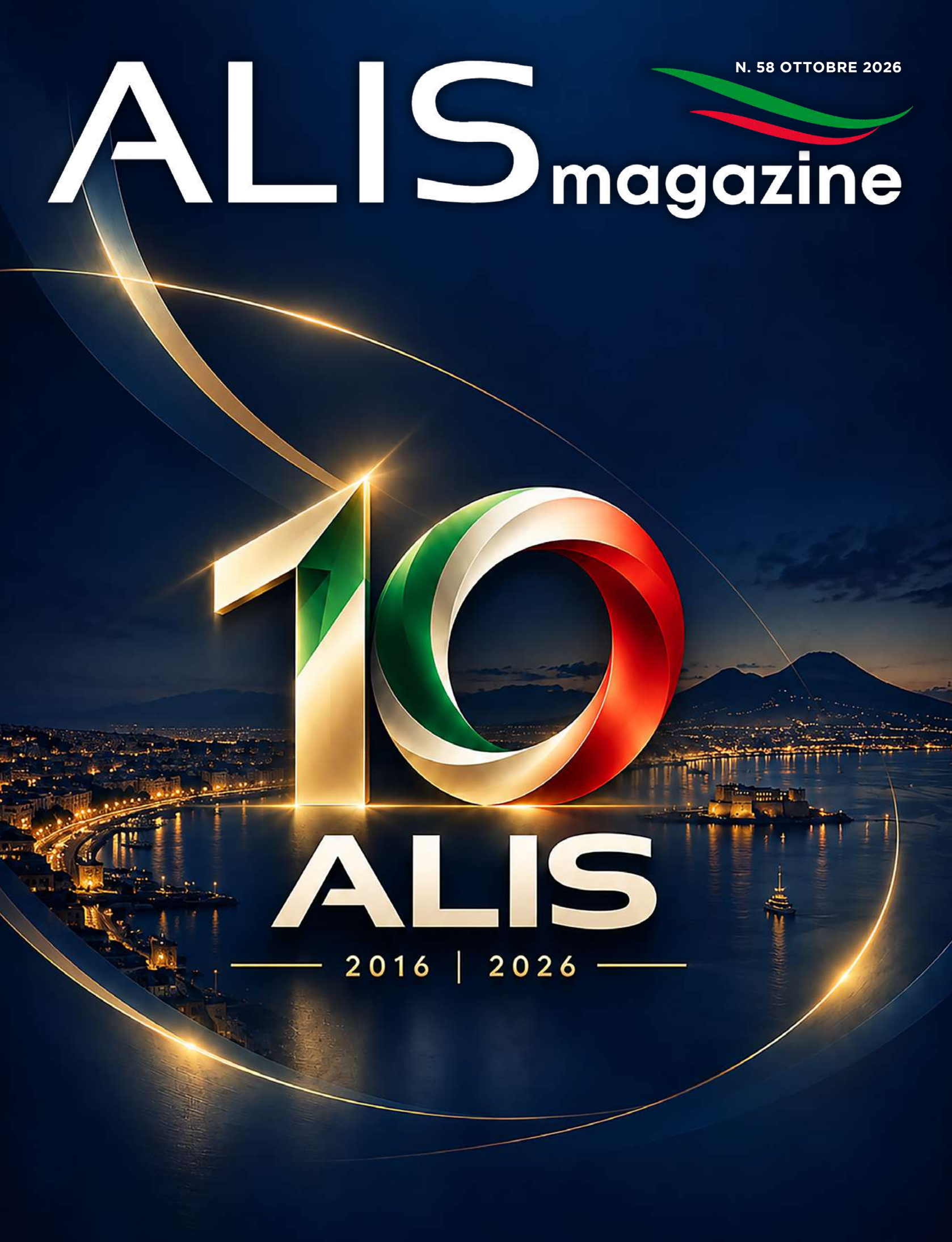
N. 58 OTTOBRE 2026

ALIS magazine





Il nuovo retrattile Linde Ri14 – Ri18. Focalizzato su ciò che conta.

La vera performance nasce dalla concentrazione. Non ogni operazione richiede la massima performance – ma ogni operazione richiede quella giusta. Il nuovo Linde Ri14 – Ri18 offre una combinazione perfettamente bilanciata di agilità, ergonomia e sicurezza. Progettato come soluzione modulare, fornisce di serie tutto ciò che serve e consente di adattare le prestazioni alle tue esigenze. **Ingegnerizzato per la performance di ogni giorno – focalizzato su ciò che conta.**

→ www.linde-mh.it/agilita-perfetta

DIECI ANNI FA UNA VISIONE: ALIS

di Guido Grimaldi

Dieci anni fa, mio padre ed io abbiamo avuto un'intuizione: costruire una casa comune capace di rappresentare l'intera filiera del trasporto e della logistica, mettendo al centro intermodalità, sostenibilità e competitività. Era il 16 ottobre 2016 quando nasceva ALIS. Eravamo quaranta soci fondatori, uniti dalla convinzione che il nostro settore avesse bisogno di una rappresentanza nuova, moderna, concreta, capace di superare divisioni e rendite di posizione e di guardare finalmente al trasporto come ad un unico grande sistema.

Da Presidente ho avuto il privilegio e la responsabilità di accompagnare ALIS fin dal primo giorno. Ricordo l'entusiasmo delle prime riunioni, le idee e la consapevolezza che stavamo costruendo qualcosa di diverso. Non volevamo semplicemente fondare un'altra associazione: volevamo contribuire a cambiare il modo di pensare la logistica in Italia.

Dieci anni dopo possiamo dire che quella intuizione ha prodotto risultati che allora sembravano difficili persino da immaginare. Nel frattempo il mondo è cambiato. Abbiamo attraversato una pandemia globale, la crisi energetica, la guerra russo-ucraina, le tensioni in Medio Oriente e nel Mar Rosso e una progressiva ridefinizione degli equilibri geopolitici e commerciali. Eventi che hanno dimostrato una verità troppo spesso dimenticata: senza trasporti e logistica non esiste economia, non esiste industria, non esiste crescita.

Oggi l'Europa e l'Italia si trovano davanti a scelte altrettanto decisive. Dobbiamo accelerare sulla transizione ambientale, ma dobbiamo farlo senza compromettere la competitività delle imprese. L'EU ETS applicato al trasporto marittimo, le politiche europee di decarbonizzazione, il costo dell'energia e la competizione internazionale ci ricordano che sostenibilità ambientale, economica e sociale devono procedere insieme.

È la posizione che ALIS ha sempre sostenuto: la sostenibilità non può essere un principio astratto, ma deve trasformarsi in sviluppo, investimenti e occupazione.

In questi dieci anni abbiamo sostenuto misure come Marebonus e Ferrobonus, il rinnovo delle flotte e del parco veicolare, lo sviluppo degli interporti, il rafforzamento delle reti TEN-T, la ZES Unica e gli investimenti nelle infrastrutture strategiche. Abbiamo difeso l'intermodalità e la continuità territoriale con le nostre isole e portato con sempre maggiore forza la voce delle imprese italiane anche a Bruxelles.

Ma ALIS non è soltanto ciò che abbiamo ottenuto. ALIS è ciò che siamo riusciti a costruire.

Sono nate ALIS Service, ALIS Europe, ALIS Academy, ALIS Channel, ALIS Magazine e ALIS per il Sociale. Abbiamo investito nei giovani, nella formazione, nella comunicazione e nella cultura della sostenibilità. E abbiamo creato LET EXPO, trasformando Verona in un grande luogo di confronto tra imprese, istituzioni, studenti e cittadini sul futuro del trasporto e della logistica.

Dietro ogni risultato ci sono imprenditori che hanno creduto in ALIS, aziende che hanno scelto di condividere il nostro percorso, collaboratori che hanno lavorato con straordinaria passione, giovani che sono cresciuti insieme a noi e istituzioni con le quali abbiamo costruito un dialogo costante.

A tutti loro va il mio grazie.

Perché, guardandomi indietro, ciò che più mi rende orgoglioso è la capacità di ALIS di unire persone, esperienze e generazioni intorno ad una visione comune.

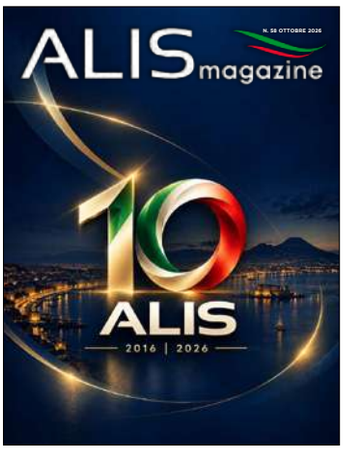
Dieci anni sono un traguardo importante. Ma non voglio considerarli un punto di arrivo. Nel 2016 ci siamo chiesti quale potesse essere il futuro della logistica italiana. Oggi dobbiamo porci una domanda ancora più ambiziosa: quale ruolo vogliamo che l'Italia abbia nella logistica europea e mondiale dei prossimi dieci anni?

ALIS continuerà a fare la propria parte, con la stessa libertà, lo stesso entusiasmo e la stessa concretezza con cui tutto è cominciato. I primi dieci anni raccontano da dove veniamo. I prossimi diranno fin dove saremo capaci di arrivare.



Guido Grimaldi

Presidente di Alis, autore di questo editoriale



ALIS Magazine

Il periodico dell'Associazione logistica per l'intermodalità sostenibile

Editore
Alis Service S.r.l.
Via Rasella, 157 – 00187 Roma

Amministratore delegato:
Francesco Abate

Direttore responsabile:
Sergio Luciano

Coordinamento editoriale:
Antonio Errigo

Progetto Grafico e impaginazione:
Luca Beretta

Coordinamento redazionale:
Franco Oppedisano

Stampa
Grafiche Letizia
Capaccio Scalo (SA)

Hanno collaborato a questo numero:
Ada Vittoria Baldi, Nicolò Berghinz, Laura Caico, Giuseppe Cavuoti, Leonardo Cotronei, Diana Fabrizi, Alessandro Ferrari, Francesca Fiorini, Anna Tedesco e Valeria Zucconi.

Per la pubblicità
Alis Service
Rosanna Parisi
parisi.rosanna@alisservice.it
Tel. 081 18404660

REG. TRIBUNALE DI NAPOLI
N.55 26/10/2021

INDICE



EDITORIALE
Dieci anni fa una visione: Alis 3



ATTUALITÀ
Dieci anni dopo, l'Europa che stiamo ancora aspettando 34/40



ATTUALITÀ
Alis, il decennio che ha unito mare, terra e cielo 8/17



ATTUALITÀ
Dieci anni di Alis. Le scelte per la crescita dell'intermodalità 42/47



ATTUALITÀ
Consiglio Alis ad Ascoli Piceno 20/26



PIT STOP
I protagonisti del mondo delle imprese 50/51



ATTUALITÀ
«Dobbiamo fare ancora tanto, ma tanto abbiamo fatto» 28/31



IN MOVIMENTO
Al via uno studio per l'impiego dell'idrogeno nel porto di Savona 54/57



IN MOVIMENTO
Il Piano del Mare 2026-2028 ..... 60/67



FINANZA E RISPARMI
Assicurazioni e riassicurazioni al centro della nuova economia del rischio 84/87



LIFESTYLE
Le stelle rosa del tennis 108/112



IN MOVIMENTO
Cresce la consapevolezza sul rischio di filiera 70/72



PIT STOP
I protagonisti del mondo di Alis Academy 90/91



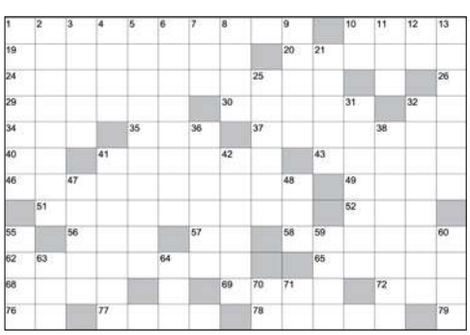
ITALIA GLAMOUR
Forlì, il romantico "foro di Livio" 114/125



IN MOVIMENTO
Le imprese Alis protagoniste al Blue Ambassador Award 2026 ..... 74/76



INNOTECH
Dati, mobilità e intelligenza artificiale aiutano imprese e PA a prendere decisioni migliori 94/98



PAUSA CAFFÈ 128/129



FINANZA E RISPARMI
Il mercato cambia, la rete si prepara 78/82



INNOTECH
La nuova fase dell'AI Act europeo, cosa cambia per le imprese .. 100/105



OROSCOPO 130

Dal 1997



Bonifica e smaltimento Amianto

RIMOZIONE - INCAPSULAMETO - SOPRACOPERTURA

Artecology esegue interventi di bonifica amianto nel massimo rispetto delle normativa vigenti. Offriamo rimozione e smaltimento Eternit autorizzato, incapsulamento con resine certificate e sopracopertura con sistemi protettivi. Ogni lavoro è gestito da personale altamente specializzato con Piano di Lavoro approvato dall'ASL.

Nuove Coperture e impermeabilizzazione

LAMIERE - PANNELLI SANDWICH - COIBENTAZIONE - IMPERMEABILIZZAZIONE

Progettiamo e realizziamo coperture per edifici industriali, civili e agricoli da oltre 25 anni. Utilizziamo solo materiali altamente selezionati per garantire il massimo isolamento, impermeabilità e durata nel tempo. Esperienza certificata nella realizzazione e soluzioni su misura per ogni struttura. Offriamo anche consulenza al cliente per l'accesso ai bandi.

Monte San Savino (Ar)

0575 - 810297

Ogni struttura merita sicurezza, durata e futuro.
Noi costruiamo tutto questo, dall' alto verso il basso.



Sicurezza sul lavoro e Antincendio

DISPOSITIVI ANTI CADUTA - ANTINCENDIO - PROGETTAZIONE - INSTALLAZIONE

Chi lavora in quota merita la massima protezione. Installiamo sistemi anticaduta e linee vita (classe A e C) progettati per ogni tipologia di copertura. Soluzioni conformi alle normative più aggiornate, studiate per garantire la massima sicurezza durante le manutenzioni e I iavori in quota e non.

Fotovoltaico

PROGETTAZIONE - INSTALLAZIONE - GESTIONE PRATICHE

Il futuro energetico inizia dal tuo tetto. Progettiamo e realizzaimo impianti fotovoltaici, integrando efficienza energetica e funzionalità. Ogni intervento è studiato per massimizzare la resa dell'impianto e valorizzare l'immobile. **Seguiamo il cliente passo dopo passo anche nell'iter autorizzativo, realizzativo e nella ricerca delle migliori opportunità finanziare.**

info@artecology.it

www.artecology.it



Guido Grimaldi
Presidente di Alis



ALIS, IL DECENNIO CHE HA UNITO MARE, TERRA E CIELO

Dall'intermodalità come idea di partenza per l'aggregazione di un cluster inedito a una rete forte oggi di ben 2.700 imprese, 633 mila lavoratori e 186 miliardi di fatturato. In costante crescita. L'associazione fondata e guidata da Guido Grimaldi celebra il decennale il 9 dicembre al Teatro San Carlo di Napoli. Un evento che promette di essere memorabile, nella rievocazione di dieci anni intensissimi, tra "cigni neri" geopolitici, battaglie ideali a Bruxelles, relazioni istituzionali di alto livello e denso valore a Roma come nei territori, nuove alleanze e una fiera diventata "agorà"

di Sergio Luciano



La nascita

Guido Grimaldi, insieme a Marcello Di Caterina, firma i documenti che danno vita ad Alis

Per i pitagorici il dieci era il numero perfetto. Lo disegnavano come un triangolo di punti, la tetraktys: uno in cima, poi due, poi tre, poi quattro. La somma fa dieci, e in quella figura vedevano l'ordine del mondo, dall'armonia musicale al moto dei cieli. Applicato ad Alis, l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, nella ricorrenza dei 10 anni dalla fondazione, lo schema funziona sorprendentemente bene. Uno è l'idea di partenza: individuare nell'intermodalità il valore-cardine, cioè saper spostare le merci combinando i vettori e alleggerendo il carico stradale. Due sono gli elementi-base che quell'idea mette insieme, il mare e la terra. Tre è la formula che ricorre in tante iniziative e comunicazioni dell'associazione: sostenibilità ambientale, economica e sociale. Quattro sono le modalità di trasporto, strada, ferro, mare e cielo, e il quarto punto è stato il più recente ad aggregarsi nelle sue espressioni più qualificanti: nel settembre 2025, con l'ingresso di Ita Airways nell'associazio-

Gli Alis Awards

Sono nati nel dicembre del 2023 per premiare chi si impegna nello sviluppo della mobilità sostenibile. Nella foto il ministro degli Esteri Antonio Tajani



Nel 2017
Guido Grimaldi intervistato da Bruno Vespa durante la prima Assemblea Generale



> **La traiettoria del successo di Alis si legge nei numeri che l'associazione aggiorna con la sua comunicazione, sia televisiva che cartacea che digitale**

ne, seguita a dicembre dall'adesione di, ENAV, Ente nazionale assistenza al volo.

UNA CRESCITA DA CAMPIONI NAZIONALI

La traiettoria del successo di Alis si legge nei numeri che l'associazione aggiorna a ogni occasione pubblica, con la sua comunicazione, sia televisiva con Alis Channel che cartacea e digitale, con Alis Magazine, con il sito, i canali social e la App. Nel maggio 2025, a Villa Borghese, Alis contava 2.400 soci, 425 mila lavoratori e 117 miliardi di fatturato aggregato. Nel dicembre successivo, all'Auditorium Parco della Musica, i soci erano 2.450 e i lavoratori 476 mila, per 150 miliardi. Nel settembre 2026, al Consiglio di Ascoli Piceno ospitato nello storico Teatro Ventidio Basso, i soci sono cresciuti a 2.700, i lavoratori oltre 633 mila, il fatturato 186 miliardi.

Conta però anche, se non soprattutto, lo "standing" di chi è entrato in questi anni, perché racconta un'evoluzione ed un'espansione costanti. Accanto ad armatori, spedizionieri e autotrasportatori


ALIS
Trans It


ALIS
LET EXPO


LET EXPO
ALIS

Alis per il Sociale

La partecipazione del campione del mondo Fabio Cannavaro, nella foto con Guido ed Eugenio Grimaldi, nel padiglione di Let Expo dedicato alla solidarietà



Nel 2019

La partecipazione di Alis al Transpotec Logitec diVerona.

Let Expo

La prima edizione nel si è svolta nelmarzo del 2022. Nella foto il taglio del nastro con le autorità presenti

oggi siedono colossi industriali e realtà sempre più trasversali, dai grandi gruppi attivi nella difesa, nelle telecomunicazioni e nelle tecnologie ai player internazionali del settore crocieristico, dal mondo dell'energia a quello immobiliare, dall'industria siderurgica alle infrastrutture fisiche e digitali, fino ai principali operatori logistici nazionali e internazionali.
Insomma la logistica, nella lettura e nella rappresentazione che Alis sa farne, non è più un settore a sé. È il sistema circolatorio che tiene insieme industria, tecnologia, immobiliare, finanza, salute e sicurezza. In una parola: l'economia.

CIÒ CHE VIENE DAL MARE TORNI AL MARE

Se c'è una frase che riassume la battaglia politica di questi anni, è questa. Guido Grimaldi la pronuncia, in particolare, a Villa Borghese nel maggio 2025, davanti ai ministri Francesco Lollobrigida e Gilberto Pichetto Fratin, e la ripete a ogni tappa successiva. Il bersaglio è l'ETS, il sistema europeo che tassa le emissioni del trasporto, insieme al regolamento FuelEU Maritime. Il ragionamento è semplice: se armatori e autotrasportatori pagano, quelle risorse devono tornare al settore sotto forma di incentivi al trasporto intermodale, quello meno inquinante, come il Sea Modal Shift e il Ferrobonus. Il Sea Modal Shift valeva 20 milioni l'anno; Alis chiedeva di portarlo a 100 e poi a 150 milioni. Le stime RINA citate dall'associazione indicano per la flotta europea un costo dell'ETS di 5,7 miliardi nel 2025 e di oltre 8,2 miliardi nel 2026.
Il consenso politico si è costruito passo dopo passo. Al Consiglio di Como di giugno 2025 il vicepremier Matteo Salvini ha spiegato che la transizione va accompagnata, non imposta. A Manduria, nel luglio 2025, il viceministro Edoardo Rixi ha promesso che ogni euro

Il team al completo

Sul palco di Let Expo

> **“Se c’è una frase che riassume la battaglia politica di questi anni, è questa: ciò che viene dal mare torni al mare. Guido Grimaldi la pronuncia, per la prima volta, a Villa Borghese nel maggio 2025”**

incassato dal MIT con l’ETS sarebbe tornato al settore marittimo. Nel marzo 2026 è arrivato il primo risultato concreto: un emendamento al DL Energia ha destinato i proventi ETS alla decarbonizzazione dei trasporti.
La partita si è poi spostata a Bruxelles. Il 3 e 4 giugno 2026 Marcello Di Caterina, vicepresidente e direttore generale, Antonio Errigo, vicedirettore e coordinatore di Alis Europe, e Diana Fabrizi, responsabile delle relazioni istituzionali, hanno incontrato il commissario europeo ai Trasporti Apostolos Tzitzikostas. Hanno visto anche gli eurodeputati Carlo Fidanza, Massimiliano Salini, Elena Donazzan, Alessandra Moretti, Daniele Polato, Paolo Borchia e Stefano Cavedagna, e partecipato a una tavola rotonda sul biometano con Dario Nardella.
Il 17 luglio la proposta di revisione della Commissione ha accolto due richieste di Alis: il reinvestimento delle risorse nel settore, attraverso il nuovo strumento SMAP, e l’impegno a evitare la doppia imposizione con il futuro sistema dell’IMO. Restano aperte due questioni: la continuità territoriale con le isole e il rischio di back shift, cioè il ritorno delle merci dal mare alla strada.

L’ANNO DI HORMUZ

Dopo un 2025 apertosi nella tensione dei dazi trumpiani, poi gestiti dal comparto



Francesca Fiorini
Segretario Generale di Alis



Marcello Di Caterina

Vicepresidente e direttore generale di Alis

“Accanto ad armatori, spedizionieri e autotrasportatori in Alis siedono colossi industriali e realtà sempre più trasversali, dai grandi gruppi della Difesa, delle telecomunicazioni e delle tecnologie al mondo dell’energia, a quello immobiliare, alle infrastrutture fisiche e digitali”

della logistica con grande competenza, sangue freddo ed efficacia, il 2026 ha messo nuovamente alla prova, e ad una prova anche più dura, l’intero comparto. La crisi nello Stretto di Hormuz ha fatto salire il prezzo dei noli marittimi, dei premi assicurativi e dei carburanti. Al Consiglio direttivo di Alis dell’aprile scorso, Grimaldi ha parlato apertamente di rischio di paralisi. Il 25 maggio, a Palazzo Chigi, il governo ha annunciato 300 milioni di credito d’imposta per l’autotrasporto, in linea con il documento che Alis aveva inviato al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Matteo Salvini. A luglio Bruxelles ha autorizzato la misura nell’ambito del quadro temporaneo per la crisi in Medio Oriente: copre fino al 70% dei maggiori costi del carburante acquistato fra marzo e giugno.

Il 17 settembre, al Consiglio ospitato nel Teatro Ventidio Basso di Ascoli Piceno dal sindaco Marco Fioravanti, la sottosegretaria all’Economia Lucia Albano ha indicato la direzione per il futuro: aiuti sempre più strutturali, per non accompagnare le imprese da un’emergenza all’altra ma agevolarle nel loro percorso di crescita. Con lei c’erano il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi, il direttore generale del MIT Donato Liguori e i presidenti di importanti Autorità di sistema portuale come Mirco Carloni, Francesco Benevolo e Francesco Mastro, riuniti a discutere la riforma dei porti.

IL MEDITERRANEO COME DESTINO

Otto dei primi dieci porti Ro-Ro del Mediterraneo, quelli per camion e rimorchi, sono italiani. In dieci anni, esattamente il tempo di vita di Alis, la quota nazionale di questo mercato è raddoppiata, dal 13 al 26 per cento. Guido Grimaldi lo ha ricordato a Manduria, nella Masseria Li Reni di Bruno Vespa, dove l’associazione si ritrova ogni estate ai primi di luglio.

Nel 2025 il tema principale riguardava le Autostrade del Mare fra Italia, Grecia e Turchia.
Nel 2026 al centro del dibattito c'era più che mai il Mezzogiorno, che cresce per il quarto anno consecutivo più del resto del Paese, e le filiere produttive, rivendicando gli effetti del Pnrr e della ZES unica. In quella serata il presidente Grimaldi e Massimiliano Giansanti, presidente di Confagricoltura, hanno firmato un protocollo d'intesa che lega la logistica all'agroalimentare.
Il resto del lavoro di collaborazione passa dai protocolli ideati e firmati. Quello sull'internazionalizzazione con la Camera di Commercio di Spagna in Italia, e l'accordo con Anita che punta su autotrasporto e contrattazione contro il dumping sociale. E sono solo due esempi, per quanto importantissimi.

UNA FIERA DIVENTATA PIAZZA

Let Expo è nata nel 2022 dall'intuizione di Guido Grimaldi e dalla partnership con Veronafiere, presieduta da Federico Bricolo. In cinque edizioni è diventata il principale luogo di confronto economico e politico-istituzionale del settore, ma anche un imperdibile appuntamento di business. L'edizione 2025 ha ricevuto la medaglia del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella e un messaggio del presidente del Senato Ignazio La Russa, e ha registrato 500 espositori, 130 mila visitatori e 350 relatori. L'edizione 2026 ha superato i 550 espositori e le 120 mila presenze, con una quota internazionale cresciuta del 25%. Il tema dominante era l'intelligenza artificiale applicata a flotte e supply chain. Tra i tanti annunci e i tanti appuntamenti istituzionali, da ricordare la forte presenza governativa e la presentazione della convenzione tra Alis e Polizia Postale per la sicurezza informatica.

IL CAPITALE UMANO

C'è un altro numero tondo nella storia recente dell'associazione: le oltre 10.000 opportunità di lavoro generate da Alis Academy, cuore pulsante della forte vocazione formativa che ha contraddistinto Alis fin dal suo nascere. Intorno, sono nati il protocollo con RESIL, la rete delle scuole della logistica presieduta da Brigida Morsellino, e il rapporto con la rete nazionale degli ITS di Guido Torrielli e con la filiera ITS per la mobilità sostenibile di Silvio Busico. Con l'Università di Bari del rettore Roberto Bellotti è partito lo short master sulle grandi infrastrutture logistiche, diretto

La squadra di Alis

Da sinistra: Marcello Di Caterina, vice presidente e direttore generale, Guido Grimaldi, presidente, Francesco Abate, amministratore delegato di Alis Service, e Antonio Errigo, vicedirettore generale

Inaugurazione padiglione Alis per il Sociale a Let Expo 2026







> **Al Terzo Settore e al sociale Alis dedica, negli spazi della Fiera di Verona a Let Expo, un padiglione che nell'ultima edizione ha raccolto la presenza di oltre cinquanta enti, sostenuto dalla ministra Alessandra Locatelli e dal Comune di Verona**

da Ugo Patroni Griffi. Fra i soci onorari sono entrati la LUISS School of Government e l'istituto Don Tonino Bello di Tricase.
Ma c'è un asset in più, e dal valore inestimabile, nella strategia di Alis e nella sua declinazione più divulgativa, cioè Let Expo: il sociale. Appunto al Terzo Settore e al sociale Alis dedica, negli spazi della Fiera di Verona a Let Expo, un padiglione che nell'ultima edizione ha raccolto la presenza di oltre cinquanta enti, sostenuto dalla ministra Alessandra Locatelli e dal Comune di Verona.

IL SAN CARLO

Per il proprio evento dedicato al decennale, Alis ha scelto, non caso, il celeberrimo Teatro San Carlo di Napoli, il più antico teatro d'opera d'Europa ancora in attività, situato a pochi passi dal porto del capoluogo campano, dove tutto è cominciato dieci anni fa. L'appuntamento è già fissato per mercoledì 9 dicembre di quest'anno. Il nove, nella tetraktys, è il numero che precede il compimento: dopo viene il dieci, che per i pitagorici era insieme una conclusione e un nuovo inizio.

WEXECUTIVE
Tailoring Your Success

L'EXECUTIVE SEARCH

SARTORIALE E INNOVATIVA

Le aziende sono fatte di persone, e sono sempre le persone a fare le aziende. Scegliere i professionisti giusti è fondamentale.

