



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 13 gennaio 2026

INDICE



Prime Pagine

13/01/2026	Corriere della Sera	6
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	Il Fatto Quotidiano	7
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	Il Foglio	8
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	Il Giornale	9
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	Il Giorno	10
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	Il Manifesto	11
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	Il Mattino	12
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	Il Messaggero	13
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	Il Resto del Carlino	14
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	Il Secolo XIX	15
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	Il Sole 24 Ore	16
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	Il Tempo	17
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	Italia Oggi	18
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	La Nazione	19
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	La Repubblica	20
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	La Stampa	21
	Prima pagina del 13/01/2026	
13/01/2026	MF	22
	Prima pagina del 13/01/2026	

Savona, Vado

12/01/2026	Savona News	23
	Contratti part-time in Vado Gateway, Uitrasporti e Filt-Cgil: "Il tempo di mediare è terminato. Valutiamo di attivare ulteriori forme di rivendicazione"	

Genova, Voltri

12/01/2026 Genova Quotidiana Genova saluta Danilo Oliva: oggi l'ultimo abbraccio laico al leader dei portuali che unì sindacato, città e antifascismo	25
12/01/2026 Genova Today Addio a Danilo Oliva, Salis al funerale laico: "Porteremo avanti il suo messaggio"	27
12/01/2026 Genova24 Folla al Circolo Autorità Portuale per il funerale laico di Danilo Oliva	28
12/01/2026 Liguria 24 Folla al Circolo Autorità Portuale per il funerale laico di Danilo Oliva	29
13/01/2026 Messaggero Marittimo Il Nord Ovest alla prova della congestione: il sistema logistico-portuale cerca nuove soluzioni	30
12/01/2026 PrimoCanale.it Porti&città, il comitato Porto aperto: "Diga allontani attività inquinanti dalle case"	31
12/01/2026 TeleNord Genova saluta Danilo Oliva, al funerale laico sindaca Salis: "Ha incarnato valori fondamentali per la città"	35
12/01/2026 TrasportoEuropa I camalli genovesi hanno perso Danilo Oliva	36

La Spezia

12/01/2026 Informare Pisano: la Zona Logistica Semplificata ha una grande valenza strategica per il porto della Spezia	38
12/01/2026 Messaggero Marittimo ZLS La Spezia operativa: via all'integrazione porto-retroporto	39
12/01/2026 Rai News Il mercantile Master Nasser prende il largo	41
12/01/2026 Shipping Italy Così è stata soccorsa la Master Nasser dopo il blackout: l'intervento a cura di Dani Shipping	42

Ravenna

12/01/2026 RavennaNotizie.it Porto, infrastrutture e ZLS, i driver dello sviluppo: un convegno di CNA Ravenna con Barattoni e de Pascale	44
--	----

Livorno

12/01/2026 Informazioni Marittime A Livorno consegnati i primi lavori per l'allargamento del Canale di Accesso	45
--	----

12/01/2026 La Gazzetta Marittima Sotto i 10 milioni di passeggeri ma negli aeroporti toscani è un anno boom	47
12/01/2026 La Gazzetta Marittima Giani: Darsena Europa, o il governo fa la sua parte o si rischia lo stop	49
12/01/2026 La Gazzetta Marittima Il siluro del viceministro: i soldi li abbiamo già dati	50
12/01/2026 Messaggero Marittimo Darsena Europa, scontro sui fondi: il governo replica alla Regione	53
12/01/2026 Ship Mag Il porto di Livorno avvia l'ampliamento del canale di accesso	55
12/01/2026 Shipping Italy Tdt si gode un +18% di container nel 2025 e torna a chiedere la Darsena Europa	56
12/01/2026 Toscana24 Sole24Ore Canale dei Navicelli, via ai lavori per le sponde (in attesa dello sbocco diretto al mare)	57

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

12/01/2026 CivOnline Dalla pesca alla solidarietà: l'Epifania che regala sorrisi ai bambini di Civitavecchia	59
12/01/2026 CivOnline Porto storico, le associazioni si appellano al Comune	60
12/01/2026 La Provincia di Civitavecchia Porto storico, le associazioni si appellano al Comune	62
12/01/2026 La Provincia di Civitavecchia Dalla pesca alla solidarietà: l'Epifania che regala sorrisi ai bambini di Civitavecchia	64

Brindisi

12/01/2026 BrindisiSera Solazzo (Adiconsum): Brindisi chiede più sicurezza urbana	65
12/01/2026 Brindisitime.it Network Gianfranco Solazzo, Adiconsum Taranto Brindisi AdiConsum Brindisi chiede interventi urgenti per garantire sicurezza e fiducia alla comunità	66
12/01/2026 Brundizium Solazzo (Adiconsum): Brindisi chiede più sicurezza urbana	67
12/01/2026 Puglia tv Gianfranco Solazzo Adiconsum:aumentare la sicurezza a Brindisi	68

Olbia Golfo Aranci

12/01/2026 Agenparl INVITO CONFERENZA STAMPA DI PRESENTAZIONE DELLA PRIMA REGATA PRELIMINARE DELLA LUIS VUITTON 38^ AMERICA'S CUP	69
---	----

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

12/01/2026 **Oggi Milazzo**
Milazzo, nuovo direttivo per la "Stella Maris". Presidente una donna: Maruzzella De Simone

70

Focus

12/01/2026 BizJournal Liguria Rina e Hpc Hamburg Port Consulting promuoveranno porti verdi e connettività nel Mar Caspio	71
12/01/2026 Corriere Marittimo Partnership RINA - HPC nel progetto OSCE per porti green e connettività nel Mar Caspio	73
12/01/2026 FanPage Disastro ambientale e uccelli ricoperti di olio nel Mar Nero: l'altra tragedia della guerra in Ucraina	75
12/01/2026 Il Nautilus Porto di Rotterdam, il più grande progetto al mondo di energia da terra	77
12/01/2026 Informare A RINA e HPC un progetto per la promozione dei porti "verdi" nella regione del Caspio	79
12/01/2026 La Gazzetta Marittima Gli armatori di Confitarma: ben venga l'accordo dell'Europa con il Mercosur	80
12/01/2026 Messaggero Marittimo Porti verdi e connettività nel Caspio: a RINA e HPC il progetto quinquennale dell'OSCE	81
12/01/2026 Sea Reporter Affidato a RINA e HPC il progetto OSCE per la promozione dei porti verdi	83
12/01/2026 Ship Mag Nel porto di Bremerhaven 100 scali cruise registrati nel 2025	85
12/01/2026 Ship Mag Droni russi colpiscono navi civili nel Mar Nero: morto un marittimo	86
12/01/2026 Ship Mag Vard (Fincantieri) costruirà quattro nuove navi robotizzate multiruolo per Ocean Infinity	87
12/01/2026 Ship Mag Con la riapertura del Mar Rosso emerge la crisi a due velocità della flotta container	88
12/01/2026 Ship Mag Rina e Hpc insieme per un progetto green nel Mar Caspio	89
12/01/2026 Shipping Italy Ferpani cresce in Italia con cinque nuovi uffici di rappresentanza	90
12/01/2026 TrasportoEuropa Fermo dell'autotrasporto container in Polonia	91

Michele Latorre

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 03 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it

△X
SUN68
SUN68.COM



Alain Orsoni
Ex leader corso ucciso
al funerale della madre
di Stefano Montefiori
a pagina 19

Cinque serate con Conti
Laura Pausini
presenterà Sanremo
di Renato Franco
a pagina 53



△X
SUN68
SUN68.COM

Venezuela Il ritorno a casa del cooperante veneziano dopo 423 giorni di prigione. La telefonata di Mattarella alla mamma

Trentini libero: «Grazie Italia»

Le prime parole dopo la scarcerazione: «Posso fumare?». Rilasciato anche l'imprenditore Burlò

LO SCANDALO E LA GIOIA

di Carlo Verdelli

Un'estrema razione di crudeltà. Fino all'ultimo istante stati in bilico tra il sollievo e la disperazione. Liberano i prigionieri politici di Caracas, tanti sembrerebbe, cinque spagnoli sono già fuori, anche il nostro Iulio Casperini, imprenditore settantenne, e il giornalista italo-venezuelano Blagio Plieri. Ma proprio lui no? Passano ore e una notte e ancora giorni dove l'angoscia si mischia alla speranza. Immaginare il cuore provvistissimo della madre Armandina e del padre Ezio, già sbalzati oltre i limiti del sopportabile dalla durata della pena che provano e da questa ennesima tortura dell'attesa.

Poi finalmente la buona notizia, la notizia dovuta da 423 infiniti giorni: Alberto Trentini è stato scarcerato dalla cella di due metri per due che divideva con un altro detenuto nell'infame prigione chiamata El Rodeo 1. Torna libero (e con lui Mario Burlò, uomo d'affari torinese). Torna nella sua Venezia, nella casa in zona San Pietro dove proprio la mamma una volta alla settimana, per questo tempo infinito, è passata a controllare che tutto fosse in ordine per quando il suo unico figlio sarebbe uscito dal tunnel sudamericano dove è stato precipitato, senza l'ombra di una colpa, il 15 novembre 2024, un'eternità fa.

continua a pagina 42

GIANNELLI



INTERVISTA CON TAJANI
«È una nuova stagione
Si al dialogo con Caracas»

di Paola Di Caro

a pagina 7

IL RETROSCENA

Richieste, contatti, svolta
I 14 mesi della trattativa

di Giovanni Bianconi

a pagina 5

Caccia, S. Gandolfi, Logroscino, Mantengoli, Nerozzi, Vecchi

da pagina 2 a 7

a pagina 11

Basso, Olimpia

PARLA REZA PAHLAVI

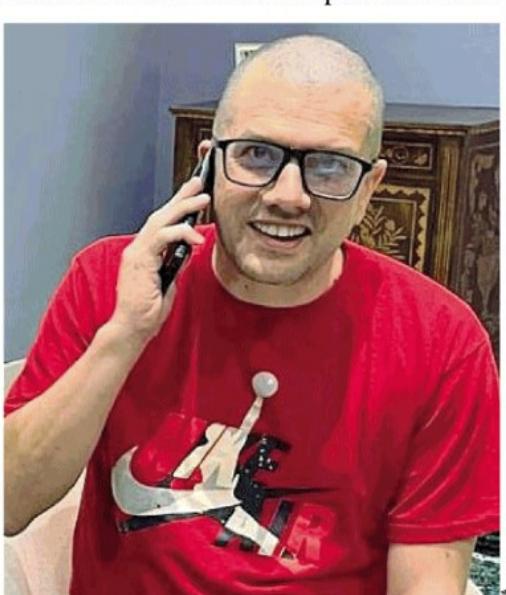
«L'ora è arrivata
Ho un piano
per il Paese»

di Greta Privitera



T rattare con la dittatura, dice il principe Reza Pahlavi dagli Stati Uniti, «non porterà la pace, proteggere i civili sì. Siamo in una fase nuova e ho un piano, l'Iran libero può essere prospero».

a pagina 11



IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Le conseguenze dell'uragano

Se il Cafone in Capo non avesse rapito e deposto Maduro, a quest'ora Alberto Trentini e gli altri prigionieri starebbero ancora marciando nelle carceri venezuelane, scrive un lettore smanioso di ricordarci come la vita segua sentirsi insopportabili e anche la cattiveria possa produrre positivi effetti collaterali. Senza dubbio Trump è un acceleratore di situazioni, l'interprete perfetto di questo nostro tempo consacrato al mito della velocità. Lui prima disfa e poi fa, prima maltratta e poi tratta. E, inseguendo senza scrupoli il suo interesse personale, talvolta finisce per fare, di rimbalzo, anche quello di persone di cui non gli importa assolutamente nulla.

Il suo blitz armato in Venezuela ha cambiato in meglio il destino di Trentini

più di tanti appelli accorati e iniziative diplomatiche, al punto che qualcuno ne ha ricavato la conferma di una linea di pensiero cinica e aggressiva, oggi particolarmente in voga, che esalta l'azione rispetto al dialogo e la spregiudicatezza rispetto alle lente fatiche del compromesso. Ma la gratitudine che dobbiamo a quest'uomo per la liberazione del nostro connazionale non può farci dimenticare tutto il resto: il disprezzo delle regole, dei deboli, degli avversari e persino degli alleati. Il fenomeno Trump va considerato alla stregua di un cataclisma. Un uragano che devasta l'ambiente, scooperchiando ogni cosa al suo passaggio: fogne e tesori. Anche se alla fine, di solito, gli umani lasciano soprattutto macerie.

RIPRODUZIONE RISERVATA

60113
PubbliStile Spec in AP - 01.353/2003 come L. 460/2004 art. 1, c. 100 Minò

9 771120 498008



GOLDEN GLOBES, IL DELITTO DI MINNEAPOLIS Le star e la spilla-denuncia



Le star contro Trump ai
«Golden Globes». In segno di
protesto per l'uccisione a
freddo di Renee Good a parte
della polizia, hanno indossato
le spillette *Ice out e Be Good*.

a pagina 12 e 13



Il presidente Donald Trump, 79 anni, e Jerome Powell, capo della Fed, 72

L'ORO HA FATTO LA STORIA.
Dal 1929 Obrelli è la storia dell'oro.

BANCO METALLI PREZIOSI
OBRELLI

LAVIS TRENTO MILANO

www.oro.obrelli.it

LAVIS | TRENTO | MILANO

0461 242040 | 338 8250553 | info@obrelli.it

AUTORIZZAZIONI BANCA D'ITALIA N. 5007737 - 5009402



VENDIAMO E
ACQUISTIAMO
ORO E
ARGENTO
ALLE MIGLIORI
CONDIZIONI



"La bomba in piazza della Loggia la mise Paolo Marchetti". Lo svela Stimamiglio (ex Ordine nuovo) 52 anni dopo: la separazione che serve è fra Stato e depistatori



Martedì 13 gennaio 2026 - Anno 18 - n° 12
Redazione: via di San' Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818.230



€ 2,00 - Arretrati: € 3,00
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 Conv In L. 27/02/2004 n. 460
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

IN PIAZZA I PRO-REGIME

In Iran massacro continuo. Vance ferma il blitz Usa



© ANTONIUCCI, CANNAVÒ
E ZUNINI A PAG. 4 - 5

STOP DI INFRASTRUTTURE

Rissa FdL-Lega: alt supercommissari per strade e stadi

© DI FOGGIA E VENDEMIALE
A PAG. 10

PROGRAMMA IN RITARDO

Casé di comunità, la Corte dei conti: Pnrr-sanità fa flop

© BORZI, LO TORTO
E MACKINSON A PAG. 8 - 9

SENTENZA PRIMO GRADO

Hydra, condannati i boss: "A Milano consorzio mafioso"

© MILOSA A PAG. 11

» SCANDALO DI VIA FAUCHE

Il Comune di Sala disse ok al palazzo e adesso lo abbatte

» Gianni Barbacetto

MILANO

Per la prima volta nell'inchiesta sull'urbanistica milanese si sente il rumore delle ruspe. È il Comune di Milano a ordinare la demolizione della palazzina in costruzione nel cortile di via Fauché. Pienavittoria degli abitanti del supercondominio di via Fauché e via Castelvetro, che si erano opposti all'edificazione che stava crescendo nel cortile di casa.

A PAG. 15



VENEZUELA Oltre 2 mila i detenuti italiani nelle carceri mondiali

Trentini e Burlò oggi in Italia: così Trump ha salvato Meloni

■ Liberati i due, Tajani esulta, ma è stata la lista (e il pressing) Usa a fare la differenza. Contro Roma l'aiuto a Ramírez. Machado dal Papa

© GROSSI, MANTOVANI, PACELLI, SALVINI
E TAMBURRINI A PAG. 2 - 3



REFERENDUM CROLLA ANCHE LA BALLA DEI MAGISTRATI IMPUNITI

Il governo mente: il Csm è il più severo d'Europa



IL CASO DELLA DATA
IL GOVERNO UFFICIALIZZA
IL 22-23.3: IL COMITATO
SCRIVE AL COLLE. L'ITALIA
PUNISCE OGNI ANNO LO
0,5% DELLE TOGHE: 0,2 IN
SPAGNA E 0,1 IN FRANCIA

© FROSINA E GIARELLI A PAG. 6 - 7

INTERVISTA AL COSTITUZIONALISTA
Azzariti: "La data senza le firme crea rischi di impasse, la Corte può ancora cambiare il quesito"

© DE CAROLIS A PAG. 7

OLTRE I MONTI NUBA

Kordofan, Sudan: quei dannati sotto i droni incendiari



© CATALDI
A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- **Fini** i cialtroni contro gli "irregolari" a pag. 17
- **Villone** Referendum, il Di illegittimo a pag. 13
- **Orsini** I regimi che sparano alle folle a pag. 13
- **Scanzini** Botte alle 'zecche maduriste' a pag. 13
- **Gismondo** La risata aiuta la salute a pag. 20
- **Mannucci** Rock i 44 giorni iconici a pag. 18

L'ATTORE E IL REGISTA

"Il nostro Agente
segreto con due
Golden Globes"

© PONTIGGIA A PAG. 19



La cattiveria

Il Papa riceve la politica venezuelana Corina Machado: "Il Nobel può lasciarlo sul comodino all'ingresso"

LA PALESTRA/SILVIO PERFETTI

Marciare non marcire

» Marco Travaglio

Con tutti i guai che abbiamo, ci tocca pure sopportare il ronzio dei noti mitomani che passano il tempo a chiederci perché non prendiamo le distanze da gente che non conosciamo manco di striscia e non scandiamo in piazza contro regimi distanti migliaia di km che non sanno neppure che esistiamo. La tentazione è rispondere: senti, mitomane, prendile tu le distanze perché io non sono vicino a nessun tiranno; e vacca tu in piazza contro chi ti pare, ma lasciami in pace perché ho da fare. Però sarebbe inutile, perché quelli continuerebbero a rompere ricordando i corvi contro Israele per lo sterminio a Gaza. Si potrebbe rispondere che Israele è una democrazia nostra alleata, quindi chi manifesta non vuole far cambiare idea al governo Netanyahu, ma al governo italiano perché condannare e sanzioni l'amico sterminatore: degli italiani che protestano Netanyahu se ne frega perché prende i voti in Israele; la Meloni no perché prende i voti in Italia. Ma sarebbe fatica sprecata, perché quelli continuerebbero a reclamare corvi contro Hamas per dire che il terrorismo è una cosa brutta e non sta bene uccidere i civili (come se questa fosse un'esclusiva di gruppi terroristici e autocrazie, senz'alcuna concorrenza delle "democrazie").

