è un treno. È un binario morto, un pozzo senza fondo di denaro pubblico». Aggiunge. «Fermare quest'opera non è essere contro il futu-

ro è l'unico modo per liberare risorse per il vero trasporto ferroviario, per il clima e per il lavoro, e su questo continueremo a insistere anche con i nostri alleati». Frecciatina e di frecciatine ne abbiamo pieni gli armadi.

Perché mentre i politici parlano nel corteo, in testa, ap-

pare lo striscione "C'eravamo, ci siamo, ci saremo. Ora e sempre No Tav" con alle spalle una bandiera della Palestina. La prima a prendere la parola? Dana Lauriola, volto inconfondibile di Askatasuna, che ha catechizzato la folla. Eccole le contraddizioni in tutto il loro splendore del centrosinistra torinese. Partiamo dal fatto che il sindaco, in quota Pd, Stefano Lo Russo ha ribadito, l'ultima volta giusto una settimana fa, di appoggiare incondizionatamente l'Alta velocità. «Sono favorevole alla Tav da sempre. La Torino-Lione è un'opera strategica per Torino e per tutto il nord-ovest. Anche per questo siamo rientrati da subito nell'osservatorio, sia come città di Torino,



sia come città metropolitana». Mentre il sindaco di Caselle e presidente dell'Unione Montana Valle Susa Pacifico Banchieri, nonché esponente dem (facente parte dell'ufficio di presidenza del Pd torinese), ieri è sceso regolarmente in manifestazione coi No Tav.

CENTRODESTRA

Ma riavvolgiamo il nastro di 24 ore, perché il primo cittadino ha convocato - alle 9.30 a Palazzo Civico - gli alleati in vista della tornata elettorale del 2027. In viaggio verso la riconferma. Dai socialisti ai verdi, passando per Pld, Radicali, Azione, Italia viva, Avs, ma solo non si vede il M5S con il capogruppo, in consiglio comunale, Andrea Russi che ha frenato dicendo che bisogna capire prima quali siano le basi per l'alleanza.

Il centrodestra non è rimasto a guardare. «Sfilare con chi

definisce le forze dell'ordine "servi di Sitaf e di Telt" è la prova che la sinistra è sotto scacco dei centri sociali. Presenti all'appello Appendino, Grimaldi e Banchieri», ci dice Augusta Montaruli vicecapogruppo di Fdi alla Camera. «Nel frattempo, mentre il sindaco Stefano Lo Russo riunisce il primo tavolo della coalizione in vista delle comunali, i cantieri e la galassia antagonista continuano a logorare il centrosinistra. Il campo largo si conferma così ostaggio delle ambiguità interne sul dossier Askatasuna, inevitabilmente schiacciato sulle posizioni della galassia antagoniste».

Mentre Maurizio Marrone, vicepresidente del Piemonte, afferma che «la piazza No Tav mostra plasticamente quale sarebbe la maggioranza politica dietro il campo largo». Ovvero una maggioranza che parte «dal Pd» per arrivare «ai centri sociali antagonisti, tutti insieme contro un'opera strategica per Torino e per l'Italia». E la città in riva al Po resta ancorata al bivio del 2027. ■





Il campo largo
 si è unito per
 spalleggiare
 gli antagonisti
 No Tav, quelli
 che mettono a
 ferro e fuoco
 le valli. Nelle
 immagini, da
 sinistra, il
 corteo con le
 bandiere della
 protesta e
 anche quelle
 della

Palestina.
 Nell'altra l'ex
 sindaco di
 Torino, oggi
 parlamentare
 dei
 Cinquestelle,
 Chiara
 Appendino,
 che ha
 partecipato
 alla protesta
 (Lapresse-An
 sa)

> 4 ottobre 2026 alle ore 0:00

VERSO LA FINANZIARIA

Pressioni di Salini per avere più soldi per i cantieri di Rfi

Grande è la confusione intorno ai maxicantieri ferroviari avviati negli anni del Pnrr e le prospettive non sembrano buone. Secondo il quotidiano *ItalyPost*, i sindacati degli edili avrebbero ricevuto “comunicazioni relative alla sospensione di alcune attività connesse a varianti” che interessano diversi appalti gestiti da consorzi guidati dal colosso Webuild: Cociv per il Terzo Valico; Xenia per Salerno-Reggio Calabria; Consorzio Dolomiti per la Fortezza-Ponte Gardena; Nacav, Hirpinia, Bovino Orsara Av e Hirpinia Orsara Av per quattro lotti della Napoli-Bari; Pacaed per Palermo-Catania e i due consorzi della Messina-Catania.

Al *Fatto* la segreteria di Fillea Cgil spiega che “non c’è ancora la formalità” delle sospensioni ventilate da Webuild, ma più voci confermano indicazioni ufficiali sull’imminenza di convocazioni aventi ad oggetto il rallentamento o lo stop delle lavorazioni legate alle varianti. A *ItalyPost* Stefano Costa della Fe-

nealUil ha detto che le sospensioni partiranno da lunedì, mentre per Antonio Di Franco della Fillega Cgil, i lavoratori coinvolti potrebbero essere un migliaio, con prospettive di cassa integrazione o licenziamento.

Contattata dal *Fatto*, Rfi, il gestore della rete ferroviaria appaltatrice dei cantieri, nega che vi siano problematiche in essere al di fuori di quel-

le legate all'inchiesta della Procura di Napoli deflagrata la settimana scorsa per tangenti e caporalato, che ha portato a provvedimenti anche nei confronti di diversi dipendenti di Webuild impegnati nei consorzi attivi sulla Napoli-Bari. Le sospensioni dei cantieri paventate dal sindacato sarebbero invece legate alla tensione fra Webuild e il governo svelata dal *Fatto* nelle scorse settimane, con la lettera

> 4 ottobre 2026 alle ore 0:00

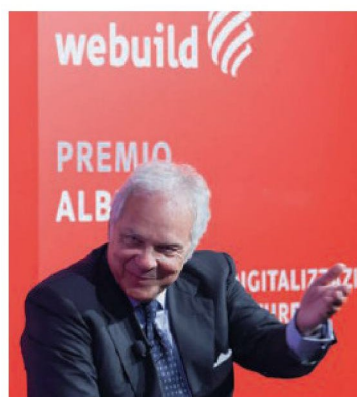
inviata dal patron Pietro Salini all'esecutivo per lamentare una ventina di miliardi di euro di extra-costi e chiedere l'adeguamento dei corrispettivi contrattuali alle tariffe vigenti al momento della progettazione esecutiva, oltre a una serie di misure atte a coprire un "fabbisogno di cassa immediato" sulle opere di 2,1 miliardi.

Detto che Rfi ha smontato le pretese di Salini, un paio di miliardi, secondo quanto ricostruito dal *Fatto*, è proprio quanto Rfi e ministero delle Infrastrutture (il più sensibile al rischio di tensioni sui cantieri e ritardi nei lavori) si aspettano che il governo – dove Palazzo Chigi e ministero dell'Economia appaiono assai più freddi alle intemerate saliniane – conceda col decreto fiscale collegato alla legge di Bilancio, di cui 1,2-1,3 miliardi per caro materiali e copertura dei contenziosi sulle varianti. Fatto salvo che per quest'ultima voce gli appaltatori hanno già ottenuto quasi mezzo miliardo di anticipi sulle riserve avanzate grazie a un decreto primaverile. Il gestore della rete, inoltre, punterebbe a uno stanziamento di 7-8 miliardi. Al di là degli extra-costi reclamati da Webuild, servono per la copertura di poste necessarie a chiudere i lavori secondo quanto già programmato dai relativi contratti. Il pressing di Salini, invece, punterebbe all'inserimento, in un decreto Infrastrutture di prossima gestazione, di un innalzamento del 5% degli anticipi contrattuali e alla sospensione, anche nei cantieri Pnrr, della restituzione, con l'avanzamento lavori, degli anticipi ricevuti. Misura che il Tesoro nei mesi scorsi aveva negato.

CDF E AN. MO.

WEBUILD

I SINDACATI
TEMONO LO
STOP AI LAVORI
DA LUNEDÌ





> 4 ottobre 2026 alle ore 0:00

Così con il sistema Dac il trasporto ferroviario sarà «più digitale, sicuro ed efficiente»

Interporto, un primato italiano Ecco il convoglio merci automatico

Un passo avanti concreto per rendere il trasporto ferroviario merci «più digitale, sicuro ed efficiente», riducendo le attività manuali, semplificando la preparazione dei convogli e contribuendo agli obiettivi europei di crescita del trasporto ferroviario e di mobilità sostenibile. Parte da Bologna il primo treno sperimentale italiano con tecnologia Dac-Digital Automatic Coupling, il sistema che automatizza l'accoppiamento dei carri e abilita lo scambio di energia e dati lungo il convoglio. È stato presentato direttamente da Fs Logistix e Interporto Bologna durante 'Open Hub-La logistica 5.0 per le imprese dell'Emilia-Romagna', il treno è stato protagonista di una dimostrazione, di tutte le sue funzionalità, nell'ambito di un evento all'hub di Bentivoglio che ha riunito istituzio-

ni, imprese e operatori, sul ruolo dell'innovazione per la competitività del territorio. Se ancora oggi l'aggancio e lo sgancio dei carri merci avvengono prevalentemente attraverso operazioni a mano, con accoppiamento a vite e respingenti, il nuovo sistema introduce l'accoppiamento e il disaccoppiamento automatici generando lungo il convoglio una rete per l'alimentazione elettrica e lo scambio di dati. La tecnologia apre così la strada «a funzioni digitali per la preparazione e la gestione del treno merci». La dimostrazione di Bologna, quindi, viene considerata «un passaggio concreto nel percorso che porta queste soluzioni europee dalla sperimentazione alla verifica in un contesto operativo».