W Executive è l'Executive Search sartoriale e innovativa: consulenza mirata per ogni cliente, anche grazie al W Leadership Index e W Digital Index, strumenti proprietari ad alta innovazione tecnologica, per una ricerca ancora più puntuale, sostenibile e decisiva nel tempo.

wexecutive.eu
info@wexecutive.eu

Scarica la nostra brochure

Tailoring Your Success

wexecutive.eu
info@wexecutive.eu


766 .71



L'interno del Teatro
Ventidio Basso di Ascoli Piceno

CONSIGLIO ALIS AD ASCOLI PICENO

L'incontro è stato l'occasione per un confronto con istituzioni e imprese su competitività, portualità e infrastrutture e nuovi importanti ingressi. Guido Grimaldi: «Ringraziamo i nostri Soci e le Istituzioni locali e governative presenti, tra cui il sindaco Fioravanti, il sottosegretario Albano e il viceministro Rixi»



Guido Grimaldi
presidente di Alis

«È per noi un grande piacere aver riunito il nostro Consiglio dei Soci ad Ascoli Piceno ed è ormai una buona abitudine per Alis incontrarsi in diverse parti d'Italia, perché crediamo sia importante conoscere da vicino i territori, le imprese e le tante eccellenze che contribuiscono ogni giorno alla crescita del nostro Paese. Le Marche rappresentano una Regione ricca di capacità imprenditoriale, cultura del lavoro e forte legame tra istituzioni, comunità e sistema produttivo e, al tempo stesso, il territorio offrono una straordinaria ricchezza culturale ed artistica, come testimonia questo bellissimo e storico Teatro Ventidio Basso. Ringraziamo quindi il sindaco Marco Fioravanti e le istituzioni locali per la presenza e la straordinaria ospitalità».
Così il presidente Guido Grimaldi ha aperto i lavori del Consiglio dei Soci Alis svoltosi presso il Teatro Ventidio Basso di Ascoli Piceno alla presenza di numerosi imprenditori ed istituzioni, tra cui - oltre al sindaco- il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi, il sottosegretario di Stato all'Economia e alle Finanze Lu-

Marco Fioravanti
Sindaco di Ascoli PIceno



«In una fase caratterizzata da cambiamenti geopolitici, l'Italia sta mostrando segnali importanti sul piano della crescita economica, dell'occupazione e della stabilità politica»



Sul palco
Guido Grimaldi
con Marcello Di Caterina
e Francesca Fiorini

Roberta Faraotti,
Presidente di Confindustria
Ascoli Piceno



cia Albano, il direttore generale del MIT Donato Liguori ei presidenti delle AdSP Mirco Carloni, Francesco Benevolo e Francesco Mastro.
«In una fase internazionale caratterizzata da profondi cambiamenti geopolitici, trasformazioni delle catene di approvvigionamento e pressioni sui mercati energetici, l'Italia sta mostrando segnali importanti sul piano della crescita economica, dell'occupazione e della stabilità politica. In questo scenario, trasporti e logistica assumono un ruolo sempre più strategico per sostenere la competitività delle imprese e collegare territori, mercati e persone e siamo orgogliosi che tanto i nostri Soci quanto i rappresentanti istituzionali oggi presenti possano valorizzare ancora di più l'importanza del nostro comparto. Il Consiglio di oggi ha infatti rappresentato un momento di confronto, condivisione e partecipazione dedicato alla vita associativa e ai temi di maggiore interesse per il nostro sistema socio-economico e ha segnato anche un ulteriore passo nella crescita di Alis, con l'ingresso di numerose nuove realtà, tra le quali i Soci Consiglieri: BRT sta, uno dei

"Il Consiglio di oggi ha rappresentato un momento di partecipazione e di confronto ma ha segnato anche un ulteriore passo nella crescita di Alis, con l'ingresso di numerose nuove realtà"



Il panel sulla portualità

Sul palco il viceministro Edoardo Rixi e i presidenti AdSP Mirco Carloni, Francesco Benevolo e Francesco Mastro moderati da Roberto D'Antonio e Beatrice Tacchini

principali operatori italiani del trasporto espresso, con una rete di oltre 200 filiali e più di 11.000 mezzi dedicati alle spedizioni nazionali e internazionali; Royal Caribbean Cruises ltd, gruppo leader a livello mondiale nel settore crocieristico, proprietario di alcuni dei marchi più prestigiosi del turismo marittimo internazionale; Logtainer srl, operatore specializzato nel trasporto intermodale e ferro-

“Le importanti adesioni portano in Alis nuove competenze, nuove esperienze e nuove energie che rafforzano una rete capace di mettere in connessione imprese, territori e settori diversi”

Lucia Albano
Sottosegretario al ministero dell’Economia e delle Finanze



Francesca Fiorini
Segretario generale di Alis



“Guardiamo con entusiasmo al prossimo appuntamento nazionale dell’Associazione: l’Assemblea Generale, che celebrerà i 10 anni di Alis e si terrà il 9 dicembre al Teatro San Carlo di Napoli”

Roberto Cruciani

Il tenore ascolano che si è esibito al termine dei lavori

Marcello Di Caterina
Vicepresidente e direttore generale di Alis



viario di container, attivo nei collegamenti tra i principali porti italiani e i distretti produttivi del Paese; Gta srl, nuova piattaforma nazionale dedicata alla logistica portuale dei veicoli finiti, nata dall’alleanza tra le famiglie Arcese, Conti e Cosulich a supporto della filiera automotive; D’Autilia Group, società specializzata nella consulenza assicurativa e nella gestione dei rischi per il settore nautico e marittimo;





Insieme

Il sindaco di Ascoli PIceno Marco Fioravanti consegna un omaggio della città al Viceministro Edoardo Rixi

> **“Rixi: la riforma dei porti è una scelta strategica per l’Italia: significa dare più forza alla nostra economia, rendere più competitivo il sistema logistico e mettere i porti nelle condizioni di programmare e realizzare le opere che servono”**

Kunee srl, società di consulenza specializzata in finanza agevolata, transizione energetica e supporto alle imprese nei percorsi di innovazione e sviluppo; Sintesi spa, specializzata nei servizi di salute e sicurezza sul lavoro, consulenza organizzativa e medicina del lavoro per aziende ed enti; Natek srl, società di ingegneria specializzata nella progettazione e realizzazione di impianti industriali ad alto contenuto tecnologico per diversi comparti produttivi. Sono adesioni importanti, che portano in Alis nuove competenze, nuove esperienze e nuove energie e che rafforzano una rete sempre più ampia e rappresentativa, capace di mettere in connessione imprese, territori e settori diversi. Siamo davvero fieri della nostra Associazione, che si conferma una comunità umana ed imprenditoriale che continua a crescere, fare sistema e costruire nuove opportunità di confronto per il futuro della logistica, dei trasporti e della mobilità», ha aggiunto Grimaldi.

Il viceministro al MIT Edoardo Rixi, intervenuto in una sessione tematica dedicata alla portualità a margine dei lavori del Consiglio insieme ai presidenti AdSP Carloni, Mastro e Benevolo, ha dichiarato: «La riforma dei porti è una scelta strategica per l’Italia: significa dare più forza alla nostra economia, rendere più competitivo il sistema logistico e mettere i porti nelle condizioni di programmare e realizzare le opere che servono. L’Italia deve tornare a considerare i suoi porti non come semplici infrastrutture, ma come una leva di crescita, sicurezza e sovranità economica nel Mediterraneo».

Lucia Albano, sottosegretario all’Economia e alle Finanze, ha portato il suo saluto istituzionale evidenziando che «La situazione internazionale è molto fluida e in continua evoluzione, ma il Governo continuerà a garantire il proprio supporto alle categorie che dovranno affrontare questo momento di crisi, nel rispetto dell’equilibrio dei conti pubblici, che dobbiamo tutelare. È quanto abbiamo già fatto con i vari Decreti carburanti, così come attraverso il credito d’imposta destinato all’autotrasporto. Continueremo a lavorare in questa direzione, consapevoli che gli aiuti alle imprese e alle categorie produttive dovranno diventare sempre più strutturali. Non dobbiamo limitarci infatti ad accompagnare le imprese da un’emergenza all’altra, ma dobbiamo essere in grado di sostenerle in una fase di difficoltà che sta diventando sempre più complessa».

«Come Alis» ha concluso il presidente Guido Grimaldi «continueremo a lavorare con imprese e istituzioni su infrastrutture, intermodalità, portualità, energia e sostenibilità. Guardiamo inoltre con grande entusiasmo al prossimo appuntamento nazionale dell’Associazione: l’Assemblea Generale, che celebrerà i 10 anni di Alis e si terrà il prossimo mercoledì 9 dicembre presso il meraviglioso Teatro San Carlo di Napoli».

NOI SIAMO



Siamo OPEN all'ascolto, alla collaborazione, all'innovazione.
Noi di WINDTRE Business siamo pronti a portare i tuoi progetti
nel futuro, come facciamo ogni giorno con quelli dei nostri Clienti.

Scopri di più su windtrebusiness.it

BUSINESS

«DOBBIAMO FARE ANCORA TANTO, MA TANTO ABBIAMO FATTO»

Intervista al presidente della Commissione Trasporti della Camera dei deputati, Salvatore Deidda

di Diana Fabrizi



Salvatore Deidda

Il presidente della Commissione Trasporti della Camera all'Assemblea Generale di Alis lo scorso anno

Lei ha conosciuto Alis ancora prima di diventare presidente della Commissione Trasporti della Camera, quando sedeva in Commissione Difesa e si trovava all'opposizione. Quale impressione ebbe allora di questa realtà associativa?

Notai subito una volontà positiva di costruire una collaborazione con le istituzioni e trovare insieme soluzioni alle criticità croniche o quelle che si presentano improvvisamente. Ne abbiamo viste e affrontate tante nel mentre…

In questi anni la Commissione da Lei guidata ha svolto numerose audizioni e approfondimenti con imprese, associazioni e operatori del settore. Tra i numerosi provvedimenti e dossier affrontati, quali considera i risultati più significativi per il settore dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture?

Ci penso e me lo chiedo sempre: abbiamo fatto abbastanza? Quattro anni sono passati velocemente e la risposta sta negli atti parlamentari, ma anche nelle tante assemblee associative, che ad esempio Alis organizza a Roma o nei territori. Cosa ci raccontiamo? La legge sugli interporti? La legge sulla dimensione subacquea, il codice degli ormeggiatori o il provvedimento sulla sosta e i vari





Insieme
Salvatore Deidda con Diana Fabrizi, responsabile relazioni istituzionali di Alis



A Let Expo
Salvatore Deidda sul palco della manifestazione organizzata da Alis a Verona

Con la premier
Salvatore Deidda insieme al presidente del Consiglio Giorgia Meloni



provvedimenti su nautica o mare? Navighiamo in un mare in tempesta, ma non stiamo mai fermi nel porto per paura di affrontarlo. Dobbiamo fare ancora tanto, ma devo dire che tanto abbiamo fatto e risolto. Lavorando fianco a fianco.

Questa legislatura si distingue per la stabilità e la longevità dell'azione del Governo Meloni, elementi non sempre scontati nella storia italiana. Quanto ha inciso ciò sulla capacità di programmare e realizzare riforme e investimenti strategici anche nei trasporti e nelle infrastrutture?
La stabilità ma soprattutto la forza e l'autorevolezza della Premier ci permettono di lavorare con serenità e ci agevolano. La mia prima regola, ad esempio, è non rovinare il grande lavoro che fa lei. Nei trasporti e nella logistica non possiamo né dobbiamo fare voli pindarici, ma ci siamo trovati concretamente a sbloccare tappi, criticità ataviche che le imprese segnalavano e che purtroppo nessuno recepiva. A differenza di chi ci ha preceduto, noi ascoltiamo le imprese e le associazioni, lavoriamo al loro fianco e se queste ci offrono soluzioni che sposano la nostra visione le prendiamo e le adottiamo. Sono loro le protagoniste di questo mondo e sono loro a creare lavoro ed economia.

Guardando ai prossimi anni, quali sono le priorità che il Parlamento e il Governo dovranno perseguire per rafforzare ulteriormente la competitività del sistema logistico e dei trasporti italiano nel contesto europeo e internazionale?
Stiamo lavorando per concludere la legge di riforma sui porti e non solo. La grande sfida è sicuramente in Europa, in particolare su Ets e Ets2. Anche in questo caso, e sempre anche con voi, siamo arrivati al traguardo della Strategia europea per le isole e alla possibilità di incidere sull'ETS, lavorando con il vicepresidente della Commissione Europea Raffaele Fitto e la vicepresidente del Parlamento Europeo Antonella Sberna. Ora vi faccio un'altra richiesta: chiedere anche alle varie forze politiche di schierarsi. ETS sì o no? È la battaglia vitale di questo inverno.

Il 17 ottobre 2026 Alis celebra il traguardo dei suoi primi dieci anni di attività. Se dovesse definire in poche parole il ruolo che Alis ha svolto finora nel panorama dei trasporti e della logistica italiana, quale messaggio vorrebbe rivolgere all'Associazione e ai suoi associati in occasione di questo importante anniversario?
Un ringraziamento sentito, perché il mondo dei trasporti e della logistica non lascia pause e presenta sempre la richiesta di attenzione e di pragmatismo che ci ha permesso di trovare le soluzioni giuste.

Un'ultima domanda più personale. Recentemente è stato oggetto di commenti social diffamatori e decisamente fuori luogo, legati all'aspetto fisico, e

“Navighiamo in un mare in tempesta, ma non stiamo mai fermi nel porto per paura di affrontarlo. Dobbiamo fare ancora tanto, ma devo dire che tanto abbiamo fatto”

ha ovviamente ricevuto solidarietà anche da tutto il cluster. Al di là della vicenda personale, ritiene che sia arrivato il momento di intervenire con maggiore decisione per contrastare l’utilizzo improprio dei social, favorendo un confronto pubblico più civile e rispettoso?

Vi ringrazio per la solidarietà ma rimango estremamente stupito da come nei social le persone rivelino un loro lato oscuro. Sono infatti riuscito a vedere la reale identità di alcune persone e, in alcuni casi gravi, anche a farle sanzionare per commenti decisamente diffamatori. Spesso si tratta di padri e madri che pensano di potersi sfogare in questo modo sul web. Ecco. I social però non sono un mondo parallelo o un videogioco. Sono la realtà. Dietro lo schermo c’è chi realmente soffre. Ricordiamolo sempre. Che le parole feriscono. Perché alcuni hanno le spalle grosse, ma altri meno.



Edenred

Da sempre innoviamo il mondo del lavoro

Da 50 anni siamo protagonisti di un'evoluzione costante.
Perché le **esigenze** delle persone cambiano e le aziende hanno bisogno di **strumenti concreti** per rispondere alle **nuove aspettative**.

Edenred offre **soluzioni digitali** e **flessibili** che migliorano la **qualità della vita** di chi lavora e sostengono la **crescita delle organizzazioni**.





Ticket Restaurant®

Il **buono pasto** più diffuso e utilizzato in Italia, per **qualsiasi occasione**.



Buono Acquisto

Soddisfa ogni desiderio per le **spese di tutti i giorni** e lo **shopping**.



Welfare

Strumenti 100% digitali e **servizi su misura**, per ogni esigenza.



Engagement

La soluzione con **sconti e convenzioni**, per aumentare il **coinvolgimento**.

Edenred. Da sempre. Ovunque.



DIECI ANNI DOPO, L'EUROPA CHE STIAMO ANCORA ASPETTANDO

Antonio Errigo

Vice direttore generale di Alis, è anche il coordinatore del Dipartimento Alis Europe nonché responsabile delle Relazioni Internazionali



Dal 17 ottobre 2016 ad oggi: Alis compie dieci anni e "Focus Europa" guarda a un decennio di politiche comunitarie. Molte strategie, regolamenti e grandi dichiarazioni; troppo pochi risultati concreti per chi ogni giorno muove merci e persone. Dall'intermodalità alla sostenibilità, dalle isole alle infrastrutture, è tempo che Bruxelles torni a misurare le proprie scelte sulla realtà *di Antonio Errigo*

Era lunedì 17 ottobre 2016. Da qualche parte, su un'autostrada italiana, un camion percorreva gli ultimi chilometri prima di entrare in un porto. Poco distante, una nave Ro-Ro si preparava a lasciare gli ormeggi. Su un altro asse logistico europeo, un semirimorchio veniva sollevato su un treno merci diretto oltre confine.
Era la fotografia ordinaria di un continente che vive grazie al movimento di persone e merci. A Roma, quello stesso giorno, nasceva Alis.

Dieci anni dopo possiamo fermarci e guardare indietro. Non soltanto per celebrare ciò che siamo diventati, ma per chiederci che cosa sia diventata, nel frattempo, l'Europa. Nel 2016 Jean-Claude Juncker guidava la Commissione e il referendum sulla Brexit aveva appena scosso le fondamenta dell'Unione. Da allora abbiamo attraversato tre stagioni politiche, gli ultimi anni della Commissione Juncker e i due mandati di Ursula von der Leyen. Nel mezzo, una pandemia, la guerra nel cuore dell'Europa, la crisi energetica, l'inflazione, la fragilità delle catene di approvvigionamento e la crescente competizione con Stati Uniti e Cina. L'Unione è cambiata. Ma una domanda rimane: quanto è cambiata davvero per chi trasporta, produce, investe e lavora?
Da queste pagine di Alis Magazine, con Focus Europa, abbiamo raccontato negli anni la Presidenza francese, la crisi energetica, il Fit for 55, la sostenibilità, le Presidenze del Consiglio UE, il rapporto tra Bruxelles e l'Italia e, più recentemente, il ritorno dei dazi e i nuovi equilibri globali. Ma c'è un dossier che raccon-

> **"La sostenibilità ha rischiato di trasformarsi da obiettivo pragmatico e condivisibile in una costruzione normativa autoreferenziale, con l'ambizione politica che corre più veloce dell'innovazione, delle infrastrutture e del mercato"**



ta forse meglio di ogni altro questo decennio: il trasporto combinato. La direttiva di riferimento risale al 1992. La Commissione tentò di riformarla nel 2017, ritirando poi la proposta nel 2020 dopo anni di negoziati. Nel 2023 è arrivato un nuovo testo e, a settembre 2026, l'iter non è ancora concluso. È difficile trovare una metafora migliore. Mentre un'impresa investe in settimane, acquista mezzi in mesi e reagisce in ore alle crisi internazionali, l'Europa può impiegare quasi una decade per aggiornare uno dei pilastri della propria politica intermodale. Bruxelles ha prodotto molto, ma troppo spesso ha deciso poco.

Tutti concordano sulla necessità di trasferire merci verso modalità a minore impatto ambientale. Eppure, mentre l'obiettivo è europeo, gli strumenti restano prevalentemente nazionali. Marebonus, Ferrobonus e Sea Modal Shift sono esempi italiani importanti, ma ogni Stato costruisce incentivi, procedure e tempistiche differenti. Una merce che parte dalla Sicilia e arriva in Germania attraversa un mercato unico sulla carta, ma incontra sistemi infrastrutturali e condizioni economiche differenti. Chiediamo alle imprese di diventare europee mentre continuiamo troppo spesso a governare la logistica come la somma di ventisette politiche nazionali.

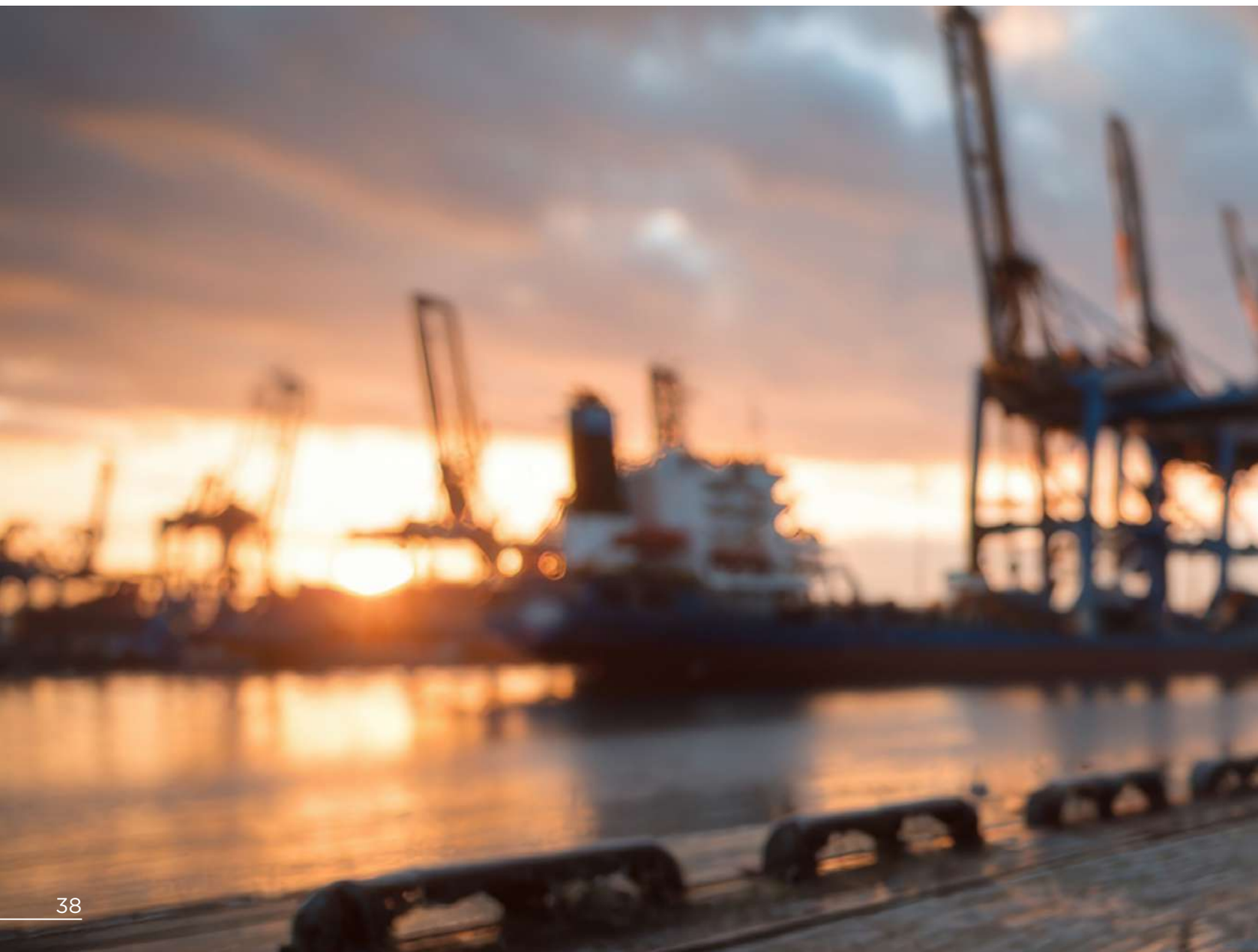
Poi è arrivato il Green Deal. Dal 2019 la sostenibilità è diventata il cuore dell'agenda europea. Un obiettivo che ALIS non può che condividere: abbiamo inserito la parola "sostenibile" nel nostro nome già nel 2016. Il problema è stato, talvolta, il metodo. La sostenibilità ha rischiato di trasformarsi da obiettivo pragmatico in costruzione normativa autoreferenziale, con l'ambizione politica più veloce dell'innovazione, delle infrastrutture e del mercato. La transizione ecologica ha senso soltanto se è anche industriale. Altrimenti rischia di trasformarsi in un trasferimento di costi. Vale per la tassonomia e ancora di più per i trasporti: classificare un investimento come sostenibile è più semplice che decarbonizzare una nave che attraversa ogni giorno il Mediterraneo o un camion che deve rifornire una fabbrica. La sostenibilità non può essere la scienza di ciò che è ambientalmente perfetto. Deve essere l'arte di ren-



dere progressivamente migliore ciò che è economicamente e tecnologicamente possibile. L'esempio più evidente è l'EU ETS marittimo, introdotto dal 2024, cui si è aggiunto FuelEU Maritime. L'Europa ha costruito uno dei sistemi ambientali più avanzati al mondo. Ma essere i primi non significa necessariamente aver trovato l'equilibrio migliore. Abbiamo sostenuto un principio semplice: chi inquina deve contribuire alla transizione, ma una parte significativa di ciò che il settore paga deve tornare al settore stesso, sostenendo rinnovo delle flotte, carburanti alternativi, porti, elettrificazione e innovazione. Solo nel 2026, con la nuova EU Industrial Maritime Strategy e la revisione dell'ETS, Bruxelles sembra avere riconosciuto più chiaramente questa esigenza. Segnali positivi, ma arrivati dopo l'introduzione dei costi. Forse dovremmo invertire il metodo: prima creare le condizioni tecnologiche, infrastrutturali ed economiche della transizione; poi accelerare gli obblighi.

C'è poi una questione essenziale per l'Italia: l'insularità. Sicilia e Sardegna non sono appendici geografiche dell'Europa. Sono Europa. Eppure per anni la specificità delle grandi isole è rimasta marginale. Quando imponiamo un costo aggiuntivo a un collegamento marittimo con un'isola non tassiamo soltanto una nave: quel costo può arrivare alla merce, all'impresa e infine alla famiglia. La continuità territoriale non può essere valutata soltanto attraverso una tonnellata di CO_2. Occorre considerare anche la geografia. Solo nel 2026 è arrivata la prima strategia europea dedicata alle isole. Un passo avanti, certamente. Ma l'articolo

“Sulle infrastrutture sarebbe ingeneroso negare i progressi, ma un corridoio esiste davvero quando una merce attraversa l'Europa senza perdere competitività, quando mare, ferro e gomma sono parti dello stesso sistema e non concorrenti ideologici”



174 del Trattato riconosce da tempo gli svantaggi geografici permanenti. La geografia non è cambiata. È cambiata, finalmente, l'attenzione politica. Sulle infrastrutture sarebbe invece ingeneroso negare i progressi. La nuova TEN-T fissa obiettivi per il 2030, 2040 e 2050 e punta su ferrovia, terminal, ERTMS e integrazione marittima.

Ma i corridoi europei non possono essere soltanto linee colorate su una mappa. Un corridoio esiste davvero quando una merce attraversa l'Europa senza perdere competitività per strozzature, terminal saturi e collegamenti dell'ultimo miglio insufficienti. Quando mare, ferro e gomma sono parti dello stesso sistema e non concorrenti ideologici. In questi dieci anni, però, l'Europa non è stata soltanto regolamenti. È stata anche persone.

L'11 gennaio 2022 moriva David Sassoli, presidente del Parlamento europeo. La sua scomparsa rappresentò una ferita anche simbolica. Sassoli apparteneva a una tradizione italiana che vede nell'Europa non la negazione dello Stato nazionale, ma il suo completamento. L'Italia è uno dei Paesi fondatori dell'Unione. Per questo deve avere l'ambizione non soltanto di chiedere all'Europa, ma di contribuire a scriverne la direzione. Mediterraneo, portualità, shipping e logistica sono ambiti nei quali la nostra voce non può essere periferica.

A volte, per capire l'Europa, è utile osservarla da lontano. Il Premio Nobel Joseph Stiglitz già nel 2016 individuava una contraddizione dell'integrazione: aver creato strumenti comuni senza costruire sempre istituzioni altrettanto efficaci per governare le differenze tra gli Stati. Henry Kissinger descriveva invece un'Europa sospesa tra Stati nazionali che avevano ceduto parti della propria sovranità e un'Unione che non aveva ancora acquisito piena coesione politica. Yuval Noah Harari ha sottolineato quanto la prosperità europea sia importante per il mondo, ricordando però il ritardo accumulato rispetto a Stati Uniti e Cina in alcuni settori strategici e tecnologici. Forse qui sta la contraddizione di questi dieci anni: abbiamo bisogno di più Europa, ma non necessariamente di più regole europee. Più Euro-





“C’è un dossier che racconta forse meglio di ogni altro questo decennio: il trasporto combinato. La direttiva di riferimento risale al 1992, la Commissione tentò di riformarla nel 2017, ritirando la proposta nel 2020 dopo anni di negoziati. Nel 2023 è arrivato un nuovo testo e, a settembre 2026, l’iter non è ancora concluso”

pa negli investimenti, nelle infrastrutture, nella ricerca, nella politica industriale, negli incentivi all’intermodalità e nella capacità di competere nel mondo. Negli ultimi anni qualcosa sembra cambiare. Il rapporto Draghi, la Competitiveness Compass, il Clean Industrial Deal e la Maritime Industrial Strategy hanno riportato al centro competitività, industria e investimenti. Forse Bruxelles sta comprendendo ciò che le imprese ripetono da tempo: non esiste sostenibilità senza competitività. La vera transizione non consiste nel rendere impossibile ciò che esiste, ma nel rendere possibile ciò che ancora non esiste.

Per i prossimi dieci anni occorre allora un’Europa più pragmatica: una politica comune per l’intermodalità; risorse della fiscalità ambientale reinvestite nella transizione; tutela concreta delle isole; infrastrutture efficienti; neutralità tecnologica; coordinamento con l’IMO e con i grandi attori globali.

Torniamo allora a quel camion, a quella nave, a quel semirimorchio che il 17 ottobre 2016 attraversavano l’Europa mentre ALIS muoveva i primi passi. Dieci anni dopo saranno più efficienti, digitalizzati e sostenibili. Ma continueranno ad esserci uomini e donne che devono consegnare una merce entro domani mattina. Ed è forse da loro che Bruxelles dovrebbe ricominciare. Non da un nuovo acronimo o dall’ennesimo obiettivo per il 2030, 2040 o 2050. Ma da una domanda: questa decisione aiuterà davvero l’Europa a muoversi meglio? Se nei prossimi dieci anni sapremo rispondere più spesso sì, avremo costruito un’Europa capace di conciliare sostenibilità e mercato, crescita e ambiente, continente e isole, mare, ferro e strada. Perché la vera intermodalità dovrebbe cominciare proprio qui: dalla capacità europea di mettere insieme ciò che per troppo tempo abbiamo trattato separatamente. E forse, quando quel camion entrerà nuovamente nel porto il 17 ottobre 2036, potremo finalmente dire che anche l’Europa avrà imparato a viaggiare alla stessa velocità di chi, ogni giorno, la tiene in movimento.



© 2026 Bernoni Grant Thornton STP S.p.A. (Tax code and VAT n. 01692980152) and © 2026 Ria Grant Thornton S.p.A. (Tax code and VAT n. 02342440399) are the two member firms under which Grant Thornton operates in Italy as Grant Thornton Italy. "Grant Thornton" refers to the brand under which the Grant Thornton member firms provide assurance, tax and advisory services to their clients and/or refers to one or more member firms, as the context requires. Jointly, Bernoni Grant Thornton STP S.p.A. and Ria Grant Thornton S.p.A. (with all its entities are member firms of GTIL) are also referred to as " Grant Thornton Italy". GTIL and the member firms are not a worldwide partnership. GTIL and each member firm is a separate legal entity. Services are delivered by the member firms. GTIL does not provide services to clients. GTIL and its member firms are not agents of, and do not obligate, one another and are not liable for one another's acts or omissions.
Please see https://www.grantthornton.it/disclaimer/ to learn more.



DIECI ANNI DI ALIS. LE SCELTE PER LA CRESCITA DELL'INTERMODALITÀ



Incentivi, porti, semplificazione e formazione: le battaglie che hanno accompagnato un diverso riconoscimento del trasporto nelle scelte economiche del Paese

di Francesca Fiorini

Ci sono progressi che si vedono in una flotta più sostenibile, in un terminal efficiente, in un nuovo collegamento ferroviario. Altri prendono la forma di un costo eliminato, un documento digitale, un incentivo che rende possibile un investimento. Ripercorrere i primi dieci anni di Alis significa raccontare il lavoro di trasformare i problemi quotidiani delle imprese in temi di politica industriale sui quali chiamare le istituzioni a decidere.