Ora, dopo averci sbomballato i cotechini con Hamas, ce la mettiamo col Venezuela e l'Iran: perché non prendete le distanze da Maduro e Khamenei? Non essendo noi vicini a nessuno dei due, le distanze dovrebbe prenderle eventualmente soreta. Ma anche questa risposta sarebbe inutile, perché proprio non capiscono. Anzi, credono che Filippo Sensi organizzi un sit-in per rivolta iraniana con le decisive adesioni di +Europa, Iv e Partito Liberaldemocratico (qualunque cosa sia) e ci vanno 30 persone, è perché gli altri 60 milioni di italiani sono fan sfegatati degli ayatollah. Non li sfiora l'idea che nel mondo, su 195 governi, 69 sono autoritari e altri 36 semi-autoritari, e 240 esistono per giorni non bastano per pensare a tutti: uno fa già fatica a ricordarseli uno per uno. Dispiace, certo. Siamo solidali, ci mancherebbe. Ma non possiamo farci nulla, se non augurare a quei popoli di riuscire un giorno a liberarsene. Ed è meglio così, perché quando noi "buoni" proviamo a rovesciare manu militari un regime (non tutti: quelli che non fanno affari con noi), violando il diritto internazionale che gli predichiamo, o lo rafforziamo o lo rimpiazziamo con uno peggiore. Del resto non s'è mai visto cadere un tiranno asiatico o africano o sudamericano perché in Italia c'era gente in piazza. Però chi vuole insistere è liberissimo di farlo: anziché chiedere agli altri perché non marciano, si faccia una marcietta tutta sua. Magari sul pianerottolo o sul balcone di casa: così lo riempie.



IL FOGLIO

quotidiano



Sped. in Mkt. Period. - CL/10/2000 Cose L. 40/004 Art. 1, c. 1, DCR/00/00



ANNO XXXI NUMERO 10

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MARTEDÌ 13 GENNAIO 2026 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 47 + € 1,50 libro L'OCCIDENTE VINCERÀ

Dall'Iran a Maduro fino a Gaza e Kyiv. Il dramma di un'opinione pubblica che ha reso instagrabili solo le rivolte contro l'occidente

Improvvisamente, nonostante le molte ragioni per farlo, i cuori non si scaldano più, le coscienze non sussultano più, i manifestanti non si mobilitano più, le scuole non si occupano più, le università non si impegnano più, i collettivi studenteschi non si agitano più, gli scoperi non si convocano più e le attenzioni, fino a qualche settimana fa molto alte, rivolte a tutti gli aguzzini della libertà non fanno più notizia, non coinvolgono, non emozionano, non interessano, non eccitano l'indignato collettivo come fare, fino a qualche giorno fa, una folla di decine di migliaia di persone per rompere il silenzio internazionale per invocare la pace, non far tacere le armi, per proteggere i dimenticati di Dio, come erano i palestinesi in cerca di sprazzi di futuro, il tutto naturalmente fino a quando il principale ostacolo per il futuro dei palestinesi non è diventato Hamas, chissà perché oggi il futuro

della Palestina, che è sempre incerto ma che non dipende più da Israele, è diventato poco interessante, poco notiziable, poco instagrabile. Improvvisamente, si diceva, quella fetta di paese che negli ultimi anni ha mostrato una grande attenzione rivolta alla generazione degli oppresi è lì di fronte a noi senza più voce, senza più argomenti, senza più parole, senza più hastags da usare per portare la propria vicinanza a una serie di popolazioni che purtroppo la meriterebbero. Della Palestina, abbiamlo già detto, oggi è il futuro dei palestinesi dipeso al destino di Israele e di Hamas, il nemico per Pal. La sua imbarazzo è un manuale politico critico, ironico e semipolite, basta la ChaiGPT dell'indignazione facile, criticare Hamas per non volersi far parte e concedere così ai palestinesi l'opportunità di poter avere un futuro è più difficile, richiederebbe un'onestà intellettuale tale da dover riconosce-

re che i primi nemici dei diritti dei palestinesi non sono solo i presunti genocidi israeliani ma gli assai evidenti strateghi di Hamas. Ma lo stesso silenzio, negli ultimi tempi, rimbomba con la forza di un frastuono secco, cupo, sui diritti umani decisamente importanti. Pensate all'Ucraina, naturalmente, che preoccupa l'indignato collettivo più per ciò che l'occidente fa per proteggere Kyiv che per ciò che la Russia fa per minacciare l'Europa. Pensate al Venezuela di Maduro, la cui rimozione, pur avendo fatto esplodere un popolo venezuelano, non è stata salutare, perché ha aiutato a creare ciò che è detto per l'Ucraina: la solidarietà dei popoli e la libertà degli slogan si è gioia per la liberazione di Alberto Trentini, e degli altri incarcerati dal regime di Maduro, cozza con l'indignazione di chi avanza alzato molti sopraccapi per lamentarsi della violazione del Diritto internazionale, che ha portato alla festa di oggi per Trentini e

gli altri. Ma pensate, soprattutto, a quale sproporzione vi sia tra coloro che scendono in piazza per il futuro della Palestina o coloro che oggi scelgono di non scendere in piazza per il futuro dell'Iran, pur essendo il regime iraniano lo specchio in purezza di tutto quello per cui dovrebbe combattere il progressista collettivo. Perché l'Iran questo è un paese che nega ogni forma di libertà, che nega ogni forma di diritto, che umilia ogni forma di dignità, che implica agli omosessuali e che alimenta ogni forma possibile di parassita. Ed è un paese che nega ogni forma di libertà, che nega ogni forma di diritto, che umilia ogni forma di dignità, che implica agli omosessuali e che alimenta ogni forma possibile di parassita. Ed è un paese che nega ogni forma di libertà, che nega ogni forma di diritto, che umilia ogni forma di dignità, che implica agli omosessuali e che alimenta ogni forma possibile di parassita. Ed è un paese che nega ogni forma di libertà, che nega ogni forma di diritto, che umilia ogni forma di dignità, che implica agli omosessuali e che alimenta ogni forma possibile di parassita. (segue nell'inserto IT)

Essere carne da macello a Teheran

La Guerra dei dodici giorni fu preceduta da minacce e negoziati. Gli errori del regime con Trump

Un piccolo vademecum di esperti per orientarsi sull'Iran, sfondando pregiudizi e disinformazione

Roma. La Repubblica islamica dell'Iran vuole parlare o fa di volerlo. Domenica il ministro degli Esteri iraniano Abbas Araghchi ha incontrato il suo omologo statunitense, Steve Witkoff. Visto speciale degli Stati Uniti in Medio oriente. L'obiettivo di Teheran è rallentare la tensione con gli americani, che però non vi di pari passo con l'intenzione di fermare la repressione contro i manifestanti che continuano a scendere in piazza e a protestare. L'Iran vuole parlare, negoziare con l'amministrazione americana per trovare un compromesso, minacciato dal presidente Donald Trump. Il regime ha a che fare con un presidente che non capisce, che non riesce a gestire, incline al rischio molto di più rispetto alle amministrazioni americane che lo hanno preceduto. Araghchi è l'uomo dei negoziati e finora ha tenuto aperto il canale di comunicazione con Witkoff, con il quale lo scorso anno si incontrò per parlare del accordo sul nucleare, per gli iraniani non poteva essere raggiungibile se gli americani non avessero tolto prima le sanzioni. (Tassanini segue nell'inserto IT)

La spallata suprema

«Se l'occidente sostiene il dissenso iraniano, Khamenei cadrà». Parla l'israeliano Kedar

Roma. Il comune sentire nell'intelligenza israeliana è che senza la l'auto occidentale la più grande rivolta della storia della Repubblica islamica potrebbe fallire o, alle brutte, portare a un governo dei militari al posto di quello di Khomeini. L'apparato di sicurezza iraniano sta monitorando attentamente gli sviluppi in Iran, per prepararsi a ogni possibile scena. Non è una situazione binaria: la caduta del regime degli ayatollah non porterà necessariamente a un governo democratico. Esistono anche possibilità peggiori, così come scenari intermedio, ad esempio un governo tandem, costituito dall'indemnizzazione di regnanti o la nomina di un leader fantoccio controllato da dietro le quinte dai padroni. (Meotti segue nell'inserto IT)

Iran al buio

Anche Starlink non funziona più. I "jammer" del regime e l'intervento di Trump su Musk

Roma. «L'Iran è offline da 96 ore», scrivono ieri NetBlocks nel suo ultimo aggiornamento, «limitando la segnalazione e l'assunzione di responsabilità sulle morti di civili mentre gli iraniani protestano e chiedono un cambiamento; internet non è più mobile e chiedono sostanzialmente a tutti che altri mezzi di comunicazione sono sempre più presi di mira». L'organizzazione che monitora la connettività a Internet aveva segnalato il blackout per la prima volta l'8 gennaio, da quel momento le connessioni degli iraniani a Internet è scesa all'uno per cento rispetto ai normali 100 e non ha fatto stessa pratica, impedendo alla popolazione di organizzarsi, cosidividere notizie su cosa sta accadendo nel paese e consentendo al regime di reprimere il dissenso senza alcun ostacolo. (Ruggire segue nell'inserto IT)

Milano. Il massacro del regime iraniano contro i manifestanti è iniziato, il blocco di internet deformata la trama della vita quotidiana che abbiamo vissuto, le testimonianze drammatiche filtrano, le organizzazioni umanitarie registrano morti, feriti, arresti, la ferocia repressiva della Repubblica islamica la conosciamo. Sappiamo anche che: le manifestazioni sono diffuse in tutto l'Iran e non riguardano soltanto alcuna parte della popolazione, perché la miseria è l'irreversibile del paese, la fame è l'irreversibile del paese, un popolo intero - e pure il regime non è quello che era soltanto due anni fa, soltanto la sua violenza è immutabile, tutto il resto parla di consumazione - consumazione degli alimenti esterni, consumazione della rete, consumazione del potere nella regione, consumazione della fiducia tra gli esponenti dell'apparato, perché il paese è stato colpito, infiltrato e il regime ha trasformato la società in un campo di concentramento, la censura non tanto degli iraniani, di cui poco importa, ma dei propri stessi uomini. Il punto di rottura è vicino? Quanto vicino? E che cosa succede se davvero la rottura arriva? Le risposte sono in bisticcio continuo, perché la diaspora antiregime è divisa tra il suo interno, principalmente tra monarchici e nazionalisti, ma solo, e la frustazione si è ampiamente diffusa, decisa di lotti e di speranze annichilite.

Per ora, stiamo costruito un piccolo vademecum di esperti che offrono quelle che, secondo noi, sono analisi solide e affidabili, sfondando il più possibile di disinformazione, pregressi dei vari gruppi di interesse e pregiudizi. (Podazzi segue nell'inserto IT)

Aspettando Conte

Schlein frena la mozione anti ayatollah del Pd perché prima deve chiedere al leader del Ms

Campagna cavallo che l'attesa cresce. Non è la stoffetta la disciplina sportiva del Pd, che ha deciso di non candidarsi, ma la maratona, perché ci si forma al primo ristoro. Tantomeno è la scherma, sono infatti afflitti una mal colpo. Lo sport preferito del Pd è l'atletica. Nella sua olimpionica specialità l'area di Giuseppe Conte. L'ultimo esempio è di ieri pomeriggio. Filippo Sensi, segnare che ha ancora l'istinto delle carte, come le sue connivenze, del Pd, ha annunciato che domani si svolgerà una riunione sulla drammatica situazione in Iran. Una cosa semplice, persino ovvia: dalla parte di chi si rivolga contro il regime teocratico. Aderviamo anche che Trump era un altro. Dice Conte: «È l'Europa, Azione e Italia viva. In un mondo normale sarebbe stata una notizia. Nel mondo del Pd, invece, è stato l'inizio di un travaglio. Non il punto delle idee, ma quello delle estazioni. Dal momento dell'annuncio, al Napolitano è cominciato il ritmo. Ieri, nel giro di poche ore, la risoluzione sull'Iran è diventata un problema di metà giornata, perché non si sa se il voto si svolgerà domani o domenica. Prima si è detto che di sospagna allargare. Poi che bisognava coinvolgere tutti. Poi che bisognava evitare fughe in avanti. Nessuno ha spiegato in avanti verso dove. La parola magica, alla fine, è stata pronunciata: «Non mi sembra nulla di nuovo». Sale, pepe e Conte. (Cassano segue nell'inserto I)

Trentini e la grande moria delle vacche

Per gioire davvero senza ipocrisia per la liberazione del cooperante italiano occorre ammettere che la violazione della legalità internazionale è servita. Ma la sinistra preferisce le scuse alla Totò

C'è stata una grande moria di Trump, avrebbe detto il principe Totò De Curtis, parafrasando se stesso, fosse stato qui tra noi a commentare. Ma non è stato così. Presto s'è svegliato il pavimento, si è accorti che i giornalisti avevano visto i 423 giorni e perché Trentini, a differenza di altri, poteva aspettare in carcere». Lui che il 4 gennaio postava: «Sono certo che tra una sera avranno da queste parti avuto un'occasione di piacere a Madrid e un giro in macchina a Madrid con l'amico fascista Abascal. Giorgia Meloni, al di là di ogni tempo, per chiamare il presidente Usa per pregari di far liberare Alberto Trentini». Tutti potevano dire: «La più bella notizia che si potesse sperare! Finalmente!!!!». Ma con l'emozione, ecco la messa in scena di tutte le circostanze possibili per averlo contestualmente, chi è cosa l'abbiano visto. Il povero Capozen è stato sbertacciato per aver denunciato all'Arte che tira la tradizione tra chi ora gliele dice e chi le dice a chi. Per il resto, nulla di nuovo. La svolta di Trump per Madrid. Una inesorabile polemista dell'Iran, il cui nome lascerebbe al mondo l'antonomasia, testa di mattina aveva pronta l'evasivo non pettice: «Mi chiedevano quanto tempo ci sarebbe voluto prima di leggere "Trentini lì ha liberato Trump mica voi di sinistra che siete in piazza per Maduro". Tutto sommato pensava prima». Tut-

to sommato da queste parti avranno avuto primi: sarebbero arrivati quelli incapaci di fare onestamente due più due. Presto s'è svegliato il pavimento, si è accorti che i giornalisti avevano visto i 423 giorni e perché Trentini, a differenza di altri, poteva aspettare in carcere». Lui che il 4 gennaio postava: «Sono certo che tra una sera avranno da queste parti avuto un'occasione di piacere a Madrid e un giro in macchina a Madrid con l'amico fascista Abascal. Giorgia Meloni, al di là di ogni tempo, per chiamare il presidente Usa per pregari di far liberare Alberto Trentini». Tutti potevano dire: «La più bella notizia che si potesse sperare! Finalmente!!!!». Ma con l'emozione, ecco la messa in scena di tutte le circostanze possibili per averlo contestualmente, chi è cosa l'abbiano visto. Il povero Capozen è stato sbertacciato per aver denunciato all'Arte che tira la tradizione tra chi ora gliele dice e chi le dice a chi. Per il resto, nulla di nuovo. La svolta di Trump per Madrid. Una inesorabile polemista dell'Iran, il cui nome lascerebbe al mondo l'antonomasia, testa di mattina aveva pronta l'evasivo non pettice: «Mi chiedevano quanto tempo ci sarebbe voluto prima di leggere "Trentini lì ha liberato Trump mica voi di sinistra che siete in piazza per Maduro". Tutto sommato pensava prima». Tut-

(Crispi segue nell'inserto I)

La "commissaria" Meloni

Trentini, referendum e commissari. Scontro Salvini-Abodi in Cdm

Roma. In una notte passa da Tajani «lo sfogato» a Tajani «alegria». Il Venezuela democrazatizza libera i prigionieri, mentre Trump e Mario Baffi, col valzer di un'altra 42. Forza Tejani lo comunica alle 5 della mattina. Meloni festeggi con un video. L'area la statua di Marco Rubio e della Farnesina ma è servito il telefono di Meloni e ovviamente anche a tutti, come le carezze, comunicati italiani. Il nome della commissaria l'ha scelta di stare con Trump sull'Iran. Si entra nella settimana del molto allo sbando: informativa su Hannoun, Caracas, Vannucchi. Il governo è convinto che gli americani abbiano sbagliato. Quella sera, a Vannucchi, la definizione di una decina di leggisti dopo le comunicazioni di Croci. Il Cdm di ieri stabilisce che il referendum si terrà il 22 e il 23 marzo. Salta la nomina del supercommissario Anas con pieni poteri. Si commisariano quattro regioni (di sinistra) sulla scuola. Alla larga. (Cassano segue nell'inserto I)

La cipolla di Conte

Parla l'ex premier: «Trump faceva quello che dicevo io. Il M5s diviso dal Pd su Kyiv? Nulla di nuovo»

Roma. Quando c'era Giuseppe Conte anche Trump era un altro. Dice Conte al Foglio: «Trump faceva quello che dicevo io. La Russia? Se l'America ha invaso il Venezuela, Putin da oggi può ripetere: io invado l'Ucraina perché sono territori russi e russofoni». Abbiamo un Conte con polpa, con un pizzico d'olio, e tonno. Alla buvette. Presidente? «Chiedetemi, mentre mangia un'insalata». Meloni dice che a sinistra c'è un'irreversibile crisi, perché non si sa più chi è il leader. «Falso». Meloni dona il sangue a Trump. Lo accerchi per sedere nel board di Gaza, per il business. Sulla Russia, Meloni adesso la pensa come me? Il Pd? Vi dividete sull'Ucraina? «Non mi sembra nulla di nuovo». Sale, pepe e Conte. (Cassano segue nell'inserto I)

Uil contro logiche ultras

Bombardieri punge Landini: «Maduro? Regime liberticida. Ma il raid di Trump crea precedenti»

Roma. Altro che lacrime per Maduro. Mentre il segretario generali Cgil Maurizio Landini si preoccupa «per l'arresto di un presidente democraticamente eletto dal popolo», la preoccupazione di Pierpaolo Bombardieri, leader della Uil, è un'altra. «Quali sono le nuove regole del diritto internazionale, che determinano gli equilibri di geopolitica per il momento?», dice Landini. «Il segretario generale dell'Uil», aggiunge, «è stato cacciato, per aver osato dire che voleva fare il suo lavoro. Ma se la politica imita il calcio, come si dà "guardati il culo, ayatollah" a Teheran?» (Maurizio Crippa)

Ripassare il Macbeth

Da trash a slow, il cibo giusto del Kennedy sbagliato. Ci vorrebbe Shakespeare per capire l'America

Un autore grande celebrato e oggi maledetto, Gabriel Matzneff, scrisse «La diététique de Lord Byron», formidabile ritratto del poeta di Giuliano Ferrara

ta romantico, delle sue ossessioni alimentari, della sua arte di vivere e morire e contraddirsi senza illusioni e senza speranza. Se la polizia morale non lo ha ancora cancellato, lo trovate su Amazon, edito Gallimard. La diététique non è soltanto scienza nutrizionale, è anche scienza della vita personale. Il matto alla fin del giorno, che si nutre di frutta e vegetali, per pregarvi di far liberare Alberto Trentini. Si: il tempo lo ha portato a casa. Perché prima no? Sempre più: «Mi chiedevano quanto tempo ci sarebbe voluto prima di leggere "Trentini lì ha liberato Trump mica voi di sinistra che siete in piazza per Maduro". Tutto sommato pensava prima». (Crispi segue nell'inserto I)

Diplomazie vaticane

Invece di condannare il raid americano su Caracas, il Papa riceve Maria Corina Machado

Roma. Ieri mattina, il Papa ha ricevuto in udienza la premio Nobel per la pace Maria Corina Machado. Un appuntamento avuto a sorpresa, a seguito di una telefonata a comprendere la posizione della Santa Sede sulla crisi venezuelana. Poche ore dopo il raid trionfante su Caracas, la grande maggioranza dei commentatori cattolici statunitensi dava per certo che il giorno dopo, domenica, Leone XIV avrebbe condannato la spedizione ordinata dalla Casa Bianca. Settori della Chiesa ultraprogressista, come Pax Christi americana, avevano rifiutato la politica di Trump, per difendere del presidente della «Repubblica bolivariana», Nicolás Maduro, chiedendo di rispettare la volontà popolare. (Motterci segue a pagina quattro)

Le ragioni di Exxon

Petrolio pesante e istituzioni corrutte. Trump prende Maduro ma il Venezuela è «uninvestable»

Roma. Nell'incontro alla Casa Bianca con altre 17 compagnie petrolifere globali, il ceo di Exxon Darren Woods è quello che ha indispinto di più Donald Trump per il suo commento sul Venezuela «uninvestable». «Se consideriamo le strutture e i quadri giuridici che abbiamo, non è possibile investire in questo paese», ha detto Woods. Eppure la più grande multinazionale petrolifera americana è già una delle maggiori beneficiarie del bollito di Trump. (Motterci segue a pagina quattro)

Meloni in Asia

Crisi lontane ma globali. Tokyo cerca la solidarietà della premier italiana contro la Cina

Roma. Nei prossimi giorni la presidente del Consiglio Giorgia Meloni sarà costretta ad affrontare di persona un'altra crisi, considerata meno drammatica: la visita della premier in Giappone e Corea del Sud era prevista ad agosto scorso, nell'ambito di un viaggio più ampio nell'Indo-Pacifico che prevedeva tappe anche in Bangladesh, Singapore e Vietnam. (Pomigli segue a pagina quattro)

Andrea's Version

Sarebbe consolante se i giovani pro Pal, insieme ai sani intellettuali del paese, più i giornalisti molto, anzi, molto compassionevo, promuovessero una grande manifestazione per appoggiare il compagno supremo Ali Khamenei, massime nemico d'Israele, perché amico strettamente dei promotori. Ma sarebbe altrettanto consolante se nascesse, sotto impulso degli stessi promotori, una grande manifestazione per osteggiare i compagni massacri a Teheran dai carissimi mullah. Potrebbe infatti perfino accadere, un domani, di vergognare a non essersi dichiarati per tempo dalla parte dei ragazzi impiccati, fucilati, o incarcerati dal sodale regime pro Pal. Una manifestazione a obiettivo di un'azione europea, che unirebbe gli Interni a poter cedere il passo al suo (fascistissimo) collega della Sanità. Mica per altro. E' che, nei Disturbi associativi dell'identità (Did), sempre meglio un Trattamento sanitario obbligatorio che il santo mangiare.