Mercitalia Intermodal, Mercita-

lia Rail e Mercitalia Shunting & Terminal sono coinvolte nelle attività di preparazione, integrazione e validazione delle tecnologie, con il contributo di Interporto Bologna per la realizzazione. Come evidenzia Sabrina De Filippis, ad e dg di Fs Logistix, «con il primo treno demo Dac italiano portiamo a Bologna una tappa concreta dell'innovazione ferroviaria europea». Una valorizzazione quindi del potenziale dell'Emilia-Romagna. Per Stefano Caliandro, presidente dell'Interporto, «accogliere qui il primo treno demo Dac italiano significa essere protagonisti di una trasformazione che guarda al futuro del trasporto ferroviario merci».



Associazione Utenti Ferrovia, 'nessuna data certa per riapertura Aosta-Ivrea'



"Rfi ha comunicato che il servizio riprenderà solo nella tratta Ivrea-Pont Saint Martin nel gennaio 2027 e che per la riattivazione fino ad Aosta non vi sono tempi certi.

Tre anni di chiusura già erano tanti, quasi troppi.

Ma si scopre che non sono bastati". E' quanto si legge nella relazione dell'Associazione Utenti Ferrovia Chivasso-Ivrea-Aosta che ieri sera si è riunita a Ivrea per fare i punti sui lavori di elettrificazione della linea.

"Crediamo sia del tutto inutile accusare Rfi per i ritardi - prosegue - che evidentemente sono stati determinati da imprevisti e complicazioni insiti nella complessità dei lavori.

Rfi ha tutto l'interesse a rimettere in funzione il servizio ferroviario il prima possibile, esattamente come tutti coloro che ne vogliono usufruire. Ci permettiamo tuttavia una considerazione. L'elettrificazione della tratta Chivasso-Ivrea venne realizzata in meno di due anni, tra la fine del 2004 e metà 2006, e l'impiego dei mezzi a trazione elettrica avvenne con il cambio orario del dicembre 2006. I lavori vennero effettuati senza interrompere neanche per un giorno la circolazione dei treni". "È evidente che la conformazione del territorio nella tratta valdostana - conclude l'associazione utenti - è completamente diversa da quella nella tratta canavesana di pianura, e che ciò comporta inevitabili difficoltà per l'esecuzione di opere infrastrutturali di potenziamento, con costi e tempistiche non comparabili. Da questa constatazione deriva la nostra proposta di concentrare nel territorio canavesano i raddoppi selettivi (per la tratta a nord di Ivrea si propone il raddoppio tra Hone/Bard e Verres e tra Quart e Aosta".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



FS Logistix e Interporto Bologna, presentato il primo treno demo DAC italiano



A Bologna la sperimentazione della tecnologia europea per automatizzare l'accoppiamento dei carri e rendere il trasporto ferroviario merci più digitale, sicuro ed efficiente BOLOGNA – Parte da Bologna la sperimentazione italiana del Digital Automatic Coupling (DAC), la tecnologia destinata a modificare le modalità di composizione e gestione dei treni merci. FS Logistix e Interporto Bologna hanno presentato il primo treno demo DAC italiano, protagonista della giornata “Open Hub – La logistica 5.0 per le imprese dell'Emilia-Romagna”, dedicata al confronto tra istituzioni, imprese e operatori sulle prospettive dell'innovazione logistica. Il convoglio sperimentale rappresenta un passaggio concreto nel percorso di introduzione in Italia delle tecnologie sviluppate nell'ambito dei programmi europei di ricerca e innovazione ferroviaria. La dimostrazione, denominata “DAC on Track”, ha permesso di illustrare le funzionalità del sistema e le possibili applicazioni nel trasporto ferroviario delle merci.

Accoppiamento automatico e scambio dati

Il DAC consente di automatizzare le operazioni di accoppiamento e disaccoppiamento dei carri, sostituendo le procedure manuali oggi utilizzate. La tecnologia permette inoltre di creare lungo il convoglio una rete per l'alimentazione elettrica e la trasmissione dei dati. Si tratta di un'evoluzione che può rendere possibili nuove funzioni digitali per la preparazione, la gestione e il controllo del treno merci, con ricadute sull'efficienza delle operazioni e sulla sicurezza del personale.

La sperimentazione condotta a Bologna porta quindi la tecnologia fuori dal solo ambito della ricerca, consentendone la verifica in un contesto operativo e intermodale di particolare rilevanza.

Per FS Logistix, la scelta di Interporto Bologna come sede della dimostrazione si inserisce nella strategia di rafforzamento delle connessioni ferroviarie e intermodali a servizio delle filiere produttive. “Con il primo treno demo DAC italiano portiamo a Bologna una tappa concreta dell'innovazione



ferroviaria europea", ha dichiarato Sabrina De Filippis amministratore delegato e direttore generale di FS Logistix . Secondo De Filippis, i risultati raggiunti sono il frutto della collaborazione tra operatori, industria, istituzioni e ricerca e devono ora tradursi in applicazioni capaci di generare benefici per il settore e per le imprese che scelgono il trasporto ferroviario.

La manager ha inoltre sottolineato il valore strategico dell'Interporto bolognese, indicandolo come punto di connessione tra innovazione, infrastrutture e servizi logistici. L'obiettivo è rafforzare le relazioni ferroviarie e intermodali dell'Emilia-Romagna e sostenere la capacità delle sue filiere industriali di raggiungere nuovi mercati.

Bologna al centro della trasformazione ferroviaria

Per Stefano Caliandro presidente di Interporto Bologna, ospitare il primo treno demo DAC italiano significa partecipare a una trasformazione destinata a interessare il futuro del trasporto ferroviario delle merci. Digitalizzazione, automazione e intermodalità, ha evidenziato Caliandro, rappresentano leve per aumentare efficienza, sicurezza e competitività della logistica. In questo quadro, il DAC introduce nuove possibilità nella gestione automatizzata della sicurezza ferroviaria e dei flussi logistici, rafforzando il ruolo di Bologna come nodo strategico nazionale ed europeo al servizio delle imprese e delle filiere produttive.

La sperimentazione nei programmi Europe's Rail

Il progetto presentato a Bologna è il risultato delle attività sviluppate nell'ambito dei programmi europei di ricerca e innovazione ferroviaria. FS Logistix e Interporto Bologna partecipano infatti ai progetti FP5-TRANS4M-R di Europe's Rail Joint Undertaking . Nell'ambito delle attività dedicate alla sperimentazione italiana, il Gruppo FS è responsabile del Work Package 17 , relativo all'Italian Demo Train. Al progetto partecipano, insieme a Interporto Bologna SpA, Mercitalia Intermodal, Mercitalia Rail e Mercitalia Shunting & Terminal , impegnate nelle attività di preparazione, integrazione e validazione delle diverse tecnologie.

Il treno dimostrativo rappresenta così una prima verifica sul campo di un sistema destinato a integrarsi con la progressiva digitalizzazione del trasporto ferroviario merci europeo, con l'obiettivo di rendere i convogli più automatizzati, connessi e competitivi.

LEGGI ANCHE:

FS Logistix acquista otto locomotive bimodali da Stadler

Iscriviti



No Tav, migliaia in marcia contro “la devastazione”. Appendino: “La Torino-Lione pozzo senza fondo”



Centinaia di persone sono arrivate da Torino, oltre che dai comuni della Val di Susa: «Opera inutile e sperpero di denaro pubblico» «C'eravamo ci siamo ci saremo». Dietro a uno striscione dove campeggia la bandiera No Tav, e dietro quella della Palestina, ha preso vita la lunga marcia di protesta contro la grande opera. Il corteo, partito a Sant'Ambrogio, aveva come mèta Avigliana, dove è prevista la costruzione della bretella che dovrebbe collegare la Tav allo scalo merci di Orbassano.

«L'ennesimo pezzo di opera inutile e l'ennesimo sperpero di denaro pubblico» il senso di quanto tutti, alla manifestazione, ribadiscono. Dai sindaci - una quindicina da tutta la bassa e media Valle - ai volti storici del movimento No Tav, compresi i militanti di Askatasuna che diedero inizio alla battaglia contro il cantiere già nel 2010/2011 - ai parlamentari e ai volti politici più noti.

Appendino alla marcia No Tav: "La Torino-Lione è un pozzo senza fondo"

Tra i primi ad arrivare Chiara Appendino, Movimento cinque stelle, che ha dichiarato a inizio corteo: «Siamo qui a testa alta, a denunciare quanto già abbiamo denunciato quindici anni fa».

Pacifico Banchieri, del Pd, presidente dell'Unione montana Valle Susa e sindaco di Caselletto, ha ribadito: «Siamo qui per fermare un'opera che crea grandi problemi ambientali e sociali»

La prima a parlare al microfono non appena inizia la marcia è stata Dana L auriola, volto storico di Askatasuna. «Il movimento no tav è la garanzia per il futuro ci siamo c'eravamo e ci saremo sempre, la presenza degli amministratori locali dimostra che nonostante il passare degli anni il metodo non è cambiato e si continua a permettere a chi non conosce il territorio di imporre opere che andranno a devastare e distruggere la biodiversità».

Amministratori francesi, italiani, commercianti e studenti, volti vecchi e nuovi dei centri sociali, moltissimi militanti della vecchia guardia del movimento. Un mare di bandiere bianche e rosse, tra



interventi al microfono. Centinaia di persone sono arrivate da Torino, oltre che dai comuni della Val di Susa, scortati da blindati della polizia e dei carabinieri.