Alis è nata nell'ottobre 2016 dalla chiara e vincente visione che il futuro del trasporto sarebbe dipeso dalla capacità di integrare mare, ferro e strada, considerando l'intero viaggio della merce. Internazionalizzazione, continuità territoriale, sviluppo del Mezzogiorno e riduzione delle emissioni sono diventati parti della stessa prospettiva. Una scelta che ha orientato fin dall'inizio anche la rappresentanza, mettendo in relazione imprese diverse e individuandone gli interessi comuni.

Da qui ha preso forma una delle battaglie più riconoscibili dell'associazione: rendere conveniente la scelta intermodale. L'impegno su Marebonus e Ferrobonus e, più recentemente, sul Sea Modal Shift ha risposto all'esigenza di coniugare affidabilità, competitività e minore impatto ambientale. Già nel 2019 Alis chiedeva incentivi strutturali, procedure semplici e contributi diretti alle imprese. Il Sea Modal Shift ha poi segnato un avanzamento, rivolgendosi agli autotrasportatori conto terzi che utilizzano i collegamenti marittimi. Restano oggi decisive continuità delle risorse e regolarità dei pagamenti: un incentivo orienta le scelte quando l'impresa può contarvi mentre programma servizi e investimenti.

La scelta intermodale richiede anche infrastrutture efficienti. Su questo terreno si è sviluppato l'impegno di Alis sulla portualità, che trova oggi nel confronto sulla riforma un passaggio centrale: coordinare gli investimenti e preparare gli scali alle esigenze delle flotte e dei traffici futuri. Il progetto di Porti d'Italia



Francesca Fiorini
Segretario
Generale di Alis



“La scelta intermodale richiede infrastrutture efficienti. Su questo terreno si è sviluppato l’impegno di Alis sulla portualità, che trova oggi nel confronto sulla riforma un passaggio centrale: coordinare gli investimenti e preparare gli scali alle esigenze delle flotte e dei traffici futuri”



risponde a questa prospettiva. La sua efficacia si misurerà in decisioni più rapide, responsabilità chiare e migliori collegamenti tra banchine, ferrovie e strade. Per le imprese dovrà tradursi in più spazi operativi e certezza per investire: la competitività di un porto si misura lungo tutto il percorso della merce.
Negli ultimi anni, anche la battaglia sull'ETS marittimo ha seguito questa logica: ridurre le emissioni salvaguardando la competitività dei servizi e il riequilibrio modale. Alis ha sostenuto la destinazione dei proventi alla decarbonizzazione e all'intermodalità, portando nel confronto legislativo un principio concreto: le risorse della transizione devono aiutare le imprese a realizzarla. Per le isole e il Mezzogiorno, collegamenti efficienti significano accesso ai mercati e capacità di attrarre investimenti. L'impegno per la continuità territoriale e le Zone economiche speciali, proseguito nel confronto sulla ZES unica, si è inserito nello stesso disegno: ridurre una distanza geografica che è anche economica. La politica dei trasporti ha assunto così anche una funzione di coesione.
Nel corso del decennio, le emergenze hanno reso evidente questa funzione. Durante la pandemia Alis ha affiancato le imprese nell'interpretazione degli aiuti europei e delle misure straordinarie, mentre il settore garantiva gli approvvigionamenti. Con la successiva crisi energetica, l'attenzione si è concentrata sull'effettiva utilità dei sostegni: un impegno avviato con il credito d'imposta del 2022 e proseguito fino alle misure del 2026. Coordinamento con le agevolazioni esistenti, beneficio netto e tempi compatibili con la liquidità aziendale restano i criteri sui quali si misura la qualità di un intervento.
Un risultato preciso è stato raggiunto con l'esclusione dal contributo ART delle prestazioni di autotrasporto merci per conto terzi. Una battaglia sostenuta negli anni, che ha mostrato quanto contino continuità dell'interlocuzione e precisione delle proposte.
La stessa concretezza ha guidato e continua a guidare il percorso di digitalizzazione. Nel 2024, l'adesione italiana al Protocollo e-CMR ha segnato un passaggio importante per la lettera di vettura elettronica internazionale. Più recentemente, il lavoro su FIR digitale e RENTRI ha portato in primo piano un'esigenza analoga: procedure capaci di seguire il carico nei passaggi tra strada, nave e ferrovia, con responsabilità chiare e senza duplicazioni. La semplificazione vale quando riduce adempimenti ed errori e rende la tracciabilità funzionale anche al trasporto intermodale.
Resta aperta la partita europea sulla direttiva del trasporto combinato. Aggiornarla rimane essenziale per favorire l'integrazione tra le modalità. Anche il nuovo quadro degli aiuti di Stato al



“Resta aperta la partita europea sulla direttiva del trasporto combinato. Aggiornarla rimane essenziale per favorire l'integrazione tra le modalità”



trasporto terrestre e multimodale andrà valutato sulla capacità di rendere praticabili gli investimenti. Infrastrutture disponibili, insularità e conformazione geografica condizionano le scelte: riconoscere queste differenze è necessario per offrire opportunità effettive di transizione.
Accanto alle norme, Alis ha investito sulle persone. Let Expo, ha creato uno spazio di incontro che continua a mettere in relazione imprese, istituzioni, formazione e nuove generazioni. Il rapporto con ITS e scuole ha dato continuità all'impegno sulle competenze e sull'occupazione: anche il capitale umano appartiene alla politica industriale.
Il filo che unisce queste iniziative è il metodo: partire dall'esperienza degli associati, approfondire il problema, formulare una proposta e seguirne l'attuazione. Tra una norma approvata e una misura che funziona ci sono decreti, piattaforme, interpretazioni e pagamenti. È lì che un risultato istituzionale entra nella vita dell'impresa.
Da questo metodo è maturata una visione innovativa della rappresentanza, capace di costruire convergenze anche nel mondo associativo. Il protocollo con Assiterminal del 2024 e l'accordo con Anita del 2025 hanno dato concretezza a questa impostazione, mettendo in comune competenze e obiettivi nel rispetto dell'autonomia delle organizzazioni. La forza delle proposte cresce con la capacità di fare sistema.
Il bilancio del decennio tiene insieme risultati, questioni aperte e una nuova stagione di interlocuzione istituzionale. Alis ha contribuito a portare con continuità l'esperienza delle imprese nelle scelte pubbliche e a far maturare una diversa cultura del trasporto.
La nuova cultura del trasporto per cui efficienza, sicurezza e sostenibilità hanno un valore economico deve ora consolidarsi anche nelle prassi commerciali. La trasversalità della compagine associativa di Alis, che avvicina il trasporto ai mondi della produzione e dei servizi, esprime questa convinzione: la competitività della filiera richiede che ogni componente possa investire e crescere. Il trasporto contribuisce in misura determinante al PIL e sostiene la capacità produttiva nazionale. Riconoscerne la dignità economica significa tenerne conto anche nei rapporti contrattuali. Il prossimo decennio richiederà perseveranza nell'attuazione delle misure e visione per anticipare i cambiamenti tecnologici, ambientali e geopolitici. La misura ed il metodo resteranno concretezza e visione. Rendere più semplice investire, innovare e far viaggiare le merci. È così che il valore del trasporto diventa politica economica.



Dalla progettazione, al design, alla costruzione dello stand, ci occupiamo di ogni aspetto tecnico e burocratico.

Comunichiamo per te direttamente con l'Ente Fiera compilando ogni form, autorizzazione e certificato necessari; controllo e gestione di merci e spedizioni per materiali promo, macchinari e complementi.

Il TUO stand.
Noi lo progettiamo,
lo realizziamo,
tu lo vivi.

Insieme ai nostri clienti stiamo già lavorando a:

- **FRUIT LOGISTICA** *Berlino* **2026**
- **BREAKBULK** *Rotterdam* **2026**
- **INTERSOLAR** *Monaco* **2026**

contattaci +39 0766 39800


GRAPHIS STUDIO
realizziamo
il tuo
stand
dal progetto alla costruzione
graphis-studio.it

PIT STOP

I PROTAGONISTI DEL MONDO DELLE IMPRESE

Parla Gabriele Barucco, ceo di Relatus Milano, socio consigliere di Alis

di Nicolò Berghinz

Caro Gabriele, domanda semplice ma difficile: cosa significa oggi "fare impresa"?
Fare impresa oggi significa innanzitutto mettersi in gioco. Significa credere che la passione, l'intrapresa e la capacità di creare relazioni possano diventare strumenti concreti per generare valore e crescita economica per il nostro Paese. La ricchezza prodotta in Italia è il frutto della determinazione di tanti imprenditori che partono da un'idea e hanno il coraggio di trasformarla in qualcosa di concreto, utile e duraturo per la collettività.

Sintetizzi al massimo l'attività di Relatus, società con la quale sei ormai un grande protagonista di Alis?
Relatus Milano S.r.l. è una società specializzata nella gestione delle relazioni strategiche tra realtà operanti principalmente nei settori della rigenerazione urbana, dei servizi immobiliari e della consulenza notarile. Nasce con l'obiettivo di offrire servizi integrati di orientamento strategico, relazioni istituzionali e supporto operativo, anche in ambito gestionale, commerciale e progettuale, a imprese e professionisti con particolare attenzione ai processi di sviluppo territoriale e imprenditoriale. L'intento è mettere a disposizione competenze trasversali per costruire relazioni solide e creare sinergie tra operatori pubblici e privati, accompagnando i progetti nel loro percorso di sviluppo.

Qual è il principale valore aggiunto di far parte della galassia Alis?
Uno degli aspetti che apprezzo maggiormente di Alis è l'essere riuscita non soltanto a riunire aziende performanti e protagoniste nei rispettivi settori, ma so-

Gabriele Barucco
Ceo di Relatus Milano, socio consigliere di Alis



"Relatus Milano è una società specializzata nella gestione delle relazioni strategiche tra realtà operanti principalmente nei settori della rigenerazione urbana, dei servizi immobiliari e della consulenza notarile che mette a disposizione competenze trasversali per costruire relazioni solide e creare sinergie tra operatori pubblici e privati"



Nicolò Berghinz

Team manager, responsabile sviluppo, relazioni esterne e coordinatore Alis Academy



prattutto l'aver posto al centro la cultura d'impresa. Il confronto costante con gli associati, un'importante attività relazionale e la capacità di fare rete rispondono a una delle esigenze primarie del nostro tessuto economico: individuare figure e professionalità in grado di fare la differenza. A questo si affianca un importante posizionamento politico, e istituzionale, grazie al quale ho percepito di essere entrato a far parte di una vera famiglia, capace di riconoscere e valorizzare il lavoro di tutti. In questo percorso è fondamentale anche la guida di Guido Grimaldi, un vero capitano d'impresa che porta con sé, nei diversi contesti economici e istituzionali, visione, competenza e la voce di tutti gli associati.

In qualità di Consigliere Alis, presiedi anche la neocostituita Commissione Rigenerazione Urbana - Porti e Interporti: abbiamo finalmente trovato la chiave? È "rigenerando" che rilanciamo definitivamente il nostro Paese?
Credo che la rigenerazione urbana rappresenti oggi una delle grandi opportunità di sviluppo per il nostro Paese. Rigenerare significa innanzitutto avere la capacità di guardare a ciò che già esiste e immaginarne una nuova funzione, restituendo valore a immobili, aree, infrastrutture e interi territori. Non si tratta quindi soltanto di recuperare fisicamente gli spazi, ma di creare nuove condizioni di sviluppo economico e sociale. È un tema al quale sono particolarmente legato, anche perché sono stato relatore della Legge regionale lombarda sulla Rigenerazione Urbana. La nascita della Commissione rappresenta un passaggio importante perché queste infrastrutture sono a tutti gli effetti poli strategici che possono realmente contribuire a imprimere una svolta competitiva per il futuro del Paese.

Tu che li conosci entrambi, qual è il segreto per far andar d'accordo pubblico e privato, ottenendo risultati concreti nell'interesse di tutti?
Credo che il punto di partenza sia comprendere che pubblico e privato non sono due mondi contrapposti ma due realtà che, nel rispetto dei rispettivi ruoli, possono concorrere allo stesso obiettivo: creare sviluppo e valore per il territorio. Quando pubblico e privato riescono a confrontarsi in maniera seria e concreta, ciascuno mettendo a disposizione le proprie competenze, si possono raggiungere risultati straordinari nell'interesse di tutti.

Il più grande ostacolo che incontra oggi una azienda per crescere? E il più grande punto di forza già esistente?
Uno dei principali ostacoli è certamente la complessità che ancora troppo spesso accompagna chi decide di investire e fare impresa: burocrazia, tempistiche, complessità normativa e, talvolta, difficoltà nel reperire professionalità adeguate. D'altro canto, abbiamo un punto di forza straordinario: l'Italia è un Paese ricco di persone talentuose capaci di innovare, adattarsi e competere sui mercati creando eccellenze riconosciute in tutto il mondo. È necessario che ci siano quindi le condizioni affinché questa capacità imprenditoriale possa esprimersi pienamente, accompagnando chi vuole investire anziché rallentarne il percorso.

Se la tua società fosse un personaggio storico, chi sarebbe? Perché?
Direi Cavour. Uno degli aspetti più interessanti che hanno caratterizzato la sua figura non è stata solo la capacità politica e diplomatica, ma soprattutto l'approccio sistemico: ha saputo interpretare la costruzione dell'Italia come un progetto di modernizzazione, da collegare all'Europa dei mercati, delle infrastrutture e delle grandi reti. Aveva capito che lo sviluppo parte dalla capacità di creare connessioni: tra territori, attraverso le infrastrutture; tra interessi differenti, attraverso la mediazione; tra realtà economiche e istituzionali, attraverso relazioni e alleanze strategiche.

Proviamo a sognare: come immagini il tuo settore e più in generale la nostra società nel 2050?
Immagino un Paese che abbia imparato a valorizzare meglio ciò che già possiede, intervenendo sul patrimonio esistente per restituirci città più sostenibili e connesse. La tecnologia avrà certamente un ruolo sempre più centrale e trasformerà profondamente anche il modo di lavorare e di fare impresa ma sono convinto che, anche nel 2050, chi continuerà a fare la differenza saranno sempre le persone, il dialogo e la qualità delle relazioni.

Alis compie 10 anni. Cosa ti ha impressionato maggiormente della sua crescita? Che augurio ti sentiresti di farle?
Quello che mi ha impressionato maggiormente è stata la capacità di Alis di diventare in poco tempo un punto di riferimento e un interlocutore riconosciuto dal mondo delle imprese e dalle istituzioni mantenendo intatta la propria identità. Il mio augurio è che Alis continui su questa strada e dieci anni rappresentano sicuramente un traguardo significativo ma conoscendo l'energia e l'ambizione che caratterizzano questa associazione e chi ne fa parte, credo possano essere considerati il punto di partenza per una nuova fase di crescita.


Vi aiutiamo per i vostri diritti
LION CLAIM
TOGETHER STRONG
www.lion-claim.com
+49 21619905021
ab@lion-claim.com
Lion Claim GmbH Regentenstr. 3 - 41061 Mönchengladbach - Germania


LION CLAIM
TOGETHER STRONG
Rivolgiti a noi per maggiori informazioni

AL VIA UNO STUDIO PER L'IMPIEGO DELL'IDROGENO NEL PORTO DI SAVONA

Savona
Il porto

L'iniziativa, voluta da Alis, Adsp Mar Ligure Occidentale, Assocostieri, Edison e Fs Logistix, mira a sviluppare soluzioni innovative per la decarbonizzazione delle attività portuali e logistiche


MAERSK



La firma

Il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi, Matteo Paroli, presidente AdSP Mar Ligure Occidentale, Fabrizio Mattana, executive vice president Gas Asset Edison, Sabrina De Filippis, amministratore delegato di FS Logistix, Antonio Errigo, vicedirettore di Alis e Dario Soria, direttore generale di Assocostieri

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (AdSP), l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile (Alis), Assocostieri, Edison, e FS Logistix hanno firmato un protocollo di intesa finalizzato allo sviluppo di un progetto pilota per la produzione e l'utilizzo di idrogeno verde presso il porto di Savona.

L'intesa è stata siglata oggi a Savona, alla presenza del viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi, da Matteo Paroli, presidente AdSP Mar Ligure Occidentale, Fabrizio Mattana, executive vice president Gas Asset Edison, Sabrina De Filippis, amministratore delegato di FS Logistix, Antonio Errigo, vicedirettore di Alis, Dario Soria, direttore generale di Assocostieri.

Le parti si impegnano ad avviare una collaborazione con l'obiettivo di analizzare e sviluppare soluzioni tecnologiche volte alla decarbonizzazione delle attività logistiche, operative e di approvvigionamento nel settore portuale marittimo, inserendosi nel percorso di transizione energetica promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

Il progetto prevede l'analisi e la definizione di una filiera integrata dell'idrogeno attraverso l'identificazione dei potenziali utilizzatori sia per le attività logistiche di terra (movimentazione merci) che di mare, nonché la configurazione tecnico-economica ottimale degli impianti di produzione e distribuzione dell'idrogeno, tenuto conto degli aspetti autorizzativi. In questo contesto, sarà approfondito l'utilizzo dell'idrogeno come vettore energetico alternativo nel trasporto merci su ferro, anche con riferimento alle attività di ultimo miglio ferroviario in ambito portuale.

L'Accordo avrà durata fino al 31 dicembre 2027. Sulla base dei risultati delle attività di sviluppo e testing e delle valutazioni tecniche, economiche e regolatorie, le parti valuteranno le successive fasi di realizzazione delle soluzioni progettuali individuate.

«Savona può diventare un laboratorio concreto della transizione energetica dei porti italiani. Qui mettiamo alla prova l'idrogeno dentro una filiera reale, legando innovazione, logistica e ultimo miglio ferroviario per rafforzare la competitività del porto e del territorio ha dichiarato il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi.

«Portare l'idrogeno fuori dalla dimensione degli studi e metterlo alla prova di un porto vero è il nostro obiettivo», ha sottolineato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli. «A Savona abbiamo individuato un'area portuale sulla quale lavorare e un percorso che deve portarci dalla progettazione alla sperimentazione. Partiremo dai possibili utilizzatori e dai fabbisogni reali, costruiremo attorno a questi la soluzione tecnologica e ne verificheremo costi, autorizzazioni, sicurezza e prestazioni. Il punto di arrivo deve essere il testing: capire sul campo se l'idrogeno può funzionare, con quali risultati e a quali condizioni, nelle attività quotidiane della logistica portuale e marittima. È così che intendiamo la transizione energetica: non come una dichiarazione di principio, ma come innovazione da sperimentare, misurare e, quando funziona, portare a scala industriale».

«Questa iniziativa conferma la volontà di Edison di sviluppare soluzioni energetiche innovative per la decarbonizzazione del sistema infrastrutturale portuale e del settore marittimo», ha commentato Fabrizio



Mattana, executive vice president Gas Assets Edison. «L'iniziativa nasce con l'obiettivo di costruire una filiera integrata dell'idrogeno disegnata sulle esigenze del porto di Savona, ma replicabile in altre realtà portuali. Lo sviluppo di vettori decarbonizzati come l'idrogeno rappresenta il completamento ai combustibili già oggi disponibili e competitivi, come il GNL e Bio GNL, per accompagnare nel medio termine la transizione energetica del comparto logistico e marittimo».

«Questo Protocollo rappresenta un segnale concreto della capacità del sistema logistico e intermodale italiano di fare squadra attorno a una visione comune di innovazione, sostenibilità e competitività. La collaborazione tra porti, associazioni ed operatori logistici, energetici e infrastrutturali dimostra come le sfide della transizione energetica possano essere affrontate solo attraverso un approccio integrato lungo l'intera catena del valore. Questo progetto ci rende particolarmente orgogliosi anche perché coinvolge due importanti Soci consiglieri di Alis, FS Logistix ed Edison, che confermano il ruolo determinante svolto dalla sinergia tra diversi attori del settore per sviluppare progetti capaci di generare valore per il Paese. Alis ringrazia tutti i soggetti firmatari per questo importante percorso condiviso e il viceministro Edoardo Rixi per la costante attenzione e vicinanza alle esigenze del mondo dei trasporti e della logistica», ha evidenziato Antonio Errigo, vicedirettore di Alis.

«La logistica energetica si è orientata da tempo verso un approccio di filiera capace di decarbonizzare il comparto portuale mettendo in relazione infrastrutture, operatori energetici, logistica e utilizzatori finali. Lo sviluppo di un progetto pilota per la produzione e l'impiego di idrogeno verde nel porto di Savona rappresenta un'importante occasione per verificare sul campo soluzioni concrete e replicabili, valorizzando al contempo le infrastrutture e le competenze già presenti sul territorio. Come Assocostieri, riteniamo fondamentale favorire un percorso di transizione energetica basato sull'integrazione tra diversi vettori e tecnologie, accompagnando l'innovazione con una visione industriale orientata alla sicurezza, alla sostenibilità e alla competitività della filiera» ha dichiarato Dario Soria, direttore generale di Assocostieri.

«La transizione sostenibile della logistica passa dalla capacità di integrare modalità di trasporto, infrastrutture, tecnologie e competenze industriali. Come FS Logistix vogliamo contribuire allo sviluppo di soluzioni innovative che rendano sempre più efficiente e sostenibile il trasporto merci ferroviario e intermodale, anche esplorando il potenziale dell'idrogeno nelle attività portuali e nell'ultimo miglio ferroviario. La collaborazione tra i principali attori della filiera è la condizione essenziale per trasformare l'innovazione in progettualità concrete» ha dichiarato Sabrina De Filippis, amministratore delegato di FS Logistix.

La collaborazione conferma la volontà delle società coinvolte di contribuire alla transizione energetica del sistema logistico-portuale attraverso un approccio di filiera, capace di integrare infrastrutture, energia, trasporto, tecnologia e rappresentanza industriale.



GT FLEET 365

powered by macnil

WE DRIVE
DIGITAL TRANSFORMATION

GT FLEET 365 è la Piattaforma Software Avanzata per la Mobilità, Gestione, Controllo, Telematica, Sicurezza Mezzi Aziendali e Asset

UNA SOLA SOLUZIONE PER:

- Riduzione dei Costi
- Consumi Carburante
- Certificazione Percorsi
- Report Avanzati
- Sicurezza Mezzi e Persone
- Piani di Viaggio
- App Driver e Fleet Manager
- Manutenzioni Predittive e Notifiche Anomalie
- Stile di Guida
- Servizi Cronotachigrafo Digitale



Sensoristica
e Telematica
di **Bordo**

Industry 4.0 tinexta innovation hub Verified by

Transizione 5.0 tinexta innovation hub Verified by

Disponibile su MEPA acquistinretepa.it

Dispositivo compatibile con transizione da 2G a 4G

www.**gtfleet365**.it

Centrale Operativa



Accesso via **Web** e **App**

AI

PREDICTIVE

Cloud

- CRM
- ERP
- TMS

Altri Gestionali Aziendali

Interfaccia Software con server **Terze Parti**



ALARM Sicurezza Garantita per la Mobilità | #murgiavalley

Gravina 2028 Capitale Italiana della Cultura





IL PIANO DEL MARE 2026-2028

Dalla cabina di regia alla sovranità marittima integrata. Riflessioni sulla seconda edizione del documento di programmazione strategica che definisce le linee d'indirizzo per la gestione, la tutela e lo sviluppo della Blue Economy

di Giuseppe Cavuoti, dirigente del Dipartimento per le Politiche del mare

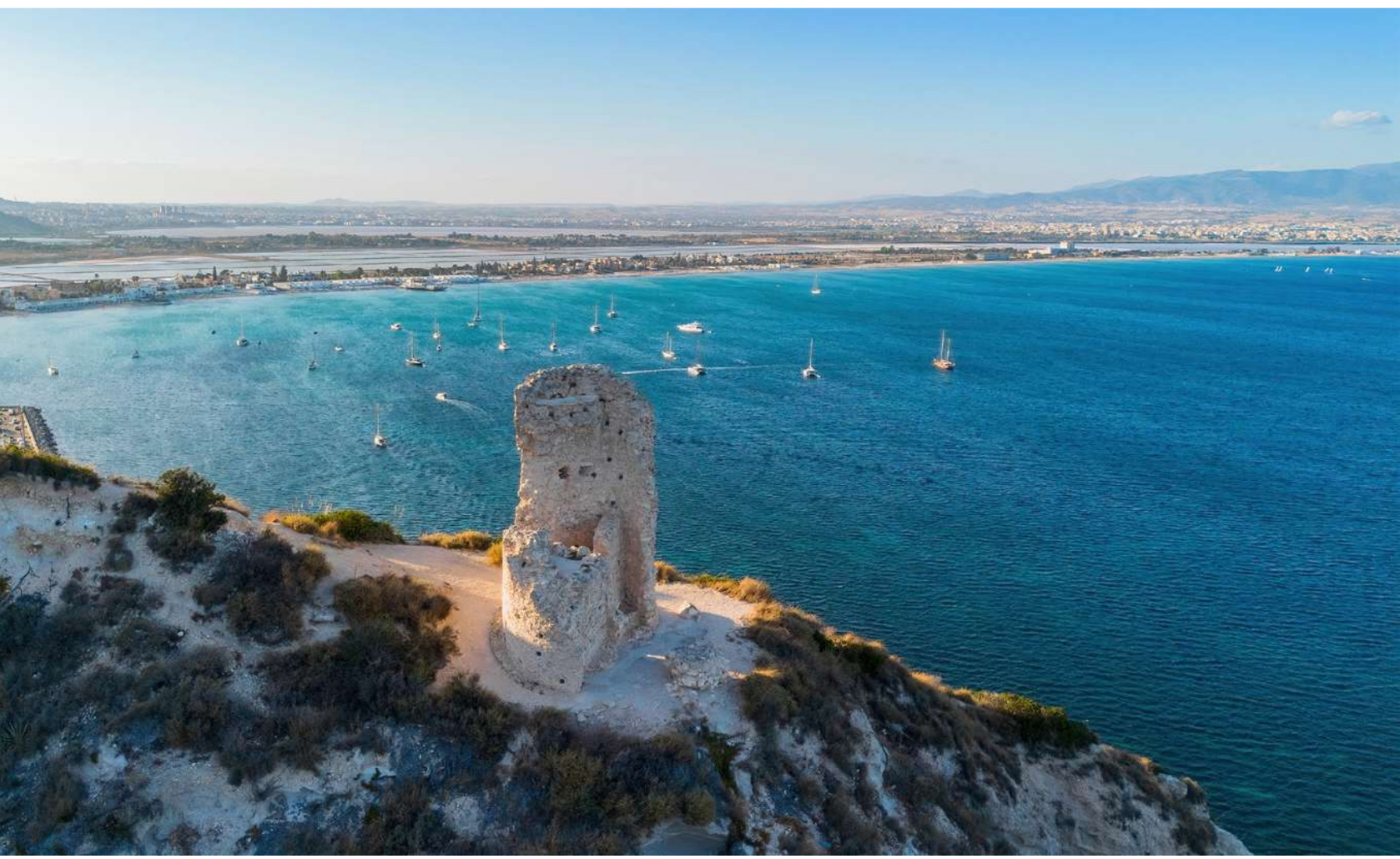
Quando, nell'estate 2023, l'Italia si è dotata del primo Piano del Mare, la novità non risiedeva soltanto nel contenuto programmatico, quanto nella scelta di metodo e di architettura che il documento presupponeva. Dopo decenni di politiche marittime frammentate e disorganiche, segnate da quello che poteva apparire un inarrestabile processo di «demarittimizzazione» culturale e amministrativa del Paese, il Piano ha rappresentato uno spartiacque: per la prima volta una cabina di regia unica - il Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom) - si faceva carico di ricondurre a unità un complesso di competenze diffuse tra i ministeri, operando in modo interdisciplinare e in una prospettiva di coerenza della pianificazione.

La seconda edizione del Piano, approvata dal Cipom con orizzonte temporale 2026-2028, conferma quella impostazione e ne rappresenta al tempo stesso il consolidamento e l'evoluzione. Permangono le due cifre distintive del primo documento - l'ascolto degli attori del mare e lo spirito di squadra tra i dicasteri - ma il nuovo Piano si misura con un contesto geopolitico radicalmente mutato, nel quale la marittimità torna a essere, prima ancora che una leva economica, una dimensione costitutiva della sicurezza e della sovranità nazionale. È su questo terreno che si gioca, per la Marina Militare e per l'intero Paese, la partita più impegnativa del prossimo triennio.

L'ARCHITETTURA ISTITUZIONALE: UNA REGIA STABILE

Il fondamento giuridico resta quello tracciato dal decreto-legge n. 173 del 2022, convertito con modificazioni dalla legge n. 204 del 2022, che ha riordinato le attribuzioni dei ministeri attribuendo alla Presidenza del Consiglio la funzione di indirizzo sulle politiche del mare e istituendo il Cipom, presieduto dal Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare. La disposizione cardine è oggi l'art. 4-bis del decreto legislativo n. 303 del 1999, ai sensi del quale «il Presidente del Consiglio dei ministri coordina, indirizza e promuove l'azione del Governo con riferimento alle politiche del mare».

Rispetto alla fase di prima attuazione, il quadro si è irrobustito su due direttrici. Sul versante organizzativo, il decreto-legge n. 63 del 2024 (convertito dalla legge n. 101 del 2024) ha istituito presso la Presidenza del Consiglio il Dipartimento per le politiche del mare, conferendo stabilità amministrativa a una funzione che altrimenti sarebbe rimasta affidata alla





> **Il Piano si sviluppa lungo sedici direttrici: spazi marittimi, rotte commerciali, porti, energia dal mare, transizione ecologica, pesca, acquacoltura, cantieristica, industria armatoriale, lavoro marittimo, tutela degli ecosistemi, dimensione subacquea, isole minori, turismi del mare, cambiamenti climatici, cooperazione internazionale e sicurezza**

sola periodicità del Comitato. Sul versante del raccordo inter-istituzionale, la partecipazione dell'«Autorità politica delegata per le politiche del mare» al Comitato interministeriale per la transizione ecologica, prevista dall'art. 57-bis del decreto legislativo n. 152 del 2006, testimonia la consapevolezza che nessuna politica marittima può oggi prescindere dalla dimensione ambientale ed energetica: la sostenibilità non è un vincolo esterno alla competitività, ma una componente della sua stessa architettura.