60113
9 77124 883008controcorrente
L'ASSICURAZIONE
PER IL GOVERNO

di Tommaso Cerno

Bentornati ragazzi nell'Italia che non si fa mancare niente. Quella della sinistra che, nel giorno della liberazione dal carcere di Alberto Trentini e Mario Burlò, dopo averci fatto una testa tanta perché «il governo che fa?» e «la Meloni perché non dice nulla?», si fa trovare in piazza non ad applaudire, ma a difendere il loro aguzzino, il dittatore Nicolas Maduro sotto processo a New York, perché - se Dio vuole - esistono ancora l'America e un Occidente che non si cala le braghette appena vede un islamista, un clandestino o un nullafacente di qualche centro sociale. Perfino i pochi big progressisti come Giuseppe Conte che, con un briciole di pudore, si sono ricordati di ringraziare chi in questo Paese - piaccia o no - si muove come fa un governo eletto e riporta a casa questa gente, non pronuncia il nome di Giorgia Meloni. E nemmeno di Antonio Tajani, il quale, negli ultimi giorni, ha reso onore alla nostra migliore tradizione diplomatica, prima a Crans-Montana e poi a Caracas, nella delicata trattativa con il governo Rodriguez per evitare che il caso Trentini - sollevato proprio dalla sinistra perfino nei giorni della liberazione di Cecilia Sala, pur di dire che non funziona mai nulla - si gonfiasse al punto da diventare elemento di trattativa internazionale fra Occidente e Sudamerica. E che sulla testa del nostro cooperante si abbassasse la spada del ricatto. D'altra parte cosa aspettarsi da una sinistra in piazza con Hamas, che chiede la censura dei libri sgraditi, vuole tappare la bocca a chi non le obbedisce in Rai e poi - nel giorno della data del referendum sulla giustizia - si spaccia: si contro no. Una sinistra vittima perenne di quella sindrome da primarie che la immobilizza da 19 anni, unita solo dall'ossessione anti-Meloni. La miglior garanzia per il governo.

ISCRIZIONI IN CALO

La fuga sbagliata
dal liceo classico

di Stefano Zecchi a pagina 20

*IN ITALIA FATE SALVE ELEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)



di Luigi Mascheroni

SMEMORANDO

a pagina 20

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

il Giornale

Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRÒ MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.ilgiornale.it
036 7524911 ilgiornale.it
Anno LIII - Numero 10 - 1,50 euro**

MARTEDÌ 13 GENNAIO 2026

TRENTINI E BURLÒ LIBERI

BENTORNATI
(ma per la sinistra no)Il governo e Trump decisivi
I progressisti con Maduro

Servizi da pagina 2 a pagina 7



FINALMENTE FUORI Mario Burlò e Alberto Trentini lasciano il Venezuela

IL RETROSCENA

Lo «scambio», i voli a vuoto e l'sms
La trattativa segreta Roma-Caracas

di Fausto Bilošlava

■ «Lo rilasceranno domani o dopodomani», è il messaggio in spagnolo che arriva da Caracas venerdì sul destino di Alberto Trentini. Lo ha inviato un alto ufficiale delle forze armate venezuelane a un contatto in Italia. Ecco il retroscena, gli ostacoli e la svolta nella scarcerazione di Trentini.

a pagina 3

LA PRIMA RICHIESTA

La sigaretta (bella e scorretta) della libertà

Francesco Maria Del Vigo a pagina 4

LE PROTESTE IN PIAZZA

I COLLOQUI TEHERAN-WASHINGTON

Con Donald non si scherza:
è l'unico di cui l'Iran ha paura

Gian Micalessin con Gaia Cesare alle pagine 8-9

Samaneh Beyrami Baher

«Ai Giochi scierò
per le iraniane»

Sergio Arcobelli a pagina 9

Don Nicola Masedu

«Noi salesiani
trattati da spie»

Nico Spuntini a pagina 9

REFERENDUM IL 22-23 MARZO

Giustizia, ci siamo
Cambiiamo l'Italia
in 68 giorni

Decisa la data del voto. Paese a un passo dalla riforma attesa trent'anni

■ Sono state confermate le date ufficiali del 22 e 23 marzo 2026. Il campo largo e la galassia che sostiene la raccolta firme contro la riforma Nordio (dentro ci sono anche Pd, 5S e Avs) pensa si usare il presidente Sergio Mattarella per cambiare la tempistica. L'obiettivo è chiaro: usare cavilli e contenziosi per mettere in discussione il calendario.

Francesco Boezi alle pagine 12-13

L'EVENTO A FIRENZE

Il nostro viaggio
tra i compagni
che votano «Sì»

Felice Mani

nostro inviato a Firenze

a pagina 14

LA RISPOSTA A BRUTI LIBERATI

Dubbi democratici sull'attivismo dei giudici

di Giuseppe Valditara a pagina 20

VIAGGI IN LIBANO E PROPAGANDA PER IL MSS

Foto con la bandiera dei terroristi
Spunta il grillino fan di Hezbollah

Giulia Sorrentino

■ Ci manca il fan di Hezbollah. Si chiama Hassan Assi ed è stato responsabile del gruppo territoriale del Movimento 5 Stelle di Santa Maria a Vico, nel Casertano. Nel 2017 ha visitato il Libano e si è scattato una foto davanti a una bandiera di Hezbollah.

a pagina 10



alle pagine 24-25

L'esercito è lo Stato
in difesa dei cittadini

spettacoli

CAMPIONE DI INCASSI

Zalone è il più visto
ma è malvisto
dai soliti radical chic

Claudio Siniscachi

■ Checco Zalone batte Checco Zalone: il suo ultimo film, «Buen Camino», supera ogni record: è la pellicola italiana con il maggior incasso. Alla faccia dei radical chic.

a pagina 27

TRA FILM E SERIE TV

Svolta Golden Globe
Per una volta vince
l'opposto del woke

Armocida e Sacchi a pagina 28

IN ITALIA FATE SALVE ELEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SEZIONE IN ABBINAMENTO CON 'MONETA' € 1,50 - (CONSUEUTE TESTATE ABBINATE - VEDI GERENZA)

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

IL GIORNO

MARTEDÌ 13 gennaio 2026

1.60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

BRESCIA Piazza Loggia, le rivelazioni di Giampaolo Stimamiglio

Il pentito fa un nome: Marchetti mise la bomba

Raspa a pagina 15


ristora
INSTANT DRINKS

Il comitato firme: faremo ricorso

Referendum sulla giustizia, alle urne il 22 e 23 marzo

Coppari a pagina 10

Il regime convoca gli ambasciatori

Rivolte in Iran
Trump: ayatollah
pronti a trattare
E Teheran apre



Mantiglioni e Ottaviani alle p. 8 e 9

Trump contro Powell

Indagine penale sul capo della Fed Lui: un pretesto

Ropa a pagina 18



Mario Burlò
e Alberto Trentini nella
residenza
dell'ambasciatore
a Caracas, Giovanni
Umberto De Vito

Burlò e Trentini verso casa Tajani: ora liberiamo gli altri

Alberto Trentini e Mario Burlò sono liberi e stanno rientrando in Italia. Il 46enne veneziano e l'imprenditore torinese, prigionieri in Venezuela, stanno bene. «Posso fumare una sigaretta?» le prime parole di Trentini. La premier Meloni ha ringraziato la presidente Rodriguez.

Il ministro degli Esteri, Antonio Tajani: «Abbiamo ancora 42 italiani, 24 sono politici. L'obiettivo è aumentare il numero delle liberazioni».

Prosperetti, Marmo, Vallerini, Ponchia, Boni e commento di Del Prete da p. 2 a p. 6

DALLE CITTÀ

MILANO Lasciò morire la figlia, i giudici su Pifferi



«Alessia, vita ai margini» La pena ridotta a 24 anni

Giorgi a pagina 14

MILANO Il maxiprocesso sull'inchiesta Hydra

Cupola lombarda delle mafie
Arrivano le prime condanne

Servizio a pagina 14

SONDRIO Arianna Fontana e la sua linea per i Giochi

Felpe, calzini e adesivi olimpici
La griffe della regina del ghiaccio

Baldini a pagina 19



SERIE A Finisce 5-0. Nicola espulso per proteste

Cremonese senza scampo Spazzata via dalla Juventus

Grilli e Al. Stella nel Qs



Arresto convalidato

Crans, Moretti
resta in carcere

Galvani, Castagliuolo e Bonezzi a p. 12

Manager pestato a Termoli:
i fermati salgono a quattro

Violenza urbana, la risposta del governo: 3.500 poliziotti assunti a gennaio Rinforzi alle città

Baroncini e servizi a pagina 13



Sarà co-conduttrice

Sanremo, Conti
calà la carta Pausini

Spinelli a pagina 22



può
ad agire
dopo
15 MINUTI

il Resto del Carlino

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

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

MARTEDÌ 13 gennaio 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola +

Album

PITTI

FONDATA NEL 1865
www.ilrestodelcarlino.it

EMILIA-ROMAGNA Taglio delle autonomie

Scuola, un commissario per il dimensionamento Lite de Pascale-Validitara

Gieri a pagina 12



EMILIA-ROMAGNA 11 milioni

Hotel e campeggi, fondi regionali per il restyling

Carbutti a pagina 19



Il comitato firme: faremo ricorso

Referendum sulla giustizia, alle urne il 22 e 23 marzo

Coppari a pagina 10

Il regime convoca gli ambasciatori

Rivolte in Iran
Trump: ayatollah pronti a trattare
E Teheran apre



Mantiglioni e Ottaviani alle p. 8 e 9

Trump contro Powell

**Indagine penale sul capo della Fed
Lui: un pretesto**

Ropa a pagina 18



Mario Burlò e Alberto Trentini nella residenza dell'ambasciatore a Caracas, Giovanni Umberto De Vito

Burlò e Trentini verso casa Tajani: ora liberiamo gli altri

Alberto Trentini e Mario Burlò sono liberi e stanno rientrando in Italia. Il 46enne veneziano e l'imprenditore torinese, prigionieri in Venezuela, stanno bene. «Posso fumare una sigaretta?» le prime parole di Trentini. La premier Meloni ha ringraziato la presidente Rodriguez.

Il ministro degli Esteri, Antonio Tajani: «Abbiamo ancora 42 italiani, 24 sono politici. L'obiettivo è aumentare il numero delle liberazioni».

Prosperetti, Marmo, Vallerini, Bogani, Ponchia Boni e commento di Del Prete da p. 2 a p. 6

DALLE CITTÀ

RIMINI Omicidio di Pierina, la moglie di Dassilva

Valeria indagata, ma non depone «Avrei voluto vedere Louis»

Zuppiroli a pagina 15

BOLOGNA Il capo di Piazza Galilei si presenta

Il nuovo questore Bonaccorso «Sicurezza e droga le priorità»

Gabrielli e Mastromarino in Cronaca

BOLOGNA «Solo 219 l'anno scorso: -36%»

Voli notturni al Marconi, mai così pochi dal 2018

Servizio in Cronaca

IMOLA Coinvolte tre sezioni tra Nido e Infanzia

**Scarico rotto al piano superiore
Evacuazione alle Pambera**



Agnessi in Cronaca



Arresto convalidato

Crans, Moretti resta in carcere

Galvani, Castagliuolo e Bonezzi a pagina 14

Manager pestato a Termoli: i fermati salgono a quattro

**Violenza urbana, la risposta del governo: 3.500 poliziotti assunti a gennaio
Rinforzi alle città**

Baroncini e servizi a pagina 13



Sarà co-conduttrice

Sanremo, Conti cala la carta Pausini

Spinelli a pagina 22

VIVINDUO

FEBBRE e DOLORI INFLEUenzALI

CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO è un medicina a base di paracetamolo e glicirilato di magnesio per alleviare i dolori indolenziti e racheici, febbre, raffreddore, congestione nasale. Leggere attentamente l'etichetta. Bolla di protezione: 100 mg/50 mg. A. Menarini

può iniziare ad agire dopo 15 MINUTI

€ 3* in Italia — Martedì 13 Gennaio 2026 — Anno 162*, Numero 12 — ilsole24ore.com

* In vendita abbonati obbligatori con Guida "Pensioni" (Il Sole 24 Ore e + Guida "Pensioni" e il Sole ed esclusivamente per gli abbonati) la Guida in vendita separata da Il Sole 24 Ore.



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 45732,20 +0,03% | SPREAD BUND 10Y 62,39 -0,78 | SOLE24ESG MORN. 1671,71 -0,14% | SOLE40 MORN. 1714,12 +0,03% | Indici & Numeri → p. 35-39

LA PREMIO NOBEL GIOVEDÌ ALLA CASA BIANCA

Donald: «Io presidente a interim del Venezuela»
Il Papa riceve Machado

Roberto Da Rin — a pag. 11



Via dal Venezuela. Liberi, dopo 14 mesi di carcere, Mario Burlò e Alberto Trentini

Oggi con il Sole
Guida facile: come cambiano nel 2026 le regole per le pensioni

— a 1,00 euro
più il prezzo del quotidiano

Dal 1860 contro ogni tipo di irritazione

PANORAMA

CONSIGLIO DEI MINISTRI

Riforma giustizia, referendum il 22 e il 23 marzo Partono i ricorsi

Il Consiglio dei ministri ha indicato domenica 22 e lunedì 23 marzo come date del referendum sulla riforma costituzionale della giustizia che contiene la separazione delle carriere dei magistrati. Nella stessa data si voterà anche per le elezioni suppletive.

Ma intanto il Comitato del no è da parte sua pronto a presentare ricorso contro la decisione. I promotori contestano il fatto che il decreto di fissazione del Referendum è stato emesso prima del termine dei tre mesi previsti per la raccolta delle firme. — a pagina 10

DOPO LE PROTESTE

Iran, contatti con l'invia USA Poi minacce alle basi militari

— Servizio a pag. 4

ENERGIA

Edison ritorna in Borsa: Edp punta a collocare il 30%

Edp prepara il ritorno in Borsa del gruppo energetico Edison. Il piano del socio francese, ancora in via di definizione, è quello di portare a Piazza Affari una quota del 30% della controllata italiana. — a pagina 24

NEONATI MORTI A GAZA
Cisgiordania, le violenze dei coloni in aumento del 25%

Rosalba Reggio — a pag. 12

OGGI CON IL SOLE

Speciale. Oggi, con il quotidiano l'inservizio di 32 pagine (da chiavi di indagine a articoli dedicati alle effigi della moda uomo al Pitti di Firenze)

Salute 24

Il progetto
L'Ai negli studi dei medici di famiglia

Marzio Bartoloni — a pag. 22

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

Trump lancia l'attacco finale alla Fed Oro e argento da record, giù il dollaro

Banca centrale Usa

Il dipartimento di Giustizia avvia un'indagine penale contro Jerome Powell

Tutti gli ex presidenti Fed a difesa dell'indipendenza e dell'operato del governatore

Borse e dollaro in calo, rendimenti in alzata e ripresa in grande stile della mai sopita corsa record di oro e preziosi. Il nuovo attacco portato da Donald Trump e dal suo entourage ai vertici della Federal Reserve (è anche stata avviata una indagine penale contro il suo presidente Powell) ha riportato di colpo la volatilità sui mercati finanziari allentando i timori di una perdita di indipendenza della principale e più influente Banca centrale mondiale. Carlini, Cellino, Lops, Valsania — a pag. 2 e 3

L'ANALISI

L'ARTIGLIERIA PESANTE PER ABBATTERE L'ULTIMO POTERE AUTONOMO

di Gregory Alegi — a pagina 3



Ex Country head Italia di Hines. Mario Abbadea

Auto, più vicina l'intesa Ue-Cina per eliminare i dazi sulle elettriche

Concorrenza

L'Unione ha pubblicato un vademecum per l'import da Pechino

Passi avanti tra Unione Europea e Pechino nel negoziato per eliminare i dazi all'import di e-car made in China. La Commissione europea ha spiegato che non si tratta ancora di un accordo ma di un documento che fornisce orientamenti sui prezzi agli sportuatori cinesi: per togliere le tariffe, i prezzi devono compensare gli aiuti statali.

Beda Romano — a pag. 7

530

FONDI IN MILIONI DI EURO
Gran parte dei fondi destinata ai settori automotive e trasporti

INDUSTRIA & RICERCA
Innovazione, al via le domande per incentivi da 730 milioni

Carmine Fotina — a pag. 8

3 anni

LA GESTIONE ARCELOR MITAL
Il colosso indiano ha gestito dal 2018 al 2021 l'ex Ilva

SIDERURGIA
Ex Ilva, chiesti 7 miliardi di danni ad Arcelor Mittal

Domenico Palmiotti — a pag. 18

oro dei 24
ORO IL LUSSO DELLA SICUREZZA.
IN UN MONDO CHE CAMBIA L'ORO RESTA.