Vietnam: JBIC rilancia investimenti in infrastrutture e tecnologie, definite ferie 2026-2027 e passi avanti su alta velocità Nord-Sud



3 Ottobre 2026_ In Vietnam il leader Tô Lâm ha ricevuto il presidente della Japan Bank for International Cooperation (JBIC), Maeda Tadashi, per... 3 Ottobre 2026_ In Vietnam il leader Tô Lâm ha ricevuto il presidente della Japan Bank for International Cooperation (JBIC), Maeda Tadashi, per discutere di cooperazione finanziaria e investimenti giapponesi in infrastrutture, energia e tecnologie come AI e semiconduttori. JBIC e VPBank avvieranno un finanziamento da 27 milioni di dollari per costruire un sistema di trasmissione elettrica nel quadro dell'iniziativa AZEC, mentre Hanoi chiede anche supporto su centri dati e sui nuovi centri finanziari di Ho Chi Minh City e Da Nang. Il governo



ha approvato il calendario delle festività: un giorno di riposo per il Giorno della Cultura Vietnamita 2026, sette giorni per il Tết lunare 2027 e quattro giorni per la Festa nazionale 2027, con indicazioni alle amministrazioni per garantire continuità dei servizi e stabilità di mercato. Sul fronte infrastrutturale, il Ministero delle Costruzioni punta a selezionare nel quarto trimestre 2026 il consulente per lo studio di fattibilità della ferrovia ad alta velocità Nord-Sud (circa 1.541 km tra Hanoi e Ho Chi Minh City), con obiettivo di avvio lavori a dicembre 2027. Lo riporta baodauthau.vn. Nelle stesse 24 ore, la Thanh tra Chính phủ ha segnalato 27 immobili pubblici inutilizzati o poco efficienti nella provincia di Quảng Ngãi e il Dipartimento del Commercio USA ha fissato in via preliminare un sussidio dello 0,35% per un'azienda vietnamita coinvolta nell'indagine sui compressori d'aria importati negli Stati Uniti.

Fonte: <http://baodauthau.vn>



«Gli Emirati lavorano alle rotte alternative: porti e linee ferroviarie fino alla Giordania»



Abdulla Ali Al Subousi descrive l'impegno per garantire la mobilità oltre Hormuz e Bab-el-Mandeb. «Sul futuro idrico potremo lavorare assieme. Sono certo che, con i partner europei, realizzeremo iniziative concrete». Mentre sull'accordo con l'Italia da 40 miliardi: «Passerà anche dalle Pmi. Tra le priorità ci sono energia, beni culturali, connettività, industria high-tech, Intelligenza artificiale, tecnologie per l'acqua e la sanità» Hormuz, Bab-el-Mandeb, crisi, rotte alternative e il tentativo di garantire stabilità alle catene del valore. In mezzo, la necessità crescente di energia, partnership bilaterali. E il richiamo allo stato di diritto. «Ciò che possiamo fare è garantire al commercio globale più di una rotta. Hormuz e Bab el-Mandeb non sono questioni regionali. Sono arterie globali», sintetizza l'ambasciatore in Italia degli Emirati Arabi Uniti, Abdulla Ali Al Subousi, cui abbiamo chiesto di fare un punto sul rapporto tra il suo Paese e l'Italia.

Partiamo dall'accordo da 40 miliardi di dollari. Quali saranno i settori industriali italiani toccati dagli investimenti e quali sono i tempi previsti?

«L'impegno è stato annunciato durante la visita del presidente degli Emirati Arabi Uniti, lo sceicco Mohamed bin Zayed Al Nahyan, a Roma nel febbraio 2025. Tra le priorità ci sono l'energia, i beni culturali, la connettività, l'industria high-tech, l'intelligenza artificiale, le tecnologie per l'acqua e la sanità. Nel settore delle infrastrutture energetiche, per esempio, cito la cooperazione tra Eni, Masdar e ADQ. C'è poi l'esempio della cooperazione trilaterale in Albania. Esistono inoltre collaborazioni avanzate nel settore della difesa e dell'industria navale, con Leonardo, Fincantieri ed Edge. L'approccio degli Emirati è di lungo periodo, progetto per progetto, nei settori scelti insieme con grandi e piccole aziende».

La partnership tra Eni e Adnoc si sta evolvendo oltre il tradizionale rapporto su petrolio e gas. Qual è la vostra visione per il futuro dell'idrogeno e delle tecnologie di cattura della CO2 in collaborazione con le imprese italiane?

«Eni e Adnoc hanno una partnership energetica generale. Eni opera negli Emirati anche nel settore tradizionale, ma oggi quella partnership poggia su un secondo pilastro: la transizione. Idrogeno e



cattura della CO2 non sono slogan. L'idrogeno blu e la cattura del carbonio possono contribuire a ridurre l'intensità carbonica dei combustibili e dell'energia industriale mentre la domanda continua a crescere. Nel lungo periodo, l'idrogeno verde e le energie rinnovabili possono contribuire ad ampliare l'offerta di energia pulita nel Mediterraneo. L'Italia porta in questo processo una capacità industriale concreta. Gli Emirati la propria scala industriale».

Le tensioni nel Mar Rosso e in Medioriente minacciano la sicurezza delle rotte commerciali e il corridoio India-Medio Oriente-Europa, l'IMEC. Come garantirete stabilità e continuità alle catene del valore?

«Ciò che possiamo fare è difendere il principio secondo cui la navigazione internazionale deve rimanere aperta e garantire al commercio globale più di una rotta. Lo Stretto di Hormuz e Bab el-Mandeb non sono questioni regionali. Sono arterie globali. La nostra posizione è che nessun Paese ha il diritto di interrompere questi flussi. La risposta deve essere ricercata attraverso le sedi internazionali. Abbiamo riaffermato il nostro impegno per l'Imec. Il segmento oggi più avanzato è quello tra India ed Emirati. Stiamo lavorando anche sulla connessione con Europa e Italia. Gli Emirati hanno investito in porti, infrastrutture logistiche e pipeline proprio per evitare di dipendere da un unico punto di passaggio. Stiamo modernizzando il nostro ruolo di hub per le merci, l'energia e i dati. Se una rotta è sottoposta a pressione, il commercio deve poter continuare a muoversi. Per questo abbiamo investito nello sviluppo della rete ferroviaria Etihad Rail, che costruisce un collegamento terrestre tra i porti e gli aeroporti degli Emirati e che arriverà fino alla Giordania. Stiamo inoltre rafforzando le capacità del porto di Fujairah, che si trova al di fuori dello Stretto di Hormuz, per affrontare le crisi attuali».

Ha partecipato all'Euro-Mediterranean Water Forum. Quali elementi emersi a Roma ritroveremo nella Conferenza delle Nazioni Unite in programma ad Abu Dhabi a dicembre?

«Uno dei punti fondamentali emersi a Roma riguarda il modo in cui rendere i progetti idrici più interessanti per gli investitori. Il problema non è la mancanza di capitale o di tecnologia. Riguarda soprattutto le condizioni che rendono un progetto sostenibile. Gli investitori sovrani cercano progetti credibili, una chiara distribuzione dei rischi, quadri regolatori prevedibili e strutture finanziarie solide. Questi fattori valgono nel Mediterraneo come negli altri mercati emergenti e determinano la velocità con cui un interesse si trasforma in un progetto. La Conferenza di Abu Dhabi vuole essere un momento di attuazione concreta. Ci sarà, inoltre, un dialogo interattivo sugli investimenti nell'acqua e la piattaforma Oasis, organizzata dagli Emirati, che metterà in contatto investitori, innovatori e decisori politici attorno a soluzioni pratiche. Nel corso dei decenni abbiamo inoltre investito nella desalinizzazione, nel riutilizzo dell'acqua, nell'efficienza e nell'innovazione. Questo ha rafforzato la nostra convinzione che l'acqua sia un'infrastruttura essenziale, sulla quale poggiano la crescita economica, i sistemi alimentari, l'energia, le città e la prosperità nel lungo periodo. Il nostro modello, che combina finanza per lo sviluppo, investimenti, tecnologia e partnership di lungo periodo, è quello che utilizziamo anche a livello internazionale. Un esempio è l'Abu Dhabi Fund for Development, che nel gennaio 2026 ha lanciato l'Abu Dhabi Global Water Platform. L'obiettivo è mobilitare 2 miliardi di dollari tra il 2026 e il 2030 e raggiungere circa 10 milioni di persone. Porteremo questo impegno e le nostre competenze alla Conferenza Onu sull'acqua. Sono certo che, insieme ai partner europei, potremo realizzare iniziative concrete non soltanto per le nostre due regioni, ma anche per il resto del mondo».



La cooperazione tra Europa ed Emirati sulla desalinizzazione può diventare un modello di stabilizzazione politica in Medioriente?

«Molti sostengono che le guerre del futuro saranno legate all'acqua. Lavorare insieme su nuovi sistemi di desalinizzazione e purificazione dell'acqua porterebbe enormi benefici a un numero elevato di comunità. Gli Emirati hanno molto da offrire in questo campo, sia in termini di competenze sia per l'esperienza maturata. Il nostro approccio all'acqua è stato plasmato dalla nostra stessa esperienza di Paese arido, con risorse limitate di acqua dolce. Nel corso dei decenni abbiamo quindi investito nella desalinizzazione, nel riutilizzo dell'acqua, nell'efficienza e nell'innovazione. Questo ha rafforzato la nostra convinzione che l'acqua sia un'infrastruttura essenziale, sulla quale poggiano la crescita economica, i sistemi alimentari, l'energia, le città e la prosperità nel lungo periodo. Il nostro modello, che combina finanza per lo sviluppo, investimenti, tecnologia e partnership di lungo periodo, è quello che utilizziamo anche a livello internazionale. Porto un esempio concreto: l'Abu Dhabi Fund for Development, che a gennaio ha lanciato l'Abu Dhabi Global Water Platform. L'obiettivo è mobilitare 2 miliardi tra il 2026 e il 2030 e raggiungere circa 10 milioni di persone. Sono certo che, insieme ai partner europei, potremo realizzare iniziative concrete non solo per le due regioni, ma anche per il resto del mondo».