Il Piano del Mare 2026 fa discendere da questo impianto una conseguenza precisa: esso è il documento di riferimento strategico della marittimità nazionale, contiene gli indirizzi strategici delle politiche marittime - ferme restando le competenze dei singoli dicasteri - e costituisce riferimento per gli strumenti di pianificazione di settore.

La regia unitaria non si traduce, cioè, in una centralizzazione delle competenze, ma in una funzione di indirizzo e di composizione coerente di politiche che restano distribuite: è esattamente la nozione di «unicum» invocata sin dalla prima edizione, intesa non come accentramento ma come convergenza.

IL METODO: ASCOLTO E SPIRITO DI SQUADRA

La seconda edizione ripropone, in forme consolidate, il metodo che aveva caratterizzato la prima: l'ascolto da parte dei dicasteri dei protagonisti del mare - imprese, associazionismo, mondo della ricerca - e la successiva elaborazione condivisa del documento. Il Piano si sviluppa lungo sedici direttrici, che spaziano dagli spazi marittimi alle rotte commerciali, dai porti all'energia dal mare, dalla transizione ecologica alla pesca e all'acquacoltura, dalla cantieristica all'industria armatoriale, dal lavoro marittimo alla tutela degli ecosistemi, dalla dimensione subacquea alle isole minori, dai turismi del mare ai cambiamenti climatici, dalla cooperazione europea e internazionale alla sicurezza.

La cifra metodologica è la medesima che aveva distinto il primo Piano: il bilanciamento e il coordinamento dei diversi settori, affinché lo sviluppo di uno non comprometta quello dell'altro ma lo integri e lo completi. È una impostazione olistica, che respinge le letture settoriali e riconosce nel mare un sistema unitario - economico, ambientale e securitario - la cui tenuta dipende dalla coerenza complessiva delle politiche che vi insistono.

GLI SPAZI MARITTIMI: ESERCITARE PIENAMENTE LA SOVRANITÀ

La direttrice di apertura del Piano è anche quella di maggiore portata strategica: l'Italia ambisce a esercitare i poteri dello Stato su tutti i tratti di mare nei quali l'ordinamento internazionale consente l'attuazione di forme di giurisdizione funzionale. Non si tratta di una rivendicazione astratta, ma di un passaggio concreto che si è già avviato: è stata istituita la Zona contigua ed è stata proclamata una prima porzione di Zona economica esclusiva, con il decreto del Presidente della Repubblica n. 193 del 2025, cui dovrà seguire il completamento della proclamazione. La posta in gioco non è soltanto lo sfruttamento economico delle risorse, ma l'assunzione di una responsabilità strutturata su aree marine di interesse nazionale, finalizzata a garantirne una gestione ordinata e sostenibile e a prevenire utilizzi incompatibili da parte di attori terzi. In un bacino di dimensioni contenute come il Mediterraneo, crocevia del sessantacinque per cento degli approvvigionamenti energetici europei, la definizione degli spazi marittimi è inseparabile dalla cooperazione con gli Stati frontisti e dalla sicurezza delle rotte.

Coerente con questa impostazione è la previsione di aggiornare la legge n. 613 del 1967 sulla piattaforma continentale - antecedente la stessa Convenzione di Montego Bay - per armonizzarla con il quadro internazionale ed europeo, con riguardo alla prospezione e alla coltivazione degli idrocarburi e allo sfruttamento sostenibile delle risorse minerarie dei fondali, dai noduli polimetallici alle

"Il punto di maggiore novità è la dimensione subacquea, riconosciuta come frontiera strategica dell'interesse nazionale"



GIUSEPPE CAVUOTI



Avvocato internazionalista, esperto in diritto Commerciale. Dirigente del Dipartimento delle Politiche del mare della PCM. Già Dirigente della Struttura di Missione per le politiche del Mare della PCM. Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana. Ha conseguito tra gli altri, un Master Universitario di secondo livello in Diritto ed Economia del mare. Cultore della materia in diritto privato nell'Università Di Roma Tre. Cultore della materia in Elementi di geopolitica e diritto del Mare presso l'Università di Bari. Docente del Master in Diritto del Lavoro e Welfare presso la Università di Roma Tre. Ha ricoperto il ruolo di membro del Centro Studi Giuridici del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Roma. È stato membro della Commissione Lavoro del Coa di Roma. È uno studioso di alto profilo dell'economia del Mare e del diritto della Navigazione, ambito in cui ha sviluppato esperienze e competenze.
Ha avuto numerose collaborazioni con giuristi di fama nazionale, oltre alle attività professionali nel campo del diritto amministrativo, civile e tributario. Ha organizzato e coordinato numerose «tavole rotonde» su tali argomenti, anche con il supporto di numerose università italiane, sia in Corte di Cassazione, sia con il Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Roma. Ha contribuito significativamente, anche attraverso articoli, alla divulgazione scientifica della complessa materia del Mare, rendendosi anche promotore, ideatore e facilitatore di protocolli culturali e di formazione con l'ordine degli Avvocati di Roma ed Istituti, Osservatori ed Associazioni di riferimento, sempre nella filiera del Mare.
Infine, si è reso ideatore e promotore di un gruppo di lavoro multidisciplinare, ampio e articolato con soggetti pubblici e privati a carattere permanente di livello nazionale sulle Politiche del Mare. Nell'ambito di tale rete sono stati costituiti gruppi di lavoro monotematici di approfondimento, di concertazione, di confronto e di proposta di cui ne è stato coordinatore. Nell'esercizio della libertà di espressione e di pensiero e nel rispetto dei relativi limiti, il contenuto della presente pubblicazione riflette esclusivamente il pensiero dell'autore e non necessariamente quello dell'Istituzione pubblica per la quale lo stesso presta servizio ovvero appartiene.

terre rare. La pianificazione spaziale marittima, attuata nel solco della direttiva 2014/89/UE con i piani di gestione approvati nel 2024, completa il disegno: la dimensione spaziale e quella funzionale della sovranità procedono insieme, integrando obiettivi economici, ambientali e di sicurezza e contemperando le prerogative delle quindici Regioni costiere con le esigenze, irrinunciabili, delle componenti operative dello Stato.

LA DIMENSIONE DELLA SICUREZZA E LA NUOVA FRONTIERA SUBACQUEA

Per una rivista della Marina Militare, la direttrice sulla sicurezza merita una sottolineatura particolare. Il Piano distingue con precisione i tre livelli che compongono la sicurezza marittima integrata: la safety, sicurezza della navigazione; la security, protezione da atti ostili; e la difesa degli interessi nazionali. In un contesto in cui i flussi globali scorrono attraverso i passaggi obbligati di Gibilterra, Suez, del Golfo di Guinea e del Corno d'Africa, la protezione delle linee di comunicazione marittima torna a essere il presupposto materiale della libertà di commercio e della sovranità. Il Piano promuove l'interoperabilità tra i sistemi civili e militari di monitoraggio del traffico e di sorveglianza - VTMIS, MARSUR, CISE - e il potenziamento della diplomazia navale, in continuità con l'impegno operativo assicurato nelle missioni Atalanta, Aspides e Gabinia. Proprio qui si coglie la torsione più significativa rispetto al primo Piano: la sicurezza non è più una delle direttrici tra le altre, ma la tessitura che le tiene insieme, nella misura in cui la sovranità sugli spazi marittimi, la protezione delle infrastrutture critiche e la stessa sostenibilità economica dipendono dalla capacità dello Stato di presidiare fisicamente il mare.
Il punto di maggiore novità è la dimensione subacquea, riconosciuta come frontiera strategica dell'interesse nazionale. Il novantotto per cento del traffico dati globale transita su cavi sottomarini: la loro protezione non è una questione tecnica ma una condizione della sovranità digitale e della continuità dei servizi essenziali. La legge n. 9 del 2026 sulla sicurezza delle attività subacquee, con l'istituzione dell'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee (ASAS) e del Critical Underwater Infrastructure Security Centre (CUISC), ha dato corpo normativo a questa consapevolezza. Il Piano la rilancia sul versante conoscitivo e industriale: mappatura integrata dei fondali, sviluppo di tecnologie subacquee avanzate (ROV, AUV, sensori), valorizzazione sostenibile delle risorse minerarie e cooperazione con l'Autorità internazionale dei fondali marini.

ECONOMIA DEL MARE, SOSTENIBILITÀ E COMPETITIVITÀ

Sul versante economico, il Piano muove da dati che restituiscono la scala reale della marittimità italiana: oltre ottomila chilometri di coste, quindici Regioni affacciate sul mare, un'economia del mare che genera 76,6 miliardi di euro di valore aggiunto e 1,1 milioni di occupati,

contribuendo per oltre duecento miliardi al prodotto interno lordo, pari a circa l'11,3 per cento. Un Paese che ha la prima flotta mondiale di navi Ro-Ro, la leadership europea nel trasporto marittimo a corto raggio e il primato mondiale nella costruzione di superyacht e di navi da crociera può permettersi di tornare a pensare il mare come asse portante, e non residuale, della propria strategia di crescita.

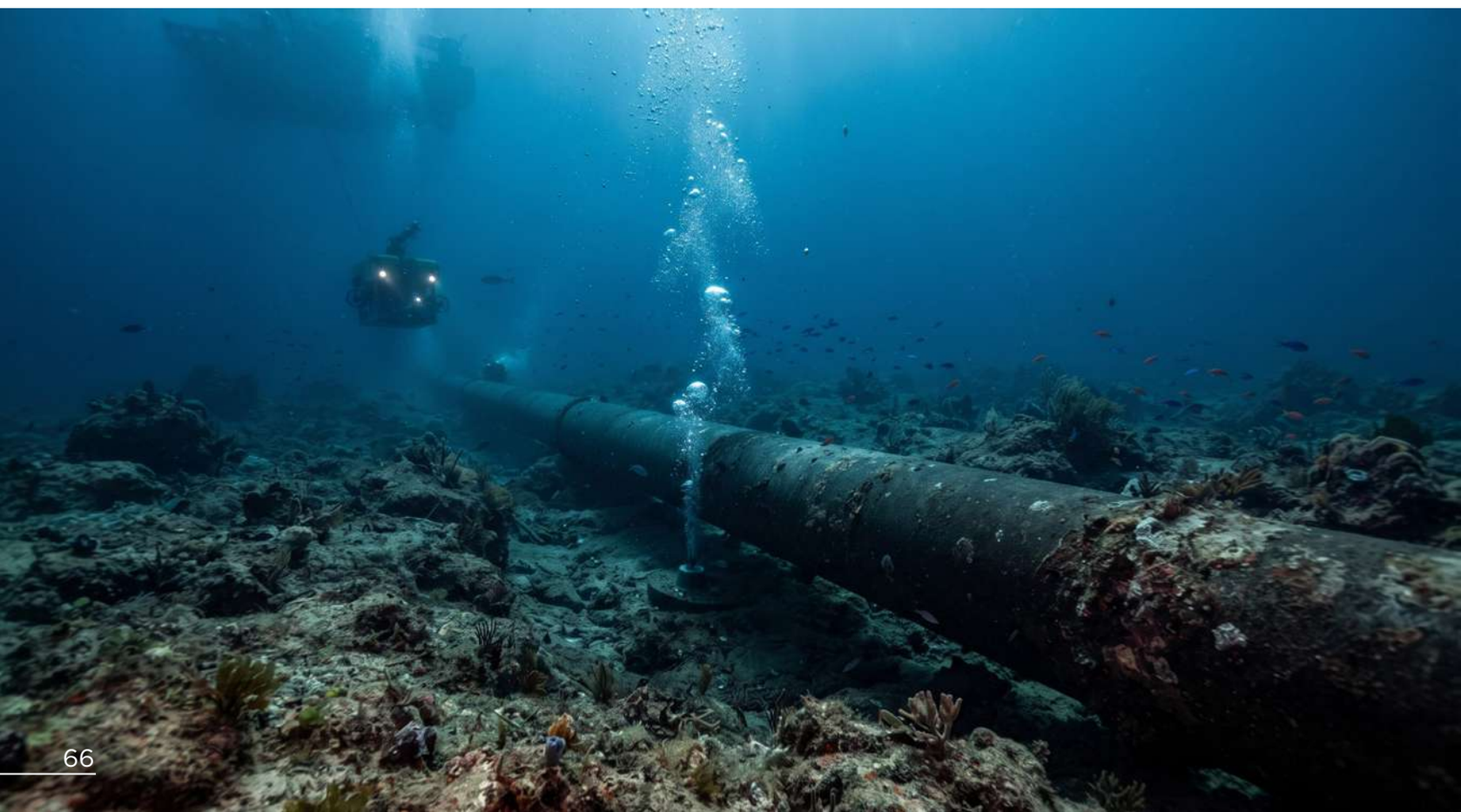
La competitività, in questa architettura, è indissociabile dalla sostenibilità. Il Piano affronta con franchezza la criticità costituita dall'applicazione del regime ETS e del FuelEU Maritime, che — senza equivalenti globali — rischiano di penalizzare i porti europei e di spostare i traffici verso scali extra-UE, e avanza proposte articolate: l'allineamento con il Net Zero Framework dell'IMO, la destinazione dei proventi ETS alla transizione del settore, il potenziamento del Sea Modal Shift, lo sviluppo di combustibili alternativi nel solco del regolamento AFIR e l'obiettivo di installare 2,1 gigawatt di eolico d'altura entro il 2030. Sul fronte portuale, la riforma della governance, l'integrazione con le reti TEN-T, la digitalizzazione attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale e l'implementazione dell'European Maritime Single Window disegnano un sistema logistico più efficiente, mentre la cantieristica — anche militare, riconosciuta come infrastruttura strategica per la difesa e la sovranità tecnologica — attende l'attuazione della Strategia industriale marittima nazionale.

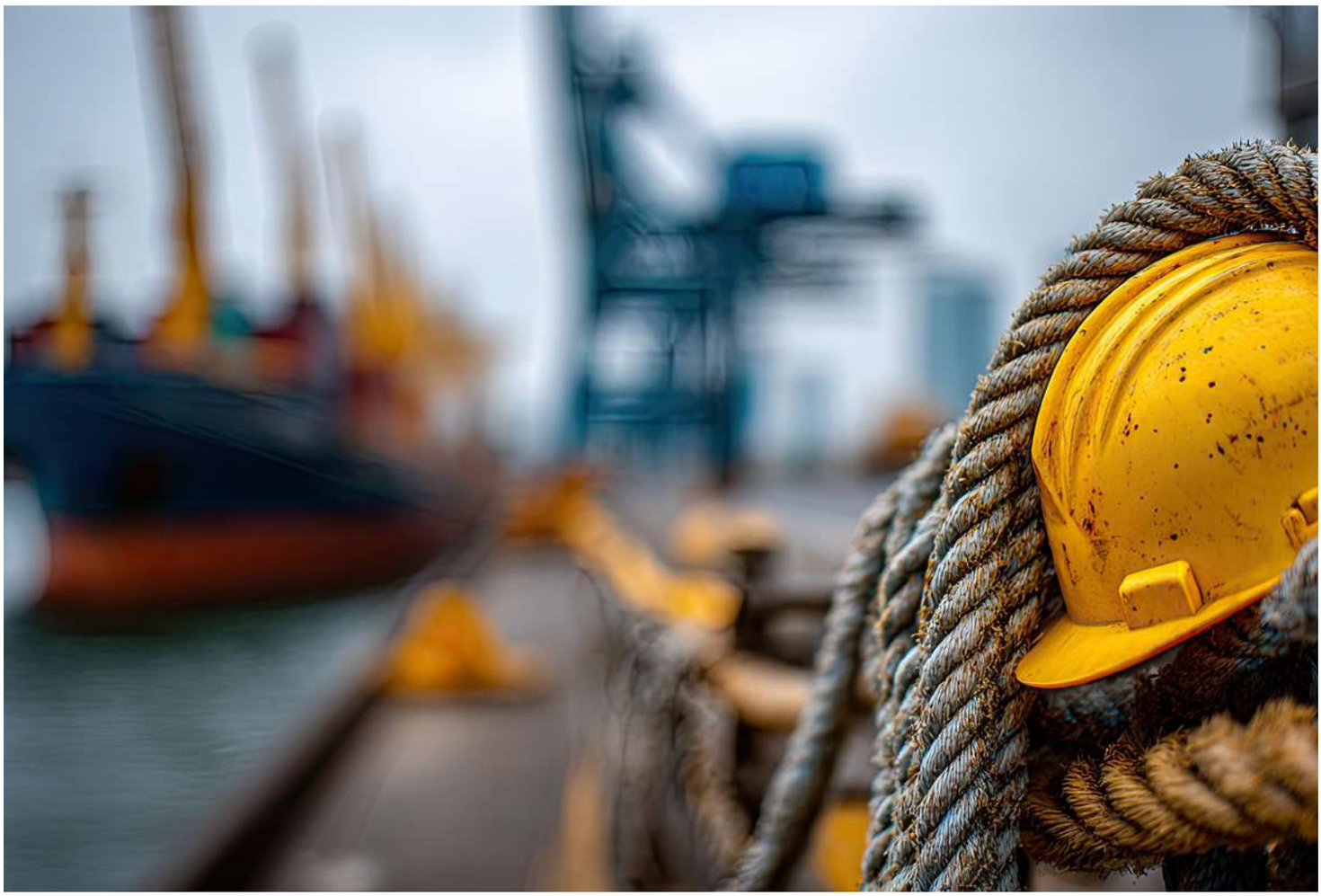
Non sfugge al Piano la dimensione umana della marittimità: il rinnovo generazionale, la formazione, il riconoscimento della specialità del lavoro marittimo e portuale sono la condizione perché le direttrici economiche non restino sulla carta. È il segno, anche qui, di un approccio che guarda alla risorsa-mare non come a un dato astratto, ma come a una comunità di saperi e di persone.

LA PROIEZIONE INTERNAZIONALE: RILANCIARE LA VOCAZIONE MEDITERRANEA

La seconda edizione del Piano è esplicita nel voler rafforzare il ruolo dell'Italia nel «Mediterraneo allargato». A livello europeo, l'impegno si concentra sull'attuazione del Patto europeo per gli oceani (COM 2025/281) e sulle strategie macroregionali EUSAIR e WestMED; sul piano mediterraneo, sulla cooperazione attraverso l'Unione per il Mediterraneo e sul sostegno al corridoio economico India-Middle East-Europe (IMEC), che ridisegna le rotte tra Mediterraneo, Mar Rosso e Golfo e che impone all'Italia di attrezzarsi come piattaforma logistica e interlocutore geopolitico di primo piano. Il potenziamento della presenza italiana presso IMO, Autorità internazionale dei fondali marini e organismi multilaterali completa il quadro.

Qui ritorna, con rinnovata attualità, la riflessione già sviluppata in occasione del primo Piano: per riscoprire la vocazione marittima del Paese occorre che il Cipom adotti un approccio estensivo, forse visionario, capace non solo di governare le questioni interne e quotidiane, ma di connettersi stabilmente ai temi del posizionamento internazionale. La capacità di stare nei consessi multilaterali, di influenzare la revisione della normativa europea sulla decarbonizzazione, di proiet-





> **Il Piano del Mare 2026-2028 è il quadro in cui la sovranità marittima, riguadagnata alla riflessione strategica nazionale, chiede di essere esercitata con rigore, con continuità e con quella «nuova cultura del mare» che costituisce, essa stessa, la principale infrastruttura immateriale del Paese**

tare la propria industria e la propria bandiera sugli spazi oceanici e subacquei è, a un tempo, politica economica, politica energetica e politica di sicurezza.

LA NUOVA CULTURA DEL MARE

La prima edizione del Piano del Mare era l'iniziale formulazione di una strategia unitaria, chiamata a recuperare un ritardo storico e a colmare il divario con concorrenti dotati di modelli di gestione più lungimiranti. La seconda edizione è il documento della maturità: non deve più affermare l'esigenza di una regia, ma dimostrarne l'efficacia; non deve più reclamare la consapevolezza della vocazione marittima, ma trasformarla in capacità operativa.

I benefici attesi da questo cambio di passo - già indicati con chiarezza in occasione del primo Piano e oggi riaffermati su basi più solide -si misurano su più piani: il miglioramento delle relazioni internazionali e del commercio, dei trasporti e della sicurezza della navigazione, della politica energetica e militare, e un adeguamento più omogeneo e coordinato alle politiche e alle direttive europee. Per la Marina Militare, e per tutte le componenti operative dello Stato chiamate a presidiare il mare, il Piano del Mare 2026-2028 non è un semplice documento di indirizzo: è il quadro in cui la sovranità marittima, finalmente riguadagnata alla riflessione strategica nazionale, chiede di essere esercitata - con rigore, con continuità e con quella «nuova cultura del mare» che costituisce, essa stessa, la principale infrastruttura immateriale del Paese.

Elaborato sulla base del Piano del Mare, Edizione 2026 (CIPOM), dei precedenti interventi dell'Autore in occasione del primo Piano del Mare e del quadro normativo di riferimento: decreto-legge n. 173 del 2022, convertito in legge n. 204 del 2022; art. 4-bis del d.lgs. n. 303 del 1999; decreto-legge n. 63 del 2024, convertito in legge n. 101 del 2024; art. 57-bis del d.lgs. n. 152 del 2006; legge n. 9 del 2026.

ENGINEERING & CONSTRUCTION



La solidità di una squadra,
La sicurezza di un unico referente.

WWW.PGMSRL.COM

Mettiti comodo.
Ci occupiamo di ogni dettaglio.



PRODUTTIVO/INDUSTRILE

PGM S.r.l. – General Contractor "Chiavi in Mano"
PGM S.r.l. è un General Contractor italiano specializzato nello sviluppo e realizzazione "chiavi in mano" di immobili d'impresa e ad uso misto su tutto il territorio nazionale. L'azienda si avvale di un team tecnico con esperienza ventennale nel comparto edilizio.

Metodologia Operativa: Interlocutore Unico
PGM opera come interlocutore unico (formula "one-stop-shop"), assumendo la responsabilità globale dell'intervento. Questo approccio garantisce al committente il pieno controllo di tempi, budget e qualità, liberandolo dalla complessità tecnica e normativa. L'organizzazione interna (Project, Site e Construction Manager) gestisce un modello integrato che copre l'intero ciclo:

- Fase Preliminare: Valutazione territoriale e normativa, progettazione tecnica, scelta materiali e tecnologie, logistica cantiere e sicurezza.
- Esecuzione: Monitoraggio proattivo delle attività.
- Consegna: Garanzia di conformità progettuale, funzionalità e rispetto di standard, tempi e costi.

Ambiti di Intervento (Contracting)
PGM progetta e realizza interventi nei settori:

- **Logistico**
- **Commerciale**
- **Produttivo/Industriale**
- **Residenziale**
- **Hotellerie**

Punti di Forza

- **Affidabilità e Competenza:** Team specializzato con processi di controllo strutturati.
- **Gestione Integrata:** Coordinamento dell'intero ciclo edilizio per ottimizzare rischi, tempi e costi.
- **Qualità e Sostenibilità:** Elevati standard di finitura, materiali avanzati, efficienza impiantistica e attenzione alle certificazioni.
- **Versatilità e Referenze:** Soluzioni tailor-made per i diversi segmenti e portafoglio clienti di livello nazionale e internazionale.



CLAUDIO FORLANI

Founder & CEO

Fondatore di P.G.M. S.r.l., ha guidato la crescita dell'azienda fino a raggiungere traguardi importanti in pochi anni. Crede nel lavoro di squadra come chiave del successo, puntando su qualità, affidabilità e coesione interna per ottenere risultati eccellenti.



FAUSTO GRITTI

Founder & Legal representative

Fondatore di P.G.M. S.r.l., con una visione solida e radicata nei valori dell'edilizia, affronta ogni progetto con innovazione e rispetto per la tradizione. Crede che il progresso si costruisca dialogando con la storia, unendo competenza tecnica e visione strategica per creare opere durature.



MATTEO GREGIS

Founder, Sales & Marketing Director

Fondatore di P.G.M. S.r.l., responsabile dello sviluppo di operazioni immobiliari nei settori logistico, commerciale e residenziale, guida le strategie di vendita e marketing di P.G.M. S.r.l. Per lui, il successo nasce dalla capacità di creare connessioni autentiche con i clienti, trasformando ogni opportunità in un risultato concreto.



CRESCE LA CONSAPEVOLEZZA SUL RISCHIO DI FILIERA

Una ricerca di Gi HR Services ha analizzato il livello di conoscenza delle organizzazioni e le traiettorie di evoluzione nella gestione dei pericoli legati alla catena di fornitura



Nel più ampio quadro dei rischi non finanziari, quelli legati alla catena di fornitura e alla gestione dei processi aziendali stanno assumendo un peso crescente e possono generare conseguenze significative su continuità operativa, reputazione e solidità del business. È quanto emerge dalla ricerca di Gi HR Services "Gestione e percezione del rischio nei processi operativi. Continuità e nuove responsabilità nelle imprese italiane", che analizza il livello di consapevolezza delle organizzazioni, le modalità di presidio e le traiettorie di evoluzione nella gestione del rischio di filiera.
L'importanza del tema emerge anche dal confronto con le altre aree di attenzione delle imprese. Il rischio legato alla gestione di fornitori, appalti e filiera si colloca infatti al terzo posto (29%), dopo quelli digitali e di cybersecurity (46%) e finanziari e di mercato (41%). Un dato che assume particolare rilievo alla luce della struttura stessa delle filiere, considerando che il 62% delle realtà opera su più livelli o attraverso una rete di subfornitura mediamente estesa e il 68% ricorre anche a contratti di appalto.

"Guardando ai prossimi due, tre anni, il 61% delle aziende ritiene che il rischio di filiera diventerà più rilevante e il 57% prevede di rafforzarne il presidio"



> **Solo il 10% delle aziende si considera molto esposta, mentre il 57% si colloca su un livello intermedio. Eppure, l'87% riconosce che un problema originato da un fornitore esterno può generare effetti a catena su operations, reputazione, clienti e costi**

UN'ESPOSIZIONE ANCORA SOTTOSTIMATA

A questa rilevanza, tuttavia, non corrisponde una percezione altrettanto elevata della propria vulnerabilità. Solo il 10% delle aziende si considera molto esposta, mentre il 57% si colloca su un livello intermedio. Eppure, l'87% riconosce che un problema originato da un fornitore esterno può generare effetti a catena su operations, reputazione, clienti e costi.

Le vulnerabilità emergono soprattutto nella gestione ordinaria dei processi, dove il 38% delle imprese individua nei picchi di attività e nelle urgenze le condizioni in cui i rischi possono sfuggire più facilmente al controllo, la stessa quota segnala le pressioni su costi e tempi e il 35% richiama il ricorso prevalente a controlli documentali, con poca verifica operativa.

A questi aspetti operativi si aggiungono alcune "zone cieche" nel monitoraggio della catena. I subfornitori sono indicati dal 46% delle organizzazioni come gli attori che espongono maggiormente al rischio, ma solo circa il 20% monitora i fornitori di secondo livello e appena il 2% quelli di terzo. Anche i fornitori storici rappresentano un'area di attenzione, ma solo il 17% li considera tra gli attori che espongono di più al rischio.

PRESIDI ANCORA DA CONSOLIDARE

Gli impatti del rischio di filiera sono però chiari, con il danno reputazionale indicato dal 41% delle aziende come principale conseguenza e perdita di clienti, commesse o opportunità commerciali e interruzioni operative o blocco delle attività indicate entrambe dal 40%. La crescente attenzione al rischio e alle sue conseguenze non si traduce ancora, in molti casi, in modelli strutturati. Il 29% delle imprese non dispone di un presidio interno o esterno continuativo, solo il 12% ritiene il proprio sistema di controllo completamente adeguato e il 57% lo valuta parzialmente adeguato. Anche le responsabilità restano un nodo aperto, con solo il 29% che ritiene siano chiaramente definite nell'organizzazione.

Guardando ai prossimi 2-3 anni, il 61% delle aziende ritiene che il rischio di filiera diventerà più rilevante e il 57% prevede di rafforzarne il presidio. Tra le priorità emergono criteri più puntuali di qualifica e selezione dei fornitori, maggiore tracciabilità dei dati e migliore integrazione tra i sistemi.

Per scaricare lo studio completo: https://www.gihrservices.it/news/gestione-e-percezione-del-rischio-scarica-lo-studio/

GRIMALDI CATANIA

COLLEGAMENTI MARITTIMI DIRETTI

Dal porto di Catania operiamo linee dirette verso i principali scali del Mediterraneo e del Nord Italia:

GENOVA • LIVORNO • SALERNO
BRINDISI • RAVENNA • MALTA



ASSISTENZA COMPLETA AGLI EQUIPAGGI

Garantiamo una gestione efficiente e professionale dei crew change e di tutte le attività connesse agli equipaggi:

- Pratiche di imbarco e sbarco presso le Autorità competenti
- Gestione della documentazione marittima
- Assistenza per visti, permessi e procedure di frontiera
- Organizzazione di trasferimenti, alloggi e voli
- Coordinamento con armatori e società di crew management



Grimaldi Catania Srl: affidabilità, esperienza e presenza continua al servizio delle navi e dei loro equipaggi.

ASSISTENZA OPERATIVA H24

Un team altamente qualificato è disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7, assicurando assistenza costante durante l'intera permanenza della nave in porto.

Dall'arrivo alla partenza, i nostri operatori sono presenti a bordo e in banchina per garantire il regolare svolgimento delle operazioni, il coordinamento con le Autorità e la tempestiva gestione di ogni esigenza operativa.

LE IMPRESE ALIS PROTAGONISTE AL BLUE AMBASSADOR AWARD 2026

Alla quinta edizione del premio nazionale per l'innovazione e la sostenibilità, promosso da Alis, il mondo della logistica intermodale è stato protagonista: tra i vincitori Trenitalia, P3 Logistic Parks, Trans Italia, l'ITS Academy Mobilità e Alexandre Galiotto, Man of the Year 2026

Si è tenuta il 23 settembre, a Roma, al Palazzo dell'Informazione, la giornata finale del Blue Ambassador Award 2026, il riconoscimento nazionale per l'innovazione e la sostenibilità che Alis – rappresentata da Nicolò Berghinz, responsabile relazioni esterne, sviluppo e partnerships - promuove insieme alla Fondazione ITSSIXellence e a MAR ETS, nell'ambito della Rome Future Week. È stata l'edizione più partecipata di sempre – oltre trenta progetti finalisti da tutta Italia che raccontano come la Blue Economy sta guidando tutti i settori dell'industria e a distinguersi, per interesse e risultati, è stato il mondo della logistica sostenibile.