PERCHÉ L'ORO
NON È SOLO RICCHEZZA.
È SICUREZZA CHE DURA.

DOVE IL VALORE PRENDE FORMA.

800 173057

www.orodei24.com



LA SVALTA DI BIG TECH

Meta: al vertice la trumpiana McCormick
Alphabet vale oltre 4 mila miliardi

— Servizi alle pagg. 25 e 29



OTTAVIO DI COPPA ITALIA

Stasera Roma-Torino per andare ai quarti con l'Inter

Pes e Turchetti alle pagine 26 e 27



LA NOTTE DEI GOLDEN GLOBE

Sorprese e delusioni sulla strada verso l'Oscar

Bianconi a pagina 25



VERSO IL FESTIVAL 2026

Sarà Laura Pausini a condurre Sanremo con Carlo Conti

Guadalaxara a pagina 25



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDEPENDENTE



Sant'Ilario, vescovo e dottore della Chiesa

Martedì 13 gennaio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 12 - € 1,20*

ISSN 0391-6990

www.ilttempo.it



Tra dossieraggi Venezuela e italiani liberati Sinistra in crisi di nervi

DI DANIELE CAPEZZONE

A miei lettori, questo è un appello umanitario. La situazione è grave, e dunque mi permetto un consiglio amichevole. Se per caso vi capitasse di incontrare i protagonisti in crisi di nervi della sinistra politica e mediatica, fareste bene ad adottare lo schema di una geniale quanto sottovallutata commedia del grande Eduardo De Filippo, «Diegli sempre di sì». La storia è quella di un uomo - non pericoloso ma un po' matto - che viene dimesso dal manicomio e riconsegnato a sua sorella, con la quale andrà a vivere. L'uomo è buono ma pazzo: e dunque il medico raccomanda - appunto - di dirgli sempre di sì. Ed effettivamente ogni tanto il dottore entra in scena e mormora agli altri personaggi: «Assecondatolo». Morale: se incontrate i campioni e i campioncini del progressismo italiano, dite loro una parola gentile, e fatevi alterare, aiutateli ad attraversare la strada. State comprensivi: non stanno bene. Oggi prenderanno in Antimafia una doppia botta sul dossieraggio vecchio (caso Striano) e pure su quello nuovo (caso Report-Bellavia). Nel mezzo, si troverà in condizioni politicamente insostenibili uno dei grillini più potenti, Federico Cafiero De Raho: pirandellianaamente, un po' "dottor Cafiero" (era Procuratore Antimafia e non si accorse di nulla all'epoca dei fatti) e un po' onorevole De Raho (che ora siede indisturbato in Commissione). Tutto dottor Jekyll e mister Hyde.

Nel frattempo, come oggi vi spiega Francesco Storace, c'è un'altra crisi isterica in corso: sono stati liberati altri due italiani in Venezuela e pure a sinistra vorrebbero festeggiare, anzi si sforzano di simulare allegria. Ma come fanno? Primo: fino all'altro ieri stavano in piazza inneggiando al dittatore Maduro. Secondo: dovrebbero ringraziare il governo per il ritorno a casa dei nostri connazionali. Morale: non ci riescono, e così la povera Elly Schlein ha ringraziato "tutti coloro che hanno lavorato per riportarli a casa". Ah sì, gentile Elly! Ma la parola "governo" era tanto difficile da scrivere o da pronunciare?

*IN ITALIA FATTE SAVVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GEBERNA) SPEDITE DAL POSTINO DAL 1970/1980 FINO AL 1970/1980 VEDI ANTI TUTTO IL DIRETTORE



Il Tempo di Osho

Trump: «Potrei dover scegliere tra la Groenlandia e la Nato»



L'ENDORSEMENT INASPISTATO

La lettera di Cento sulla reclusione di Gianni Alemanno «Bisogna attenuare quella pena»



a pagina 6



QUI VENEZUELA

Liberati Trentini e Burlò «È la fine di un incubo» Oggi l'arrivo in Italia

De Rossi a pagina 10



DI ALESSANDRO BERTOLDI
Accendere un faro sulla cooperazione
O si riforma oppure va chiusa

a pagina 10

QUI IRAN
Ancora repressione a Teheran
Gli ayatollah cercano gli Usa e mollano Hamas a Gaza

Musacchio e Riccardi a pagina 12 e 13



DI FRANCESCO STORACE
Buone notizie da Caracas
E i nostri dem vanno in crisi

a pagina 11



DI FEDERICO PUNZI
La posta in gioco sulla Groenlandia
è il controllo della rotta artica

a pagina 13

DI ANDREA NARDI
Kupperwasser «Da Maduro un sostegno ai terroristi»

alle pagine 12 e 13



Dopo i magistrati si potrà sorteggiare anche il leader del campo largo. Da soli non riescono a sceglierlo



VIVIN DUO

FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI

CONGESTIONE NASALE

VIVIN DUO
FEBBRE e CONGESTIONE NASALE

15 MINUTI

A. MUNARI

VIVIN DUO è un medicina a base di paracetamolo e pseudoefedrina che ha avuto effetti indesiderati anche gravi, l'agente attivante è l'agente attivante. Attivazione del 10/01/2013. NAVY/2013.

IL TG5 COMPIE 34 ANNI

Buon compleanno al telegiornale che ha cambiato l'informazione

Zonetti a pagina 23

Zonetti a pagina 23

*IN ITALIA FATTE SAVVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GEBERNA) SPEDITE DAL POSTINO DAL 1970/1980 FINO AL 1970/1980 VEDI ANTI TUTTO IL DIRETTORE

Martedì 13 Gennaio 2026
Nuova serie - Anno 35 - Numero 10 - Spedizione in A.P. art. 1 c. 1 l. 4604, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50 **€ 2,00***

6.0.1.1.5
771120604007

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

RISCHIO SANZIONI

Corsa alla regolarizzazione degli appartamenti per i locatori "brevi" che sono stati attratti nel regime imprenditoriale

Mandolini e Lombardi a pag. 24

Dlgs 21/1/2025

Sanzioni pesanti contro imprese e persone, che violano le "misure restrittive" decise dalla Ue per ragioni di sicurezza

Ciccia Messina a pag. 22

Ben 99 parlamentari non hanno presentato la dichiarazione dei redditi. In primis gli M5s

Franco Bechis a pag. 10

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Credito al consumo tutelato

Più trasparenza contrattuale e precontrattuale, regole più severe per la valutazione del merito creditizio e intervento umano nelle valutazioni elaborate dagli algoritmi

I soggetti finanziati potranno contare su una maggiore trasparenza contrattuale e precontrattuale, su regole più severe per la valutazione del merito creditizio, sulla separazione dell'investigazione e dell'obbligo di intervento umano nelle valutazioni elaborate da algoritmi automatizzati. Sono queste alcune delle novità introdotte dalla riforma del credito al consumo di cui al d.lgs n. 212 del 31/12/2025, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale.

Paganini a pag. 29

VERSO LA CESSIONE

Per il quotidiano
La Stampa
è pronta
l'offerta
di Nem

Capisani a pag. 17

Musk ha ristabilito la rete web in Iran, ma chi la utilizza rischia persino la pena di morte



L'ordine regna a Teheran, la situazione è sotto controllo, dicono le autorità della Repubblica Islamica. Intanto il ministro degli esteri Abbas Araghchi parla di dialogo con gli americani, sia pure ribadendo che il mondo deve essere protetto dalla guerra. Ma è oggi che Donald Trump prenderà le decisioni più importanti. Qualche informazione filtra grazie a Starlink, la rete satellitare di Elon Musk e permette a qualche iraniano di far passare video e notizie non verificabili. Una legge di qualche mese fa, tuttavia, consente fino a dieci anni di pena di morte a chi tenta di servirsi di Starlink: se le autorità sospettano che sia usato per spionaggio, la pena è quella di morte.

D'Anna a pag. 7

DIRITTO & ROVESCO

Mentre centinaia di città in Iran chiedevano la fine del regime degli ayatollah, sfidando le pallottole della polizia, il leader supremo, Khamenei pubblicava un post sul X che ha del surreale: «Trump... dovrebbe sapere che di fronte a Iran e il suo oppositore il fumatore Nemat, Reza Khan, Mohamed Reza e i loro simili, quando erano al culmine, furono rovesciati. Anche lui lo sarà». Sembra quasi una prefiglia sul suo destino personale. Viene infatti posta la domanda: mettere il suo popolo, e grande maggioranza, a fuoco per lui, Khamenei, di essere un tiranno ed un oppressore, e cerca di abbattere il suo regime, a costo di combattere con i sassi contro le pallottole. Incredibile che non se ne sia reso conto. Evidentemente il potere assoluto è in grado di acciuffare completamente anche le menti più raffinate.



**Specialisti nel finanziamento su misura alle imprese
Da 40 anni al loro fianco per aiutarle a raggiungere
ogni obiettivo e a superarlo!**

FINANZA
ALL'IMPRESAFACTORING
ALLE IMPRESE
IN CRISIFACTORING
ALLE PMIwww.generalfinance.it

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Maggiori dettagli sulle condizioni contrattuali applicate nei fogli informativi disponibili su <https://www.generalfinance.it/trasparenza/>

LA NAZIONE

MARTEDÌ 13 gennaio 2026

1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

TOSCANA Il ministro Valditara: «Necessario»

No di quattro Regioni alle scuole accorpate Il governo le commissaria

Ciardi a pagina 14



MODA Matteo Zoppas dell'Ice

«Più incontri fra clienti e produttori»

Biagiotti a pagina 19



Il comitato firme: faremo ricorso

Referendum sulla giustizia, alle urne il 22 e 23 marzo

Coppari a pagina 10

Il regime convoca gli ambasciatori

Rivolte in Iran
Trump: ayatollah pronti a trattare
E Teheran apre



Mantiglioni e Ottaviani alle p. 8 e 9

Trump contro Powell

Indagine penale sul capo della Fed Lui: un pretesto

Ropà a pagina 18



Burlò e Trentini verso casa Tajani: ora liberiamo gli altri

Alberto Trentini e Mario Burlò sono liberi e stanno rientrando in Italia. Il 46enne veneziano e l'imprenditore torinese, prigionieri in Venezuela, stanno bene. «Posso fumare una sigaretta?» le prime parole di Trentini. La premier Meloni ha ringraziato la presidente Rodriguez.

Il ministro degli Esteri, Antonio Tajani: «Abbiamo ancora 42 italiani, 24 sono politici. L'obiettivo è aumentare il numero delle liberazioni».

Prosperetti, Marmo, Vallerini, Ponchia, Boni
e commento di Del Prete da p. 2 a p. 6

DALLE CITTÀ

FIRENZE Iniziativa di Cecchini, macellaio-poeta

«Edicola chiusa di domenica Ora i giornali li vendo io»

Settefonti a pagina 15

EMPOLESE VALDELSA Accordo d'Unione

Iscrizioni ai nidi d'infanzia
Nuovi criteri per i punteggi

Servizi in Cronaca

EMPOLI Il tema sicurezza

Alcol vietato e movida
Rinnovate le ordinanze

Servizi in Cronaca

FUCECCHIO Il nodo Cerbaie

Carabinieri in azione
La task-force nei boschi
contro la droga



Baroni in Cronaca



Arresto convalidato

Crans, Moretti
resta in carcere

Galvani, Castagliuolo e Bonezzi a pagina 12

Manager pestato a Termini: i fermati salgono a quattro

Violenza urbana, la risposta del governo: 3.500 poliziotti assunti a gennaio Rinforzi alle città

Baroncini e servizi a pagina 13



Sarà co-conduttrice

Sanremo, Conti
calà la carta Pausini

Spinelli a pagina 22

VIVINDUO

FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI

CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO è un medicina a base di paracetamolo e a base di ibuprofene e viene utilizzata indistintamente in febbre e dolori. Leggere attentamente il foglio informativo. Non superare la dose giornaliera. 0,010/0,015 mg. MF/075265.

15 MINUTI



la Repubblica

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

R50

Direttore
MARIO ORFEO

R spettacoli

Pausini va all'Ariston per condurre con Conti

di SILVIA FUMAROLA
a pagina 45

R sport

La Juventus a valanga ora tutto è possibile

di EMANUELE GAMBA
a pagina 46Martedì
13 gennaio 2026
Anno 51 - N° 10

In Italia € 1,90

Trentini ritorna a casa

Dopo 423 giorni di detenzione a Caracas, l'attivista veneziano è stato liberato con il piemontese Burlò. "Un carcere peggio di Alcatraz" Mattarella chiama la madre. Meloni ringrazia Rodríguez. Trattative per mesi, a ottobre stop di Maduro. Machado in visita dal Papa

di GIULIANO FOSCHINI
e FABIO TONACCI

Per quattrocentoventitré giorni l'attivista Alberto Trentini è rimasto in fondo al pozzo venezuelano. Solo ieri, quando a Caracas erano le 22.30 dell'11 gennaio, Trentini è stato liberato insieme all'imprenditore piemontese Mario Burlò. Dopo mesi di contatti, errori e marce indietro, la svolta.

+ alle pagine 2 e 6

di BERIZZI, GOTTARDI,
LOMBARDI, LUCCHINI,
SCARAMUZZI e VECCHIO
+ alle pagine 3, 4, 7 e 8

La forza imbattibile della speranza

di LUIGI MANCONI

D on Renato Mazzuia, parroco della chiesa di Sant'Antonio, a due passi dalla casa della famiglia di Alberto Trentini al Lido di Venezia, ha ricordato come le preghiere dei fedeli abbiano contribuito alla liberazione del cooperante italiano. Così come *Repubblica* può andare fieri di quel quadro che da un anno con cocciuta perseveranza contava quotidianamente il trascorrere dei giorni di quella insensata prigione.

+ a pagina 15



Caracas, Mario Burlò e Alberto Trentini dopo la liberazione nella residenza dell'ambasciatore italiano

LA LETTERA

Avete tenuto accesa la luce su Alberto

di EZIO e ARMANDA TRENTINI

Siamo felici che finalmente oggi si interrompa il contatore della prigione di Alberto che *Repubblica* ogni giorno pubblicava. Con grande gioia vi ringraziamo per la vicinanza mostrata in questi quasi 14 mesi durante i quali avete ospitato gli interventi di artisti, attori, intellettuali che, insieme con voi e i vostri lettori, non hanno voluto spegnere mai la luce sulla drammatica storia di nostro figlio.

L'Iran prepara la guerra "Ma siamo pronti al dialogo"

Teheran chiama a raccolta il suo popolo in piazza, ma apre anche un canale con gli Usa: "Pronti alla guerra e al dialogo". L'offerta è arrivata sabato, mentre l'Iran era isolato, e rispondeva alle proteste di piazza: il ministro degli esteri iraniano, Abbas Araghchi, ha contattato Steve Witoff.

di COLARUSSO, FRANCESCHINI e PERILLI

+ alle pagine 10, 11 e 13

Fed, indagato Powell è rivolta contro Trump

Donald Trump si vendica per i tassi e Jerome Powell finisce sotto accusa: la Fed dopo l'inchiesta contro il suo presidente va allo scontro. Il dipartimento alla Giustizia indaga su Powell, che Trump vuole cacciare perché non ha abbassato abbastanza il costo del denaro.

di BASILE, MANACORDA e MASTROLILLI

+ alle pagine 36 e 37

IL CASO

di LORENZO DE CICCO

Scuole da accorpate il governo attacca le regioni di sinistra

C ola di Draghi, dice in sostanza Giorgia Meloni, quando si ritrova nel chiuso di Palazzo Chigi le 4 regioni "rosse" in via di commissariamento per il comparto scuola. Tutte accusate di non avere sforzi abbastanza. «È una riforma del governo precedente, non prendetevela con me», la sortita della premier, come raccontano più fonti presenti.

+ a pagina 20

L'APPALLO

di PAOLO RUMIZ

Cara Polonia salva tu l'onore dell'Europa

A primo ministro Donald Tusk, Varsavia. A Gentile presidente, le scrivo perché ancora una volta tocca alla Polonia salvare l'onore dell'Europa. Mi perdoni la lettera rituale, ma il suo ultimo post — no one will take seriously a weak or divided Europe — è stato un segnale impossibile da ignorare. Nel '39 il suo Paese rimase l'unico con la schiena dritta nella morsa di Hitler e Stalin.

+ a pagina 41

VIVINDUO

FEBBRE e DOLORI INFLUenzALI

VIVINDUO

FEBBRE e CONGESTIONE NASALE

può iniziare adagio dopo

15 MINUTI

A. MENAREI
VIVINDUO è un medicinale a base di paracetamolo e ibuprofene che agisce sia sull'infarto che sulla febbre. L'agente attivo è l'ibuprofene. Attenzione: non è per tutti.