3 ottobre, 12:15 Manovra: da clausola energia 14,4 mld per famiglie, studenti, imprese e ferrovie

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - I circa 14,4 miliardi di risorse nel biennio 2027-2028 derivanti dall'uso della clausola di salvaguardia per l'energia saranno destinati "a misure in favore di famiglie, studenti, imprese, pubbliche amministrazioni e al settore delle infrastrutture". Lo si legge nella relazione al Parlamento sul ricorso alla clausola di salvaguardia. Fra gli interventi, "l'utilizzo del trasporto pubblico



FS Logistix et Interporto Bologna ont présenté le premier train expérimental italien DAC

Le système permet l'accouplement et le découplage automatiques des wagons



Le premier train expérimental italien quitte Bologne avec Technologie DAC - Couplage automatique numérique, le système qui Automatise l'accouplement des wagons et permet l'échange de énergie et données le long du train. Présenté aujourd'hui par FS Logistix et Interporto Bologna lors de l'événement « Open Hub - Logistique 5.0 pour les entreprises d'Émilie-Romagne », le train est était le protagoniste d'une démonstration des caractéristiques développée pour rendre le fret ferroviaire plus important numérique, sécurisé et efficace. Le DAC permet l'appairage et le désappariement automatiques des wagons et crée un réseau le long du train pour le et l'échange de données. La technologie ouvre ainsi le Fonctions numériques pour la préparation et la gestion de la trains de marchandises, dans le but de rendre les opérations plus nombreuses sûr et efficace. La manifestation à Bologne représente un Étape concrète sur la voie qui mène à ces solutions européennes de l'expérimentation à la vérification dans un contexte opérationnel. « Avec le premier train de démonstration DAC italien - souligné Sabrina De Filippis, PDG et directrice générale de FS Logistix - nous apportons une étape concrète d'innovation à Bologne Chemins de fer européens. Les résultats que nous admirons aujourd'hui sont le fruit de un chemin qui nécessitait la collaboration entre opérateurs, l'industrie, les institutions et le monde de la recherche, et que nous voulons traduire en bénéfices réels pour ceux qui travaillent dans le secteur et pour les entreprises qui choisir



le chemin de fer. Le choix de Bologne Interporto indique aussi Notre vision de la logistique : connecter l'innovation aux nœuds et les nœuds des services. Avec Interporto Bologna, nous voulons renforcer le potentiel de l'Émilie-Romagne, renforçant la Relations ferroviaires et intermodales pour soutenir les chaînes d'approvisionnement et leur capacité à atteindre de nouveaux horizons marchés ». « Accueil du premier train de démonstration DAC à destination de l'Interporto Bologna - mis en avant Stefano Caliandro, président de la Interport Society - signifie être protagonistes d'une transformation qui regarde vers l'avenir du transport ferroviaire de marchandises. L'innovation, la numérisation et l'intermodalité sont des leviers essentiels pour rendre la logistique plus efficace, sûre et compétitif ».



Appalti pilotati alla Difesa, chieste 20 misure cautelari. La procura: Mulè raccomandò un generale



L'inchiesta sulle commesse milionarie attraversa Difesa, Marina, Aeronautica, Rfi, Terna, Polo Strategico Nazionale e Polizia. Il vicepresidente della Camera non è indagato: per i pm l'imprenditore Spalletta si rivolse a lui per favorire la promozione a generale dell'ufficiale Pierfrancesco Coppola

Venti richieste di misure cautelari, graduate a seconda delle posizioni tra carcere, arresti domiciliari e misure interdittive. È arrivata a una stretta la maxinchiesta della Procura di Roma sugli appalti pilotati per centinaia di milioni di euro, che attraversa alcuni dei gangli più delicati dello Stato: dalla Difesa all'Aeronautica, passando per la Marina Militare, da Rete Ferroviaria Italiana a Terna, fino al Polo Strategico Nazionale e alla Polizia di Stato. È quanto apprende Repubblica. Il gip Simona Calegari ha convocato i venti indagati per gli interrogatori preventivi tra il 9 e il 14 ottobre. Soltanto dopo deciderà sulle richieste avanzate dall'aggiunto Giuseppe Cascini e dai pm Lorenzo Del Giudice e Fabrizio Gallo.

Il caso aeronautica

Ma nelle nuove carte c'è soprattutto un nome che, questa volta, è scritto nero su bianco, Giorgio Mulè. L'esponente di spicco di Forza Italia, va precisato, non è indagato e nessun reato gli viene contestato. Ma secondo la ricostruzione del Pef della Guardia di Finanza, Antonio Spalletta, imprenditore e suo amico, si sarebbe rivolto proprio a lui per favorire la promozione a generale di Pierfrancesco Coppola, alto ufficiale dell'Aeronautica. Mulè si sarebbe interessato alla sua carriera con Luca Goretti, allora capo di Stato maggiore dell'Aeronautica (anche lui non è indagato). Senza sapere, però, quale fosse il retroscena che i pm attribuiscono a quella richiesta: per l'accusa Spalletta avrebbe aiutato Coppola a diventare generale in cambio delle informazioni riservate che l'ufficiale gli avrebbe fornito su un delicato appalto dell'Aeronautica da oltre 213 milioni di euro. Sei mesi fa, quando il vicepresidente della Camera era finito su Repubblica, aveva protestato duramente: negli atti di perquisizione e sequestro, aveva sottolineato, il suo nome non compariva. Ed era così. Negli atti allora conosciuti si parlava soltanto dell'intervento, «reale o millantato», di un «importante esponente politico e rappresentante istituzionale» adesso viene indicato Mulè e gli si



attribuisce un ruolo di mediazione. “Il ruolo che ho svolto da sottosegretario alla Difesa e quello attuale in Commissione Difesa alla Camera mi ha portato e mi porta a fare – aveva detto a marzo Mulè - un numero imprecisato di segnalazioni per trasferimenti o promozioni di appartenenti alle forze armate. Lo pretende il mio ruolo, sempre rispettando regole e procedure”.

Reti ferroviarie italiane, la gara da 400 milioni.

Uno dei capitoli più pesanti porta a Rete Ferroviaria Italiana. Tra i destinatari delle richieste cautelari ci sono Riccardo Barrile, responsabile Cyber Security di Rfi, Carlo Antonello Bisi, manager della Tim che seguiva il settore ferroviario, e l'imprenditore Francesco Dattola, amministratore di fatto di Nsr. Secondo la Procura, la bozza del capitolato tecnico di una gara da 400 milioni di euro sarebbe uscita da Rfi prima della pubblicazione: Barrile l'avrebbe consegnata a Bisi e da quest'ultimo sarebbe arrivata a Dattola, che avrebbe così avuto la possibilità di intervenire sui requisiti per adattarli alle capacità delle proprie società.

Terna, irregolarità negli appalti nella società elettrica a capitale pubblico

Dattola compare anche nel capitolo Terna insieme a Rodolfo Falcone, allora country manager di Red Hat Italia, anche lui destinatario della richiesta cautelare. Per i pm il rapporto tra Red Hat e Nsr avrebbe consentito all'imprenditore di entrare nelle forniture informatiche della società energetica. La contestazione riguarda una gara per prodotti e servizi Red Hat che sarebbe stata orientata verso Nsr attraverso interventi sugli uffici acquisti. In questo filone compare anche una sponsorizzazione da 6.100 euro allo Sporting Eur, società sportiva legata al manager di Terna Enrico Senatore.

Il cloud di Stato.

Lo stesso asse Dattola-Spalletta-Falcone riappare nel Polo Strategico Nazionale, l'infrastruttura nata per ospitare il cloud della pubblica amministrazione. L'accusa sostiene che si sarebbe intervenuti sulla costruzione del catalogo dei servizi per farvi entrare i prodotti Red Hat, inizialmente esclusi, con l'aiuto anche dell'ad del Polo strategico Emanuele Iannetti, indagato ma su cui non pende una misura cautelare. In questo passaggio Antonio Spalletta, anche lui tra i venti destinatari delle richieste cautelari, avrebbe utilizzato le proprie relazioni all'interno della Difesa.

La Difesa.

Qui i filoni diventano due. Il primo riguarda Teledife e la piattaforma informatica Cmdb. Ancora Dattola e Spalletta, secondo l'accusa, avrebbero ottenuto informazioni riservate anche dal generale dell'esercito Francesco Modesto (indagato ma su cui non pende la richiesta cautelare) prima dell'avvio della procedura e sarebbero riusciti a incidere sui requisiti tecnici e perfino sulla modalità scelta dall'amministrazione per acquistare il sistema. Il secondo è la maxi gara da 180 milioni di euro per la componente tecnologica delle reti della Difesa. Tra gli indagati per i quali è stata chiesta una misura ci sono l'ufficiale della Marina Antonio Angelo Masala, l'imprenditore Massimo Rossi e i manager Cristiano Rufini, Paolo Capomasi, Fabrizio Luciano e Gianmatteo Maria Manghi. L'ipotesi è che informazioni interne, incontri e accordi precedenti all'aggiudicazione abbiano condizionato la gara e la composizione del raggruppamento di imprese, capeggiato da Rossi, destinato a parteciparvi.

Marina, i 229 mila euro.



Un altro appalto porta alle licenze Nutanix acquistate dalla Marina per 3,09 milioni di euro. Qui, oltre a Masala e Rossi, compaiono Pietro Parente, Gianfranco Marra, Pasquale Potenza e Valentina Patrignani, tutti destinatari delle richieste cautelari. Secondo la Procura, nella catena commerciale sarebbe stata inserita Innovery e attraverso una serie di fatture e passaggi societari sarebbero infine arrivati 229.482 euro a Buildings Vamp: una somma che nel capo d'imputazione viene indicata come il presunto «prezzo della corruzione», pagato a favore di Masala, alto ufficiale della Marina.