Diverse imprese associate e vicine ad Alis sono arrivate tra i premiati. Per chi muove merci e persone ogni giorno la sostenibilità è una questione concreta: rotte, mezzi, spazi e tempi da ripensare con determinazione.

Nella categoria Logistica, mobilità sostenibile e connessioni sistemiche ha vinto P3 Logistic Parks con il "Polo Logistico di Altedo", alle porte di Bologna: un ex zuccherificio dismesso trasformato in hub a basso impatto, con la bonifica del sito, oltre 2.400 alberi, energia pulita e una nuova linea di trasporto pubblico verso il vicino paese. Durante gli scavi è persino riemerso un mulino medievale, poi valorizzato con la Soprintendenza: un'infrastruttura che, per una volta, restituisce più di quanto prende. A ritirare il premio, il ceo dell'azienda Andrea Amoretti.

Per la categoria Marketing del Territorio il premio è andato a Trenitalia, con il suo "Travel Book Mare. 61 spiagge da amare": una guida che raccoglie sessantuno spiagge italiane raggiungibili in treno, spesso con un biglietto unico tra ferrovia, autobus e traghetti. Un invito a riscoprire il litorale un binario alla volta, lasciando a casa l'automobile. A ritirarlo, Valentino Guidi, Responsabile Affari Istituzionali Business Partner.

Tra le menzioni speciali della giuria figurano altre due realtà del mondo Alis. Trans Italia, con il "Mediterranean Sustainable Logistics Gateway", collega Italia, Spagna e Portogallo lungo un corridoio verde via mare, ferrovia

Sul palco Massimo Castellano, presidente di Mar Est, l'associazione che organizza il Blue Ambassador Award, Claudio Senigagliesi, presidente della Rete Nazionale ITS Servizi alle Imprese, Cristina Michetelli, consigliera al Comune di Roma, Laura Castellani, direttrice della Fondazione ITSSIXellence, e Nicolò Berghinz, responsabile relazioni esterne, sviluppo e partnerships



Insieme
Laura Castellani con Nicolò Berghinz



Special Blue Ambassador
Alexander Galiotto riceve il premio da Laura Castellani e Nicolò Berghinz



Menzione speciale
Il ceo Luigi D'Auria di Trans Italia ritira il premio



e strada: l'85% di emissioni in meno rispetto al tutto-gomma e oltre diecimila mezzi pesanti tolti dalla strada ogni anno; per l'azienda ha ritirato il premio il ceo Luigi D'Auria. E l'ITS Academy Mobilità Ge. In. Logistic, con l' "Adriatic Maritime Route Planner", aiuta chi naviga a scegliere la rotta più sostenibile tra 29 porti di Italia e Grecia: un riconoscimento caro, perché premia la stessa filiera di alta formazione tecnica che sostiene il premio che è stato ritirato da Annachiara Stefanucci, EU Office Coordinator.

C'è poi un premio straordinario, il riconoscimento "Man of the Year 2026" andato ad Alexandre Galiotto, di Galiotto Consulting, per "Smart FAST Mile": un professionista che ha saputo coniugare visione, strategia e risultati concreti in un solo modello: dimostrare che le imprese possono e debbono competere nella logistica sostenibile, nel mondo dei servizi, dell'industria e dell'intera supply chain con soluzioni intelligenti e straordinariamente efficaci, a basso impatto economico ed ambientale. Un riconoscimento a chi ha saputo trasformare l'impegno professionale in un cambiamento incredibilmente concreto e misurabile.

Attorno alle aziende della logistica, il premio ha raccontato un'idea larga di Blue Economy. Tra i vincitori delle altre categorie: Apicoltura Urbana, che trasforma le api in sentinelle della salute ambientale; Tper, premiata per aver assunto come autisti 124 persone in cerca di un'occasione di lavoro; il Moscerine Film Festival, che educa i bambini al cinema rendendoli piccoli autori; le "Naturografie" di Roberto Ghezzi, teloni lasciati in un fiume o su un ghiacciaio dove sono l'acqua e il tempo a dipingere. La Giuria Giovani, composta dagli studenti delle Fondazioni ITS, ha assegnato il Premio Blue Inspiration a InVento Innovation Lab con il Progetto B Corp School e la Menzione Speciale Young a Safe che ha fornito alle aziende un sistema predittivo per la sicurezza sul lavoro; altre menzioni sono andate a BLUE EAT per il progetto Mariscadoras, alla

Premiati
L'ITS Academy Mobilità ha ricevuto una Menzione speciale



La categoria Logistica e mobilità sostenibile
Il premio, ritirato dal ceo Andrea Amoretti, è andato a P3 Logistic Park



Tenitalia vince nella categoria marketing del territorio
Valentino Guidi, responsabile Affari Istituzionali Business Partner ritira il premio



"P3 Logistic Parks ha vinto per aver realizzato il Polo Logistico di Altedo, un ex zuccherificio dismesso alle porte di Bologna trasformato in un hub a basso impatto, con la bonifica del sito, oltre 2.400 alberi ed energia pulita"

Gelateria AUTentica e a CREA & San Pietro Cantieri del Contemporaneo. Che a giudicare, accanto agli esperti, ci fossero anche i ragazzi degli ITS è una scelta che racconta molto del premio. E a spiegarne il senso è Laura Castellani, Direttrice della Fondazione ITSSIXellence: «Investiamo in questo Premio perché crediamo che il futuro si costruisca giorno per giorno, e che a costruirlo debbano essere anche i ragazzi, da protagonisti. Ogni giorno, nei nostri ITS, incontriamo giovani che si affacciano a un mondo del lavoro che cambia più in fretta di qualsiasi manuale. Il Blue Ambassador Award li mette accanto alle imprese che l'innovazione la fanno davvero, per intercettare la trasformazione dei nostri tempi e per restituire valore alla società. È il nostro modo di dire ai ragazzi che le competenze per stare dentro il cambiamento si possono coltivare, e che una nuova idea di futuro ha bisogno di loro. Ed è anche per questo che il Blue Ambassador Award è, prima di tutto, un percorso: strutturato e continuativo, che valorizza le eccellenze del mondo produttivo e del terzo settore e avvicina le nuove generazioni alla sostenibilità, mettendo in dialogo ciò che il mercato chiede e ciò che il lavoro offre. Perché la Blue Economy significa, molto concretamente, crescere senza consumare il futuro di chi verrà dopo di noi».

Alètheia s.r.l.

LE COMPETENZE NON SI IMPROVVISANO.

SI PROGETTANO.

La formazione può costare meno di quanto si pensi: i Fondi Interprofessionali, con le risorse accantonate dall'azienda e con gli avvisi di sistema, sono pronti a finanziare percorsi reali **senza pesare sui costi aziendali**.

Alètheia Srl, **ente di formazione del gruppo Promotergroup**, ti può dare supporto per verificare la tua posizione e ti accompagna dall'analisi dei fabbisogni alla rendicontazione del progetto.



Formazione che parte dall'impresa:

- **Analisi dei fabbisogni e progettazione del piano**
- **Gestione dei Fondi Interprofessionali**
- **Formazione, monitoraggio e rendicontazione**

Un unico partner per progettare, finanziare e gestire la formazione aziendale

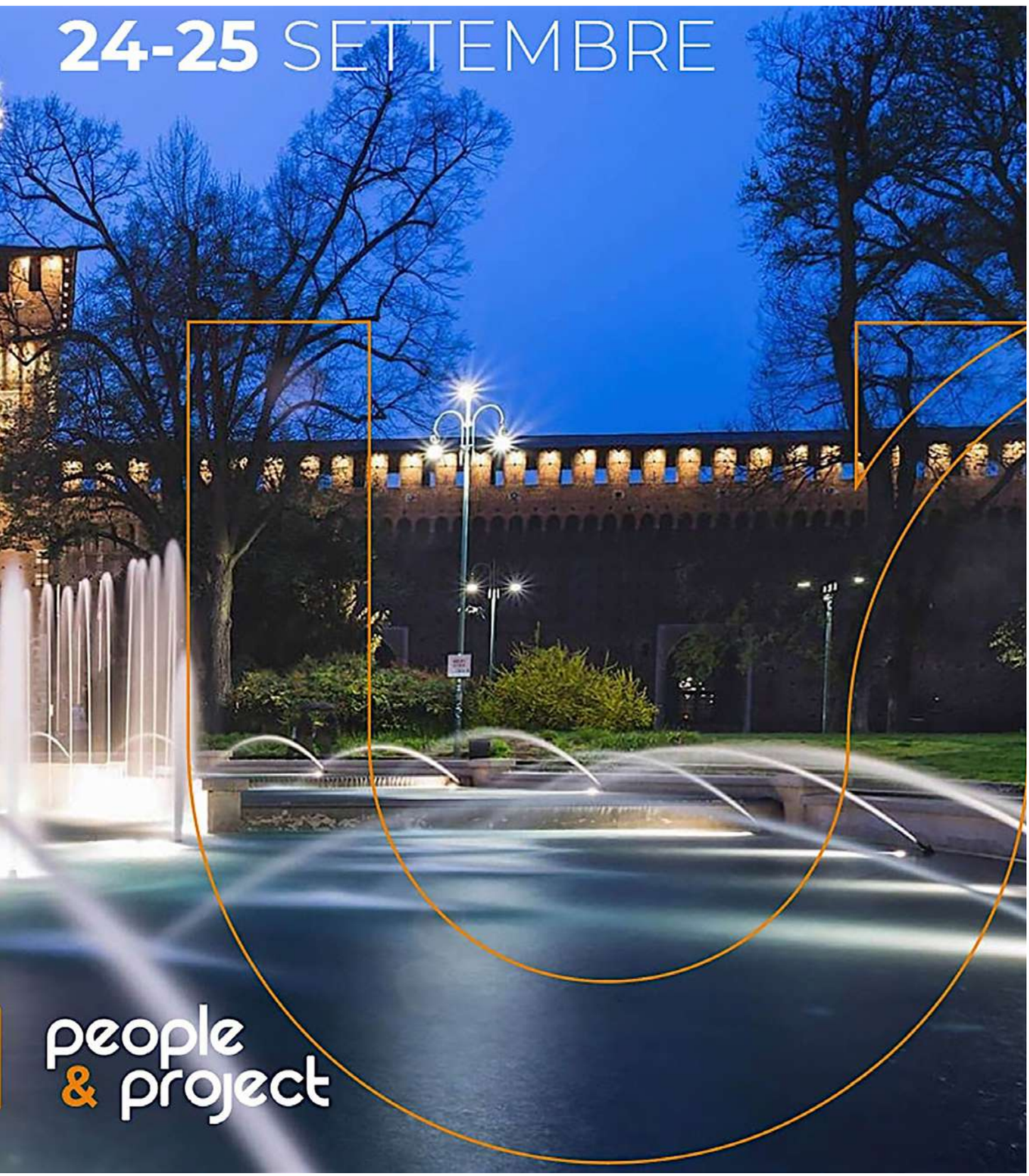
aletheiasrl.it
info@aletheiasrl.it

NUMERO VERDE
800 034 615

IL MERCATO CAMBIA, LA RETE SI PREPARA



Andrea Cobianchi, direttore commerciale di WeUnit.it., la società di mediazione creditizia che offre consulenza per mutui, prestiti e assicurazioni, racconta gli obiettivi del Manager Meeting di settembre



Il 24 e 25 settembre 2026, presso l'NH Hotel Milano Congress Centre di Assago, si è tenuto il Manager Meeting di We-Unit Group S.p.A., appuntamento dedicato ai manager della rete e al confronto sulle strategie commerciali e operative per i prossimi mesi. Due giornate di confronto, aggiornamento e pianificazione che hanno coinvolto circa 70 manager, prime linee di una rete che conta complessivamente circa 600 collaboratori. Per approfondire gli obiettivi dell'incontro e le principali sfide affrontate durante il Meeting, abbiamo conversato con Andrea Cobianchi, direttore commerciale di WeUnit.it.



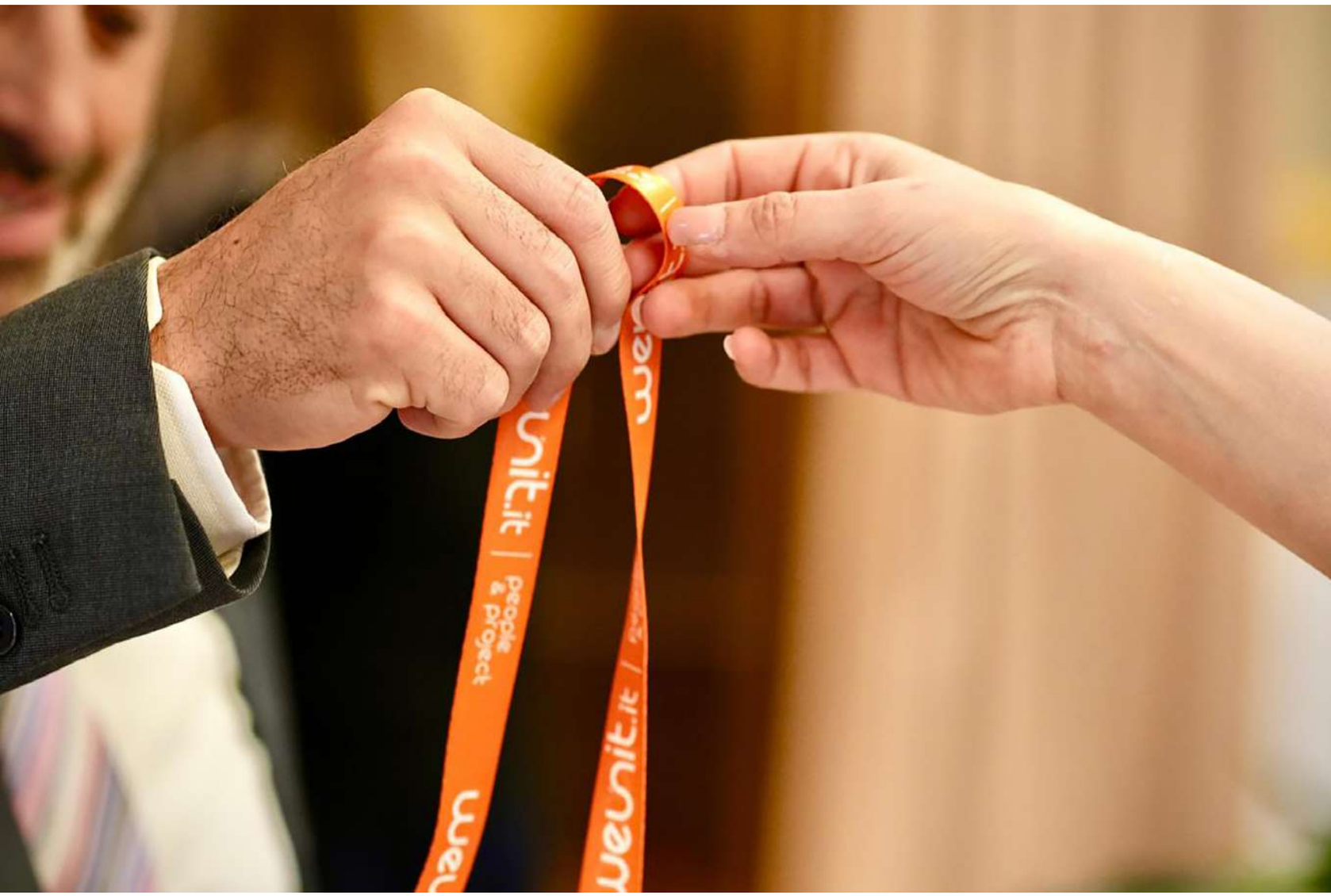
Andrea Cobianchi
Direttore commerciale di WeUnit.it.

Partiamo dal Manager Meeting: qual è stato l'obiettivo di questo appuntamento?
Il Manager Meeting rappresenta uno dei momenti più importanti di confronto all'interno di WeUnit.it. Ne realizziamo tre ogni anno e l'appuntamento di settembre è arrivato dopo quello organizzato a Roma circa sette mesi fa. L'obiettivo è stato molto concreto: fermarsi, confrontarsi e pianificare le attività dell'ultimo quadrimestre, condividendo con la rete la strategia commerciale per il 2027. Abbiamo coinvolto circa 70 manager, prime linee di una rete che conta complessivamente circa 600 collaboratori. È stato quindi un momento fondamentale per trasferire le priorità, raccogliere feedback dal territorio e allineare tutta la struttura rispetto alle prossime sfide.

Quali sono stati i principali temi affrontati durante le due giornate?
Il programma è stato articolato su diversi livelli. Da un lato abbiamo presentato le principali novità operative, a partire dal rilascio della nuova piattaforma 7HUB, il nuovo CRM proprietario di WeUnit.it pensato per supportare i consulenti nella gestione quotidiana del proprio lavoro. Uno strumento che integra in un unico ambiente le principali attività legate alla gestione dei clienti e dei lead, dal primo contatto al monitoraggio delle comunicazioni, offrendo alla rete un supporto più semplice, strutturato e tecnologicamente evoluto. Dall'altro ci siamo concentrati sul mercato: quello immobiliare e quello finanziario retail, con particolare attenzione al mondo dei generalisti, all'interno di un contesto domestico ed europeo caratterizzato da continua evoluzione e aggregazione. Il sistema bancario sta attraversando una fase di forte trasformazione, con processi di concentrazione e integrazione tra gruppi. È quindi fondamentale comprendere rapidamente cosa sta cambiando e come questi cambiamenti possano incidere sul nostro settore.

> **"La rete deve vendere il prodotto giusto alla persona giusta. Questo significa mettere al centro il cliente, spiegargli con trasparenza le caratteristiche delle soluzioni proposte e aiutarlo a comprendere il proprio futuro finanziario. L'etica non è un elemento accessorio, ma il punto cardine del nostro modello"**

Ha parlato di rapidità. Quanto è importante oggi ragionare sul brevissimo periodo?
È fondamentale. Oggi non possiamo permetterci di costruire strategie pensando esclusivamente al medio o al lungo periodo. Il contesto economico,



finanziario e politico è troppo complesso e mutevole. Dobbiamo essere in grado di leggere ciò che sta succedendo adesso e adattare rapidamente le nostre decisioni. Per i nostri mercati, in particolare, la stabilità è un elemento molto importante. Quando il contesto diventa più incerto, famiglie e imprese tendono naturalmente a cercare maggiori certezze. Per questo la capacità della rete di interpretare il cambiamento, anticipare le esigenze e offrire risposte adeguate diventa ancora più importante.

In questo scenario, quale ruolo assume il rapporto tra credito e mercato immobiliare?

Il legame tra mondo creditizio e mondo immobiliare è strettissimo e non riguarda soltanto l'acquisto della casa. Nel retail parliamo di mutui, prestiti personali, cessione del quinto e, più in generale, di tutti quei servizi che hanno un impatto diretto sulla vita finanziaria delle famiglie. È un rapporto che deve essere seguito con grande attenzione, soprattutto in una fase nella quale l'accesso al credito può diventare un elemento determinante per la stabilità delle persone. Per questo è importante anche il confronto con le associazioni di categoria e con le istituzioni, affinché possano essere individuate iniziative concrete a sostegno delle famiglie anche nel 2027. Penso, ad esempio, alle agevolazioni fiscali e agli strumenti di garanzia come Consap, particolarmente importanti per giovani e famiglie.

Quanto è importante, invece, il rapporto con le imprese?

È un altro elemento centrale. La piccola e media impresa continua a rappresentare uno dei principali motori dell'economia italiana. Ed è proprio attraverso le PMI che possiamo ampliare il nostro ruolo e creare valore anche per le persone che lavorano al loro interno. Le imprese non sono infatti composte soltanto da numeri e bilanci: sono comunità di persone. Attraverso servizi e strumenti consulenziali adeguati, possiamo contribuire a dare supporto anche al personale dipendente, intercettando bisogni finanziari che possono riguardare, ad esempio, l'accesso al credito e la gestione delle esigenze familiari. In questo senso, il rapporto con le imprese può diventare una porta di accesso a un ecosistema più ampio di servizi. Anche in questo ambito, la collaborazione con WeStrategy ci permette di affiancare



le PMI con un approccio più strutturato, integrando consulenza strategica e supporto finanziario.

Qual è quindi la direzione commerciale emersa dal confronto per i prossimi mesi?
La direzione è quella di consolidare la presenza sul territorio, mantenendo un'attenzione molto forte alla qualità del servizio e alla capacità dei nostri collaboratori di comprendere realmente le esigenze del cliente. Il Manager Meeting è servito proprio a questo: condividere la strategia, ma anche tradurla in attività concrete. Abbiamo una rete ampia e capillare e il ruolo dei manager è fondamentale per trasformare le indicazioni commerciali in comportamenti quotidiani. La vera sfida sarà quindi essere veloci, preparati e coerenti con un mercato che cambia rapidamente.

In un contesto così complesso, quanto conta la formazione della rete?
Conta moltissimo. La professionalità della rete è uno degli elementi distintivi del nostro modello. Non possiamo limitarci a proporre un prodotto. Dobbiamo essere in grado di comprendere la situazione della persona che abbiamo davanti, le sue esigenze attuali e soprattutto le conseguenze delle scelte che sta per compiere. Un mutuo, ad esempio, può accompagnare una famiglia per venti o trent'anni. È quindi fondamentale che il cliente abbia piena consapevolezza di ciò che sta sottoscrivendo. La formazione deve essere tecnica, commerciale, ma anche culturale. Dobbiamo costruire professionisti capaci di spiegare la finanza in modo semplice e comprensibile.

Qual è, in definitiva, il messaggio emerso dal Manager Meeting?
Che dobbiamo continuare a crescere senza perdere di vista il motivo per cui facciamo questo lavoro. La rete deve essere sempre più competente, attenta e capace di interpretare il cambiamento, ma con un principio molto chiaro: vendere il prodotto giusto alla persona giusta. Questo significa mettere al centro il cliente, spiegargli con trasparenza le caratteristiche delle soluzioni proposte e aiutarlo a comprendere il proprio futuro finanziario. L'etica non è quindi un elemento accessorio, ma il punto cardine del nostro modello. In un mercato che chiede velocità, noi dobbiamo aggiungere consapevolezza. In un contesto che cambia rapidamente, dobbiamo offrire stabilità e competenza. È questa la responsabilità di una rete di vendita che lavora ogni giorno a contatto con le famiglie. Il Manager Meeting di settembre è stato quindi un momento di confronto operativo e strategico, ma anche un'occasione per ribadire i valori alla base del modello WeUnit.it. In un mercato finanziario e immobiliare in continua trasformazione, la capacità di adattarsi rapidamente deve andare di pari passo con la qualità della relazione con il cliente. Perché il vero obiettivo non è semplicemente vendere un prodotto finanziario, ma accompagnare le persone verso una scelta consapevole, sostenibile e coerente con il loro futuro. È da questo equilibrio tra risultati commerciali, competenza ed etica che passa la crescita della rete.

F.I. SERVICES

SERVIZI FIDUCIARI

PORTIERATO – RECEPTION – HOSTESS
INTERPRETARIATO – TRADUZIONI – SERVIZI D'ACCOGLIENZA
GESTIONI E SERVIZI ALLE IMPRESE



F.I. SERVICES SRL

CONTATTI
Tel. 0831 1595756
Cell. 340 6733276
email: fiservices.srl@gmail.com
pec: fi.services@pec.it

Sede operativa: Via Dé Terribile, 9 - 72100 Brindisi
Via G. Boccardo, 26/A - 00191 Roma
Recapiti: Lecce - Taranto - Bari
P. IVA 02494180744

www.fiservices.it



ASSICURAZIONI E RIASSICURAZIONI AL CENTRO DELLA NUOVA ECONOMIA DEL RISCHIO

Lo scenario emerge dall'ultimo rapporto sigma dello Swiss Re Institute, intitolato "Il settore assicurativo mondiale nel 2026: gli assorbitori di shock in un mondo in via di frammentazione". Secondo il quale la crescita reale dei premi assicurativi globali è destinata a rallentare all'1,3% nel 2026, rispetto al 3,9% del 2025

Il conflitto in Medio Oriente è solo l'ultimo tassello di una lunga serie di scosse che negli ultimi sei anni hanno messo sotto pressione l'economia globale. Dopo pandemia, crisi energetica e interruzioni degli scambi commerciali, la nuova crisi geopolitica ha rappresentato il quarto grande shock per le catene di approvvigionamento, contribuendo a rallentare la crescita, alimentare l'inflazione e accelerare la frammentazione dell'economia mondiale. A delineare questo scenario è l'ultimo rapporto sigma dello Swiss Re Institute, intitolato "Il settore assicurativo mondiale nel 2026: gli assorbitori di shock in un mondo in via di frammentazione". Secondo lo studio, la crescita reale dei premi assicurativi globali è destinata a rallentare all'1,3% nel 2026, rispetto al 3,9% del 2025. Nonostante il rallentamento, il settore assicurativo assume un ruolo sempre più strategico: in un contesto caratterizzato da nuovi rischi e trasformazioni profonde, assicurazioni e riassicurazioni diventano strumenti fondamentali per rafforzare la resilienza di imprese e comunità.

QUATTRO SHOCK IN SEI ANNI: L'ECONOMIA CAMBIA MODELLO

Secondo Swiss Re, il rischio geopolitico non rappresenta più un fenomeno temporaneo, ma una componente strutturale del nuovo scenario economico internazionale.

«L'ultimo conflitto in Medio Oriente non rappresenta uno shock isolato, bensì un ulteriore segnale del fatto che il rischio geopolitico è diventato una caratteristica strutturale dell'economia globale», ha spiegato Jérôme Haegeli, capo economista del Gruppo Swiss Re.

La frequenza degli shock dal lato dell'offerta sta spingendo governi e aziende a modificare le proprie strategie. L'obiettivo non è più soltanto massimizzare l'efficienza, ma garantire continuità operativa e maggiore sicurezza delle filiere produttive.

Il modello delle catene di approvvigionamento "just-in-time" lascia progressivamente spazio a un approccio "just-in-case", basato su maggiori scorte, fornitori alternativi e una valutazione più attenta dei rischi geopolitici.

INFLAZIONE AL 4% E CRESCITA GLOBALE PIÙ LENTA

Le conseguenze economiche degli ultimi shock si riflettono anche sulle prospettive macroeconomiche. Lo Swiss Re Institute stima che l'inflazione globale si attesterà mediamente al 4% nel 2026, circa un punto percentuale in più rispetto alle previsioni elaborate prima del conflitto in Medio Oriente.

La crescita del Pil mondiale potrebbe invece rallentare al 2,5%, mentre i tassi di interesse potrebbero rimanere elevati più a lungo, spinti dalla necessità dei mercati di incorporare un premio maggiore per i rischi inflazionistici, fiscali e geopolitici.

L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE SPINGE UN NUOVO CICLO DI INVESTIMENTI

A controbilanciare gli effetti negativi degli shock sull'offerta arriva il nuovo ciclo di investimenti legato all'intelligenza artificiale.



Secondo il rapporto, il mondo sta entrando in una fase di forte espansione della spesa in conto capitale, trainata dalla costruzione di data center, infrastrutture energetiche e sistemi di produzione avanzata.

Lo Swiss Re Institute stima che gli investimenti in infrastrutture AI da parte degli hyperscaler raggiungeranno circa 750 miliardi di dollari nel 2026. Questa spinta potrebbe contribuire alla crescita economica degli Stati Uniti con un impatto compreso tra 0,2 e 0,3 punti percentuali.

La crescita dell'intelligenza artificiale genera però anche nuovi rischi: dagli immobili tecnologici alla cybersecu-

> **"La crescita dell'AI genera anche nuovi rischi: dagli immobili tecnologici alla cybersecurity, dall'ingegneria alla responsabilità civile, fino alla protezione contro l'interruzione dell'attività e il settore assicurativo è chiamato a svolgere una funzione più ampia rispetto al passato"**



rity, dall'ingegneria alla responsabilità civile, fino alla protezione contro l'interruzione dell'attività.

AUMENTA LA DOMANDA DI SOLUZIONI ASSICURATIVE

In questo scenario il settore assicurativo è chiamato a svolgere una funzione più ampia rispetto al passato. Non solo proteggere dalle perdite, ma accompagnare gli investimenti e rendere possibile la trasformazione economica.
«Il settore assicurativo ha un ruolo fondamentale da svolgere, non solo nel ridurre il rischio di questi investimenti, ma anche nel favorire la vera trasformazione economica e nell'attribuire un prezzo al rischio», ha sottolineato Haegeli.
Anche Ivan Gonzalez, CEO di Swiss Re Corporate Solutions, evidenzia come la frammentazione dell'economia globale e il boom dell'AI stiano aumentando la domanda di soluzioni assicurative specialistiche. «Con la crescente frammentazione dell'economia globale e delle catene di approvvigionamento, aumenta la domanda di soluzioni specialistiche a sostegno del commercio internazionale, degli investimenti e della continuità operativa», ha dichiarato Gonzalez.
Secondo Swiss Re, alcuni dei più grandi data center dedicati all'intelligenza artificiale hanno oggi valori patrimoniali complessivi superiori ai 20 miliardi di dollari già prima dell'installazione delle tecnologie. Una concentrazione di valore che richiede strumenti evoluti di gestione del rischio, capaci di combinare assicurazione tradizionale, soluzioni alternative di trasferimento del rischio e competenze ingegneristiche.
La nuova economia globale, dunque, non elimina il rischio: lo rende più complesso. Ed è proprio in questa fase che il ruolo di assicuratori e riassicuratori diventa centrale per sostenere investimenti, innovazione e crescita.

RE4COM
REAL ESTATE FOR COMPANY

Portafogli
Patrimoni Immobiliari
Sviluppo Immobiliare
Lusso ed Estero
Re4Com | Real Estate for Company

INVESTIMENTI IMMOBILIARI CORPORATE

RE4Com - Real Estate for Company è il marchio specializzato in servizi **"Corporate"** che fa capo alla famiglia Grimaldi, fornisce **consulenza** per la valorizzazione di **portafogli** e **patrimoni immobiliari**, sia nella fase di analisi e gestione che nella fase di **dismissione competitiva**.