"Ragazzi calpestati" un film dell'orrore nelle carte di Crans

dai nostri inviati

DI RAIMONDO e VISETTI

+ alle pagine 24 e 25

La nostra carta preme da circa 10 anni. I suoi fonti rispettano la maniera sostenibile

PEFC

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Marocco P., Slovenia € 4,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,50

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

Concessione di pubblicità: A. Menarei & C. Milano - via F. Aprile, 8 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@menarei.it



L'INCIDENTE

La solitudine dell'operaio morto all'interno dell'ex Ilva

D'AUTILIA, PETRINI — PAGINA 23



IL LIBRO

Maraini: la vita è più lieve con i miei amici animali

SIMONETTA ASCIANDIVASI — PAGINE 30 E 31

IL CALCIO

La Juve fa il tiro a segno e risale al terzo posto

BALICE, BARILLÀ, RIVA — PAGINE 34 E 35

1,90 € II ANNO 160 II N.12 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONVJNL27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MARTEDÌ 13 GENNAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867



GNN

IL MEDIO ORIENTE

L'Iran convoca gli ambasciatori Ue ma tratta in segreto con gli Stati Uniti

FABIANA MAGRI



Teheran assicura che la «situazione è sotto controllo» e che «presto tornerà l'Internet». La prima dichiarazione, più che rassicurante, suona sinistra. — PAGINE 10 E 11

IL COMMENTO

La spallata esterna e i destini del regime

NATHALIE TOCCI

Non è la prima volta che l'Iran è travolto da proteste di massa, né che queste scatenano una violenta repressione da parte del regime. Eppure, mai come oggi la sopravvivenza della Repubblica islamica appare così incerta. Oltre a un disastro interno sempre più diffuso, l'Iran deve infatti fare i conti con un'America e un'Israele ormai senza freni. In questa nuova ondata di proteste, le cause del malcontento interno ruotano, come già nel 2019, attorno all'economia. — PAGINA 29

L'INTERVISTA

Bahrami: «Le donne forza della rivolta»

DANILO CECCARELLI

«Ci sono tutti i presupposti per una nuova rivoluzione in Iran, dove c'è un popolo che sta combattendo nelle piazze, senza badare troppo ai pericoli che corre». Ne è certo il pianista iraniano Ramin Bahrami. — PAGINA 11

IL VENEZUELA SCARCERA IL COOPERANTE E L'IMPRENDITORE. DECISIVO IL RUOLO DELLA CHIESA

Inferno Trentini e Burlò “Era peggio di Alcatraz”

I due italiani oggi a casa. La mamma di Alberto: ferita difficile da rimarginare

IL RACCONTO

Quel tempo rubato e il trauma del dopo

DOMENICO QUIRICO

Quando la prigione si apre la senti salire verso te invisibile senza peso, dolce fiduciosa. Sentiti di nuovo il tuo sangue. Sale, sale è qualcosa di più: è la vita. — PAGINA 8

FAMÀ, GALEAZZI, LEGATO, MALFETANO, MOSCATELLI, SEMPRINI, SOLA, SORGİ



Burlò e Trentini liberati

— PAGINE 2-8

L'ANALISI

A che gioco giocano gli Usa con Caracas

GABRIELE SEGRE

Nel 2026 una delle sfide più grandi per la stabilità globale non sarà tanto prevedere la prossima mossa di Trump, ma capire a che gioco stia giocando. — PAGINA 9

RISTRUTTURAZIONE DELLA FEDERAL RESERVE, INDAGATO POWELL: “INTIMIDAZIONE DELLA CASA BIANCA”

Trump terremota la Fed

ALBERTO SIMONI, SARA TIRITTO — PAGINE 14 E 15



JULIA DEMARIE/NYPHOTO/ASSOCIATED PRESS

IL LEADER AMERICANO E L'ECONOMIA

Se un potere autonomo è indigeribile per il Tycoon

FEDERICO VARESE — PAGINA 15



IL BRACCIO DI FERRO PER L'ISOLA

La Nato, la Groenlandia e il ricatto di Donald

STEFANO STEFANINI — PAGINA 29

LA POLITICA

Il Nord dimenticato non ama più Salvini

FLAVIA PERINA

Il processo del Nord a Matteo Salvini è iniziato da un pezzo ma aspettiamoci che adesso, ai blocchi di partenza di una campagna elettorale decisiva, si faccia più esplicito, quotidiano, insistente. Negli ultimi tre anni il Capitano si è perso per strada tutti gli atout che inorgogliavano il suo vecchio mondo di riferimento: efficienza, connivenze europee, rilevanza nelle sedi di governo. Lo ha fatto un po' per inseguire il consenso, un po' per incapacità di ripensarsi. — PAGINA 29

IL GIP DI IMPERIA

“Femminicidio? No, si prostituisce”

CATERINA SOFFICI

Voleva ammazzare la moglie a colpi di forbice e coltello, ma per un giudice di Imperia non è tentato femminicidio perché lei si prostituisce. MANGRAVITI — PAGINA 24

Buongiorno

A sinistra, comprensibilmente, non sono contenti di passare per amici dei dittatori. E così un paio di esponenti qualificatissimi del nascente campolargo, e più sovente accusati di intelligenza col tiranno, hanno colto l'occasione degli orribili eventi iraniani per cercare la giusta posizione. I due sono Arturo Scotti e Giuseppe Conte. Il primo, deputato del Pd, fra gli animatori delle piazze e delle flotte pro Gaza, e per questo talvolta sospettato di tolleranza con gruppi vicini o indulganti con l'antisemitismo e con Hamas, si è detto sicuro che presto verrà organizzata una partecipazione manifestazione in sostegno al popolo iraniano; non che si possa indire in pochi giorni, «ci è voluto tempo anche per preparare le grandi manifestazioni in favore dei palestinesi». Ma non c'è fretta. Le proteste del-

Sarà per la prossima

MATTIA FELTRI

le ragazze per la loro libertà dalla teocrazia iraniana, e per cui vengono arrestate, stuprate, uccise, sono cominciate nel settembre 2022, dopo l'assassinio di Mahsa Amini. Si è aspettato tre anni e tre mesi, si aspetterà ancora. Invece Conte, sempre così comprensivo con le rivendicazioni di Maduro e dei Putin, si è stavolta augurato un decisivo e rapido lavoro diplomatico per porre fine al massacro. E come al solito ci ha capito poco. Per porre fine al massacro, basterebbe porre fine alle proteste. Invece le proteste vanno avanti da tre anni e tre mesi e da tre anni e tre mesi va avanti il massacro. E succede perché il popolo iraniano da tre anni e tre mesi si fa sparare addosso perché non vuole semplicemente porre fine al massacro, ma porre fine a un'orrenda tirannia. Non è difficile.





Fiducia record sui bond di Generali
Che risparmia 250 mln l'anno
Messia a pagina 9
McLaren sfida Ferrari: vuole rilanciarsi nelle vendite delle supercar
Boeris a pagina 79



Pitti Uomo, parte a Firenze la fiera del menswear per l'inverno 2026
In scena 750 espositori
Atteso un anno difficile
Export più a 6,9 miliardi
Speciale di 64 pagine in MF Fashion

Anno XXXVII n. 008
Martedì 13 Gennaio 2026
€2,00 *Classificatori*



Con MF Magazine for iPad € 1,25 e € 7,00 (€ 2,24€ + € 5,00) - Con MF Magazine for iPhone € 0,67 e € 7,00 (€ 0,20 + € 5,00) - Con MF Magazine for Android € 12,09 (€ 2,00 + € 10,00)
FTSE MIB +0,03% 45.732 DOW JONES -0,09% 49.458** NASDAQ +0,33% 23.749** DAX +0,57% 25.405 SPREAD 67 (-1) € 1.1692

** Dati aggiornati alle ore 19,00

L'ATTACCO AL CAPO DELLA FED SURRISCALDA LE QUOTAZIONI

Oro rifugio anti-Trump

Clamorosa indagine su Powell. Che si difende: è un pretesto del presidente Usa per spingermi a ridurre i tassi. Gli ex governatori schierati con la banca centrale

LA BCE AMMETTE: NELL'EUROZONA L'INFLAZIONE ALIMENTARE RESTA ALTA

Boeris, Bussi, De Mattia, Fiano e Ninfole alle pagine 2, 3 e 4



ANALISI DI DEUTSCHE BANK
Blitz Unicredit su Mps? Contendibilità e fabbriche prodotto: perché avrebbe senso

Gerosa e Gualtieri a pagina 7

LO STATO NE DEVE 3
Pnrr, spesa dei Comuni a quota 15 mld rispetto ai 12 ricevuti

Di Rocco a pagina 5



DOPOL'OK DELLA BCE
*Per Agricole meno ostacoli sulla Bpm
Il governo valuta lo stop alla scalata*

Deugenio e Gualtieri a pagina 6

“ORA È IL MOMENTO DI TIFARE PER LORO”

Ambra Sabatini
Campionessa Paralimpica e Mondiale nei 100m cat. 163

INTESA SANPAOLO È A FIANCO DELL'ITALIA IN OGNI SUA IMPRESA.

Banking Premium Partner dei Giochi Olimpici e Paralimpici Invernali di Milano Cortina 2026

INTESA SANPAOLO
BANCO ITALIANO PARTNER

GRUPPO INTESA SANPAOLO
www.intesasanpaolo.com

Contratti part-time in Vado Gateway, Uiltrasporti e Filt-Cgil: "Il tempo di mediare è terminato. Valutiamo di attivare ulteriori forme di rivendicazione"

Lo scorso 15 dicembre si era tenuto lo sciopero organizzato dalla Filt-Cgil. La Uiltrasporti auspicava in un incontro con la mediazione dell'Autorità Portuale il tempo dell'attesa è finito. La Uiltrasporti e la Filt Cgil ritornano sul tema dei contratti part-time in **Vado** Gateway e annunciano nuovamente battaglia. Lo scorso 15 dicembre si era svolto lo sciopero organizzato dalla Cgil con la Uiltrasporti che aveva optato per una linea attendista auspicando ad un confronto "moderato" dall'Autorità di Sistema Portuale. Incontro che però non si è mai svolto. "Il 5 dicembre scorso, come riportato dal comunicato stampa inoltrato dalla nostra segreteria, era stato convocato il tavolo di raffreddamento riguardante i contratti part-time a tempo determinato che la proprietà del terminal APM **Vado** Gateway aveva intenzione di inserire nel suo organico - dicono dalla Segreteria Provinciale Uiltrasporti con il segretario Franco Paparusso - Esprimendo da subito la nostra contrarietà nei confronti di qualsiasi forma di precarizzazione del lavoro in **porto**, durante la discussione, avevamo accolto la proposta del Presidente Paroli dell'Autorità di Sistema Portuale **Savona-Genova** di sospendere temporaneamente lo sciopero nell'attesa della convocazione in tempi brevissimi di un tavolo di confronto dove, alla presenza di tutti i soggetti interessati come la Compagnia Portuale, si sarebbero proposte soluzioni a questa situazione, il terminal avrebbe sospeso di conseguenza le assunzioni part time come proposto dalla Uiltrasporti". "Affermiamo come sempre abbiamo fatto che aldilà delle norme e dei contenuti dei contratti, quello che conta è sempre l'equilibrio del lavoro, in questo caso del lavoro portuale degli scali di **Savona-Vado** Ligure, che in questi ultimi 25 anni ha prodotto risultati eccellenti in termini di professionalità, di quantità di merci movimentate e di coesione tra i lavoratori - proseguono dal sindacato - La dirigenza di Apm **Vado** Gateway deve sempre avere presente che la piattaforma è nata per dare sviluppo al territorio con occupazione di qualità e nel rispetto degli accordi esistenti nel **porto di Savona-Vado** Ligure. La centralità dell'articolo 17 della Compagnia Portuale di **Savona** nel nostro scalo, deve essere sempre considerata prioritariamente quando si parla di lavoro temporaneo per la gestione dei picchi di lavoro, e se si parla di flessibilità si parla di lavoro temporaneo che va affidato al soggetto autorizzato per legge a fornirlo". "Vediamo minacciata a questo punto la pace sociale, in quanto la mediazione che sembrava possibile ora non sembra percorribile, a nostro avviso l'Autorità di Sistema Portuale deve immediatamente esercitare la sua funzione di regia per evitare le ricadute negative sull'equilibrio del lavoro portuale faticosamente ottenuto nel corso degli anni - concludono dalla segreteria Uiltrasporti - In questo momento dopo lunga inattività da parte delle istituzioni, valutando come estremamente negativo il disinteresse a questa tematica, riteniamo siano messi in discussione



Savona News

Savona, Vado

per il presente e per il futuro la qualità del lavoro, il salario e la sicurezza, elementi essenziali che si possono ottenere solo con la formazione e con la continuità lavorativa soprattutto in terminal come **Vado** Gateway. Quindi intendiamo affermare che, come precedentemente dichiarato nel comunicato stampa del 9 dicembre 2025, il tempo di mediare è terminato, non abbiamo mai affrontato i problemi esprimendo un no senza discuterne, ora però riteniamo che le iniziative sindacali dovranno essere messe in atto". La Filt Cgil ha continuato a tenere la sua linea contestando l'operato di **Vado** Gateway. "Con la riuscita dello sciopero della FILT CGIL del 15 dicembre abbiamo messo le basi per l'inizio della vertenza; chiediamo assunzioni full time e la trasformazione dei neoassunti. L'intenzione di **Vado** Gateway di strutturare una organizzazione del lavoro con dei contratti part time ci risulta essere un'allontanamento dalle logiche del CCNL dei Porti e dalla Legge 84/94. Attraverso la regia della Segreteria Regionale, si stanno svolgendo ulteriori approfondimenti sui perimetri contrattuali del CCNL rispetto alla Legge 84/94 - dicono dalla Filt Cgil - Il lavoro part time oltre a non essere la soluzione per l'organizzazione delle operazioni portuali non rispecchia le necessità di un territorio che ha bisogno di occupazione e salari di qualità per i giovani". "Sosteniamo che il lavoro portuale debba continuare a basarsi sul lavoro stabile e ben retribuito dei dipendenti dei terminals e sulla flessibilità della manodopera temporanea dell'Art.17. La FILT CGIL sta valutando di attivare ulteriori forme di rivendicazione per garantire la continuazione di una vertenza che deve trovare soluzione, pena l'erosione di quel modello di lavoro che ha garantito occupazione stabile, salari, produttività e la pace sociale del **Porto di Savona-Vado Ligure**" concludono dalla Filt Cgil.

Genova saluta Danilo Oliva: oggi l'ultimo abbraccio laico al leader dei portuali che unì sindacato, città e antifascismo

Oggi, lunedì 12 gennaio 2026 alle 10, nel Salone del Circolo CAP di via Albertazzi, la città ricorda Danilo Oliva con una celebrazione laica. La presenza è annunciata e certa da parte di più realtà sindacali (Camera del Lavoro, Cgil Genova, Filt Cgil, Spi Cgil) e civico-politiche come ANPI, oltre a delegazioni e persone che in questi anni hanno riconosciuto in Oliva un riferimento del lavoro portuale e delle battaglie per i diritti. Genova si prepara a un saluto che non sarà soltanto un commiato, ma un momento collettivo di memoria civile. Oggi, lunedì 12 gennaio 2026, alle ore 10, nel Salone del Circolo CAP (Circolo Autorità Portuale) di via Albertazzi, è in programma la celebrazione laica in ricordo di Danilo Oliva, scomparso nella notte del 9 gennaio: figura di spicco del lavoro portuale e voce riconosciuta nelle battaglie per i diritti e la difesa dei principi costituzionali. Un addio che diventa piazza: presenza certa di sindacato e associazionismo. Non sarà una cerimonia qualunque. La partecipazione, già annunciata, racconta quanto Oliva fosse trasversale e centrale nel tessuto cittadino: Camera del Lavoro, Filt Cgil e Spi Cgil hanno espresso cordoglio e vicinanza ai soci del CAP, l'associazione che Oliva aveva immaginato, voluto e sostenuto, diventandone per anni animatore e presidente. Accanto al mondo sindacale, ANPI Genova ha comunicato la propria presenza al saluto: un gesto che sottolinea un tratto distintivo della sua storia personale e pubblica, definendolo incrollabile antifascista e protagonista delle lotte dei lavoratori consorzi del porto. In una città dove il porto è identità, lavoro e destino, il funerale laico di oggi si annuncia come un punto d'incontro "naturale" per molti soggetti sindacali e civico-politici, chiamati non solo a ricordare un uomo, ma una stagione di impegno. Danilo Oliva, una vita cresciuta tra banchine e diritti. Oliva era nato a Genova il 2 luglio 1937, in una famiglia di portuali: nonni e padre legati al lavoro duro delle rinfuse e degli elevatori. Da consorziale, si impegnò presto nel sindacato e il 1° maggio 1973 venne distaccato a tempo pieno nella Filp (Federazione dei lavoratori portuali), di cui sarebbe diventato l'ultimo Segretario Generale, prima dello scioglimento nell'attuale Filt Cgil. La sua traiettoria si intreccia con le trasformazioni del porto: fu protagonista del passaggio dal Consorzio Autonomo all'Autorità Portuale e della nascita della Società di sistema portuale. E proprio in quell'orizzonte nacque il CAP: un luogo pensato per tenere insieme i lavoratori, prima delle società di sistema e poi anche dei terminal, con un'idea semplice e ambiziosa che Oliva ripeteva nei fatti: unire "Una voce critica e autorevole": il ricordo che resta. Nel ricordo delle organizzazioni sindacali, Oliva viene descritto come compagno di lotte e riferimento riconosciuto da aziende, istituzioni e politica sulle questioni portuali. ANPI aggiunge un ritratto che va oltre i ruoli: l'esempio di apertura e inclusività, capace di fare del CAP un "crocevia" di culture e realtà, fino a diventare un modello di democrazia culturale e politica.

Genova Quotidiana

Genova saluta Danilo Oliva: oggi l'ultimo abbraccio laico al "leader dei portuali" che unì sindacato, città e antifascismo

01/12/2026 09:16

Oggi, lunedì 12 gennaio 2026 alle 10, nel Salone del Circolo CAP di via Albertazzi, la città ricorda Danilo Oliva con una celebrazione laica. La presenza è annunciata e certa da parte di più realtà sindacali (Camera del Lavoro, Cgil Genova, Filt Cgil, Spi Cgil) e civico-politiche come ANPI, oltre a delegazioni e persone che in questi anni hanno riconosciuto in Oliva un riferimento del lavoro portuale e delle battaglie per i diritti. Genova si prepara a un saluto che non sarà soltanto un commiato, ma un momento collettivo di memoria civile. Oggi, lunedì 12 gennaio 2026, alle ore 10, nel Salone del Circolo CAP (Circolo Autorità Portuale) di via Albertazzi, è in programma la celebrazione laica in ricordo di Danilo Oliva, scomparso nella notte del 9 gennaio: figura di spicco del lavoro portuale e voce riconosciuta nelle battaglie per i diritti e la difesa dei principi costituzionali. Un addio che diventa piazza: presenza certa di sindacato e associazionismo. Non sarà una cerimonia qualunque. La partecipazione, già annunciata, racconta quanto Oliva fosse trasversale e centrale nel tessuto cittadino: Camera del Lavoro, Filt Cgil e Spi Cgil hanno espresso cordoglio e vicinanza ai soci del CAP, l'associazione che Oliva aveva immaginato, voluto e sostenuto, diventandone per anni animatore e presidente. Accanto al mondo sindacale, ANPI Genova ha comunicato la propria presenza al saluto: un gesto che sottolinea un tratto distintivo della sua storia personale e pubblica, definendolo incrollabile antifascista e protagonista delle lotte dei lavoratori consorzi del porto. In una città dove il porto è identità, lavoro e destino, il funerale laico di oggi si annuncia come un punto d'incontro "naturale" per molti soggetti sindacali e civico-politici, chiamati non solo a ricordare un uomo, ma una stagione di impegno. Danilo Oliva, una vita cresciuta tra banchine e diritti. Oliva era nato a Genova il 2 luglio 1937. In una famiglia di portuali: nonni e padre legati al lavoro duro delle rinfuse e degli elevatori. Da consorziale, si impegnò presto nel sindacato e il 1° maggio 1973 venne distaccato a tempo pieno nella Filp (Federazione dei lavoratori portuali), di cui sarebbe diventato l'ultimo Segretario Generale, prima dello scioglimento nell'attuale Filt Cgil. La sua traiettoria si intreccia con le trasformazioni del porto: fu protagonista del passaggio dal Consorzio Autonomo all'Autorità Portuale e della nascita della Società di sistema portuale. E proprio in quell'orizzonte nacque il CAP: un luogo pensato per tenere insieme i lavoratori, prima delle società di sistema e poi anche dei terminal, con un'idea semplice e ambiziosa che Oliva ripeteva nei fatti: unire "Una voce critica e autorevole": il ricordo che resta. Nel ricordo delle organizzazioni sindacali, Oliva viene descritto come compagno di lotte e riferimento riconosciuto da aziende, istituzioni e politica sulle questioni portuali. ANPI aggiunge un ritratto che va oltre i ruoli: l'esempio di apertura e inclusività, capace di fare del CAP un "crocevia" di culture e realtà, fino a diventare un modello di democrazia culturale e politica.