Polizia, il “Progetto Questure”.

Nutanix torna anche nelle forniture destinate al ministero dell'Interno. Tra i destinatari delle richieste cautelari figurano Amato Fusco Direttore della III Divisione del Servizio Telecomunicazioni della Polizia di Stato e gli imprenditori Massimo Rossi, Cristiano Rufini, Gianfranco Marra e Pasquale Potenza. Per i pm le caratteristiche tecniche del cosiddetto “Progetto Questure” sarebbero state costruite in modo da favorire la tecnologia Nutanix e la relativa filiera commerciale.

Le misure cautelari

Un mosaico già emerso in parte con le perquisizioni dello scorso marzo. Ora l'inchiesta entra però in un'altra fase. La Procura ha chiesto misure cautelari per Massimo Rossi, Antonio Angelo Masala, Amato Fusco, Cristiano Rufini, Pietro Parente, Alessandro Paciotti, Cristiano Villari, Pasquale Potenza, Gianfranco Marra, Valentina Patrignani, Paolo Capomasi, Fabrizio Luciano, Gianmatteo Maria Manghi, Antonio Spalletta, Francesco Dattola, Stefano Tronelli, Pierfrancesco Coppola, Rodolfo Falcone, Riccardo Barrile e Carlo Antonello Bisi. Venti richieste, tra carcere, domiciliari e interdittive a seconda delle singole posizioni, sulle quali il gip dovrà pronunciarsi dopo gli interrogatori preventivi.

SCENARIO TRASPORTI E LOGISTICA



> 4 ottobre 2026 alle ore 0:00

Dalle criptovalute alle cliniche alla moda, ecco le liquidazioni dei principali Tribunali

Sezioni Fallimentari Milano-Roma-Napoli

Dalle criptovalute alla logistica; da strutture sanitarie alle mense al cinema. Da società operative col superbonus a quelle del settore energetico. Per non parlare delle aziende svuotate dalla criminalità organizzata. La mappa delle liquidazioni giudiziali – in aumento nei Tribunali di Milano e Roma – riflette talvolta quanto già avvenuto, altre anticipa potenziali fenomeni futuri. Così, ad esempio, sia a Milano che a Roma si annovera il crac di società di monete elettroniche nella montagna di fascicoli delle sezioni fallimentari. Nella capitale c'è la scia della liquidazione di Swag Internazionale srl, mentre sotto al Duomo quella del The Rock Trading srl, estesa poi alle società del gruppo, Digitalrock holding e Onedime srl. Nel capoluogo lombardo, sono nel commercio, nei servizi, nell'immobiliare, come nel settore della moda o energetico le imprese finite in liquidazione giudiziale di recente. «Riflettono – analizza Laura De Simone, presidente della Sezione fallimentare del Tribunale – la struttura economica del territorio». Dove c'è un po' di tutto. E un po' di tutto arriva al primo piano del Palazzo di Giustizia (dove tra l'altro ha da poco presentato un piano di ristrutturazione aziendale un marchio storico come Giochi Preziosi). Ma arrivano pure le imprese finite in inchieste sulla criminalità organizzata. Talvolta rese gusci vuoti dalla camorra, conferma Gian Piero Scoppa, fino a marzo a capo della sezione fallimentare a Napoli, dove l'onda lunga della pandemia ha portato al default di società di mense o ristorazione per ospedali.

Se nel capoluogo lombardo sono aumentate del 5% le liquidazioni giu-

diziali dichiarate dal Tribunale (410 a giugno), a Roma stimano un incremento del 25%. Preoccupano - ricostruisce IlSole24ore - i dissesti di importanti strutture sanitarie, come la Fondazione Santa Lucia, oggi in amministrazione straordinaria; o di altri istituti, molto noti, che hanno avuto accesso a procedure, ancora in corso, regolate dal codice della crisi. E ci sono istanze di accesso al concordato preventivo anche di altre significative realtà imprenditoriali come Facile ristrutturare o Nova (Euronics). Come, nel cinema, la liquidazione recente di Sipario Movies fa seguito a quella di altre società del settore.

Il punto, tra i tanti, è «far convivere quest'aumento – analizza Giorgio Jachia, presidente della Sezione Fallimentare – con l'impegno ad approfondire subito le tematiche connesse con le responsabilità di quanti hanno determinato il dissesto o ne hanno ritardato l'emersione, aggravandolo». Nelle tre principali città d'Italia, le liquidazioni – cresciute – sono però sempre più l'*extrema ratio* rispetto ai tentativi di composizione negoziata della crisi, concordano De Simone, Jachia e Scoppa (si veda altro articolo): a Milano sono passate da un'istanza nel 2021 a 23 nel 2026. «Vi sono imprese che propongono ai creditori soluzioni effettive, altri provano ad utilizzarla solo per ritardare l'apertura della liquidazione», analizza Jachia. «Le liquidazioni sono sempre più confinate a imprese piccole», aggiunge Scoppa. «Il passaggio da una culturale della liquidazione a una del risanamento – conclude De Simone – è misurabile nei numeri e nell'esperienza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Nel capoluogo lombardo
410 pratiche a giugno;
nella capitale +25%
Le procedure sempre
più l'*extrema ratio***



> 4 ottobre 2026 alle ore 0:00

La Storia è questione di flussi



**CESARE
ALEMANNI**
Dalle pietre
alle stelle
EINAUDI
448 pagine
22 euro
★ ★ ★

E possibile scrivere una storia logistica dell'umanità? Cesare Alemanni ci prova in *Dalle pietre alle stelle*, osservando la storia da una prospettiva insolita, quella dei flussi di merci, persone, energia e informazioni che, dalle prime civiltà fino ad oggi, hanno organizzato lo spazio e ridisegnato il potere. Da Suez all'Artico, la geografia torna a mostrarsi per quello che è sempre stata: una rete di passaggi, ostacoli e punti di controllo.



> 4 ottobre 2026 alle ore 0:00

Tassa Ue sulle emissioni, Sos a Bruxelles «I proventi siano destinati ai nostri porti»

L'ECONOMIA DEL MARE

Antonino Pane

L'Ets marittimo, la tassa pagata dagli armatori e introdotta dall'Europa per accompagnare la transizione ecologica, deve tornare alla Blue Economy e, in particolare, deve essere investita anche nei porti. La sfida del trasporto via mare si vince sul Mediterraneo e il nostro Paese ha bisogno di porti sempre più efficienti e ricchi di servizi. A Bruxelles questi temi sono rimbalzati con forza durante l'evento organizzato da Feport, a cui ha partecipato anche Assiterminal con il presidente italiano Tomaso Cognolato, presidente di Terminal Napoli, e il presidente della Commissione Europea di Assiterminal, Fabio Bucchioni.

GLI SCENARI

«La strategia dell'Ue per i porti: una rotta verso la leadership globale degli hub portuali europei entro il 2035», questo il tema che Feport ha messo al centro del dibattito è che ha avuto importanti consensi anche a livello politico. L'attenzione intorno al tema mare è tanta e la conferma è arrivata anche dal fatto che l'evento è stato ospitato presso il Parlamento Europeo dall'eurodeputato Matteo Ricci, vicepresidente della Commissione Trasporti e Turismo. Al dibattito, moderato dalla

segretaria generale di Feport, Lami Kerdjoudj, hanno partecipato rappresentanti della Commissione europea. Le conclusioni sono state affidate all'eurodeputato Sérgio Gonçalves, relatore del Parlamento europeo per la relazione d'iniziativa sulla Strategia portuale dell'Ue. I rappresentanti delle principali imprese attive nella gestione dei terminal europei e aderenti a Feport hanno avuto l'opportunità di confrontarsi con rappresentanti istituzionali ed esperti sulle principali sfide che stanno ridisegnando la portualità europea. Al centro del dibattito, la strategia portuale dell'Ue, destinata a definire il quadro di riferimento per la competitività, la resilienza e la sicurezza dei porti europei negli anni a venire. Il confronto ha riguardato inoltre il processo di revisione dell'Ets, inclusa la mancata esenzione delle grandi isole, la proposta della Commissione europea per un nuovo quadro normativo sugli appalti pubblici, il pacchetto europeo sulla mobilità militare, l'aggiornamento e la riqualificazione delle competenze dei lavoratori e il Cyber Security Act.

LA RICHIESTA

«Nel corso dell'evento - ha detto Tomaso Cognolato - Feport ha richiamato in particolare l'attenzione sulle implicazioni dell'Ets marittimo per la competitività dei

porti europei, evidenziando l'opportunità che i proventi generati dall'Ets marittimo siano destinati anche a sostenere investimenti nei porti nel percorso di decarbonizzazione. Un confronto che ha confermato la centralità dei porti e dei terminal europei nelle politiche dell'Unione e la necessità di coniugare gli obiettivi di transizione energetica e sicurezza con la tutela della competitività del sistema portuale europeo». Tutti i comparti della Blue Economy chiedono con forza che l'Ets diventi una leva per aumentare la competitività del trasporto marittimo. Va promossa la ricerca nel settore dei nuovi carburanti e, come è emerso nell'assise Feport di Bruxelles, bisogna migliorare anche i porti con interventi strutturali come, ad esempio, il cold ironing. Il percorso di decarbonizzazione verso il net zero del 2050 imposto dall'Imo agli armatori, deve coinvolgere anche i porti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL NUOVO APPELLO
DI COGNOLATO
PRESIDENTE
DI TERMINAL NAPOLI:
L'ETS SOSTENGA
GLI INVESTIMENTI**



Carburanti: OK Energie, consorzio indipendenti per più forza negli acquisti



Unire retisti indipendenti, proprietari di impianti e piccole e medie reti per aggregare volumi, acquisti, logistica e servizi, rafforzando il potere contrattuale senza rinunciare all'autonomia delle singole imprese.