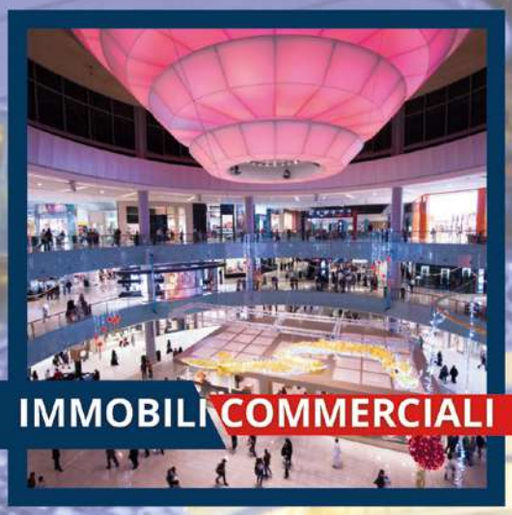


SCAN ME

www.re4com.com *info@re4com.com*



STABILI E PALAZZI



IMMOBILI COMMERCIALI



CASTELLI E DIMORE



LOGISTICA E INDUSTRIALE



SVILUPPO E TERRENI



HOTEL E RICETTIVO

MILANO | ROMA |VERONA

PIT STOP

I PROTAGONISTI DEL MONDO DI ALIS ACADEMY

di Nicolò Berghinz

Intervista a Silvio Busico, presidente ITS Academy Mobilità e presidente nazionale degli ITS della filiera mobilità sostenibile

Caro Silvio, che significato ha per te "formare" nella società di oggi?
In un mondo in cui l'innovazione corre veloce, formare significa trasmettere metodo, senso critico, rapidità d'apprendimento. Significa fornire gli strumenti per adattarsi ai cambiamenti.

Spiega sinteticamente ai nostri lettori la preziosissima attività dell'ITS AcademyMobilità di cui sei presidente, nonché quella della filiera che coordini a livello nazionale?
Il sistema ITS è la novità più rilevante introdotta negli ultimi 20 anni nel sistema scolastico e formativo italiano. Il nostro ITS è una porta spalancata sul mondo del lavoro. Un percorso di alta specializzazione tecnologica che permette di acquisire le competenze di cui le imprese hanno bisogno. La Filiera Nazionale ITS Mobilità è un network strategico, uno spazio aperto di confronto e di scambio di esperienze formative e di gestione.

A che punto è il legame tra formazione e imprese? Siamo nella giusta direzione?
Il modello ITS è come un abito sartoriale, l'impresa non solo accoglie i giovani, contribuisce alla progettazione dei corsi che sono quindi "cuciti" addosso alle esigenze del mondo del lavoro. Sicuramente siamo nella direzione giusta.

Alis ed Alis Academy possono giocare un ruolo strategico di "cerniera" tra mondo della formazione e mondo delle imprese? Quant'è cruciale il cosiddetto capitale umano?
Puoi dotarti delle innovazioni più avanzate, ma la tecnologia è solo un mezzo. Il capitale umano è l'innesco. Alis e Alis Academy rappresentano il modello ideale di "cerniera" strategica tra il sistema educativo e l'economia reale. Un modello di grande qualità, efficace e connette chi crea valore economico con chi forma i talenti del futuro.



"ITS non è un piano B, non è un ripiego, è una scelta di serie A. Per questo è importante portare le testimonianze nelle scuole medie e nei primi anni delle superiori, coinvolgendo direttamente le famiglie. Infine, può essere utile portare le esperienze di ragazzi già assunti sui canali frequentati dai giovani come TikTok, YouTube, podcast"

Un consiglio che ti sentiresti di dare, da uomo e da professionista, ad un giovane adolescente che ha appena iniziato il Liceo e che ha tutta la vita davanti a sé.
Nella vita bisogna essere curiosi e positivi, non aver paura di osare e di sbagliare. La scuola insegna molte cose, ma è importante coltivare le passioni. Ai giovani suggerisco di non affannarsi a cercare le risposte, ma di imparare a formulare le domande giuste.

Perché scegliere l'ITS dopo la scuola?
Per tre motivi chiave. Il sistema ITS è prag-



Nicolò Berghinz

Team manager, responsabile sviluppo, relazioni esterne e coordinatore Alis Academy





matico, impari facendo; è veloce perché in soli due anni entri direttamente nel cuore del mondo del lavoro; infine garantisce tassi di occupazione vicini al 90% e con contratti coerenti con ciò che hai studiato.

Gli imprenditori sono entusiasti dei ragazzi ITS che assumono. Cosa possiamo fare per crescere sul piano comunicativo a livello nazionale, per far conoscere maggiormente gli ITS ed aumentare ulteriormente corsi e iscritti?
Molta strada è stata percorsa, ma bisogna sconfiggere alcuni luoghi comuni. ITS non è un piano B, non è un ripiego, è una scelta di serie A. Per questo è importante portare le testimonianze nelle scuole medie e nei primi anni delle superiori, coinvolgendo direttamente le famiglie. Infine, può essere utile portare le esperienze di ragazzi già assunti sui canali frequentati dai giovani come TikTok, YouTube, podcast.

"L'istruzione è l'arma più potente che puoi usare per cambiare il mondo" diceva Mandela: aveva ragione? Da dove possiamo cominciare?
Aveva ragione da vendere. Dobbiamo ridare valore al merito e all'orientamento. Cambiare il mondo significa dare a ciascun ragazzo l'opportunità di scoprire il proprio talento e trasformarlo in un lavoro dignitoso e stimolante.

Alis compie 10 anni, tu ci sei dal primo giorno. Cosa ti ha impressionato maggiormente della sua crescita? Che augurio ti sentiresti di farle?
Quello che mi ha impressionato di più è la straordinaria velocità di trasformazione: Alis è passata dall'essere un'idea pionieristica a diventare la voce e il punto di riferimento imprescindibile per l'intera filiera della logistica, del trasporto e della mobilità sostenibile in Italia e in Europa. Ha saputo unire realtà diverse attorno a una visione comune, dimostrando che sostenibilità ambientale ed economica possono viaggiare di pari passo. Il mio augurio è che Alis mantenga il dinamismo e il coraggio delle origini, continui ad anticipare i cambiamenti del settore, valorizzando i giovani e il capitale umano, guidando il Paese verso un futuro di infrastrutture sempre più moderne, connesse e sostenibili.


SMART PORT
Il porto diventa intelligente e più sostenibile.
La soluzione Schneider Electric per porti efficienti, digitali e decarbonizzati.
Scopri di più!
se.com/smartport


La trasformazione dei porti è una sfida energetica, digitale e operativa. Per rimanere competitivi e sostenibili, servono infrastrutture intelligenti, resilienti e connesse.
Smart Port di Schneider Electric integra energia, automazione e soluzioni digitali per ottimizzare le operazioni portuali, ridurre i consumi energetici e supportare il percorso di decarbonizzazione.
Schneider Electric

DATI, MOBILITÀ E INTELLIGENZA ARTIFICIALE AIUTANO IMPRESE E PA A PRENDERE DECISIONI MIGLIORI





Leonardo Cotronei, head of ICT Solutions Corporate di Wind Tre, spiega I mobility analytics e quali opportunità offrono



I dati sono ormai una delle risorse più preziose per aziende e pubbliche amministrazioni. Tra le informazioni più interessanti ci sono quelle legate alla mobilità delle persone. Ne parliamo con Leonardo Cotronei, head of ICT Solutions Corporate di Wind Tre, che ci spiega come nascono i mobility analytics, quali applicazioni trovano nella gestione dei grandi eventi e quali opportunità offrono attraverso la Smart Data Platform.

Partiamo dalle basi. Cosa sono i Data Analytics e perché oggi sono così importanti?
I Data Analytics sono l'insieme di tecnologie, metodologie e modelli che consentono di raccogliere, elaborare e interpretare grandi quantità di dati per trasformarli in informazioni utili alle decisioni. Oggi viviamo in un contesto in cui ogni attività lascia tracce digitali: dagli spostamenti delle persone alle interazioni online, fino all'utilizzo di servizi pubblici e privati. La vera sfida non è tanto raccogliere i dati, quanto saperli leggere e trasformare in conoscenza. È proprio qui che entrano in gioco analytics, intelligenza artificiale e modelli predittivi, che consentono di comprendere ciò che sta accadendo e anticipare gli scenari futuri.

Nel caso specifico dei dati di mobilità, come vengono raccolti e analizzati?
Lo smartphone rappresenta una fonte straordinaria di informazioni sulla mobilità. Quando ci spostiamo, il dispositivo si collega progressivamente alle celle telefoniche presenti sul territorio. Ogni passaggio genera dati tecnici, anonimizzati e aggregati, che possono essere utilizzati per comprendere i flussi di movimento delle persone. Naturalmente non si tratta di seguire il comportamento del singolo individuo. Tutti i dati vengono trattati nel pieno rispetto della normativa sulla privacy e successivamente elaborati attraverso modelli statistici che consentono di analizzare fenomeni collettivi. In questo modo otteniamo informazioni preziose sui flussi di mobilità, sulla permanenza nelle aree, sulle direttrici di spostamento e sulla provenienza dei visitatori.

Quali vantaggi offre questo approccio rispetto ai sistemi tradizionali di rilevazione?
I vantaggi sono molteplici. Innanzitutto, parliamo di dati raccolti in modo continuo e su larga scala. È possibile ottenere una fotografia estremamente dinamica di ciò che avviene sul territorio senza la necessità di installare un gran numero di sensori fisici. Questo significa avere una capacità di osservazione molto più ampia e tempestiva. Le amministrazioni pubbliche possono monitorare l'efficacia delle politiche di mobilità, mentre le aziende possono comprendere meglio i comportamenti dei consumatori e individuare le aree più adatte per nuovi investimenti. È un approccio che consente decisioni più rapide, più consapevoli e basate su evidenze oggettive.

Uno degli ambiti più interessanti è sicuramente quello dei grandi eventi.



“I Data Analytics sono l’insieme di tecnologie, metodologie e modelli che consentono di raccogliere, elaborare e interpretare grandi quantità di dati per trasformarli in informazioni utili alle decisioni. Ogni attività lascia tracce digitali, la vera sfida non è tanto raccogliere i dati, quanto saperli leggere e tradurli in conoscenza”



In che modo gli analytics possono supportarne la gestione?
I grandi eventi rappresentano uno degli esempi più evidenti del valore dei dati. Pensiamo a concerti, manifestazioni sportive o eventi culturali che attirano decine o centinaia di migliaia di persone. Conoscere in anticipo i flussi attesi permette di pianificare gli accessi, dimensionare i servizi di trasporto, gestire la sicurezza e predisporre i servizi di emergenza. L'analisi può essere effettuata sia prima dell'evento, tramite modelli previsionali, sia durante il suo svolgimento, grazie a informazioni aggiornate quasi in tempo reale. Questo consente agli organizzatori e alle amministrazioni di intervenire rapidamente qualora emergano criticità, migliorando l'esperienza del pubblico e la sicurezza complessiva.

Tra i casi concreti figurano anche i Giochi Invernali 2026. Quale contributo possono dare i mobility analytics in un evento di questa portata?
Un evento come i Giochi Invernali coinvolge territori diversi, milioni di visitatori e una complessa rete di trasporti e servizi. In questi contesti la capacità di prevedere gli spostamenti diventa fondamentale. I dati consentono di comprendere come le persone raggiungono le diverse località, quali sono le principali direttrici di traffico, quali aree rischiano la congestione e come ottimizzare l'offerta di trasporto pubblico. Inoltre, permettono di misurare concretamente l'impatto economico e turistico dell'evento, offrendo informazioni strategiche anche per la pianificazione futura del territorio. Nel caso specifico, l'analisi ha evidenziato una crescita nell'ordine del 20% delle presenze turistiche nelle località coinvolte e oltre 1,5 milioni di visitatori stranieri provenienti da più di 140 Paesi.

Un altro appuntamento simbolo è il Concerto del Primo Maggio di Roma. Che tipo di informazioni possono emergere da un evento del genere?
Parliamo di una manifestazione che richiama ogni anno centinaia di migliaia di partecipanti. Attraverso i dati di mobilità è possibile analizzare la provenienza del pubblico, i tempi di permanenza, i percorsi di accesso e di uscita e i livelli di affollamento nelle diverse aree. Queste informazioni aiutano gli organizzatori a migliorare la gestione dell'evento nelle edizioni successive, ma sono utili anche per le amministrazioni locali, che possono valutare gli impatti sulla mobilità urbana, sui trasporti e sulle attività economiche del territorio. In questa occasione sono state rilevate oltre 100 mila presenze e visitatori provenienti da oltre 1.700 comuni italiani e 89 Paesi esteri.

In questo contesto si inserisce la Smart Data Platform di Wind Tre. Di cosa si tratta?
La Smart Data Platform è una soluzione che rende accessibili e fruibili i dati di mobilità attraverso un'interfaccia semplice e intuitiva. L'obiettivo è permettere anche a utenti non specialisti di interrogare i dati e ottenere rapidamente informazioni utili. La piattaforma integra analytics avanzati e intelligenza artificiale, offrendo funzioni di visualizzazione, simulazione e previsione. L'utente può analizzare fenomeni specifici, confrontare periodi diversi e costruire scenari utili per le proprie decisioni.

Qual è l'elemento più innovativo della piattaforma?
La capacità di integrare fonti informative differenti. Ai dati di mobilità vengono affiancati dati sociodemografici, informazioni meteorologiche, caratteristiche del territorio, calendari di eventi e altri elementi contestuali. Questo approccio consente di ottenere una visione molto più completa dei fenomeni. Non ci limitiamo a sapere quante persone si spostano, ma possiamo comprendere meglio perché lo fanno, quali fattori influenzano i comportamenti e quali scenari potrebbero verificarsi in futuro.

Quale ruolo avranno analytics e intelligenza artificiale nei prossimi anni?
Credo che diventeranno sempre più centrali. L'intelligenza artificiale, combinata con i data analytics, consentirà di trasformare enormi volumi di dati in insight strategici per imprese e pubbliche amministrazioni. Allo stesso tempo, il nostro obiettivo resterà quello di rendere queste tecnologie accessibili e utili alle persone. Come WINDTRE BUSINESS vogliamo essere un partner tecnologico capace di abilitare la trasformazione digitale di aziende e PA attraverso soluzioni concrete, semplici da utilizzare e in grado di generare valore reale.

“L'intelligenza artificiale, combinata con i data analytics, consentirà di trasformare enormi volumi di dati in insight strategici per imprese e pubbliche amministrazioni. Allo stesso tempo, il nostro obiettivo resterà quello di rendere queste tecnologie accessibili e utili alle persone”


coopservice
ISTITUTO DI VIGILANZA
Security services provider
Soluzioni di sicurezza integrata per la logistica
VIDEOSORVEGLIANZA E VIDEORONDA CON AI
LOCALIZZAZIONE SATELLITARE GPS
ANTINTRUSIONE E ANTINCENDIO
ROBOT TERRESTRI
VIGILANZA ARMATA E DISARMATA
Costruiamo insieme il futuro della sicurezza nella logistica
Numero verde 800 129045
www.vigilanzacoopservice.it



LA NUOVA FASE DELL'AI ACT EUROPEO, COSA CAMBIA PER LE IMPRESE

Un'azienda che utilizza un chatbot sul proprio sito, un assistente AI per rispondere ai clienti, uno strumento per generare immagini o video deve verificare quali obblighi dell'AI Act si applicano al sistema utilizzato e al proprio ruolo, anche se non ha sviluppato direttamente la tecnologia

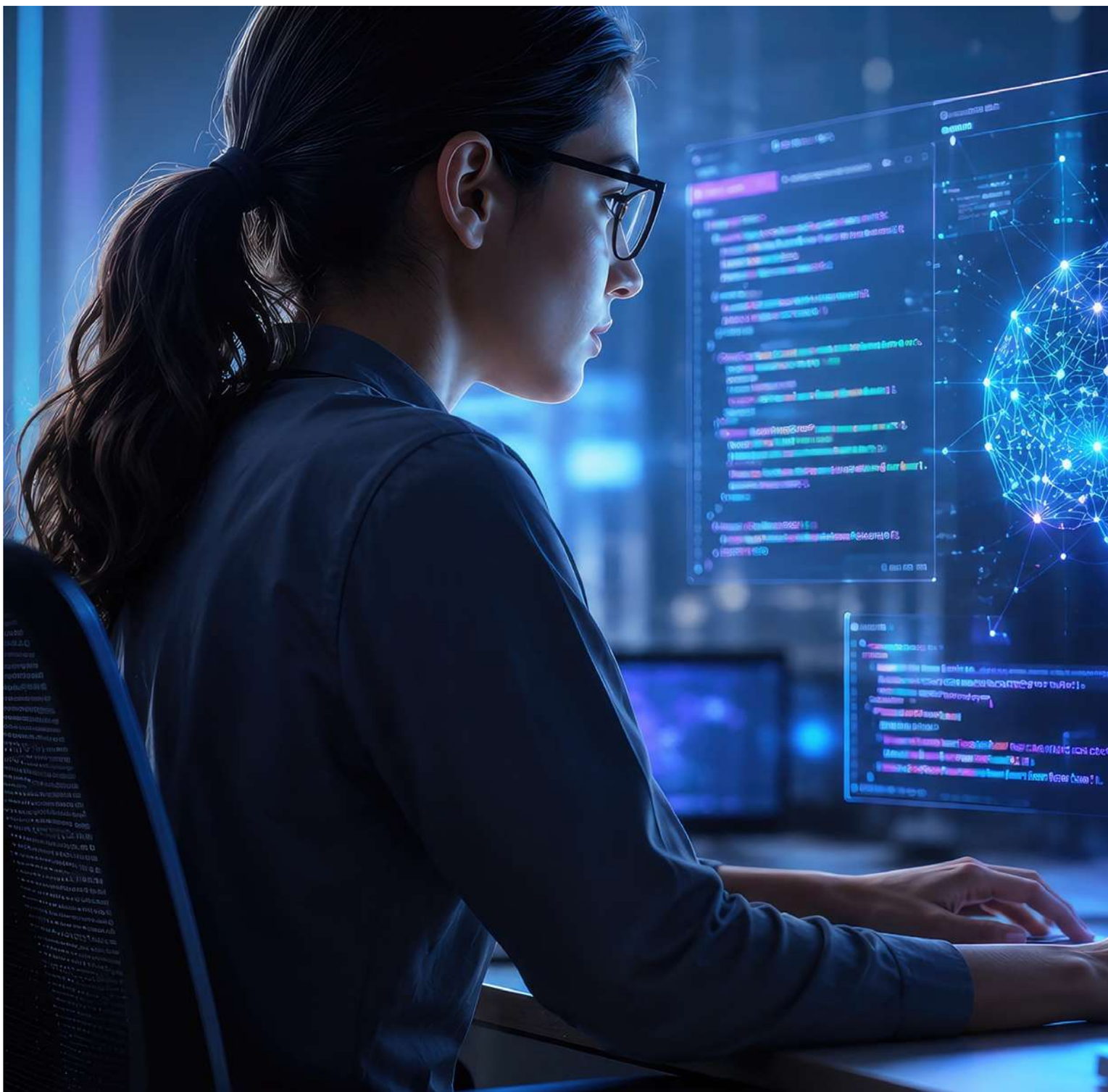
di Anna Tedesco



L'AI Act dell'Unione Europea, di cui abbiamo più volte parlato e che rappresenta il primo quadro normativo completo sull'intelligenza artificiale, è fondato su un approccio antropocentrico ed è in vigore dal 1° agosto 2024, prevedendo un'applicazione per fasi. Lo scorso 2 agosto, infatti, sono diventati applicabili importanti obblighi sulla trasparenza. In particolare, tali obblighi impongono a fornitori (provider) e utilizzatori (deployer) di informare in modo chiaro le persone quando interagiscono con determinati sistemi di intelligenza artificiale o sono esposte a contenuti generati o manipolati dall'AI.

Il 2 agosto 2026 rappresenta quindi una nuova tappa nell'attuazione dell'AI Act e segna il passaggio a una fase nella quale, accanto alle regole già applicabili, diventano concreti nuovi obblighi per le imprese e nuovi poteri di vigilanza a livello europeo. La Commissione europea, attraverso l'AI Office, assume infatti un ruolo centrale nell'applicazione delle disposizioni relative ai modelli di intelligenza artificiale per finalità generali, i cosiddetti General-Purpose AI (GPAI), mentre diventano operative anche le disposizioni in materia di trasparenza e le norme relative alle pratiche di IA vietate.

Il nuovo quadro interessa direttamente il mondo produttivo. Non riguarda, infatti,

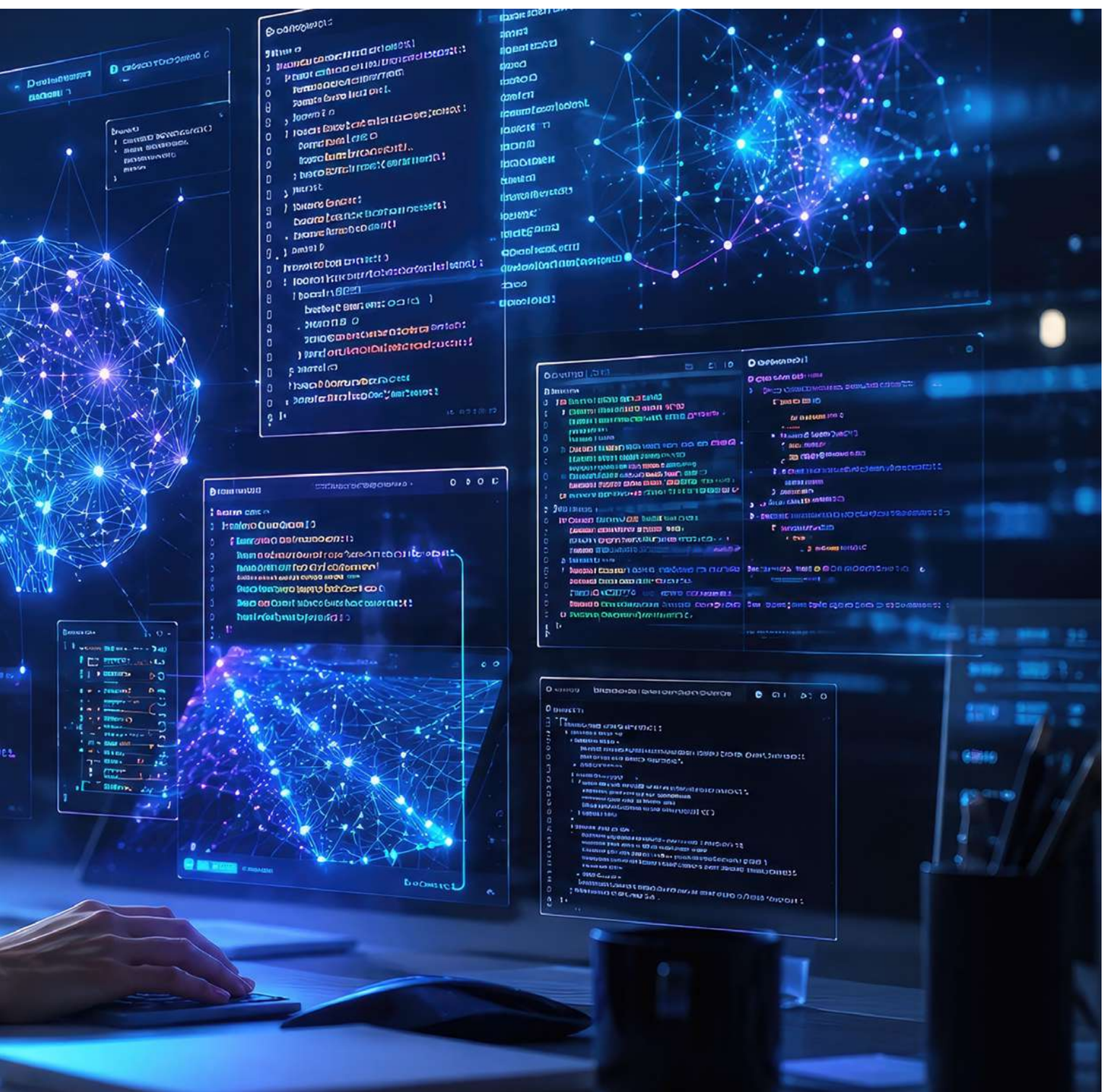


Anna Tedesco
Centro studi Alis



soltanto le aziende che sviluppano sistemi di intelligenza artificiale, ma anche quelle che li utilizzano professionalmente. Molte imprese, e in particolare per le numerose PMI, nella maggior parte dei casi saranno assimili alla fattispecie del deployer (utilizzatore). Un'azienda che utilizza un chatbot sul proprio sito, un assistente AI per rispondere ai clienti, uno

> **“Le nuove norme interessano direttamente il mondo produttivo. Non riguardano, infatti, soltanto le aziende che sviluppano sistemi di intelligenza artificiale, ma anche quelle che li utilizzano professionalmente”**





strumento per generare immagini o video destinati a campagne di comunicazione, oppure una piattaforma per produrre testi informativi, deve quindi verificare quali obblighi dell'AI Act si applicano al sistema utilizzato e al proprio ruolo, anche se non ha sviluppato direttamente la tecnologia.

L'articolo 50 dell'AI Act disciplina in particolare gli obblighi di trasparenza per determinate categorie di sistemi e utilizzi, imponendo che l'informazione deve essere fornita in modo chiaro, distinguibile e accessibile per quattro casistiche. La prima riguarda i sistemi AI destinati a interagire direttamente con persone fisiche; la seconda riguarda i provider di sistemi AI che generano contenuti sintetici audio, immagine, video o testo; la terza riguarda chi utilizza sistemi di riconoscimento emotivo o categorizzazione biometrica; la quarta riguarda i deployer che generano o manipolano immagini, audio o video che costituiscono deepfake, oppure testi generati o manipolati con IA pubblicati con lo scopo di informare il pubblico su questioni di interesse pubblico. Per le imprese, quindi, la trasparenza si traduce in comportamenti concreti, che renderanno riconoscibile un'interazione con un sistema AI.

Un altro passaggio significativo riguarda i modelli GPAI, cioè i modelli di base utilizzabili per un'ampia varietà di applicazioni, dai chatbot agli assistenti digitali, dagli agenti autonomi agli strumenti per lo sviluppo software. Dal 2 agosto 2026 la Commissione europea, attraverso l'AI Office, può esercitare i propri poteri di vigilanza ed enforcement sugli obblighi relativi ai provider (fornitori) di questi modelli. Tra gli obblighi rientrano la documentazione tecnica, la messa a disposizione di informazioni alle autorità e agli operatori che sviluppano sistemi a valle, il rispetto delle norme sul diritto d'autore e la pubblicazione di un riepilogo sufficientemente dettagliato dei contenuti utilizzati per l'addestramento.

Per i modelli classificati come GPAI a rischio sistemico gli obblighi aumentano sensibilmente. I fornitori devono identificare, valutare e mitigare i rischi associati a sistemi particolarmente potenti, compresi quelli relativi a incidenti chimici, biologici, radiologici e nucleari (CBRN), offensive informatiche, manipolazione su larga scala, perdita di controllo umano e possibili violazioni dei diritti fondamentali.

In questo contesto si inserisce anche il Regolamento (UE) 2026/1744, il cosiddetto Digital Omnibus on AI, entrato in vigore il 27 luglio 2026. Il provvedimento non sostituisce l'AI Act, ma modifica alcune disposizioni e tempistiche con l'obiettivo di rendere più uniforme l'attuazione e ridurre duplicazioni. In particolare, alcuni obblighi relativi ai sistemi di IA ad alto rischio sono stati posticipati al 2 dicembre 2027 o al 2 agosto 2028, a seconda della categoria. Il rinvio non riguarda invece l'intero regolamento. Restano difatti operative le disposizioni sulla trasparenza, sulle pratiche vietate e sulla vigilanza sui modelli GPAI.

Un ulteriore elemento degno di nota riguarda l'AI literacy, l'alfabetizzazione in materia di intelligenza artificiale. Le organizzazioni devono ga-



> **Le sanzioni possono arrivare fino a 7,5 milioni di euro o all'1% del fatturato mondiale annuo per la fornitura di informazioni inesatte, incomplete o fuorvianti, fino a 15 milioni di euro o al 3% del fatturato per la violazione di determinati obblighi e fino a 35 milioni di euro o al 7% del fatturato per la violazione dei divieti relativi alle pratiche di IA**

rantire alle persone che utilizzano sistemi di IA un livello adeguato di competenze, tenendo conto delle conoscenze, delle mansioni e del contesto di utilizzo. Un corso generico sull'intelligenza artificiale non è necessariamente sufficiente. Un piano efficace dovrebbe censire i sistemi utilizzati, identificare utenti e responsabilità, differenziare la formazione in funzione del rischio, spiegare limiti ed errori dei sistemi, disciplinare l'inserimento di dati personali o riservati e prevedere procedure di supervisione umana.
Ma cosa devono fare concretamente le imprese? Il primo passo consiste nel predisporre un inventario dei sistemi di IA presenti nei diversi processi aziendali e classificare ciascun sistema sulla base del livello di rischio. Occorre poi mappare gli obblighi dell'AI Act rispetto alle procedure già esistenti, individuare eventuali lacune e definire le azioni necessarie per colmarle. La compliance non può quindi essere considerata esclusivamente una questione giuridica o tecnologica, ma richiede il coinvolgimento dell'intera organizzazione.
Anche il sistema sanzionatorio conferma la rilevanza attribuita dal legislatore europeo alla corretta applicazione delle nuove regole. Le sanzioni possono arrivare fino a 7,5 milioni di euro o all'1% del fatturato mondiale annuo per la fornitura di informazioni inesatte, incomplete o fuorvianti, fino a 15 milioni di euro o al 3% del fatturato per la violazione di determinati obblighi, compresi quelli relativi alla trasparenza e fino a 35 milioni di euro o al 7% del fatturato per la violazione dei divieti relativi alle pratiche di IA. In ogni caso la Commissione chiede agli Stati membri di tutelare l'interesse delle PMI e delle Startup applicando dei limiti sanzionatori inferiori.
Dal 2 agosto scorso l'intelligenza artificiale non è più soltanto una tecnologia da adottare, ma anche un ambito da governare. E per le imprese, la sfida consiste nel costruire un equilibrio tra innovazione e responsabilità, attraverso regole chiare, competenze adeguate, trasparenza e supervisione. Prepararsi significa conoscere gli strumenti utilizzati, comprenderne i rischi, formare le persone e definire responsabilità e controlli, trasformando la compliance da adempimento formale a componente strutturale della governance dell'intelligenza artificiale.