Genova Quotidiana

Genova, Voltri

e realtà, fino a diventare un modello di democrazia culturale e politica. Oggi, nel Salone di via Albertazzi, quella storia torna tutta insieme: porto, diritti, Costituzione, antifascismo, comunità . E Genova, ancora una volta, si scopre unita nel salutare una delle sue voci più riconoscibili. Se non volete perdere le notizie seguite il nostro sito GenovaQuotidiana il nostro canale Blusky , la nostra pagina X e la nostra pagina Facebook (ma tenete conto che Facebook sta cancellando in modo arbitrario molti dei nostri post quindi lì non trovate tutto). E iscrivetevi al canale Whatsapp dove vengono poste solo le notizie principali Condividi: Mi piace:.

Addio a Danilo Oliva, Salis al funerale laico: "Porteremo avanti il suo messaggio"

Sindacalista, consortile e figura storica della sinistra genovese, scomparso all'età di 88 anni Genova ha dato l'ultimo saluto, con un funerale laico, a Danilo Oliva, lo storico presidente del Cap (Circolo Autorità Portuale & Società del porto di Genova) scomparso all'età di 88 anni. Chi era Danilo Oliva Sindacalista, consortile e figura storica della sinistra genovese, Oliva era nato a Genova il 2 luglio del 1937 da una famiglia di portuali, i nonni uno gruista e l'altro carbunin', il padre gruista a sua volta sugli elevatori che scaricavano le rinfuse. Fu protagonista della trasformazione del Consorzio Autonomo in Autorità Portuale e della nascita della società di sistema portuale, il Circolo nacque proprio con l'idea di mettere insieme tutti i dipendenti delle società di sistema e successivamente dei terminal, nell'idea di Oliva di unire tutti i lavoratori portuali. Salis: "Porteremo avanti il suo messaggio" "Oggi rendiamo omaggio a una personalità che, grazie al suo incessante impegno, ha contribuito a rendere il porto non solo un luogo economico e produttivo, ma anche uno spazio di costruzione sociale, di condivisione, di apertura alle diversità e di creazione dell'identità collettiva di Genova. È questo il messaggio che vogliamo portare avanti" ha detto la sindaca di Genova, Silvia Salis, intervenendo al funerale laico di Danilo Oliva nella sede del Circolo Autorità Portuale. "Non ho la presunzione di dire che figure come la sua avrebbero sostenuto il lavoro della nostra amministrazione, ma so per certo che avrei cercato quel sostegno ogni giorno - ha aggiunto Salis - nei momenti di dubbio, avrei voluto confrontarmi con chi, come Danilo, ha incarnato valori fondamentali per la nostra città. Valori che esistono da sempre, che forse a qualcuno possono dare fastidio, ma che continueremo a difendere e a promuovere, a partire proprio dall'eredità che persone come lui ci hanno lasciato".



Sindacalista, consortile e figura storica della sinistra genovese, scomparso all'età di 88 anni Genova ha dato l'ultimo saluto, con un funerale laico, a Danilo Oliva, lo storico presidente del Cap (Circolo Autorità Portuale & Società del porto di Genova) scomparso all'età di 88 anni. Chi era Danilo Oliva Sindacalista, consortile e figura storica della sinistra genovese, Oliva era nato a Genova il 2 luglio del 1937 da una famiglia di portuali, i nonni uno gruista e l'altro carbunin', il padre gruista a sua volta sugli elevatori che scaricavano le rinfuse. Fu protagonista della trasformazione del Consorzio Autonomo in Autorità Portuale e della nascita della società di sistema portuale, il Circolo nacque proprio con l'idea di mettere insieme tutti i dipendenti delle società di sistema e successivamente dei terminal, nell'idea di Oliva di unire tutti i lavoratori portuali. Salis: "Porteremo avanti il suo messaggio" "Oggi rendiamo omaggio a una personalità che, grazie al suo incessante impegno, ha contribuito a rendere il porto non solo un luogo economico e produttivo, ma anche uno spazio di costruzione sociale, di condivisione, di apertura alle diversità e di creazione dell'identità collettiva di Genova. È questo il messaggio che vogliamo portare avanti" ha detto la sindaca di Genova, Silvia Salis, intervenendo al funerale laico di Danilo Oliva nella sede del Circolo Autorità Portuale. "Non ho la presunzione di dire che figure come la sua avrebbero sostenuto il lavoro della nostra amministrazione, ma so per certo che avrei cercato quel sostegno ogni giorno - ha aggiunto Salis - nei momenti di dubbio, avrei voluto confrontarmi con chi, come Danilo, ha incarnato valori fondamentali per la nostra città. Valori che esistono da sempre, che forse a qualcuno possono dare fastidio, ma che continueremo a

Folla al Circolo Autorità Portuale per il funerale laico di Danilo Oliva

La sindaca Salis: "Ha contribuito a rendere il porto un luogo economico e produttivo ma anche uno spazio di apertura alle diversità e di creazione dell'identità collettiva di Genova" Genova . Folla questa mattina al Cap di via Albertazzi per il funerale laico di Danilo Oliva, storico presidente del Circolo Autorità Portuale morto il 9 gennaio scorso a 88 anni. Oggi rendiamo omaggio a una personalità che, grazie al suo incessante impegno, ha contribuito a rendere il porto non solo un luogo economico e produttivo, ma anche uno spazio di costruzione sociale, di condivisione, di apertura alle diversità e di creazione dell'identità collettiva di Genova. È questo il messaggio che vogliamo portare avanti. Lo ha detto la sindaca di Genova, Silvia Salis, intervenuta alle esequie. Non ho la presunzione di dire che figure come la sua avrebbero sostenuto il lavoro della nostra amministrazione, ma so per certo che avrei cercato quel sostegno ogni giorno ha aggiunto Salis nei momenti di dubbio, avrei voluto confrontarmi con chi, come Danilo, ha incarnato valori fondamentali per la nostra città. Valori che esistono da sempre, che forse a qualcuno possono dare fastidio, ma che continueremo a difendere e a promuovere, a partire proprio dall'eredità che persone come lui ci hanno lasciato. Più informazioni leggi anche Lutto È morto Danilo Oliva, lo storico presidente del circolo Cap se n'è andato a 88 anni.

Genova24

Folla al Circolo Autorità Portuale per il funerale laico di Danilo Oliva



01/12/2026 12:03

La sindaca Salis: "Ha contribuito a rendere il porto un luogo economico e produttivo ma anche uno spazio di apertura alle diversità e di creazione dell'identità collettiva di Genova" Genova . Folla questa mattina al Cap di via Albertazzi per il funerale laico di Danilo Oliva, storico presidente del Circolo Autorità Portuale morto il 9 gennaio scorso a 88 anni. Oggi rendiamo omaggio a una personalità che, grazie al suo incessante impegno, ha contribuito a rendere il porto non solo un luogo economico e produttivo, ma anche uno spazio di costruzione sociale, di condivisione, di apertura alle diversità e di creazione dell'identità collettiva di Genova. È questo il messaggio che vogliamo portare avanti. Lo ha detto la sindaca di Genova, Silvia Salis, intervenuta alle esequie. "Non ho la presunzione di dire che figure come la sua avrebbero sostenuto il lavoro della nostra amministrazione, ma so per certo che avrei cercato quel sostegno ogni giorno" ha aggiunto Salis – nei momenti di dubbio, avrei voluto confrontarmi con chi, come Danilo, ha incarnato valori fondamentali per la nostra città. Valori che esistono da sempre, che forse a qualcuno possono dare fastidio, ma che continueremo a difendere e a promuovere, a partire proprio dall'eredità che persone come lui ci hanno lasciato". Più informazioni leggi anche Lutto È morto Danilo Oliva, lo storico presidente del circolo Cap se n'è andato a 88 anni.

Folla al Circolo Autorità Portuale per il funerale laico di Danilo Oliva

Redazione Genova

Genova . Folla questa mattina al Cap di via Albertazzi per il funerale laico di Danilo Oliva, storico presidente del Circolo Autorità Portuale morto il 9 gennaio scorso a 88 anni. Oggi rendiamo omaggio a una personalità che, grazie al suo incessante impegno, ha contribuito a rendere il porto non solo un luogo economico e produttivo, ma anche uno spazio di costruzione sociale, di condivisione, di apertura alle diversità e di creazione dell'identità collettiva di Genova. È questo il messaggio che vogliamo portare avanti. Lo ha detto la sindaca di Genova, Silvia Salis, intervenuta alle esequie.



Il Nord Ovest alla prova della congestione: il sistema logistico-portuale cerca nuove soluzioni

GENOVA - Il sistema logistico e portuale del Nord Ovest si trova di fronte a una sfida sempre più pressante: evitare il collasso dovuto al congestimento delle infrastrutture, in particolare della rete autostradale. La crescita dei traffici, destinata ad aumentare ulteriormente con la realizzazione della nuova diga del porto di Genova, impone una riflessione profonda su modelli organizzativi, strumenti tecnologici e scelte operative in grado di garantire sostenibilità ed efficienza nel medio-lungo periodo. A queste domande intende dare risposta il convegno in programma lunedì 19 Gennaio a Genova, nella Sala della Trasparenza della Regione Liguria. L'iniziativa riunirà amministratori pubblici, gestori di infrastrutture, operatori del comparto marittimo-portuale e logistico, insieme al mondo tecnico e accademico, per un confronto diretto sulle possibili formule di sopravvivenza del sistema. Al centro del dibattito vi sarà la possibilità di ripensare l'organizzazione dei flussi di merci e container, valutando l'introduzione di metodologie innovative e soluzioni digitali capaci di regolare il traffico, indirizzandolo verso le aree e le infrastrutture che presentano ancora margini di capacità. Un approccio che mira non solo a ridurre la congestione cronica, ma anche a rendere economia di gestione della logistica. Dopo i saluti istituzionali del presidente della Regione Genova Alessandro Terrile e dei presidenti delle Autorità di Sistema portuale Matteo Paroli e Bruno Pisano, i lavori entreranno nel vivo con la presentazione di Rodolfo De Dominicis. Il progetto propone un sistema di regolazione dei flussi per ridurre la pressione sulle infrastrutture più congestionate. Seguiranno due tavole rotonde per discutere di temi come le nuove tecnologie, le angolazioni, il tema della gestione integrata della logistica nel Nord Ovest. Al termine della giornata si discuterà di temi come la logistica del futuro, il ruolo del mondo digitale, della spedizione, del trasporto ferroviario, dell'università e delle insieme alle associazioni dell'autotrasporto. La seconda allargherà il confronto a livello macroregionale, coinvolgendo le regioni Liguria, Piemonte e Lombardia, oltre a Cassa Depositi e Prestiti, Federlogistica, le associazioni di gestori di infrastrutture e le strategie coordinate su scala macroregionale. Le conclusioni saranno affidate a Trasporti Edoardo Rixi, a sottolineare la rilevanza nazionale delle tematiche. Tommaso Cerno, direttore de Il Giornale. Il convegno si propone così come un momento di confronto e di riflessione per cercare di trasformare una criticità strutturale in un'opportunità di sviluppo e di coordinarsi e rafforzare la propria competitività.

 Messaggero Marittimo.it

Porti&città, il comitato Porto aperto: "Diga allontani attività inquinanti dalle case"

di Elisabetta Biancalani Prosegue il nostro viaggio attraverso gli auspici del mondo portuale per il 2026. Primocanale, oltre a sentire i rappresentanti del mondo dello shipping, ascolta anche l'altro fronte, quello dei cittadini, che chiedono un rapporto più virtuoso tra **porto** e città, vista la vicinanza tra le due realtà. Oggi sentiamo Giammario Bolognini , del comitato **Porto Aperto**: "Io e il Comitato di cui faccio parte ci interessiamo dal 2011 dei problemi di inquinamento ambientale che ci sono in città, dovuti alla presenza di attività industriali universalmente riconosciute (da prestigiosi organismi scientifici internazionali come EPA, OCSE, ecc.) come particolarmente pericolose per la salute umana se, e quando, sono esercitate a ridosso di quartieri urbani densamente popolati. Case a 70 metri o poco più dalle attività inquinanti E questo è proprio il caso della zona di levante del **porto di Genova** dove, a poca distanza dalle aree industriali, c'è il centro storico, che è uno dei più importanti, estesi e densamente popolati d'Europa. Oltre a ciò si registra la presenza, nelle aree contigue, anche di quartieri altrettanto importanti e soggetti anch'essi agli inquinanti che vengono prodotti nelle aree industriali suddette. In alcuni casi si registra la presenza di abitazioni anche alla distanza di soli 70 metri o poco più (comunque non oltre poche centinaia di metri) dalle aree industriali. A tutto ciò si somma la presenza, nelle aree contigue, di molte infrastrutture cittadine (Zona Expò, Acquario, opere varie comprese nella zona della Fiera di **Genova**, oltre ad una importantissima infrastruttura sanitaria come l'Ospedale Galliera, ecc.) Il problema del fumo delle navi Agli inquinanti suddetti si sommano quelli prodotti dalle emissioni dei camini delle navi (compreso i fumi) in transito e in sosta, a motori accesi, nel **porto di Genova**. Ad essere particolarmente pericoloso è il mix complessivo di inquinanti dovuti a tutte le attività suddette che, soprattutto, quando interagiscono tra loro e si riversano sullo stesso organismo vivente possono diventare veramente letali, essere all'origine di molte malattie invalidanti. Non a caso, purtroppo, si registrano numerosi morti annui dovuti al mancato rispetto delle linee guida OMS, come è stato riferito in diverse assemblee pubbliche. Uno scorcio del **porto di Genova** che evidenzia la vicinanza alle case L'origine degli inquinanti: le lavorazioni più impattanti Inoltre occorre sottolineare che tale situazione si ripete a partire dalla fine degli anni 60, per cui basta fare una semplice calcolo per trovare il numero complessivo di morti nell'arco temporaneo suddetto (che è di alcuni decenni). Qualcuno potrebbe obiettare che nel **porto di Genova** certe lavorazioni, sugli scafi delle navi si sono sempre eseguite, da centinaia di anni. Questo è vero, ma ad essere cambiate sono le tipologie di lavorazioni che vengono eseguite. Infatti mentre il modello originario, città-**porto**, non ha creato, per lungo tempo, particolari



problemi, quando gli scafi delle navi erano in legno (galee, velieri, e /o quant'altro), non vi erano seri problemi di inquinamento ambientale, neanche quando, in tempi più recenti, si era passati alla realizzazione di carene in ferro, ma del tipo chiodato, in cui le lamiere, per la realizzazione degli scafi delle navi, venivano assemblate (dopo aver eseguito i relativi fori) con dei rivetti, posti in opera a caldo e poi ribattuti, per garantire aderenza tra le lamiere. Il modello è entrato in crisi quando, verso la fine degli anni 60, si è passati all'uso generalizzato, delle lamiere saldate, per la realizzazione degli scafi delle navi. Questa evoluzione tecnologica ha posto in crisi il modello di sviluppo precedente, in quanto le lavorazioni che prevedono la fusione dei metalli che compongono gli scafi delle navi, sia per garantire l'unione delle lamiere, con saldatura elettrica, sia il taglio termico delle stesse, nei casi di demolizione, e/o trasformazioni navali (tipiche delle attività di riparazioni navali e refitting navale degli scafi), portano sempre alla formazione di ossidi di azoto (NOx) e di polveri sottili, che sono sempre altamente inquinanti e molto pericolose per la salute umana. Non a caso sono considerate foriere di pericolosissime malattie (tumori e quant'altro) soprattutto se e quando sono sommate a quanto esce dai camini delle navi. Il ruolo della nuova diga per allontanare attività inquinanti dalle case Alla luce di tutto, ciò cosa mi aspetto dal 2026, per una maggiore vivibilità tra **porto** e città? La risposta è semplice e nello stesso tempo articolata nelle sue diverse sfaccettature, ovvero: per quanto attiene le attività di cantieristica navale esercitate in prossimità del centro storico auspico che vengano allontanate dalle attuali sedi le attività fortemente inquinanti e universalmente considerate pericolose per la salute umana. Questo non vuol dire dismettere le attuali attività, ma trasferire solo, ed unicamente, quelle pericolose per la popolazione, lasciando in situ quelle compatibili. In tutto il mondo civile, certe attività vengono eseguite alla distanza di 1 km, 1 km e mezzo, dai nuclei abitati, e/o in ambienti confinati (come a Papenburg, dove si tutela sia la salute dei lavoratori, sia quella della popolazione che vive all'intorno). La realizzazione della nuova diga foranea del **Porto di Genova** era, ed è, un'occasione irripetibile per trasferire, in prossimità della stessa, le lavorazioni pericolose suddette, tutelando nel contempo, la salute dei genovesi e il lavoro. Qua invece sembra che vogliano sfruttare la nuova diga foranea per ampliare (in sede di predisposizione del nuovo PRP) le aree di cantieristica navale a ridosso della città, a poche decine di metri, o poco più, dalle abitazioni, aumentando con ciò, in modo esponenziale, l'inquinamento ambientale che c'è già. Sembra incredibile, anziché cercare di risolvere la già grave situazione attuale, si pensa di incrementarla. Il tutto viene giustificato dall'esigenza di tutelare il lavoro. Io penso che sia l'esatto contrario. Basta vedere cosa è successo a Taranto, e/o a Casale Monferrato, dove hanno tirato la corda sino all'estremo per poi ritrovarsi con gli impianti chiusi (e denunce penali varie) quando è finalmente intervenuta la magistratura a tutelare della salute della popolazione. In altre parole se si fanno le scelte giuste, e si guidano correttamente i processi di trasformazione industriale, si garantisce il lavoro per i prossimi cinquant'anni, in caso contrario lo si fa solo per pochi anni

(in altre parole tirare a campare, spesso e volentieri vuol dire, prima o poi, tirare le cuoia. Inteso come garantire il lavoro in situazioni abnormi e non più sostenibili a lungo). La speranza nell'elettrificazione delle banchine Per quanto attiene le emissioni dai camini delle navi, in transito, e/o in sosta, a motori accesi nel **porto di Genova**: Occorre eseguire e completare, al più presto, l'intera elettrificazione delle banchine del **porto di Genova** in modo che le navi in sosta non abbiano più la necessità di tenere i motori accesi per garantire i servizi di bordo. Oltre a ciò occorre, contestualmente, obbligare gli armatori ad adeguare le loro navi all'uso dell'elettricità per garantire tutte le funzioni di bordo e quindi vietare l'uso dei combustibili fossili durante la sosta. Rimane il problema del transito delle navi in **porto**, in questo caso si dovrebbe obbligare gli armatori all'uso di combustibili green, meglio l'uso dei motori elettrici, ove possibile. Fermo restando che i motori a combustione interna (diesel di grandi dimensioni) con le temperature di esercizio che raggiungono, danno sempre origine ad ossidi di azoto e polveri sottili (si possono ridurre ma non eliminare del tutto, in quanto sono connaturali con questo tipo di motore). La questione del monitoraggio degli inquinanti I monitoraggi che vengono eseguiti attualmente ovvero quelli che rilevano solo i PM 10 ed i PM 2,5 servono a ben poco, sia per gli inquinanti prodotti dalle attività industriali citate in precedenza (la maggior parte degli inquinanti sono infatti inferiori, e di molto, ai PM 2,5), sia per le emissioni dei camini delle navi (gli inquinanti veri, quelli pericolosi per la salute, anche in questo caso, hanno una dimensione, di molto, inferiore ai PM 2,5 che vengono rilevate attualmente e, oltretutto, sono in larga parte tumorali). I fumi delle navi, quelli che si vedono e molto spesso suscitano l'allarme di parte della popolazione, in realtà sono quelli meno pericolosi, in quanto, solo per il fatto che sono percepibili visivamente, hanno la dimensione di 50 micron e vengono, per lo più, intercettate dalle vie respiratorie superiori (naso, laringe). Ad essere veramente pericolosi sono gli inquinanti più piccoli, che sono inodori, insapori, invisibili all'occhio umano e che, il più delle volte, si possono fissare nei polmoni, nel pancreas, nel sangue, nel cervello. Per cui si debbono monitorare anche e soprattutto le polveri fini e ultrafini (polveri sottili) che sono quelle che minano veramente la salute e sono all'origine di tante malattie, anche letali. I PM 10 e PM 2,5 vanno bene, solo ed unicamente, per porre a confronto gli inquinanti prodotti, mediamente, nelle principali città Europee (traffico urbano, impianti di riscaldamento, ecc.), per le altre tipologie di inquinanti si debbono fare monitoraggi specifici. **Genova** è un caso a sé, infatti è rimasta l'unica città con un **porto** dove c'è un'industria pesante situata nel bel mezzo dei quartieri cittadini più densamente popolati (in alcuni casi si raggiungono, addirittura, i 220 abitanti per ha) e dove, al tipo di inquinanti delle altre città Europee, si sommano anche, e soprattutto, quelli prodotti dalle attività industriali indicate in precedenza e dal traffico e sosta, a motori accesi, delle navi, che producono sempre particelle inquinanti molto più sottili, sino al PM 1 (e in alcuni casi anche oltre, fino al PM 0,1) e ossidi di azoto, i cui MIX sono sempre all'origine delle malattie citate in precedenza". Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram

. Resta aggiornato sulle notizie da **Genova** e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.