È la proposta lanciata da OK Energie, distributore abruzzese indipendente di Francavilla al Mare, in provincia di Chieti, che punta alla costituzione di un consorzio aperto agli operatori del settore carburanti.

L'obiettivo è creare una piattaforma comune per negoziare condizioni più competitive con compagnie, trader e operatori logistici, a partire dall'approvvigionamento di carburante.

In prospettiva, il progetto potrebbe estendersi a stoccaggio, trasporti, energia, commissioni Pos, assicurazioni, tecnologia, manutenzioni e servizi finanziari.

"Credo sia arrivato il momento di guardare oltre il proprio impianto - spiega il direttore generale di OK Energie, Francesco Bagnato -. Possiamo continuare ad affrontare singolarmente un mercato sempre più complesso oppure mettere insieme i nostri volumi e presentarci sul mercato con una forza diversa".

Il progetto non prevede la creazione di un nuovo marchio: ogni imprenditore manterrebbe la propria identità, autonomia e attività. "Non vogliamo mettere un'altra bandiera sulle pompe - sottolinea Bagnato -. Vogliamo mettere insieme la forza che oggi è dispersa tra tanti imprenditori indipendenti".

L'iniziativa punta anche al coinvolgimento di Confcommercio e delle altre associazioni di categoria, con l'obiettivo di favorire il confronto tra gli operatori e avviare una prima aggregazione territoriale. Nella fase di progettazione OK Energie sarà affiancata dagli avvocati Paolo Patrizio e Barbara Rapino per definire il percorso giuridico e organizzativo del consorzio. La prima fase prevede la raccolta, senza vincolo di adesione, delle manifestazioni di interesse degli operatori.



"Non chiediamo a nessuno di aderire oggi a qualcosa che ancora non esiste - conclude Bagnato -. Chiediamo agli imprenditori del settore di sederci intorno a un tavolo e capire se possiamo costruirlo insieme".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Cma Cgm acquisisce FedEx Supply Chain per 1,4 miliardi di dollari

L'operazione rafforza Ceva Logistics nella logistica a contratto in Nord America e apre nuove sinergie tra i due gruppi nel trasporto aereo e marittimo



L'operazione rafforza Ceva Logistics nella logistica a contratto in Nord America e apre nuove sinergie tra i due gruppi nel trasporto aereo e marittimo

Marsiglia – Cma Cgm ha completato l'acquisizione di FedEx Supply Chain per 1,4 miliardi di dollari , rafforzando la presenza della controllata Ceva Logistics nel mercato della logistica a contratto in Nord America. L'operazione amplia la piattaforma di servizi logistici del gruppo francese e consolida il posizionamento di Ceva nel settore, grazie all'integrazione delle attività di FedEx Supply Chain. L'accordo prevede inoltre nuove forme di collaborazione commerciale tra Cma Cgm e FedEx . I due gruppi lavoreranno sulla capacità di trasporto aereo lungo alcune rotte strategiche, tra cui il collegamento Asia-Europa , e sullo sviluppo di ulteriori sinergie nel trasporto marittimo.

L'acquisizione rappresenta così un ulteriore passo nella strategia di Cma Cgm volta a rafforzare la propria offerta logistica integrata, combinando trasporto marittimo, aereo e servizi di supply chain.

L'articolo proviene da Shipmag .



Container, una nave su due arriva in ritardo: l'affidabilità è ai minimi dal 2022

Sea-Intelligence rileva un crollo al 49,9% in agosto e ritardi medi saliti a 6,81 giorni. Maersk guida la hit delle compagnie più puntuali con il 67,3%, Gemini la classifica delle [...]



Sea-Intelligence rileva un crollo al 49,9% in agosto e ritardi medi saliti a 6,81 giorni. Maersk guida la hit delle compagnie più puntuali con il 67,3%, Gemini la classifica delle alleanze con il 77,8%.

Londra – Peggiora rapidamente la puntualità del trasporto container mondiale. Ad agosto 2026 l'affidabilità degli orari è scesa al 49,9%, con una flessione di 5,9 punti percentuali rispetto al mese precedente e il secondo arretramento consecutivo. Secondo l'ultimo Global Liner Performance di Sea-Intelligence, si tratta del livello più basso registrato da settembre 2022. Parallelamente aumenta anche la durata dei ritardi. Le portacontainer arrivate oltre la data prevista hanno accumulato mediamente 6,81 giorni di ritardo, 0,60 giorni in più rispetto a luglio e il valore più elevato da marzo 2022. Rispetto all'agosto dello scorso anno il peggioramento raggiunge 1,92 giorni, in un mercato condizionato soprattutto dalla forte congestione che continua a interessare numerosi porti asiatici.

Tra i 13 maggiori vettori analizzati, Maersk si conferma la compagnia più puntuale con il 67,3%, seguita da Hapag-Lloyd al 61,5%. Msc raggiunge il 55,2% e Cma Cgm il 50,6%, mentre Wan Hai chiude la graduatoria con appena il 23,2% delle navi arrivate secondo programma. Nessun operatore è riuscito a migliorare rispetto al mese precedente.

Il deterioramento appare ancora più evidente nel confronto annuale: tutte le compagnie hanno registrato una riduzione dell'affidabilità e 12 dei 13 vettori hanno subito una flessione a doppia cifra. Maersk contiene il calo a 8,9 punti percentuali, mentre Pil registra il peggior risultato, con una perdita di 31,1 punti. Anche su base mensile Pil mostra la contrazione maggiore, pari a 10,1 punti.

Il confronto tra le grandi alleanze evidenzia infine differenze ancora più marcate. Nel periodo luglio-agosto Gemini ha raggiunto un'affidabilità del 77,8%, davanti a Msc con il 70,1%, mentre Ocean Alliance si ferma al 48,3% e Premier Alliance al 43,2%. Il ritorno della puntualità globale sotto la soglia del 50%, insieme a ritardi medi prossimi a una settimana, conferma così quanto la congestione stia nuovamente riducendo l'efficienza effettiva delle reti container e assorbendo capacità navale a livello mondiale.



Contro il caro-gasolio, gli sconti sono solo un paracadute a tempo



Il conflitto nel Golfo, le difficoltà logistiche, i limiti

di raffinazione della Ue: troppe forze

in campo per tenere a bada il diesel

Poche cose irritano i cittadini come i carburanti alle stelle. E poche li rallegrano come un taglio repentino dei listini. Non c'è dunque da stupirsi se la serie di ribassi annunciati dalle compagnie petrolifere sia stata accolta dal pubblico con soddisfazione e lunghe code ai distributori. Tuttavia, chi conosce le regole del mercato sa che un tetto non può durare all'infinito. Prima o poi, per contenere i prezzi qualcosa nei fondamentali di domanda e offerta deve cambiare. Ma quando?

Guerra e diesel Molto - ma non tutto - dipenderà dall'evoluzione della guerra Usa-Iran. Dai primi attacchi dello scorso febbraio, le quotazioni internazionali di petrolio e gas hanno iniziato a correre, riflettendo la paura dei mercati per la tenuta dei flussi di materie prime da una delle regioni che ne è più provvista al mondo. Così è stato anche per le quotazioni del gasolio e della benzina.

Dopo il taglio delle accise, la moral suasion di Meloni. In Italia, il taglio alle accise sui carburanti deciso dal governo Meloni ha mitigato l'effetto sui prezzi finali alla pompa. Ma dopo sette mesi - e quasi tre miliardi in meno nelle casse dello Stato - i listini continuavano imperterriti a salire.

Un esercizio di moral suasion da parte della premier ha indotto prima Eni, partecipata dallo Stato, e a seguire tutte le maggiori compagnie ad abbassare i prezzi. Per il momento fino a fine mese. Ancora una volta, l'intervento è stato sull'offerta e nessuno ha provato a ridurre i consumi, ma tant'è. Sono bastati pochi giorni per vedere la media della benzina crollare da 2,159 a 2,064 euro al litro sulla rete nazionale e il diesel, che in autostrada si era pericolosamente avvicinato ai tre euro, è tornato a 2,261 e 2,293.



Quasi metà del mercato in mano a piccoli imprenditori. Quello che una media non può mostrare sono le profonde disparità sul mercato. I quattro grandi marchi - Eni Ip Q8 e Tamoil - erogano poco più della metà del carburante totale. Il resto è nelle mani di piccoli imprenditori e gestori indipendenti, che si riforniscono (spesso senza sconto) dalle stesse compagnie con cui poi devono competere per attirare clienti.

Alcuni benzinai hanno tentato di allinearsi agli sconti, altri lamentano che tale sforzo potrebbe essergli fatale. Intanto montano le proteste e un primo esposto è stato presentato all'Antitrust. «La possibilità di ridurre o meno il gap di prezzo dipenderà dalle politiche commerciali dei distributori con i diversi fornitori e, soprattutto, dall'andamento delle quotazioni internazionali», ragiona Gianni Murano, presidente di Unem, l'associazione dei petrolieri. «È sulle quotazioni internazionali che si stabilisce il prezzo di ogni contratto tra operatori». Ed è su quel prezzo che si basa il costo della materia prima, che costituisce il 40% della cifra sui listini - il resto sono tasse, costi logistici e margini.

Ma quanto dureranno gli sconti? Per capire quanto dureranno gli "sconti" è necessario studiare i fattori che muovono le quotazioni. I mercati procedono sulla base delle aspettative degli investitori, che monitorano attentamente l'evoluzione delle tensioni geopolitiche.

Negli ultimi giorni dal Golfo Persico arrivano notizie incoraggianti, almeno sui flussi: la società di monitoraggio satellitare Kpler stima che nella settimana terminata il 27 settembre le spedizioni di petrolio abbiano raggiunto i 12,5 milioni di barili al giorno, appena un milione in meno rispetto a prima del conflitto. «In questo momento, ci aspettiamo una riapertura totale dello stretto di Hormuz entro l'anno», interviene Francesco Martoccia, Emea energy strategist di Citigroup.