Sicily by Car

OVUNQUE ANDRAI UNA SOLA SCELTA



Tommaso Dragotto
Presidente di Sicily by Car

CONVENZIONE ESCLUSIVA PER TUTTI GLI ASSOCIATI ALIS

Attiva subito, **gratuitamente**,
una convenzione dedicata alla tua azienda!
Invia la tua richiesta a **business@sbc.it**,
potrai offrire a tutti i tuoi dipendenti:

- 15% di sconto sulla tariffa di noleggio base
- 10% di sconto sugli accessori



sicilybycar.it

GIOCHI DEL MEDITERRANEO, IL REGNO DEGLI AZZURRI



L'Italia a Taranto giocava in casa, ma i numeri della vittoria hanno superato le aspettative: gli azzurri hanno chiuso con 224 medaglie (74 ori, 78 argenti e 72 bronzi) demolendo il primato che resisteva dal 1997

di Ada Vittoria Baldi

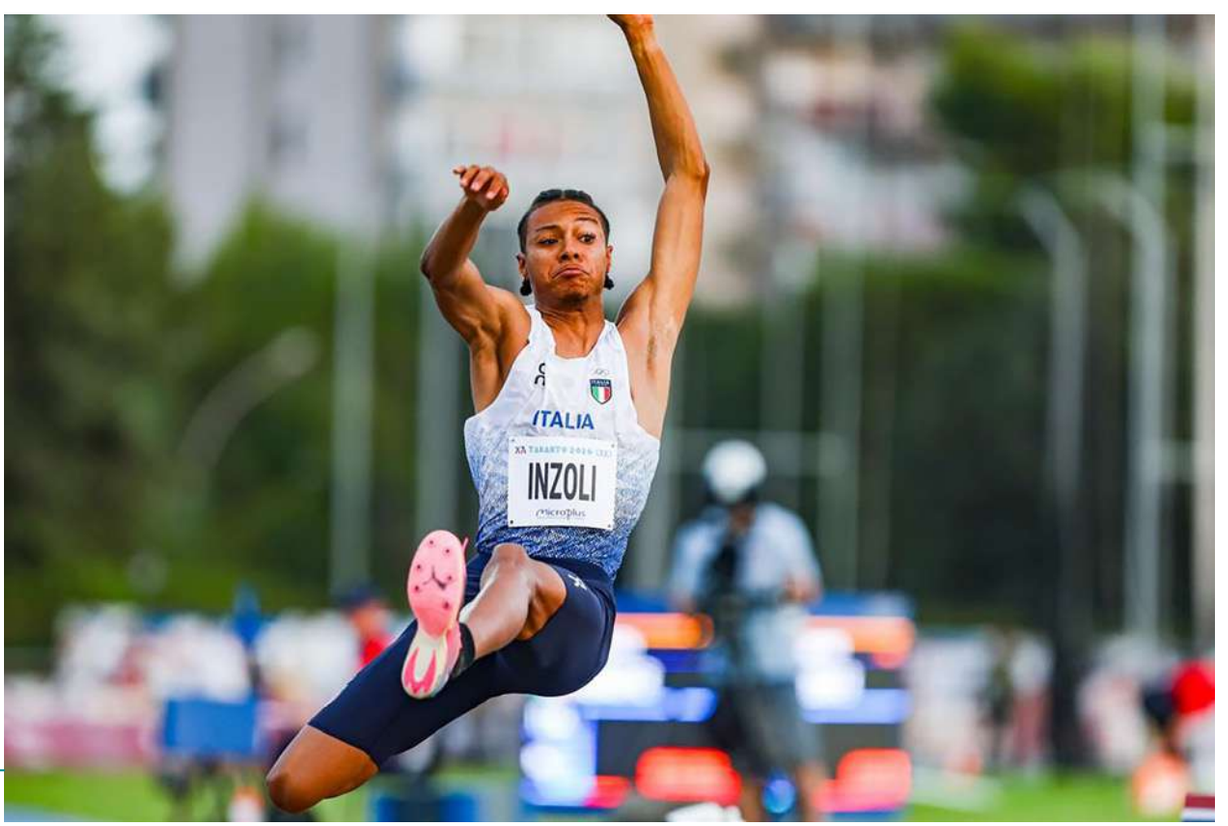


Quindici lustri di successi. C'è un evento sportivo che va in scena ogni quattro anni, coinvolge decine di Paesi affacciati sullo stesso mare e che ha appena fatto registrare uno dei risultati più clamorosi della storia dello sport italiano: eppure se ne avete sentito parlare solo di sfuggita, non stupitevi perché i Giochi del Mediterraneo restano uno dei segreti meglio custoditi del calendario sportivo internazionale, nonostante 75 anni di storia alle spalle e nonostante l'Italia ne sia - da sempre - la vera padrona di casa.

Tutto comincia nel 1951, in un dopoguerra ancora segnato dalle ferite del devastante conflitto mondiale: il dirigente sportivo egiziano Mohamed Taher Pasha, membro del Comitato Olimpico Internazionale, concepisce l'idea (semplice quanto ambiziosa) di creare una manifestazione in grado di riunire le nazioni che si affacciano sul Mediterraneo, mettendo per qualche settimana da parte le differenze politiche e culturali. La prima edizione si tiene ad Alessandria d'Egitto nell'ottobre 1951 con 734 atleti da dieci Paesi (tra cui Italia, Francia, Grecia e Turchia) e, nei decenni, la manifestazione cresce insieme al Mediterraneo politico e sportivo: nel 1967 a Tunisi arrivano, per la prima volta, le gare femminili. Con il tempo diventa anche un trampolino verso l'Olimpo dello sport come testimoniano gli esordi di leggende come Pietro Mennea, Sara Simeoni, Juri Chechi e Federica Pellegrini che vi hanno raccolto i primi allori. E fin dalle origini, l'Italia si ritaglia un ruolo dominante: tuttora, con le gare appena conclusesi di Taranto 2026, gli azzurri hanno vinto il medagliere generale per la quindicesima volta su venti edizioni disputate. Questo è un dato che nessun'altra nazione si avvicina a eguagliare, con la Francia ferma a quattro affermazioni e la Jugoslavia a una sola.

Dal 21 agosto al 3 settembre i riflettori si sono accesi su Taranto e altre quattordici città pugliesi, tra cui Bari, Brindisi e Lecce, per la ventesima edizione dei Giochi, con il motto "Abbracciamo il Futuro" e la mascotte Ionios, un delfino stilizzato che - nei mesi dell'evento - ha macinato quasi 900 chilometri tra dodici comuni, diventando un piccolo simbolo regionale. A colpire l'immaginario collettivo, ancora prima delle gare, è stata la scelta per il villaggio degli atleti: niente palazzine ano-

> **"il dato più interessante non è quello relativo alla quantità delle medaglie quanto alla loro diffusione giacché 25 delle 27 federazioni sportive italiane presenti nel programma hanno portato atleti sul podio"**



Francesco Ettore Inzoli

Oro nel Salto in lungo



Gianmarco Tamberi
Oro nel Salto in alto
ai Giochi del Mediterraneo
con 2,25 metri

nime, bensì due navi ormeggiate nel porto, la Aroya e la Romantika, trasformate - in collaborazione con la Marina Militare - in un villaggio galleggiante idoneo ad ospitare 4.500 persone.
Alla cerimonia inaugurale - svoltasi nello stadio Erasmo Iacovone rinnovato per l'occasione - è stata la marciatrice pugliese Antonella Palmisano, campionessa olimpica a Tokyo, a consegnare il tricolore per l'alzabandiera, davanti al Presidente Sergio Mattarella e ad altri sei capi di Stato stranieri: a guidare la sfilata azzurra - la più numerosa delle 26 delazioni con 498 atleti (su un totale di 3854) - sono stati i portabandiera Irma Testa e Filippo Tortu. Tra spettacoli di droni e coreografie ispirate alla Magna Grecia, il momento più suggestivo è stato il "risveglio" scenico dell'Atleta di Taranto, celebre reperto bronzeo conservato nel museo MarTA, riprodotto nel cielo da una sequenza di droni luminosi.
Che l'Italia conquistasse la pole position era abbastanza prevedibile poiché è la nazione più titolata di sempre e a Taranto giocava in casa, ma i numeri della vittoria sono stati sbalorditivi e hanno superato le aspettative: infatti, gli azzurri hanno chiuso con 224 medaglie (74 ori, 78 argenti e 72 bronzi) demolendo il primato che resisteva dal 1997, quando a Bari si erano fermati a 193 podi (ma con 76 ori). Per la prima volta nella storia della manifestazione, una nazione europea ha superato quota 200 medaglie in un'unica edizione e, per la sesta volta di fila, l'Italia si conferma la squadra del Mediterraneo più difficile da battere.
Il divario con gli inseguitori è stato tale che, in discipline come il nuoto, è sembrato di assistere più a una edizione degli Assoluti italiani che a una gara internazionale: il dato più interessante non è però relativo alla quantità delle medaglie quanto alla loro diffusione giacché 25 delle 27 federazioni sportive italiane presenti nel programma hanno portato atleti sul podio. Un dominio quindi tutt'altro che concentrato su due o tre sport di punta, con gli azzurri capaci di sorprendere anche dove tradizionalmente non brillano, come pallamano e tennistavolo. La chiusura è avvenuta in grande stile con l'oro della pallanuoto maschile - guidata da Sandro Campagna contro il Montenegro - festeggiato buttando scherzosamente in acqua la mascotte Ionios, ripescata poco dopo tra le risate generali. Un dettaglio significativo racconta bene la portata del successo: su 498 atleti italiani, ben 309 sono saliti almeno una volta sul podio, quasi due su tre.
Taranto 2026 ha regalato anche momenti di batticuore e pura gioia che raccontano lo spirito più autentico della manifestazione, quello



Lotta stile libero
Tra le donne, l'Italia ha conquistato quattro medaglie, un argento e tre bronzi

dell'incontro tra Paesi grandi e piccoli: ben 25 dei 26 Paesi partecipanti sono saliti almeno una volta sul podio (l'unica esclusa è stata Malta) con l'Andorra che ha conquistato la sua prima medaglia di sempre (grazie a Naiara Linan Pardo nel taekwondo) un traguardo mai raggiunto in settantacinque anni di storia dei Giochi. Sul fronte dei record collettivi, la Grecia ha vissuto una giornata memorabile il 1° settembre, vincendo sei medaglie d'oro in altrettante gare di canottaggio, con il morale alle stelle: invece, la Turchia - seconda nel medagliere con 111 medaglie (41 ori) - ha raggiunto quota 1.000 medaglie complessive nella storia della manifestazione, un traguardo dal sapore quasi olimpico. Al terzo posto si è piazzata la Grecia con 26 ori, davanti alla Francia che (pur con 88 podi complessivi) è rimasta fuori dalla Top Three per un solo titolo.

Nei quindici giorni di gare sono state assegnate quasi 1.900 medaglie in 273 finali e l'eco mediatica è stata rilevante con oltre 10mila articoli sui media italiani, contenuti diffusi in 50 lingue e più di 150 ore di trasmissione sulla Rai: sugli spalti pugliesi si sono contati oltre 47mila spettatori entusiasti per il calcio e 21mila per la pallavolo, mentre il museo MarTA - custode dell'Atleta bronzeo protagonista della cerimonia d'apertura - ha registrato circa 8mila visitatori in poche settimane.

I Giochi del Mediterraneo restano, per molti, un mistero: troppo piccoli per essere paragonati alle Olimpiadi, troppo radicati per scomparire. Ma per il Bel Paese sono ormai una seconda casa e Taranto 2026 è stata l'ennesima, straordinaria, conferma di costituire una competizione leale e di enorme appeal, densa di sfide, emozioni e colpi di scena: snodatasi con pathos e vivissima partecipazione tra la prima medaglia dell'Andorra e l'ennesimo monologo azzurro, questa edizione 2026 dei Giochi del Mediterraneo si è dimostrata capace di restare terreno di incontro e amicizia e non di divisione, in nome di un ideale sportivo che supera ogni barriera.

> **"Ben 25 dei 26 Paesi partecipanti sono saliti almeno una volta sul podio (l'unica esclusa è stata Malta) con Andorra che ha conquistato la sua prima medaglia di sempre, un traguardo mai raggiunto in 75 anni di storia dei Giochi del Mediterraneo"**



Ada Vittoria Baldi
Giornalista

TRADING DI COMMODITY AMBIENTALI

RENDIAMO LA SOSTENIBILITÀ
IL VOSTRO VANTAGGIO COMPETITIVO



CBAM BENCHMARK CERTIFICATE

SCOPRI CBC

ACCEDI AI PREZZI DI MERCATO IN TEMPO REALE

Aither

www.aither.com | info@aither.com

Zurich | Milan | London | Dakar | Warsaw | San Francisco | Singapore | Florence | Istanbul | Barcelona | Athens | Bucharest | Harare

PESARO, LA CITTÀ DELLA MUSICA



Pesaro

Le spiagge
e il lungomare

Affacciata sul mare, la città natale di Rossini vanta un ricco patrimonio culturale e una storia millenaria



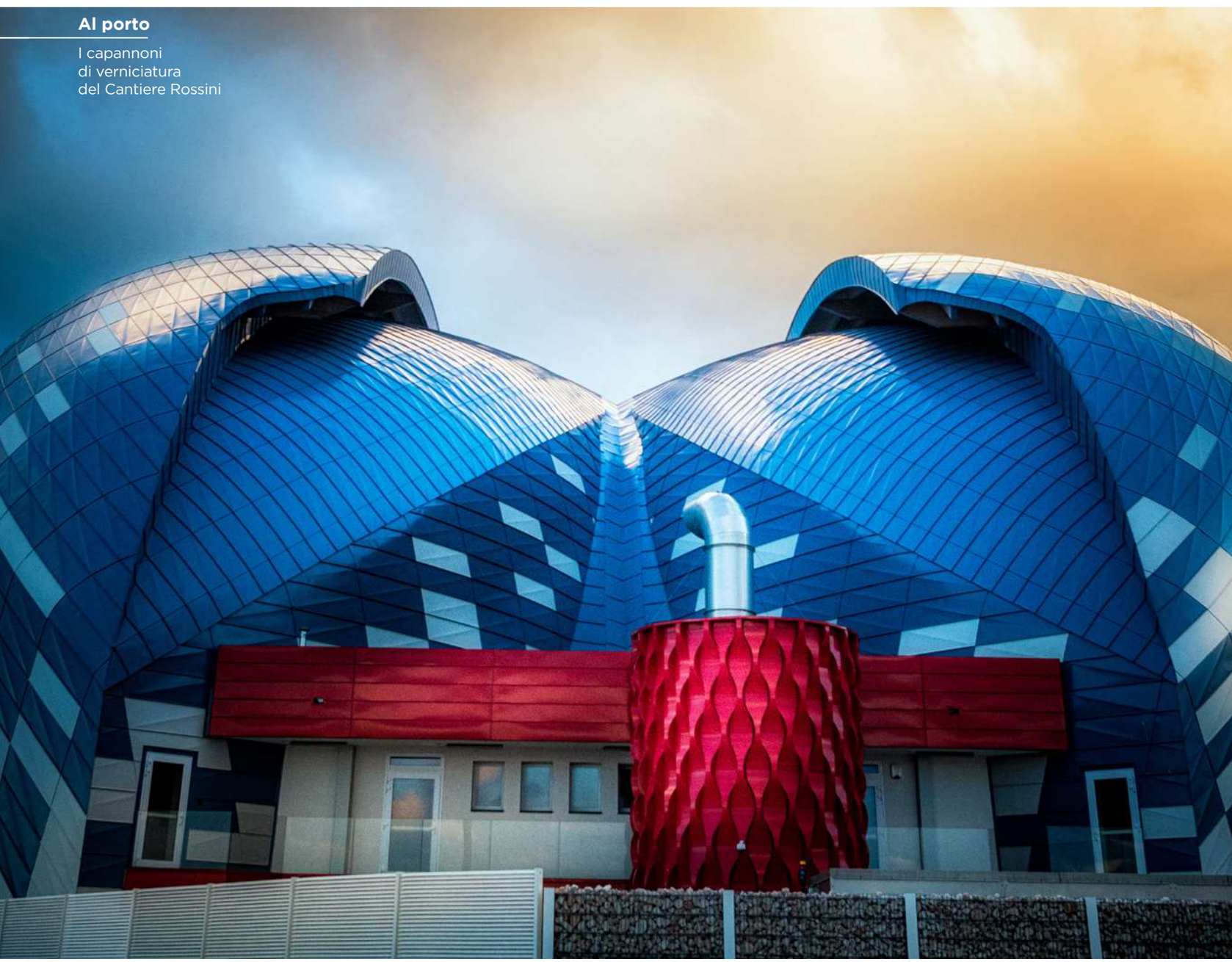
Un'antica colonia romana. Nel 184 a.C. accanto al fiume Foglia (Pisaurus) venne fondata "Pisaurum", una 'civitas' il cui nome si riallacciava alla presenza di fonti sacre come attesta il termine pre-indoeuropeo (Isaurus) da cui scaturivano toponimi acquatici: alcuni studiosi ipotizzano, infatti, un legame con la presenza di corsi d'acqua (il fiume Foglia e il torrente Genica) mentre è molto dibattuta in campo accademico l'ipotesi - sostenuta da antichi storici - che legava il nome Pisaurum (o Pensaurum) al riscatto di mille libbre d'oro preteso nel 390 a.C. da Brenno capo dei Galli Senoni, per terminare il più antico Sacco di Roma (ve ne sarà, nel futuro, un altro più famoso, il 6 maggio 1527 a opera dei Lanzichenecchi e delle truppe imperiali di Carlo V).
La storia si confonde con la leggenda giacché nel suo commento all'Eneide (VI, 825) il filologo latino Servio Mario Onorato attribuisce il nome della città all'atto di pesare l'oro (aurum pensatum), affermando " nam Pisaurum dicitur, quod illic aurum pensatum est" ("Infatti si chiama Pesaro perché lì fu pesato l'oro") riferendosi al pagamento effettuato sul posto delle pretese economiche dei conquistatori barbari per liberare la Città Eterna dall'assedio perpetrato dopo la disfatta dell'esercito romano avvenuta il 18 luglio del 390 a.C. presso il fiume Allia (Clades Gallica). Motivo dell'aggressione a Roma era stata l'uccisione di un capo gallico per mano di un ambasciatore quirita inviato per mediare un accordo dopo l'assedio attuato dai Galli verso la cittadina di Chiusi (protetta da Roma): l'offesa e il rifiuto del Senato di consegnare l'emissario spinse i barbari a rivoltarsi contro i romani che vennero sopraffatti mentre la



In centro
La fontana
e il Palazzo Ducale

“Da vedere i mosaici del Duomo, Piazza del Popolo, i Musei Civici, il centro storico, la chiesa del Nome di Dio, la ‘Sfera Grande’ dello scultore Arnaldo Pomodoro e il Villino Ruggeri costruito fra il 1902 e il 1907”

Città Eterna bruciava ovunque, tranne sul Campidoglio dove un attacco notturno venne sventato grazie agli schiamazzi d’avvertimento delle Oche Sacre del Tempio di Giunone che svegliarono i difensori. In merito al compenso preteso per lasciare libera la città, lo storico Tito Livio (“Ab Urbe condita” Libro V) afferma che l’oro venne pesato a Roma e che i Galli usarono dei pesi falsi: alle rimostranze dei tribuni, Brenno avrebbe risposto con il lancio della sua spada sulla bilancia truccata accompagnato dalla minacciosa invettiva «Vae victis!» (“Guai ai vinti!”). Ma il sopraggiungere del dittatore (fresco di nomina) Marco Furio Camillo avrebbe impedito il pagamento iniquo (poichè stipulato da magistrati inferiori senza la sua autorizzazione) e cambiato lo scenario per l’ordine da lui impartito di rimuovere immediatamente l’oro dalle stadere. Altre fonti sostengono che i Galli Senoni fossero, invece, in ritirata verso il Nord già carichi del prezioso bottino e che il dittatore li avesse inseguiti sbaragliandoli nella battaglia svoltasi proprio nell’attuale territorio pesarese: a loro avviso, il calcolo dell’Aurum Gallicum ottenuto per liberare l’Urbe sarebbe avvenuto sul posto – stavolta a cura dei Romani - per verificarne l’esatta quantità, dando così origine al nome Pisaurum (da pendere = pesare e aurum = oro). Rimane, quindi, incer-



Al porto

I capannoni di verniciatura del Cantiere Rossini





Sull'acqua
Il molo di Pesaro

to il momento e il luogo in cui questa operazione (vera o leggendaria?) possa essere stata effettivamente svolta: vi sono, comunque, alcune versioni romanzate tese ad enfatizzare l'orgoglio romano e il valore del suo esercito. Secondo queste interpretazioni non fu solo la spada di Brenno ad essere lanciata sulla bilancia col famoso grido di minaccia agli sconfitti, ma anche quella di Marco Furio Camillo - sopraggiunto in tempo per impedire il disonorevole pagamento del prezzo imposto – che avrebbe dominato, a sua volta, la scena con la frase ad'effetto "Non auro, sed ferro recuperanda est patria" («La patria si recupera non con l'oro, ma con il ferro»): la confusione nasce dall'impossibilità di accertare veramente il momento dello scontro finale fra i due eserciti dei Galli e dei Romani che alcuni situano nella capitale e altri nelle Marche quando l'esercito aquileiforme - raggiunti i fuggitivi - avrebbe dato loro battaglia proprio nei pressi di Pesaro e, dopo averli sgominati, avrebbe poi ripesato la refurtiva, dando il nome alla città. Le vicende storiche vedono la città inserita nella Pentapoli marittima in epoca medievale, poi nella Lega delle Città Guelfe della Marca ribelle al Sacro Romano Impero e soggetta durante il Rinascimento alle varie signorie dei Malatesta, degli Sforza e dei Della Rovere: divenuta nel 1523 capitale del Ducato di Urbino, entrò fra i possedimenti dello Stato della Chiesa nel 1631, per annettersi con un plebiscito allo Stato italiano nel 1860.

Affacciata sul Mare Adriatico, Pesaro è un centro balneare premiato da più di vent'anni con la 'Bandiera Blu', riconoscimento annuale assegnato dalla FEE ai comuni contraddistinti da ottima qualità delle acque di balneazione e dal servizio ai bagnanti: inoltre, da un decennio Pesaro è insignita anche dell'ambita "Bandiera Verde", premio conferito dall'Associazione dei Pediatri Italiani alle località balneari che offrono miglior vivibilità a famiglie e bambini.

Le spiagge di Pesaro (che comprende i comuni di Mombaroccio Vallefoglia, Montelabbate e Tavullia e i due rilievi costieri del Colle Ardizio e del Colle San Bartolo) si suddividono in Litorale di Ponente (tra il porto e Piazza della Libertà), Litorale di Levante (tra Piazza della Libertà e la località di Fosso Sejore) e Litorale della Baia Flaminia (tra le ultime pendici meridionali del colle San Bartolo e il porto): caratterizzata da un clima di tipo subcontinentale e collocata nella fascia submediterranea calda, Pesaro è battuta in inverno da venti freddissimi di nord-est come la Bora.

La sua vegetazione è contraddistinta da una ricca biodiversità - predominante in aree protette come la Riserva Naturale Statale Gola del Furlo e il Parco Naturale del Monte San Bartolo – dove abbondano querceti di roverella e lecci, cornioli, pungitopo, aceri, la cannuccia di Plinio, il lino marittimo, il giunco, la ginestra odorosa e la carota delle scogliere: gli amanti della fauna potranno scorgere lungo la costa cormorani, svassi e gabbiani corallini, falchi pescatori mentre nelle riserve stazionano lupi, aquile reali e falchi pellegrini.

Da vedere, tra i tanti tesori del patrimonio artistico, storico ed archeologico, i mosaici del Duomo, Casa Rossini, la Cattedrale di Santa Maria Assunta, Piazza del Popolo, i Musei Ci-

vici di Palazzo Mosca, il centro storico, la chiesa del Nome di Dio in stile barocco caratterizzata da linee curve e spirali, la bronzea 'Sfera Grande' dello scultore Arnaldo Pomodoro e il Villino Ruggeri costruito fra il 1902 e il 1907 in puro stile Liberty dall'architetto Giuseppe Brega per l'industriale farmaceutico Oreste Ruggeri: questo palazzo, chiuso al pubblico, può essere ammirato dall'esterno per la sua eccentrica facciata ricca di decorazioni Art Noveau floreali, vegetali, marine e animalier che ne hanno alimentato la fama di misterioso luogo esoterico, custode di antichi segreti, visitato da presenze oscure, al punto da guadagnargli il soprannome di "Casa dei Fantasmi".

Per chi ama le storie di spiriti, pare si aggiri in città lo spettro ottocentesco della Contessa Costanza Monti Perticari, figlia del noto poeta Vincenzo Monti, animatrice di un ricercato salotto letterario frequentato da scrittori e musicisti, fra cui Stendhal e Gioacchino Rossini: leggenda vuole che la nobildonna, afflitta da notevoli controversie coniugali dopo le sue nozze con il conte pesarese Giulio Perticari e morta in solitudine a Ferrara nel 1840, torni nell'antico palazzo di famiglia nelle notti di plenilunio per lamentarsi della sua infelicità. Segni tangibili della sua presenza sarebbero gli improvvisi movimenti di sedie e oggetti, l'apertura di finestre saldamente serrate di Palazzo Perticari e le vibrazioni sonore di radio continuamente ac-

"Pesaro è premiata da più di vent'anni con la 'Bandiera Blu', riconoscimento assegnato ai Comuni contraddistinti da ottima qualità delle acque di balneazione e dal servizio ai bagnanti"



Piazzale della Libertà
Villino Ruggeri

cese e spente in una frenetica sequenza che richiama il suo impaziente temperamento.
Tra i personaggi storici più controversi della città ricordiamo il più famoso dei quattro Sforza che regnarono su Pesaro (Alessandro, Costanzo I, Giovanni e il bambino Costanzo II) ovvero Giovanni, che avrebbe volentieri fatto a meno della fama derivatagli dalle sue vicende matrimoniali: figlio illegittimo di Costanzo Sforza e cugino di Ludovico il Moro e del cardinale Ascanio, Giovanni Sforza ereditò la signoria paterna diciassettenne e sposò Maddalena Gonzaga, figlia del Marchese di Mantova. La nobildonna era un buon partito che - se non fosse morta di parto l'anno seguente - lo avrebbe tenuto fuori dalle cronache piccanti dell'epoca. Infatti, il secondo matrimonio - organizzato dai parenti milanesi - fu quello che lo consegnò alla storia perché a ventisette anni sposò la tredicenne Lucrezia Borgia, matrimonio che finì con l'annullamento per 'non consumazione' quattro anni dopo, in mezzo a molte chiacchiere, danneggiando la reputazione di Lucrezia: infatti, Giovanni - costretto dai cugini a cedere alla volontà del suocero e a confermare di non avere consumato il matrimonio - accusò il Papa di incesto con la figlia per vendicarsi delle accuse di impotenza. La terza moglie fu Ginevra Tiepolo, una nobildonna veneziana che gli diede due maschi che morirono entrambi in giovane età, uno prima e l'altro dopo il padre, mettendo fine al governo sforzesco della zona.
Un altro appellativo di Pesaro è "la Città della Bicicletta", per la notevole quantità di piste ciclabili che si snoda sul territorio, mentre la "Città della Musica" è invece un lampante tributo al concittadino Gioacchino Rossini, eccelso operista natovi il 29 febbraio 1792, alla cui memoria è intitolato il 'Rossini Opera Festival', annuale appuntamento di melomani che vi giungono da ogni parte del mondo per ascoltare edizio-



Nei dintorni
La Villa imperiale



Gradara
Il castello



Cagliari

Fenicotteri davanti allo skyline della città

ni critiche delle partiture del Maestro: tra le sue opere più famose, il capolavoro assoluto 'Il Barbiere di Siviglia'(basato sulla commedia 'Le Barbier de Séville ou la précaution inutile' di Pierre-Augustin Caron de Beaumarchais), 'Guglielmo Tell', 'La Gazza Ladra', 'L'Italiana in Algeri', 'Tancredi', 'Semiramide', 'La cambiale di matrimonio', 'La Cenerentola', 'La Scala di seta' e 'Il Turco in Italia'. Ugualmente versato sia nella drammaturgia che nell'opera buffa e nelle farse comiche, Rossini è stato soprannominato dalla critica musicale il "Mozart italiano" e da Giuseppe Mazzini «Titano di potenza e d'audacia, il Napoleone di un'epoca musicale» per via della tecnica e dello stile effervescente, vivace, traboccante di virtuosismi vocali, caratterizzato dall'impetuosa e spumeggiante espansione del volume e dell'intensità sonora definita "Crescendo Rossiniano". Il drammaturgo francese Stendhal (al secolo Marie-Henri Beyle) nel suo libro 'Vita di Rossini' - scritto quando il compositore era solo trentenne - affermò «È difficile scrivere la storia di un uomo ancora vivo ... Lo invidio più di chiunque abbia vinto il primo premio in denaro alla lotteria della natura... A differenza di quello, egli ha vinto un Nome imperituro, il Genio e, soprattutto, la Felicità.»