Genova saluta Danilo Oliva, al funerale laico sindaca Salis: "Ha incarnato valori fondamentali per la città"

"I suoi valori esistono da sempre, forse a qualcuno possono dare fastidio, ma continueremo a difenderli e a promuoverli" Genova ha salutato oggi Danilo Oliva nel corso del funerale laico che si è svolto nella sede del Circolo dell'Autorità Portuale. Alla cerimonia ha preso parte anche la sindaca Silvia Salis, che ha voluto ricordare il ruolo e l'eredità lasciata da Oliva alla città. "Oggi rendiamo omaggio a una personalità che, grazie al suo incessante impegno, ha contribuito a rendere il porto non solo un luogo economico e produttivo, ma anche uno spazio di costruzione sociale, di condivisione, di apertura alle diversità e di creazione dell'identità collettiva di Genova. È questo il messaggio che vogliamo portare avanti", ha dichiarato la prima cittadina nel suo intervento. Salis ha poi sottolineato il valore umano e civile della figura di Oliva, evidenziando come il suo esempio rappresenti un riferimento anche per l'azione amministrativa. "Non ho la presunzione di dire che figure come la sua avrebbero sostenuto il lavoro della nostra amministrazione, ma so per certo che avrei cercato quel sostegno ogni giorno. Nei momenti di dubbio, avrei voluto confrontarmi con chi, come Danilo, ha incarnato valori fondamentali per la nostra città", ha aggiunto. La sindaca ha infine ribadito l'impegno dell'amministrazione comunale a portare avanti quell'eredità ideale: "Sono valori che esistono da sempre, che forse a qualcuno possono dare fastidio, ma che continueremo a difendere e a promuovere, a partire proprio dal messaggio che persone come lui ci hanno lasciato".



I camalli genovesi hanno perso Danilo Oliva

Michele Latorre

Scomparso a Genova all'inizio di gennaio 2026 Danilo Oliva, uno dei principali riferimenti del lavoro portuale e del sindacalismo dei trasporti. Protagonista della trasformazione del porto e animatore del Circolo Autorità Portuale. È morto nella notte tra l'8 e il 9 gennaio 2026 Danilo Oliva, figura centrale della storia recente del lavoro portuale genovese e punto di riferimento per il sindacalismo dei trasporti. Aveva 88 anni. La notizia è stata diffusa da Cgil Genova, Filt Cgil e Spi Cgil, che hanno espresso cordoglio anche ai soci del Circolo Autorità Portuale, realtà associativa da lui ideata, sostenuta e guidata per molti anni. Nato a Genova il 2 luglio 1937 in una famiglia di portuali, Oliva ha legato l'intera vita lavorativa al porto. I nonni erano uno gruista e l'altro carbunin, mentre il padre lavorava come gruista sugli elevatori per lo scarico delle rinfuse. Entrato giovanissimo nel Consorzio Autonomo del Porto come dipendente consortile, ha attraversato tutte le principali fasi di trasformazione dell'organizzazione portuale genovese, diventando uno dei protagonisti del passaggio dal Consorzio Autonomo all'Autorità Portuale e, successivamente, alla Autorità di Sistema Portuale. Parallelamente all'attività lavorativa, Oliva si è impegnato fin da subito nel sindacato dei portuali. Il primo maggio del 1973 è stato distaccato a tempo pieno nella Filp, Federazione dei Lavoratori Portuali, della quale è stato l'ultimo segretario generale prima dello scioglimento e del conflitto nell'attuale Filt Cgil. Il suo ruolo è stato riconosciuto non solo all'interno dell'organizzazione sindacale, ma anche da aziende, istituzioni e mondo politico come riferimento autorevole sulle questioni portuali. Un capitolo centrale del suo impegno è stato quello legato al Circolo Autorità Portuale e Società del Porto, conosciuto come Circolo Cap. Per circa vent'anni Oliva ne è stato presidente e animatore, sostenendo un'idea di porto come comunità unitaria. Il Circolo nacque con l'obiettivo di mettere insieme i dipendenti delle società di sistema e, successivamente, dei terminal, mantenendo il porto non solo come luogo di lavoro ma anche come spazio di socialità, cultura e solidarietà. Un progetto coerente con la sua visione di unità dei lavoratori portuali, al di là delle articolazioni societarie introdotte dalle riforme. Nel ricordo diffuso dalle organizzazioni sindacali, Oliva viene descritto come compagno di lotte sindacali e come una delle figure che hanno segnato la storia del lavoro portuale cittadino. Le battaglie condotte sia come sindacalista sia come presidente del Circolo vengono considerate parte integrante della memoria civile di Genova. La sua attività è stata caratterizzata da una costante attenzione alla difesa dei diritti e dei principi costituzionali, che ha accompagnato tutte le fasi del suo impegno pubblico. Anche il Comune di Genova, associazioni e forze politiche liguri hanno ricordato Oliva come uomo di porto nel senso più pieno, sottolineandone il ruolo di custode della memoria operaia e di interprete delle trasformazioni del sistema portuale.



TrasportoEuropa

Genova, Voltri

in una fase di profondo cambiamento per la logistica e il trasporto marittimo. Con la sua scomparsa, il porto di Genova perde una voce critica e riconosciuta, capace di coniugare esperienza diretta del lavoro, rappresentanza sindacale e attenzione alla dimensione sociale del sistema logistico-portuale.

Pisano: la Zona Logistica Semplificata ha una grande valenza strategica per il porto della Spezia

Necessario - ha evidenziato - proseguire gli sforzi per il completamento della Pontremolese «Con la conclusione dell'iter istitutivo della Zona Logistica Semplificata, avvenuta in questi giorni, si concretizza un progetto che riveste, per lo sviluppo del porto della Spezia e l'area vasta di cui fa parte, una grande valenza strategica». Lo ha sottolineato il presidente dell'Autorità di **Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano**, commentando la conclusione dell'iter per l'istituzione della ZLS spezzina che sarà operativa per sette anni più eventuali altri sette. «Ritengo sia fondamentale, per tutta una serie di logiche, sia operative sia commerciali - ha aggiunto **Pisano** - che la zona retroportuale di Santo Stefano sia estesa anche a un'area più vasta rispetto agli ambiti di competenza del nostro scalo. È importante che all'interno della ZLS del porto della Spezia siano ricomprese sia infrastrutture a vocazione logistica, e quindi il retroporto di Santo Stefano Magra, unito all'Interporto di Parma, sia aree a vocazione squisitamente industriale che insistono in particolar modo sul territorio emiliano. In questo modo è possibile creare un progetto ampio di servizi di logistica integrata che possa, da una parte, potenziare il valore di questi territori e, dall'altra, far sì che aumentino sensibilmente le opportunità e il livello dei volumi gestiti dal porto». «La ZLS - ha proseguito il presidente dell'AdSP - va nell'ottica di integrazione porto-retroporto che ci spinge a considerare lo scalo non più solo come la somma di moli e banchine, ma come un grande polmone logistico che include tutte le aree dedicate al suo servizio, le vie di afflusso e di accesso, i mercati e le loro aree di competenza. Si tratta di un progetto complessivo, incluso nei programmi dell'AdSP per i prossimi quattro anni, e di cui la ZLS, ovviamente, ne diventa un tassello estremamente importante, al fine di valorizzare, semplificare e attrarre nuovi operatori sul nostro territorio. L'asse che si va a costituire, su cui lavoreremo assieme a tutti i soggetti interessati, è fondamentale per rendere efficace la ZLS. A Marina di Carrara - ha ricordato **Pisano** - esiste già, ed è lì che abbiamo iniziato a lavorare con la prospettiva, oggi, di poter effettuare anche delle integrazioni fra la ZLS toscana e quella **ligure**, una volta che saranno entrambe attivate». «In un'ottica di visione "ampia" - ha concluso **Pisano** - elemento irrinunciabile risulta poi essere la Pontremolese, che preferisco sempre chiamare Tirreno-Brennero. Gli sforzi per ottenere il suo completamento non devono essere abbandonati, e l'ente che presiede intende fare la propria parte, assieme agli operatori e alle istituzioni che da anni lottano per questa infrastruttura strategica per il porto e i territori interessati».



Necessario - ha evidenziato - proseguire gli sforzi per il completamento della Pontremolese «Con la conclusione dell'iter istitutivo della Zona Logistica Semplificata, avvenuta in questi giorni, si concretizza un progetto che riveste, per lo sviluppo del porto della Spezia e l'area vasta di cui fa parte, una grande valenza strategica». Lo ha sottolineato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano, commentando la conclusione dell'iter per l'istituzione della ZLS spezzina che sarà operativa per sette anni più eventuali altri sette. «Ritengo sia fondamentale, per tutta una serie di logiche, sia operative sia commerciali - ha aggiunto Pisano - che la zona retroportuale di Santo Stefano sia estesa anche a un'area più vasta rispetto agli ambiti di competenza del nostro scalo. È importante che all'interno della ZLS del porto della Spezia siano ricomprese sia infrastrutture a vocazione logistica, e quindi il retroporto di Santo Stefano Magra, unito all'Interporto di Parma, sia aree a vocazione squisitamente industriale che insistono in particolar modo sul territorio emiliano. In questo modo è possibile creare un progetto ampio di servizi di logistica integrata che possa, da una parte, potenziare il valore di questi territori e, dall'altra, far sì che aumentino sensibilmente le opportunità e il livello dei volumi gestiti dal porto». «La ZLS - ha proseguito il presidente dell'AdSP - va nell'ottica di integrazione porto-retroporto che ci spinge a considerare lo scalo non più solo come la somma di moli e banchine, ma come un grande polmone logistico che include tutte le aree dedicate al suo servizio, le vie di afflusso e di accesso, i mercati e le loro aree di competenza. Si tratta di un progetto complessivo, incluso nei programmi dell'AdSP per i prossimi quattro anni, e di cui la ZLS, ovviamente, ne diventa un tassello estremamente importante, al fine di valorizzare, semplificare e attrarre nuovi operatori sul nostro territorio. L'asse che si va a costituire, su cui lavoreremo assieme a tutti i soggetti interessati, è

ZLS La Spezia operativa: via all'integrazione porto-retroporto

LA SPEZIA - Con la conclusione dell'iter istitutivo, la Zona Logistica Semplificata Porto e Retroporto della Spezia entra ufficialmente in funzione, dotando il sistema logistico spezzino di uno strumento strategico per attrarre investimenti, rafforzare la competitività e accelerare lo sviluppo economico attraverso semplificazioni amministrative e burocratiche. Un passaggio atteso da tempo, confermato dal ministro per gli Affari europei e le Politiche di coesione Tommaso Foti, che coinvolge un perimetro ampio e interregionale tra Liguria ed Emilia-Romagna. Per il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano, la ZLS rappresenta un progetto di valore strategico per il porto della Spezia e per l'area vasta di riferimento. "È fondamentale sottolinea che la ZLS includa non solo le infrastrutture a vocazione logistica, come il retroporto di Santo Stefano Magra in connessione con l'Interporto di Parma, ma anche aree a forte vocazione industriale, in particolare sul territorio emiliano". Un'impostazione che consente di costruire un sistema integrato di servizi logistici, capace di valorizzare i territori coinvolti e, allo stesso tempo, di aumentare i volumi e le opportunità per lo scalo spezzino. La ZLS si inserisce in una visione di integrazione porto-retroporto che supera il concetto tradizionale di scalo come semplice insieme di banchine e moli, per configuralo come un vero e proprio polmone logistico esteso alle aree di servizio, alle infrastrutture di accesso e ai mercati di riferimento. Un approccio che rientra nei programmi dell'AdSP per il prossimo quadriennio e che vede nella ZLS un tassello essenziale per attrarre nuovi operatori e semplificare i processi insediativi. In questo quadro assume un ruolo chiave anche l'asse infrastrutturale Tirreno-Brennero, indicato da Pisano come elemento irrinunciabile per dare piena efficacia alla ZLS. "Gli sforzi per il completamento della Pontremolese non devono essere abbandonati afferma: si tratta di un'infrastruttura strategica per il porto e per i territori coinvolti, sulla quale l'AdSp intende continuare a fare la propria parte insieme a istituzioni e operatori". La governance della ZLS seguirà un modello già sperimentato con le Zone logistiche semplificate di Genova e Ravenna: la Regione Liguria presiederà il comitato di indirizzo, con la partecipazione dei rappresentanti dei territori coinvolti, inclusa l'Emilia-Romagna. La ZLS avrà una durata di sette anni, prorogabili per ulteriori sette, un orizzonte temporale ritenuto adeguato per stimolare nuovi investimenti e consolidare quelli esistenti. Il perimetro complessivo interessa 489 ettari e comprende, oltre ai comuni liguri di La Spezia, Arcola, Follo, Sarzana, Santo Stefano Magra e Vezzano Ligure, anche importanti siti retroportuali emiliani come Parma, Fidenza, Fontevivo, Noceto e Medesano. "Si tratta di un acceleratore economico di grande rilevanza per la Liguria e per chi opera con i nostri porti", ha commentato il consigliere regionale delegato allo Sviluppo economico Alessio

 Messaggero Marittimo.it



ZLS La Spezia operativa: via all'integrazione porto-retroporto

LA SPEZIA - Con la conclusione dell'iter istitutivo, la Zona Logistica Semplificata "Porto e Retroporto della Spezia" entra ufficialmente in funzione, dotando il sistema logistico spezzino di uno strumento strategico per attrarre investimenti, rafforzare la competitività e accelerare lo sviluppo economico attraverso semplificazioni amministrative e burocratiche. Un passaggio atteso da tempo, confermato dal ministro per gli Affari europei e le Politiche di coesione Tommaso Foti, che coinvolge un perimetro ampio e interregionale tra Liguria ed Emilia-Romagna.

Per il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano, la ZLS rappresenta un progetto di valore strategico per il porto della Spezia e per l'area vasta di riferimento. "È fondamentale - sottolinea - che la ZLS includa non solo le infrastrutture a vocazione logistica, come il retroporto di Santo Stefano Magra in connessione con l'Interporto di Parma, ma anche aree a forte vocazione industriale, in particolare sul territorio emiliano". Un'impostazione che consente di costruire un sistema integrato di servizi logistici, capace di valorizzare i territori coinvolti e, allo stesso tempo, di aumentare i volumi e le opportunità per lo scalo spezzino. La ZLS si inserisce in una visione di integrazione porto-retroporto che supera il concetto tradizionale di scalo come semplice insieme di banchine e moli, per configuralo come un vero e proprio polmone logistico esteso alle aree di servizio, alle infrastrutture di accesso e ai mercati di riferimento. Un approccio che rientra nei programmi dell'AdSP per il prossimo quadriennio e che vede nella ZLS un tassello essenziale per attrarre nuovi operatori e semplificare i processi insediativi. In questo quadro assume un ruolo chiave anche l'asse infrastrutturale Tirreno-Brennero, indicato da Pisano come elemento irrinunciabile per dare piena efficacia alla ZLS. "Gli sforzi per il completamento della Pontremolese non devono essere abbandonati afferma: si tratta di un'infrastruttura strategica per il porto e per i territori coinvolti, sulla quale l'AdSp intende continuare a fare la propria parte insieme a istituzioni e operatori". La governance della ZLS seguirà un modello già sperimentato con le Zone logistiche semplificate di Genova e Ravenna: la Regione Liguria presiederà il comitato di indirizzo, con la partecipazione dei rappresentanti dei territori coinvolti, inclusa l'Emilia-Romagna. La ZLS avrà una durata di sette anni, prorogabili per ulteriori sette, un orizzonte temporale ritenuto adeguato per stimolare nuovi investimenti e consolidare quelli esistenti. Il perimetro complessivo interessa 489 ettari e comprende, oltre ai comuni liguri di La Spezia, Arcola, Follo, Sarzana, Santo Stefano Magra e Vezzano Ligure, anche importanti siti retroportuali emiliani come Parma, Fidenza, Fontevivo, Noceto e Medesano. "Si tratta di un acceleratore economico di grande rilevanza per la Liguria e per chi opera con i nostri porti", ha commentato il consigliere regionale delegato allo Sviluppo economico Alessio

Messaggero Marittimo

La Spezia

Piana, evidenziando il ruolo della Regione nella fase di pianificazione e nella futura gestione della ZLS. Soddisfazione anche dai territori emiliani. Il consigliere regionale Andrea Massari ha definito l'avvio della ZLS "il punto di arrivo di un lavoro lungo e paziente", sottolineando la necessità di rafforzare l'integrazione tra porto, retroporto e sistema produttivo dell'Emilia-Romagna. La ZLS della Spezia si inserisce infatti in un quadro più ampio che vede la regione coinvolta anche nelle ZLS di Ravenna e Genova, contribuendo a costruire un sistema coordinato lungo la dorsale logistica del Nord Italia. Con l'entrata nella fase operativa, la Zona Logistica Semplificata della Spezia si candida così a diventare uno strumento centrale per lo sviluppo del porto e dei territori connessi, favorendo efficienza, attrattività e competitività dell'intero sistema logistico-industriale interregionale.

Il mercantile Master Nasser prende il largo

L'imbarcazione, rimasta in avaria al largo della costa versiliese da venerdì, è arrivata nel **porto** di La **Spezia**. La nave si trovava a sei miglia dal litorale e non poteva essere trainata a causa delle condizioni del mare. La Guardia Costiera era intervenuta venerdì 9 gennaio, mettendo in sicurezza l'equipaggio e intervenendo per evitare danni ambientali. Nel **porto** di La **Spezia**, saranno svolti i lavori di riparazione necessari, poi il mercantile riprenderà il suo viaggio verso Durazzo, in Albania.