Non accade altrettanto per i prodotti raffinati, come la benzina e il diesel, in parte per i danni agli impianti di raffinazione, in parte per i colli di bottiglia logistici che frenano le esportazioni. All'appello mancano ancora circa 600mila barili di gasolio al giorno dal Golfo. Altri 600mila sono bloccati dal bando sulle esportazioni imposto dalla Russia dopo gli attacchi alle raffinerie da parte dell'esercito ucraino; altri 100-200mila vengono meno a causa della riduzione dell'export cinese. In compenso, Stati Uniti e Nigeria hanno aumentato le proprie vendite, rispettivamente, di 400 e 100mila barili.

Il risultato? Sui mari manca un quarto del traffico di diesel, circa 800mila barili, pari a meno del tre per cento della domanda globale. Come si piega allora la corsa dei prezzi? «Pesano le difficoltà logistiche per riempire gli stoccaggi nei punti di consegna fisici, che devono tenere conto anche dei rincari dei noli marittimi», ricorda Martoccia.

Unem: "Raffinazione strategica, non solo in emergenza" L'Europa ha un asso nella manica: ampi serbatoi di diesel da rilasciare sul mercato per calmierare i prezzi. Dopo il pressing degli Stati Uniti di Donald Trump, i Paesi del G7 hanno optato per un rilascio di 100mila barili, sotto il coordinamento dell'Agenzia internazionale dell'energia. Ancora una volta, è il gioco delle parti: il presidente Usa minaccia di bloccare le esportazioni, l'Ue ricorda che gli acquisti rientrano nell'accordo di Turnberry, assieme ai dazi.

C'è un ultimo elemento da considerare per chiudere il cerchio. Quanta benzina e quanto diesel è in grado di raffinare l'Europa? In una lettera indirizzata a Bruxelles, il presidente francese, Emmanuel Macron, chiedeva maggior flessibilità per un settore a lungo ridimensionato dalle politiche ambientali.



In Italia, l'8 ottobre il ministero delle Imprese (Mimit), dell'Energia (Mase) e i petrolieri si incontreranno per capire qual è il margine per intervenire. Il Bel Paese vanta una capacità di raffinazione di quasi 1,7 milioni di barili al giorno, ma produce 1,3 milioni di prodotti. «Nel corso dell'anno la produzione delle raffinerie italiane è cresciuta, in particolare sul jet fuel. Stiamo analizzando ulteriori opportunità ma lo sforzo deve essere concordato a livello Ue», anticipa Murano.

E poi ribatte: « Non possiamo ricordarci della raffinazione solo nei momenti di emergenza , va inclusa in un piano strategico europeo sull'energia. Perché al 2050 metà dei veicoli leggeri in circolazione potrà anche essere elettrico, ma l'altra metà, i tir, gli aerei e le navi, forse, no».

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Crac milionario, l'imprenditore Domenico Morello condannato per bancarotta: tre anni al re della logistica



Trento, l'imprenditore, in carcere per mafia, nei guai per la Selit Scarl. C'è il collegamento con l'inchiesta «Perfido» La sentenza è arrivata dopo una camera di consiglio durata oltre un'ora, più del previsto. Il re della logistica Domenico Morello incassa un'altra condanna. Tre anni per bancarotta contabile e per distrazione. L'imprenditore in odore di 'ndrangheta, in carcere a Tempio Pausania, in Sardegna, nell'ambito dell'inchiesta «Perfido» sulle infiltrazioni della locale legata alla cosca dei Serraino nel mondo del porfido, è stato condannato per il crac milionario di una delle sue società, la Selit Scarl.

I documenti di regolarità contributiva

La stessa, ma con sede diversa, per la quale a marzo 2024 era stato già condannato a 2 anni e 8 mesi per bancarotta fraudolenta. Stessa accusa mossa dai pm Maria Colpani e Davide Ognibene per questo nuovo procedimento che vede al centro sempre la Selit Scarl, ma con una sede «fantasma» a Roma. Si parla di un'evasione da circa un milione di euro. L'azienda, aperta a costo zero nel 2015 era stata dichiarata fallita nel 2022. Imprenditore disinvolto e abile negli affari, sarebbe riuscito in pochi anni a costruire una galassia di aziende attive nella logistica, aperte a costo zero, e alimentate attraverso l'evasione fiscale. Secondo la ricostruzione della Procura l'imprenditore calabrese dichiarava solo l'indispensabile per ottenere il Documento unico di regolarità contributiva, certificazione necessaria per lavorare con le aziende, per il resto non avrebbe pagato un euro di tasse, nessun contributo Inps o Inail, accumulando debiti importanti con il Fisco e i creditori che hanno portato al fallimento.

Le fatture false



Il modus operandi è lo stesso utilizzato con la Selit Scarl, ma con sede a Trento. La società, come la Quidam Rentalis, altra azienda finita sotto i riflettori della magistratura, sarebbe stata gestita con metodi « più o meno consoni e sbrigativi », per usare le parole del Tribunale che aveva dichiarato il fallimento. Morello apriva nuove società, che all'apparenza si occupavano di servizi di trasporto, ma che in realtà sarebbero servite solo per creare denaro attraverso l'evasione fiscale. La Procura ha scoperto un incredibile giro di fatture false. Oltre alla Selit Scarl e alla Quidam Rentalis, Morello era finito nei guai anche per una frode di qualche centinaia di migliaia di euro legata alla Vr Logistic. A dicembre 2024 era stato condannato a quattro anni. Allora il gup Gianmarco Giua aveva condannato anche l'amica dell'imprenditore Vera Radu, ritenuta la prestanome di fiducia, alla quale era stata intestata «fittiziamente» la società. La donna, condannata a 1 anno e 10 mesi, pena sospesa, era una sorta di testa di legno che era stata messa a capo della società con sede a Verona, ma che in realtà, secondo la ricostruzione dei pubblici ministeri veniva amministrata da Morello nello stesso ufficio di via Zambra a Trento. L'azienda che si occupava di logistica, come le altre, era stata dichiarata fallita dal Tribunale nel 2021. La Procura, che aveva sequestrato circa 167mila euro in contanti, contestava un giro di fatture false per 180mila euro.

La frode da 1,4 milioni

A fine gennaio di quest'anno l'imprenditore era stato condannato a un altro anno per bancarotta fraudolenta e false fatturazioni per una frode da 1,4 milioni in continuazione con i reati commessi nell'ambito dell'inchiesta «Perfido» sulle infiltrazioni della 'ndrangheta nel porfido. Il giudice Luigi Lunardon aveva ritenuto che i reati commessi dall'imprenditore rientrassero nello stesso disegno criminoso e questo aveva permesso di ottenere una riduzione della pena che è stata ulteriormente ridimensionata. Stesso ragionamento probabilmente seguito giovedì dal Tribunale che ha condannato Morello a tre anni. Se tutte le sentenze passeranno in giudicato — il ricorso in appello appare infatti scontato — il conto finale sarà decisamente elevato. Dieci anni per mafia, sentenza confermata in Cassazione, un anno per frode, più altri tre di venerdì, siamo già a tredici anni. Poi ci sono i 4 anni per l'altra frode fiscale e i 2 anni e 8 mesi per la Selit di Trento. Resta da capire quali saranno i prossimi passi della difesa.

Vai a tutte le notizie di Trento



Riforma portuale, a Genova il confronto sul futuro della portualità italiana



Il viceministro Rixi chiude il convegno promosso dall'Associazione Altero Matteoli. Al centro del dibattito l'iter parlamentare e il nuovo equilibrio tra AdSp e Porti d'Italia Spa GENOVA – La riforma della portualità italiana entra nella fase decisiva del confronto parlamentare e Genova diventa il luogo per fare il punto sul percorso legislativo e sulle prospettive del sistema portuale nazionale. A chiudere il convegno ospitato dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale è stato il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi, intervenuto al termine di una giornata di confronto promossa dall'Associazione Altero Matteoli per la Libertà e il Bene Comune. Un appuntamento che ha messo al centro non soltanto l'iter della riforma, ma anche il ruolo che i porti italiani potranno assumere in una fase caratterizzata dalla crescita dei traffici internazionali, dagli investimenti infrastrutturali e dall'espansione della Blue Economy.

Il confronto ha legato la storia e il futuro di una delle principali realtà portuali italiane al tema degli investimenti e della capacità del Paese di valorizzare la propria vocazione marittima. Nel suo intervento, Rixi ha sottolineato come l'Italia possa giocare un ruolo da protagonista nel nuovo scenario internazionale se saprà valorizzare le proprie competenze e il patrimonio di conoscenze costruito nel settore marittimo.

La Blue Economy, ha ricordato il viceministro, rappresenta infatti un comparto in forte crescita a livello globale. Per il sistema italiano, la sfida passa anche dalla capacità di trasferire il know-how alle nuove generazioni e di trasformare la tradizione marittima in competenze, innovazione e capacità industriale.

La riforma entra nel vivo

Sul fronte legislativo, il dibattito si trova ora nella fase del confronto sugli emendamenti. Come è stato spiegato nel corso dell'incontro, la Commissione Trasporti della Camera ha avviato l'esame



delle proposte di modifica al provvedimento. Una volta concluso l'esame in Commissione, il testo passerà all'Aula di Montecitorio per la votazione. In questa fase sono in corso anche i passaggi relativi ai pareri del Ministero alla Commissione parlamentare. Un momento particolarmente delicato, perché proprio sugli aspetti più rilevanti della riforma si concentra una parte consistente degli emendamenti.