Rossini era un bon vivant e gourmet, amante dei piaceri della vita e, soprattutto, della buona tavola a cui pare si dedicasse con rilevante entusiasmo, maturando una certa competenza ai fornelli (assicurandosi anche forniture private di formaggi da Gorgonzola, panettoni da Milano e altri prodotti di nicchia) e ideando raffinate preparazioni personali: molte

di queste suscitarono l'interesse di Antonin Carême, uno dei più famosi chef dell'epoca, che lo omaggiò di diverse ricette intitolate a suo nome, ricevendone in cambio le dediche di molte sue composizioni musicali. Tra gli aforismi da lui coniati sull'argomento vi sarebbero «Per mangiare un tacchino dobbiamo essere almeno in due: io e il tacchino», «Mangiare e amare, cantare e digerire: questi sono in verità i quattro atti di questa opera buffa che si chiama vita e svanisce come la schiuma d'una bottiglia di champagne» e «L'insalata con i tartufi è più interessante della mia ultima opera». A tale proposito, va rimarcata la sua sfrenata predilezione per il tartufo di cui era ghiottissimo e con cui arricchiva molte prelibatezze che uscivano dalla sua cucina: ancora oggi molte di queste preparazioni vengono servite nei migliori ristoranti locali, come la sua 'vinaigrette' a base di succo di limone, aceto francese, olio di Provenza, senape inglese, pepe, sale e, appunto, l'immancabile tartufo.

Per ristorarsi dopo le visite turistiche, in ogni trattoria si possono gustare i Piatti tipici locali, tra cui il Brodetto alla pesarese (zuppa con dieci tipologie di pesce povero), i Cappelletti alla pesarese (pasta all'uovo ripiena di carne bovina marchigiana IGP), le Tagliatelle con la 'bomba' (pasta fresca scolata mantenendo un po' di acqua, a cui si aggiunge il soffritto di cipolla e lardo bollente che crea un forte sbuffo di vapore), i Passatelli in brodo, la Pasticciata (carne brasata e speziata), il Girello di vitellone con sughetto di pomodoro: ogni pasto va concluso poi con la celebre Moretta fanese (bevanda prediletta dai marinai del porto) - entrata nel 2006 nell'elenco ufficiale dei cocktail dell'A.I.B.E.S - tipico caffè espresso corretto con rum scuro e brandy, zucchero, una scorzetta di limone e liquore

Le giornaliste
Laura Caico e la figlia Ada Vittoria Baldi



"Tra i prodotti tipici di Pesaro consigliamo l'olio extra vergine di oliva di Cartoceto, il tartufo bianco di Acqualagna e del Montefeltro, il prosciutto di Carpegna, il formaggio di fossa, la casciotta d'Urbino, la crescia sfogliata e i biscotti visciolini di morbida pasta frolla dal cuore di ciliegia selvatica"

Sul lungomare
La scultura di Arnaldo Pomodoro



CRESCIA SFOGLIATA



Come ricetta del mese proponiamo la Crescia Sfogliata, una preparazione semplice che può servire come cibo veloce per chi non ha tempo per sedersi a tavola (con la stessa valenza di un appetitoso street food), per pranzi golosi di adolescenti refrattari a menu tradizionali, aperitivi fra amici, rapide merende caserecce o entrèe salate per cene in terrazza: la Crescia Sfogliata è una specialità marchigiana, nata nel Rinascimento alla corte dei duchi di Urbino, simile alla piadina romagnola ma diversa nell'impasto poiché prevede l'aggiunta di uova e abbondante pepe.

INGREDIENTI (per 6 cresce di 26 cm di diametro)

Per l'impasto:
500 g farina 00,
200 g strutto,
2 tuorli,
200 g. acqua,
10 g Sale,
6 g. bicarbonato,
abbondante pepe nero macinato.

Per sfogliare:
60 g di strutto

PROCEDIMENTO

In una coppa mescolare la farina e lo strutto, formando delle briciole a cui unire man mano gli altri ingredienti: lavorare bene per realizzare un impasto liscio da dividere in 6 palline da 160 g. ognuna, da poggiare su un ripiano con carta forno e coprire con la pellicola. Far riposare per 30 / 45 minuti: trascorso questo tempo, stendere le sfere in un cerchio di 26 cm e su ognuna spalmare circa10 g di strutto preventivamente sciolto sul fuoco. Piegare ogni sfoglia a guisa di rotolo da stringere leggermente, portando le mani dal centro del cilindro verso le estremità, lisciandolo e tirandolo per allungarlo. Formare 6 chiocciole da posare su un vassoio, coprire con la pellicola e far riposare in frigorifero per un'ora: dopo, stenderle sul piano infarinato formando cerchi di 26 cm.
Adesso scaldare il testo (o una padella dal fondo piatto) e cuocere le cresce due minuti per ogni lato: impilarle una sull'altra su di un piatto per mantenere il calore e mandarle in tavola con un tagliere di salumi e uno di formaggi per far scegliere agli ospiti il ripieno preferito. In alternativa, si possono farcire direttamente una ad una con il ciauscolo, il morbido salame spalmabile marchigiano (oppure con il prosciutto crudo), con il pecorino e formaggi morbidi come la crescenza e la caciotta di Urbino, a cui si possono abbinare verdure fresche come rucola, insalata di pomodori e lattuga o verdure grigliate.
Le cresce, avvolte nella pellicola, si possono conservare un paio di giorni in frigorifero oppure vanno congelate e conservate in freezer come provvista d'emergenza per improvvisare spuntini per ospiti inaspettati.

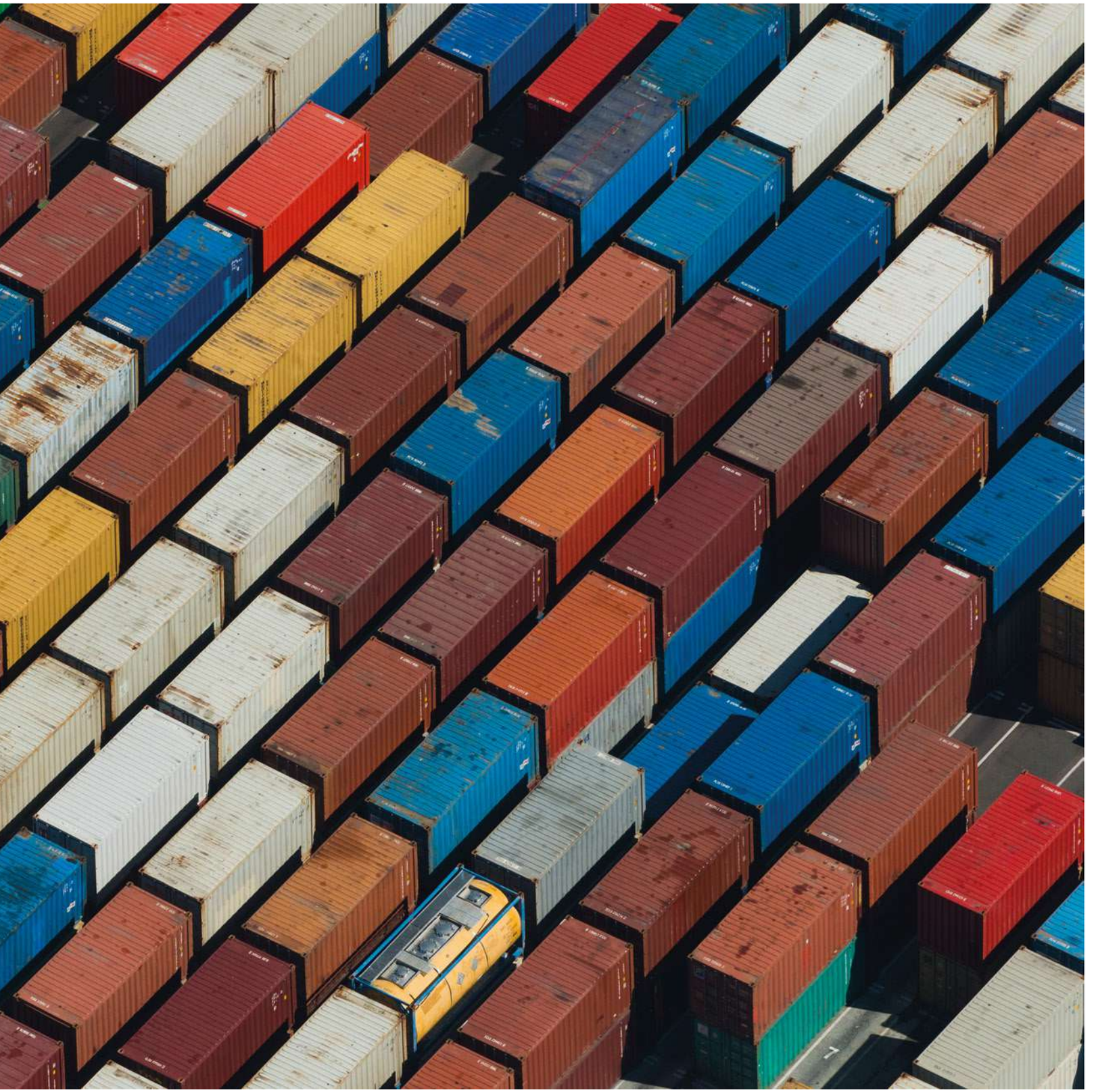
all'anice che formano tre strati di colore diverso.
In merito poi al famoso concittadino, eccelso compositore e rinomato buongustaio, un cenno a parte meritano i piatti gourmand (in cui compare sempre il tartufo d'Alba o di Acqualagna) creati in suo onore come la Pizza Rossini (con pomodoro, mozzarella, uovo sodo a fettine, briciole di tartufo e maionese) i Tournedos alla Rossini (filetto di manzo al sangue, coperto con foie gras e scaglie di tartufo), i Maccheroni alla Rossini, ripassati in padella col tartufo, la Lombata di capriolo cotta nel vino, il Tacchino farcito di tartufi e – dulcis in fundo - i Cannelloni alla Rossini che abbondano di ingredienti costosi, opulenti e per niente dietetici (come fois gras, caviale, tartufi, funghi, fegatini, soppressate, prosciutto e ricchi ragù di carne di maiale, vitello o salsiccia sfumati con il Marsala) racchiusi in sontuose paste all'uovo e ricoperti di pomodoro e besciamella.
In materia di Artigianato da acquistare, sono pregevoli le Ceramiche di antica tradizione - ancora prodotte nelle botteghe storiche - come i Molaroni (maioliche d'arredamento interamente realizzate a mano), i mobili, gli oggetti in legno lavorato, gli accessori in cuoio, i gioielli, i tessuti e la legatoria.
Tra i gastro - souvenir tipici di Pesaro da portar via con sé consigliamo l'Olio Extra Vergine di Oliva di Cartoceto DOP, il tartufo bianco di Acqualagna e del Montefeltro, il Prosciutto di Carpegna DOP, il Formaggio di fossa, la Casciotta d'Urbino DOP, la Crescia Sfogliata (Piadina Pesarese), la pasta fresca all'uovo, salumi dolci e stagionati, prodotti ittici e i Biscotti Visciolini di morbida pasta frolla dal cuore di ciliegia selvatica.



SIR.tel. integra le tecnologie più avanzate per darti il controllo totale su ogni varco, ogni transito, ogni dettaglio.

Zero imprevisti, totale tracciabilità

Nogara - Verona
Via Molino di Sopra 55/A
0442 510467
sirtel.it



Controllo accessi e lettura targhe | Videoanalisi con AI | Networking | Bodycam | Videosorveglianza

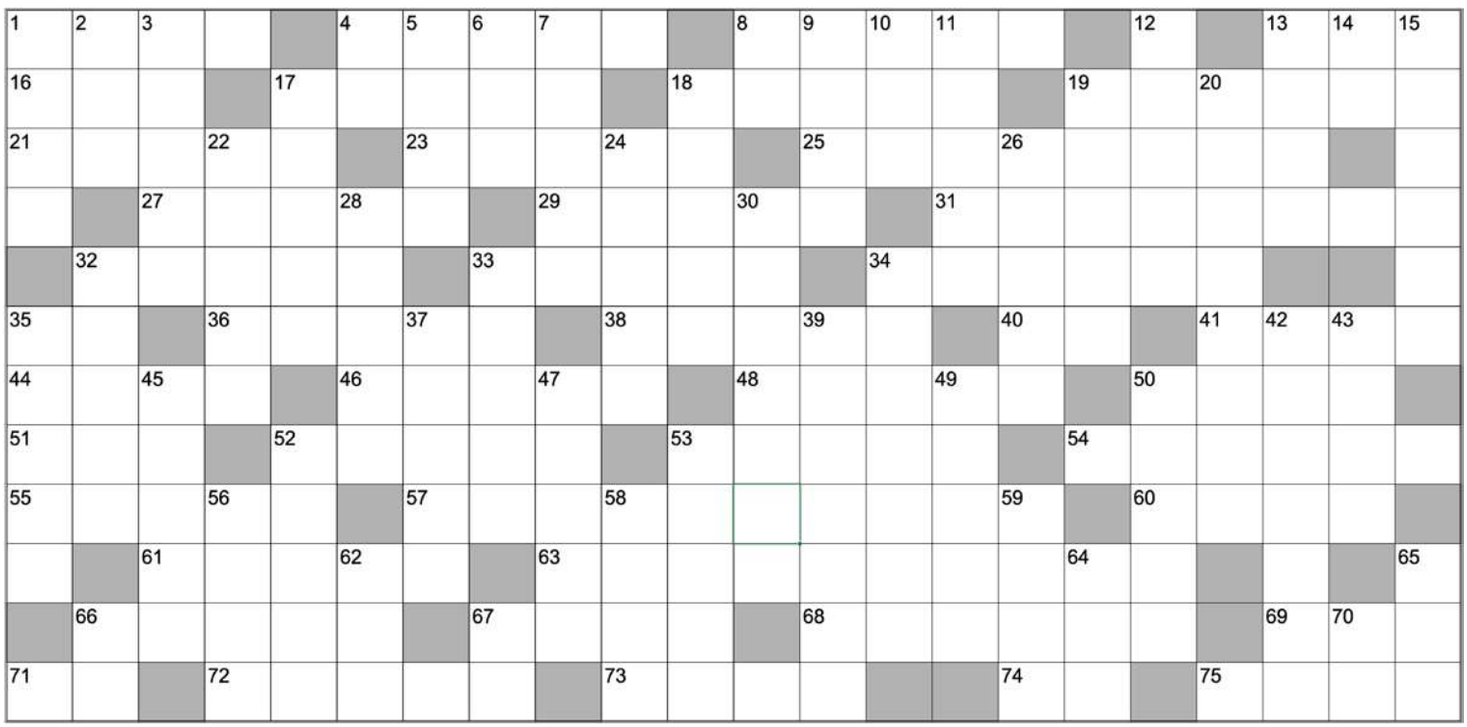
Soluzioni integrate per hub logistici ed interporti

SIR.tel.
SHAPE THE FUTURE

PAUSA CAFFÈ

a cura di Brambo

CRUCIVERBONE SCHEMA LIBERO



ORIZZONTALI

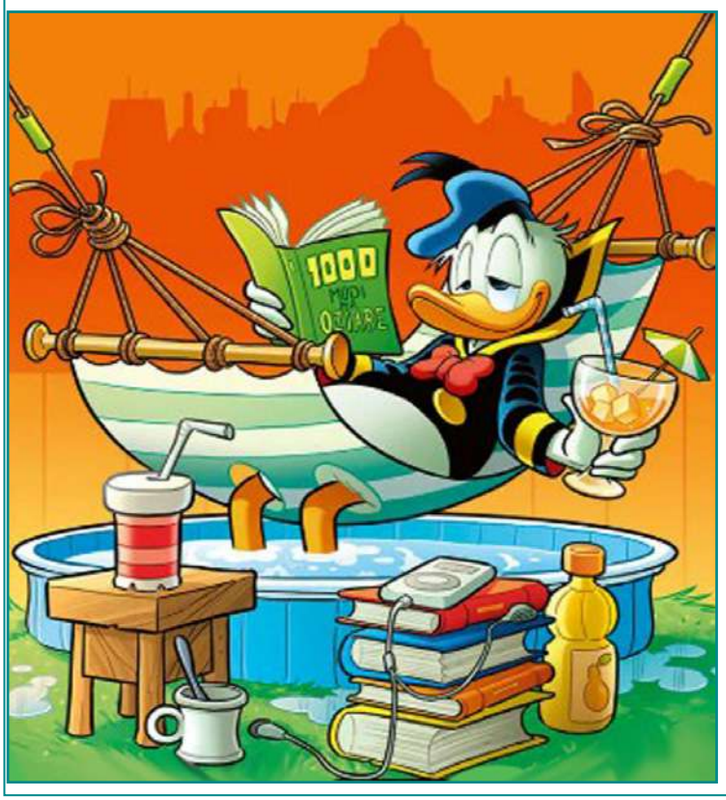
1 – Agenzia giornalistica italiana
4 – Si intenta in tribunale
8 – La musa del canto e della poesia
13 – Il wagon in cui si può dormire
16 – Colpevoli, responsabili di un reato
17 – Stringe il pezzo da lavorare
18 – Piccolo contenitore di vetro
19 – Quella bianca era Moby Dick
21 – Un noto gesto scaramantico
23 – Lo struzzo Sud-Americano
25 – Ci si portano gli abiti da lavare
27 – Ogni atleta vorrebbe salirci
29 – Quella posteriore contiene il portafoglio
31 – Vi sostarono i Mille diretti in Sicilia
32 – I numeri che identificano le banconote
33 – Un ausilio medico per l'ernia
34 – Fa coagulare il latte e lo separa dal siero
35 – In TV ha interpretato "DOC" (iniz.)
36 – L'isola di un famoso ordine di Cavalieri
38 – Un tipo di settimana lavorativa
40 – Il nipote più "gossip" di Gianni Agnelli (iniz.)
41 – Venute al mondo
44 – Fitzgerald, regina del jazz
46 – Il filatelico usa quella d'ingrandimento
48 – Si vorrebbero "dormire .... tranquilli"
50 – Un decagono ne ha 10
51 – Quella "giuliva" è una persona sciocca
52 – Antica popolazione nomade persiana
53 – Lavorano negli atelier
54 – Grosso serpente non velenoso
55 – Pulite e splendenti
57 – Vinse il Festivalbar nel 1972 e nel 1973
60 – Erano sette quelli di Biancaneve
61 – Si dice di persone forti e decise
63 – Il titolo di studio di Ugo Fantozzi
66 – La città pugliese nota per il barocco
67 – Può essere da gioco o da pranzo...
68 – Era considerato il padre di Ulisse
69 – Gullotta, attore italiano
71 – Così è detto l'Allenatore della Nazionale
72 – Le isole dove abitava il dio dei venti
73 – Istituti statali, a volte... inutili!
74 – In fondo ai tre sindacati Confederali
75 – All'Onu posso porlo solo 5 nazioni

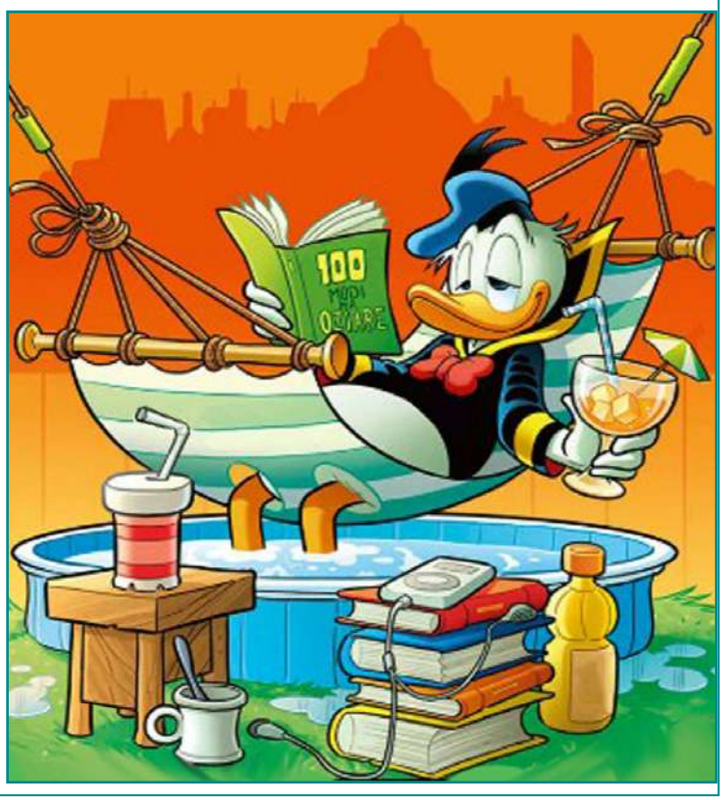
VERTICALI

1 – La costruì Noè per navigare
2 – Un piccolissimo difetto
3 – E' pericoloso covarla in... seno!
4 – Si trova in fondo al sacco
5 – Nasce dal monte Falterona
6 – Gli Stati Uniti... in breve
7 – Qualcuno a volte, li ha in paradiso
8 – Una targa militare italiana
9 – Quota mensile fissa di un debito
10 – Icaro le aveva fatte di cera
11 – Lo è la "roba" apprezzata in modo gergale
12 – Sàndor, scrittore ungherese
13 – Il "Rafa" che gioca nel Milan
14 – Nella moda è l'opposto di Out
15 – Il filosofo e matematico di Mileto
17 – Mobile rustico per la farina o il pane
18 – Sostiene la pianta unendo le radici ai rami
19 – Roberto, stella della danza classica
20 – Una dissetante bevanda estiva
22 – Disposizione legislativa
24 – Lo era la Disco degli anni '70
26 – Quelli "alle spese" servono a risparmiare
28 – Una maledetta sfortuna
30 – Avevano una licenza per poter... rubare!
32 – Luciano, attore e regista satirico
33 – Sono i capitoli della Divina Commedia
34 – Vi si conservano vini e... cose vecchie!
35 – Un ruggente segno zodiacale
37 – Tipiche strutture idroterapiche
39 – Il più popoloso centro dell'Ogliastra
42 – La musica priva di riferimenti tonici
43 – Recipienti per il mosto
45 – A volte può venire... "alle ginocchia"
47 – Un copricapo papale
49 – Canto lento e tedioso che fa dormire
52 – Sono i fiori di una hit di Lucio Battisti
53 – Françoise autrice di "Bonjour tristesse"
56 – Il fiume della Val d'Ossola
58 – E' la capitale delle Maldive
59 – Il giorno che precede oggi...
62 – Il telefono sui biglietti da visita
64 – La radio "Very Normal People"
65 – Ospitava animali in gabbia
66 – Latina sulle targhe
67 – Così inizia un concetto ipotetico
70 – Chiedeva spesso: "Telefono... casa..."

DIFFERENZE

Nelle due vignette che seguono ci sono 13 piccoli particolari differenti. Sapreste trovarli?





QUIZ CAROSELLO

È stato un programma "cult" della TV italiana e tantissimi sono stati i personaggi animati creati per i suoi spot pubblicitari. Molti prodotti non ci sono più o hanno cambiato nome, ma loro invece sono rimasti vivi nel tempo e adesso vogliamo vedere se riuscite ad abbinare a ognuno di loro il prodotto che reclamizzavano.

A) Cera Liù e Super Faust .....

B) Caffettiera Bialetti .....

C) Caffè Hag .....

D) Pentole Lagostina .....

E) Tessuti Rhodiatoce .....

F) Televisori Philco .....

G) Condizionatori Riello .....

H) Dadi da brodo Lombardi .....

I) Amaro Dom Bairo .....

L) Nutella Ferrero .....

M) Detersivo Super Trim .....

N) Caffè Lavazza .....



SOLUZIONI

QUIZ DI FANTASCIENZA

A-6
B-12
C-9
D-1
E-8
F-4
G-7
H-3
I-11
L-5
M-2
N-10

DIFFERENZE



CRUCIVERBONE SCHEMA LIBERO

A	N	S	A		C	U	S	A		E	R	A	T	O		M		L	I	T
R	E	E		M	O	R	S	A		F	I	A	L	A		B	A	L	E	N	A
C	O	R	N	A		N	A	N	D	U		T	I	N	T	O	R	I	A		L
A		P	O	D	I	O		T	A	S	C	A		T	A	L	A	M	O	N	E
	S	E	R	I	E		C	I	N	T	O		C	A	G	L	I	O			T
L	A		M	A	L	T	A		C	O	R	T	A		L	E		N	A	T	E
E	L	L	A		L	E	N	T	E		S	O	N	N	I		L	A	T	I	
O	C	N	O	T	A	R	T	I		S	A	R	T	E		P	I	T	O	N	E
N	E	T	T	E		M	I	A	R	A	T	I	N	I		N	A	N	I		
E	T	O	S	T	E		R	A	G	I	O	N	I	E	R	E		A		Z	
	L	E	C	C	E		S	A	L	A		L	A	E	R	T	E		L	E	O
C	T	O	E	E	O	L	I	E			I	T	N	E		L	I		V	E	T	O

OROSCOPO

a cura di Cassandra

ARIETE

IL sole in opposizione vi impone di rallentare e cecare alleanze geopolitiche intelligenti, ma voi preferite l'azione: un Marte in ottimo aspetto vi regala una carica erotica e una grinta invidiabile per dominare la scena lavorativa. Avrete voglia di reinventarvi con Urano in buon aspetto, magari cambiando look, lasciandovi un po' andare alla fantasia, senza troppi vincoli. Anche in famiglia cercherete nuovi progetti creativi.

TORO

Mese di pura concretezza organizzativa e revisione finanziaria. Con Marte e in aspetto favorevole ma vivace le dinamiche familiari e domestiche richiedono polso fermo: evitate bracci di ferro inutili con chi non può capirvi. A fine mese con Mercurio e Venere in opposizione fate attenzione ai contatti lavorativi ed evitate investimenti azzardati. Siate prudenti.

GEMELLI

Ottobre vi rimette in pole position con una spinta intellettuale formidabile. Il sole in Aspetto positivo illumina la vostra creatività e apre canali preferenziali per la vita sociale: i contatti che prenderete ora si riveleranno vincenti nei prossimi mesi. L'ottimo aspetto di Marte vi rende molto convincenti: sarete imbattibili nelle trattative commerciali. Giove vi promette espansione in ogni ambito.

CANCRO

Questo mese vi troverete ad affrontare qualche attrito passeggero nella routine quotidiana o in ambito abitativo: niente paura, le acque si calmeranno a fine mese con gli aspetti favorevoli di Venere e Mercurio e ne ricaverete intuizioni geniali negli affari, una forte complicità affettiva, nonché una sana disposizione al divertimento e nuove spinte alla vostra creatività.

PESCI

Un mese di profonda rigenerazione e trasformazione. Superate le fatiche dei mesi passati l'energia si sblocca nettamente nella seconda metà del mese: gli ottimi aspetti di Venere e Mercurio riaccenderanno il vostro intuito e vi guideranno verso scelte sentimentali e lavorative finalmente chiare ed efficaci: anche la Luna vi aiuterà negli ultimi giorni del mese a vivere in modo sereno la vostra emotività.



LEONE

Sarete i veri protagonisti "energetici" del mese. Marte splende nel vostro segno per tutto ottobre, regalandovi un carisma importante e una determinazione inarrestabile sul lavoro: nessuno oserà contraddirvi! Saranno facilitati i contatti e le pubbliche relazioni. A fine mese Venere in aspetto critico suggerisce di non intestardirsi su vecchie posizioni in ambito affettivo e nei rapporti con i colleghi o parenti prossimi.

ACQUARIO

Ottobre vi regala una boccata di ossigeno e una rinnovata energia: i viaggi, gli studi e i contatti con l'estero sono ampiamente favoriti. Peraltro Marte vi sarà invece di ostacolo nelle collaborazioni strette: ci vorrà sangue freddo e una buona dose di diplomazia per evitare scontri diretti con soci o partner; mediazione sarà la vostra parola d'ordine.

VERGINE

Fase di pianificazione strategica ed eccellente gestione delle risorse individuali: sarete focalizzati sul budget e su nuovi investimenti pratici. L'energia di Marte vi spinge a lavorare per preparare un grande rilancio professionale: i frutti migliori li raccoglierete l'ultima settimana del mese quando il sostegno di Venere e Mercurio vi doneranno un forte intuito commerciale. Parola chiave: strategia.

CAPRICORNO

Il mese inizia con qualche difficoltà sul piano professionale mettendo alla prova la vostra stabilità: vi serviranno massima precisione e diplomazia nei rapporti con i colleghi e i superiori. Marte in aspetto positivo vi sosterrà anche nella gestione di sfide economiche e patrimoniali complesse. A fine mese gira il vento e avrete ottimi sbocchi relazionali grazie a Venere che vi sorride ed eloquenza e lucidità di giudizio da un buon aspetto di Mercurio: come al solito tenaci.

SAGITTARIO

Un mese che riscopre le amicizie e i progetti a lungo termine, rendendovi la spalla ideale su cui contare. Marte in buon aspetto infonde coraggio, voglia di viaggiare e ampliare le vostre competenze per avviare nuovi progetti e consolidare i vecchi dandovi la soddisfazione attesa. A fine mese concedetevi una sosta: staccare la spina vi aiuterà a focalizzare meglio gli obiettivi futuri e a migliorare la visione d'insieme.

SCORPIONE

La prima parte del mese richiede discrezione e preparazione silenziosa. Il vero colpo di scena arriva a fine mese: l'ingresso di venere e Mercurio nel vostro segno accende i riflettori su di voi donandovi un fascino magnetico e probabilmente soluzioni immediate a vecchi problemi. In ambito professionale gestite con diplomazia le provocazioni che un aspetto critico di Marte potrebbe comportare: non siate caustici.

BILANCIA

Il sole è nel vostro segno per gran parte del mese: è il vostro momento di rinascita, di centralità e di decisioni coraggiose per ridefinire la vostra indipendenza. Marte in aspetto favorevole sostiene i vostri progetti di squadra e vi rende l'anima del vostro ambito professionale. Dopo il 20 del mese rallentate i ritmi e dedicatevi a rivedere le vostre finanze. Qualche malessere di origine più psicologica che reale vi turberà: non lasciatevi andare a tristi pensieri.

Un caffè sospeso
migliora la giornata, una

Visita donata

migliora la vita.

La responsabilità sociale d'impresa diventa Salute.



Protezione e sicurezza diventano Salute e Benessere per le persone. Scegli Banca delle Visite come progetto di impatto sociale per la tua impresa: insieme per una comunità più forte, sana e proiettata al futuro.

INSIEME DONIAMO SALUTE

La Banca delle Visite

info@bancadellevisite.it

www.bancadellevisite.it



indeed

La chiave del successo di ogni business *sono le persone*

Le migliori per la tua impresa
puoi trovarle sul sito per il lavoro
numero 1 nel mondo[1] e in Italia[2].

1. Comscore, marzo 2024
2. SimilarWeb, gennaio 2025