Tra i nodi principali figurano l'equilibrio delle competenze tra le Autorità di Sistema portuale e Porti d'Italia Spa, il ruolo dello Stato nella gestione del demanio e delle concessioni e il rapporto tra pianificazione nazionale e pianificazione territoriale

Proprio la configurazione della nuova società nazionale rappresenta uno degli elementi qualificanti del progetto di riforma. Porti d'Italia Spa dovrebbe assumere una funzione di indirizzo e coordinamento degli investimenti pubblici destinati ai porti strategici, con una programmazione articolata anche in relazione alle diverse attività merceologiche. L'obiettivo dichiarato è costruire una cornice nazionale più strutturata, lasciando alle Autorità di Sistema Portuale la possibilità di svolgere le proprie funzioni sul territorio all'interno di indirizzi strategici definiti a livello centrale.

Una cornice nazionale per i porti

Il confronto genovese è stato promosso dall'Associazione Altero Matteoli per la Libertà e il Bene Comune, presieduta da Emilio Brogi, con Federico Matteoli vicepresidente. Un'iniziativa arrivata in una fase particolarmente significativa dell'iter della riforma, proprio mentre il Parlamento entra nel merito delle principali questioni ancora aperte. L'associazione ha rivendicato la volontà di mantenere alta l'attenzione sui temi della portualità e delle infrastrutture, nel solco dell'impegno di Altero Matteoli per una visione nazionale del sistema infrastrutturale.

Dal dibattito è emersa anche la necessità di trovare un equilibrio tra autonomia dei territori e indirizzo centrale. La riforma, secondo quanto evidenziato nel corso del convegno, dovrebbe consentire alle Autorità di Sistema di continuare a operare sui territori, inserendole però all'interno di una strategia nazionale più organica.

Genova, in questo senso, si conferma un osservatorio particolarmente significativo per discutere il futuro della portualità italiana: una riforma attesa da anni che ora entra nella fase parlamentare più delicata e dalla quale dipenderanno assetti, competenze e strategie di investimento del sistema portuale nazionale.

LEGGI ANCHE:

Porti, la riforma entra nella fase decisiva

Iscriviti



Caro gasolio, LAAISN contro i blocchi: «Sono un autogol, a pagare sono i piccoli»

L'associazione prende le distanze dai fermi di autotrasportatori e agricoltori: danneggiano le imprese più fragili e favoriscono chi può assorbire ritardi e ricorrere ad approvvigionamenti alternativi. Sullo sfondo, il caro carburante e la crescente dipendenza europea dalle importazioni di diesel



Nel pieno delle proteste contro il caro carburante, la Lega Autisti Autotrasportatori Indipendenti Siciliani Nazionali (LAAISN) sceglie una posizione controcorrente: no ai blocchi stradali e ai fermi dell'autotrasporto, perché rischiano di trasformarsi in un danno soprattutto per quelle piccole imprese che intendono difendere.

Secondo l'associazione, infatti, interrompere o rallentare la circolazione delle merci finisce per penalizzare in primo luogo piccoli produttori e padroncini, esposti alla perdita di merce deperibile, alla mancata consegna e alla possibile rescissione dei contratti. Al contrario, sostiene LAAISN, i grandi operatori e la distribuzione organizzata dispongono di una maggiore capacità di assorbire ritardi e difficoltà temporanee e di ricorrere, quando necessario, a forniture alternative.

«I blocchi e i fermi stradali degli autotrasportatori e degli agricoltori danneggiano l'economia interna, favorendo le lobby e la grande distribuzione», afferma l'associazione, parlando di un vero e proprio «autogol» per le categorie più fragili.

Per LAAISN, inoltre, una protesta che non riesca a conquistare il consenso dell'opinione pubblica rischia di produrre l'effetto opposto a quello desiderato: accentuare l'isolamento di autotrasportatori e piccoli produttori e alimentare richieste di intervento dell'ordine pubblico.

Il caro gasolio resta il detonatore

Alla base della protesta resta naturalmente il costo del carburante. LAAISN richiama l'aumento del prezzo del gasolio, il peso delle accise e le conseguenze che il rincaro sta producendo sul trasporto merci e, a cascata, sui prezzi dei beni.



Ma l'associazione contesta anche la risposta affidata prevalentemente alla riduzione del prezzo alla pompa. Secondo la presidente Tania Andreoli, i ripetuti interventi sulle accise, ai quali si sono ora aggiunti i price cap introdotti da Eni e da altre grandi compagnie petrolifere, rischiano di «sostenere artificialmente la domanda» proprio in una fase caratterizzata da una forte tensione sull'offerta di prodotti raffinati. Il pericolo indicato da LAAISN è quello di arrivare a una «scarsità fisica reale di carburante sul mercato interno».

Il ragionamento si sposta così sulla struttura dell'approvvigionamento europeo. LAAISN collega la progressiva contrazione della capacità di raffinazione del continente anche alle politiche ambientali degli ultimi anni e, come sottolinea il vicepresidente Giuseppe Neri, alla conseguente «riduzione della produzione interna e maggiore dipendenza dalle importazioni di prodotti finiti, specialmente diesel, dal Golfo Persico».

Una fragilità che, secondo l'associazione, rende insufficiente una risposta concentrata soltanto sul prezzo alla pompa e impone di guardare anche alla disponibilità e alla provenienza del prodotto.

Ma il messaggio più netto resta quello sul metodo della protesta: fermare le merci, sostiene LAAISN, rischia di far pagare il conto proprio a chi ha meno strumenti per reggere la crisi.



Filt Cgil: “Nella legge di bilancio il lavoro marittimo e portuale sia riconosciuto come usurante”

Il sindacato chiede al Governo una norma per il riconoscimento del lavoro usurante e annuncia possibili mobilitazioni nei porti e a bordo delle navi



Il sindacato chiede al Governo una norma per il riconoscimento del lavoro usurante e annuncia possibili mobilitazioni nei porti e a bordo delle navi

Roma – Riconoscere il lavoro portuale operativo e quello marittimo a bordo come lavori usuranti e prevedere un accesso anticipato alla pensione. È la richiesta avanzata dalla Filt Cgil in vista della prossima Legge di Bilancio. Secondo il sindacato, turni sulle 24 ore, condizioni meteorologiche estreme, movimentazione di merci pericolose, carichi di lavoro crescenti e, per i marittimi, lunghi periodi lontano da casa rendono necessario un riconoscimento specifico della gravosità di queste attività. La Filt chiede inoltre risorse strutturali e adeguate, piena copertura previdenziale e criteri certi per l'accesso ai benefici pensionistici. Il sindacato avverte infine che non intende accettare ulteriori rinvii e annuncia una possibile nuova stagione di mobilitazione nei porti e a bordo delle navi se nella Legge di Bilancio non arriveranno risposte concrete.

“Non accetteremo – afferma infine la Filt – l’ennesimo rinvio, ordine del giorno o delega in bianco. I portuali e i marittimi di questo Paese hanno garantito, anche durante la pandemia, la continuità del sistema logistico e l’approvvigionamento di beni essenziali. Sono stati definiti essenziali a parole, ma trattati come invisibili nei diritti. Chiediamo ora una risposta concreta in Legge di Bilancio, la categoria è pronta a una nuova stagione di lotta, con forme di mobilitazione nei porti e su tutte le navi”.

L'articolo proviene da Shipmag .

Nautica, Bper: Blue Economy genera in Liguria il 13,8% del valore aggiunto regionale

Nella regione il 15,4% degli occupati lavora nel sistema mare



Nella regione il 15,4% degli occupati lavora nel sistema mare

La Blue Economy genera in Liguria il 13,8% del valore aggiunto regionale, oltre tre volte la media nazionale del 4%, e occupa il 15,4% degli addetti. È uno dei dati più rilevanti emersi dal report “Blue Economy: una leva strategica per lo sviluppo. Focus Liguria” dell'Ufficio Studi Bper, presentato al Salone Nautico Internazionale di Genova. Lo studio evidenzia il ruolo centrale della Liguria nell'economia del mare italiana, con il 15,8% delle merci nazionali movimentate attraverso i suoi porti, pari a circa 76 milioni di tonnellate. A trainare il comparto sono soprattutto Genova e La Spezia, ai vertici delle classifiche nazionali per valore aggiunto, numero di imprese e occupazione legati alle attività marittime.

Illustrando i risultati della ricerca, Eliana Chessa, responsabile Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione di Bper, ha sottolineato come il mare rappresenti una delle principali infrastrutture globali, considerando che il 95% delle merci mondiali viaggia via acqua. Un perimetro destinato ad ampliarsi grazie allo sviluppo dell'offshore, delle tecnologie subacquee e dei nuovi modelli di valorizzazione dei territori costieri. Nel corso dell'incontro, Bper ha ribadito il proprio impegno a sostegno delle imprese del settore attraverso un desk specializzato attivo da oltre dieci anni, mentre dal mondo accademico è arrivata la conferma del crescente ruolo della blue economy come motore di innovazione e sviluppo.

Insieme ad Eliana Chessa ha presentato le attività di Bper a supporto delle imprese del mare Nicola Porcari, responsabile della Finanza Strutturata del Corporate & Investment Banking dell'istituto bancario. Porcari ha ricordato come Bper sia uno dei pochi istituti bancari in Italia dotato di un desk specializzato nella blue economy, attivo da oltre un decennio. Alla presentazione è intervenuto anche Filippo Monge, docente di Economia dell'Innovazione alla SAA - School of Management dell'Università di Torino, che ha sottolineato come la Blue Economy ligure abbia nel proprio Dna



l'attenzione ai nuovi mercati e alle nuove tecnologie rappresentando un volano importante di innovazione. Anche per Monge il perimetro della Blue Economy è destinato a svilupparsi rapidamente con l'utilizzo di nuove tecnologie che consentano una valorizzazione della risorsa mare in settori economici sempre più ampi e diversificati.