Così è stata soccorsa la Master Nasser dopo il blackout: l'intervento a cura di Dani Shipping

Batterie portate a bordo con mare formato, tecnico trasferito via battello, impianti ripristinati e rientro in autonomia verso La Spezia sotto scorta della Capitaneria Quando il segnale d'allarme è arrivato, la nave cargo Master Nasser era completamente al buio . Niente energia, nessuna comunicazione, mare formato. A circa 15 miglia al largo di Viareggio, la nave da carico lunga 80 metri, in navigazione da La Spezia a Durazzo, si era fermata per un'avarie elettrica totale. Da quel momento è partita una corsa contro il tempo. "In fase iniziale era a corrente zero. La priorità era portare a bordo batterie e ripristinare almeno un minimo di alimentazione", raccontano i tecnici coinvolti nell'operazione. Il coordinamento è stato affidato alla Dani Shipping di Mario Tagliercio, con il supporto operativo di Dani Yachting e la regia di Karina Sushynska. L'intervento tecnico è stato eseguito dall'ingegner Roberto Satanini, con il supporto subacqueo e logistico di Lenci Sub, guidata da Daniele Lenci. Le operazioni di sicurezza e monitoraggio sono state coordinate dal Centro secondario di Soccorso Marittimo di Livorno, con il supporto del Centro operativo nazionale della Guardia Costiera. In via precauzionale era stato attivato anche un elicottero dalla base di Sarzana, mentre alcune navi mercantili presenti in zona erano state allerte per eventuale supporto. Il trasferimento del tecnico a bordo non è stato immediato. Le condizioni del mare imponevano prudenza e sabato sera non è stato possibile raggiungere la nave. Le unità di soccorso sono arrivate solo nella mattinata di domenica. A occuparsene è stata la Capitaneria di Porto di Viareggio, che ha messo a disposizione il proprio battello, insieme a un'unità privata con il materiale tecnico. "Hanno seguito tutto in modo coordinato e prudente, perché il mare era ancora alto. Senza il loro supporto non sarebbe stato possibile operare in sicurezza" spiegano gli operatori. La nave non aveva energia e non aveva più comunicazioni. Oltre alle batterie, è stato necessario trasportare apparati radio e materiali tecnici. Il carico è stato organizzato a terra e poi trasferito via mare, tramite un'unità con a bordo l'ingegner Satanini fino alla Master Nasser. Una volta a bordo, è iniziata la parte più delicata: individuare il guasto e riportare in funzione l'impianto elettrico. Un blackout totale, in mare, significa avere ogni sistema fuori uso: dalla propulsione agli ausiliari, fino ai sistemi di sicurezza. L'intervento ha richiesto tempo e lavoro progressivo, ma alla fine i sistemi sono stati riattivati grazie alle abilità tecniche messe in campo. Ripristinata l'energia, la nave è stata messa in condizione di navigare. Nel frattempo, la Guardia Costiera aveva continuato a monitorare costantemente l'unità, che nel periodo più critico era stata tenuta all'ancora a circa 5 miglia dalla costa, in una zona ritenuta più sicura. Una volta conclusa l'assistenza, la Master Nasser ha ripreso la rotta verso La Spezia in autonomia, scortata dalla Capitaneria fino all'arrivo. In prossimità del porto, un



Shipping Italy
Così è stata soccorsa la Master Nasser dopo il blackout: l'intervento a cura di Dani Shipping

Shipping Italy

La Spezia

battello di Dani Shipping ha recuperato l'ingegner Satanini e lo ha riportato a terra. Tutte le dotazioni fornite dalla Guardia Costiera, radio e materiali, sono state restituite. "In Capitaneria - spiega Karina Sushynska - ci hanno fatto i complimenti per come è stato gestito l'intervento. Abbiamo risolto un problema serio anche a loro". Dal punto di vista ambientale e umano, l'emergenza si è chiusa senza conseguenze: nessun ferito e nessuno sversamento in mare. La nave risultava già nota alle autorità. La Master Nasser era stata infatti controllata a La Spezia nell'ottobre 2025 e, in precedenza, al Pireo, dove erano state rilevate alcune carenze considerate temporaneamente tollerabili. In Italia, invece, l'unità era stata fermata e autorizzata a ripartire solo dopo la risoluzione delle deficienze.

Porto, infrastrutture e ZLS, i driver dello sviluppo: un convegno di CNA Ravenna con Barattoni e de Pascale

"Porto, infrastrutture e ZLS, i driver dello sviluppo del territorio. CNA Ravenna e Istituzioni insieme per condividere le strategie di crescita". Questo è il titolo del convegno che si terrà mercoledì 14 gennaio alle ore 17.30 alla Sala Bedeschi, presso il Palazzo CNA di Ravenna in Viale Randi, 90. Presiede il convegno Massimo Mazzavillani, Direttore Generale CNA Territoriale di Ravenna. Introduce Matteo Leoni, Presidente CNA Territoriale di Ravenna. Sono previsti gli interventi di: Alessandro Barattoni Sindaco di Ravenna Giorgio Guberti Presidente di FERA Camera di Commercio di Ferrara Ravenna Valentina Palli Presidente della Provincia di Ravenna **Francesco Benevolo** Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale Michele de Pascale Presidente della Regione Emilia-Romagna Info e iscrizioni su: www.ra.cna.it/eventi/porto-infrastrutture-zls/.



Informazioni Marittime

Livorno

A Livorno consegnati i primi lavori per l'allargamento del Canale di Accesso

Nel maxi appalto da 16 milioni di euro compreso anche l'intervento di acquaticità della Torre del Marzocco Oltre alla Darsena Europa, tra gli interventi più attesi nel **porto** di **Livorno** figura anche l'ampliamento del canale di accesso, un'opera considerata strategica per uno scalo portuale che intende mantenersi competitivo negli anni che lo separano dall'inaugurazione del nuovo terminal container che sorgerà sulle due vasche di colmata. L'allargamento del canale di accesso è infatti direttamente collegato alla necessità di aumentare gli standard di sicurezza in termini di accessibilità marittima al **porto** industriale. Non è una questione di lana caprina per uno scalo portuale al quale, oggi, si accede passando attraverso una sorta di strettoia: la larghezza tra le due sponde è di appena 70 metri. Un'inezia se si considera che le portacontainer di nuova generazione sono larghe anche più di 50 metri. Ha dunque il sapore di una svolta strategica la notizia, diffusa ieri dalla Port Authority, della consegna dei lavori di banchinamento di una delle sponde della via navigabile, quella in prossimità della Torre del Marzocco. Una volta realizzato l'arretramento della banchina (la durata dei lavori sulla sponda lato Marzocco è di 475 giorni, mentre altri 180 giorni sono previsti sulla sponda lato Magnale), il canale sarà quasi raddoppiato e portato a 120 metri di larghezza. Il nuovo banchinamento consentirà, peraltro, la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile. Compresa nel maxi appalto - il cui importo si aggira attorno ai 16 milioni di euro - vi è anche il progetto di "acquaticità" della Torre del Marzocco. Alta 54 metri e sorta cinque secoli fa in mezzo al mare, la Torre si trova oggi sulla terraferma, all'interno del **porto** industriale, circondata da gru e container. L'intervento prevede anche la realizzazione di un bacino idrico attorno al bene storico, che sarà così circondato dall'acqua. Prima di procedere allo scavo definitivo dello specchio acqueo, gli enti competenti potranno eseguire i lavori di restauro conservativo sia del monumento sia delle sue fortificazioni. Il traguardo è rendere questo bene monumentale raggiungibile e visitabile dal pubblico anche via mare. A definirlo un risultato storico è il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, che ha voluto ringraziare tutti coloro che hanno lavorato in questi anni al completamento di un iter procedurale estremamente lungo e complesso, che ha visto i tecnici dell'AdSP redigere sia la progettazione definitiva che curare tutte le attività ambientali necessarie al superamento del vaglio del Ministero dell'Ambiente e di tutti gli altri enti di controllo. Un iter complesso anche dal punto di vista ingegneristico, perché subordinato al completamento dei lavori di rimozione e dismissione del fascio tubiero sottomarino di ENI, che attraversava il canale di accesso



Informazioni Marittime

Livorno

dello scalo labronico, limitandone il pescaggio e la sezione di navigazione. Come noto, i lavori di taglio degli oleodotti sono iniziati a febbraio 2024 e si sono conclusi a giugno 2025. Con la rimozione dei vecchi tubi e l'interramento di quelli nuovi nel microtunnel realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale nel 2023, è diventato dunque possibile procedere con l'apertura del cantiere e con l'affidamento del maxi appalto. Condividi Tag porti **livorno** Articoli correlati.

Sotto i 10 milioni di passeggeri ma negli aeroporti toscani è un anno boom

Per Pisa e Firenze in quasi tutti i mesi il miglior risultato di sempre FIRENZE. I due principali aeroporti toscani non ce l'hanno fatta a superare la soglia dei 10 milioni di passeggeri ma ugualmente hanno fatto registrare «il nuovo record storico di traffico, raggiungendo i 9,8 milioni di passeggeri complessivi» nel corso del 2025, con «una crescita dell'8,4%» a confronto con quanto avvenuto dodici mesi prima. A darne l'annuncio è Toscana Aeroporti spa, la società in mano al gruppo del magnate argentino di origini armene Eduardo Eurnekian, quotato a Piazzaffari all'Euronext Milan, che ha in mano la gestione degli aeroporti di Firenze e Pisa. L'incremento è stato trainato dalla componente internazionale del traffico (più 8,8%) ma anche il mercato nazionale ha messo a segno un buon risultato (più 7,4%). Quanto al numero dei voli, sono risultati in aumento di 7,9 punti percentuali: la società interportuale interpreta questo dato come «la dimostrazione di una domanda di mercato vivace e della piena fiducia dei vettori nella capacità ricettiva degli scali toscani». È da tener presente che sono stati rilevati record «in ogni singolo mese dell'anno» e che «nel picco estivo (giugno, luglio e agosto)» per ciascuno dei tre mesi è stata oltrepassata «la soglia del milione di passeggeri mensili». Se guardiamo al solo mese di dicembre, i passeggeri di due scali del sistema aeroportuale toscano «sono stati 610mila», il 7,8% in più a paragone dello stesso mese del 2024, mettendo a segno «il miglior dicembre di sempre» per il tandem dei due aeroporti. Aeroporto "Galilei" di Pisa Parlando nello specifico dell'andamento dello scalo pisano, l'aeroporto cresce del 7,8% e finisce per andare a un passo da quota sei milioni di passeggeri, «miglior risultato di sempre». Con una sottolineatura da fare: nel corso del 2025 il "Galilei" ha messo in fila una sfilza di risultati mensili che «mostrano una crescita in ogni mese dell'anno rispetto al 2024: figurarsi che si sono contati «record mensili consecutivi da febbraio a dicembre». Per lo scalo pisano il dato positivo ha camminato soprattutto sulle gambe del mercato nazionale (più 12,8%): più del doppio del segmento internazionale (più 6,3%) che quello nazionale (+12,8%), con il traffico internazionale che rappresenta quasi tre quarti del totale. Nel settore cargo va un po' meno bene: meno 4,1%, anche se la società ce la mette tutta per parlare di «sostanziale tenuta» indicando le «oltre 12.400 tonnellate di merce e posta» come un assestamento «sui livelli dell'anno precedente». Principali collegamenti: Londra, Tirana, Palermo, **Catania**, Bruxelles. Giornata di picco: 28 giugno (26.705 passeggeri). Da segnalare che nello scorso mese di dicembre dallo scalo pisano sono transitati 373mila passeggeri, l'8,1% in più rispetto all'analogo periodo del 2024 (e anche in questo caso «confermando il trend positivo con un nuovo record mensile storico anche per dicembre»). Aeroporto "Vespucci" di Firenze Pure per lo scalo fiorentino il 2025 è stata l'annata «con il



01/12/2026 10:04

Per Pisa e Firenze in quasi tutti i mesi il miglior risultato di sempre FIRENZE. I due principali aeroporti toscani non ce l'hanno fatta a superare la soglia dei 10 milioni di passeggeri ma ugualmente hanno fatto registrare «il nuovo record storico di traffico, raggiungendo i 9,8 milioni di passeggeri complessivi» nel corso del 2025, con «una crescita dell'8,4%» a confronto con quanto avvenuto dodici mesi prima. A darne l'annuncio è Toscana Aeroporti spa, la società in mano al gruppo del magnate argentino di origini armene Eduardo Eurnekian, quotato a Piazzaffari all'Euronext Milan, che ha in mano la gestione degli aeroporti di Firenze e Pisa. L'incremento è stato trainato dalla componente internazionale del traffico (più 8,8%) ma anche il mercato nazionale ha messo a segno un buon risultato (più 7,4%). Quanto al numero dei voli, sono risultati in aumento di 7,9 punti percentuali: la società interportuale interpreta questo dato come «la dimostrazione di una domanda di mercato vivace e della piena fiducia dei vettori nella capacità ricettiva degli scali toscani». È da tener presente che sono stati rilevati record «in ogni singolo mese dell'anno» e che «nel picco estivo (giugno, luglio e agosto)» per ciascuno dei tre mesi è stata oltrepassata «la soglia del milione di passeggeri mensili». Se guardiamo al solo mese di dicembre, i passeggeri di due scali del sistema aeroportuale toscano «sono stati 610mila», il 7,8% in più a paragone dello stesso mese del 2024, mettendo a segno «il miglior dicembre di sempre» per il tandem dei due aeroporti. Aeroporto "Galilei" di Pisa Parlando nello specifico dell'andamento dello scalo pisano, l'aeroporto cresce del 7,8% e finisce per andare a un passo da quota sei milioni di passeggeri, «miglior risultato di sempre». Con una sottolineatura da fare: nel corso del 2025 il "Galilei" ha messo in fila una sfilza di risultati mensili che «mostrano una crescita in ogni mese dell'anno rispetto al 2024: figurarsi che si sono contati «record mensili consecutivi da febbraio a dicembre».

miglior risultato storico di sempre: 3,8 milioni di passeggeri». Qui il balzo in avanti è ancora più significativo: 9,4 punti percentuali in più rispetto a dodici mesi prima. Con una crescita - viene sottolineato dalla società - che, diversamente da Pisa, è «trainata dal segmento di traffico internazionale (più 12,2%), a differenza del traffico nazionale che invece ha registrato un arretramento (meno 6,4%). È da dire che il mercato internazionale supera l'87% del totale dei passeggeri: a giudizio della società aeroportuale, si conferma così «l'attrattività globale della destinazione Firenze e della Toscana». Principali collegamenti: Parigi, Londra, Amsterdam, Barcellona, Monaco. Giornata di picco: 7 settembre (15.149 passeggeri). Quanto all'ultimo dato mensile disponibile, quello relativo al dicembre 2025, emerge che anche il mese scorso i passeggeri (237mila) hanno «raggiunto un livello mai toccato in precedenza», in particolare con un incremento del 7,7% a paragone dello stesso mese del 2024. Queste le parole del presidente di Toscana Aeroporti, Marco Carrai. «Chiudere il 2025 con il risultato record di 9,8 milioni di passeggeri è la dimostrazione più evidente della vitalità e della centralità strategica del Sistema Aeroportuale Toscano. Questo risultato record, ottenuto con una crescita in ogni singolo mese dell'anno sia a Firenze che a Pisa, valida definitivamente la nostra visione industriale». Aggiungendo più avanti: «Se il 2025 è stato l'anno di una crescita importante e dei passi avanti decisivi sugli iter autorizzativi (come l'esito positivo della Via-Vas su Firenze), il 2026 si apre con una prospettiva chiara: trasformare questi volumi di traffico in valore strutturale. L'urgenza di portare a compimento gli investimenti infrastrutturali pianificati, dall'ampliamento del terminal di Pisa alla realizzazione del Masterplan di Firenze, non è più solo un obiettivo strategico, ma una risposta doverosa a una domanda di mobilità che il nostro territorio esprime con forza e che noi siamo pronti a soddisfare con efficienza e sostenibilità, generando al contempo un concreto impatto positivo per il territorio».

Giani: Darsena Europa, o il governo fa la sua parte o si rischia lo stop

Occorrono 130 milioni di euro per le opere complementari LIVORNO. «La Regione la sua parte l'ha fatta fin dal primo momento. Ora tocca al governo stanziare 130 milioni di euro per le opere complementari della Darsena Europa. Altrimenti rischia di saltare il passo successivo, cioè il completamento delle banchine e il project financing». Non potrebbe essere più esplicito il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, nell'intervista al quotidiano livornese "Il Tirreno" in cui cerca di incalzare Roma perché si muova: in effetti, Matteo Salvini - nella triplice veste di vicepremier e leader leghista ma soprattutto ministro delle infrastrutture - durante la visita dell'ottobre scorso al cantiere dell'espansione a mare (con il maxi-appalto delle nuove dighe foranee) aveva mostrato più di una disponibilità. Giani però non guarda granché a quella mezza promessa: «Salvini di cose ne dice tante. Basta guardare quello che è successo per l'autostrada tirrenica: non è stato stanziato neppure un euro». Poi il giornale ci mette il carico da undici e rincara titolando: «Giani: senza i soldi del governo la Darsena Europa non si può fare». La tesi del numero uno della Regione Toscana: da Firenze sono stati messi sul tavolo 200 milioni di euro ed è «il contributo maggiore per la realizzazione della maxi-opera»: per Giani è perfino «anomalo» che una "fetta" così ragguardevole la tiri fuori una Regione («per un patrimonio di proprietà demaniale su cui solitamente interviene lo Stato»). Alla cronista che gli ricorda come il presidente dell'Authority, **Davide Gariglio**, così come il sindaco livornese Luca Salvetti abbiano messo in risalto che mancano all'appello 130 milioni di euro per le opere complementari, Giani replica andando dritto al punto: di fronte al fatto che due grandi gruppi privati si sono fatti avanti come potenziali investitori in questa espansione a mare, «è evidente che la procedura di confronto e aggiudicazione può andare avanti soltanto se il governo garantisce il proprio contributo». Aggiungendo poi: o Roma fa la sua parte e mette i soldi per le opere complementari o «rischia di saltare il passo successivo, cioè il completamento delle banchine e il project financing. E questo non dobbiamo permetterlo: la Toscana non può permetterselo».

La Gazzetta Marittima

Giani: Darsena Europa, o il governo fa la sua parte o si rischia lo stop



01/12/2026 16:15

Occorrono 130 milioni di euro per le opere complementari LIVORNO. «La Regione la sua parte l'ha fatta fin dal primo momento. Ora tocca al governo stanziare 130 milioni di euro per le opere complementari della Darsena Europa. Altrimenti rischia di saltare il passo successivo, cioè il completamento delle banchine e il project financing». Non potrebbe essere più esplicito il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, nell'intervista al quotidiano livornese "Il Tirreno" in cui cerca di incalzare Roma perché si muova: in effetti, Matteo Salvini - nella triplice veste di vicepremier e leader leghista ma soprattutto ministro delle infrastrutture - durante la visita dell'ottobre scorso al cantiere dell'espansione a mare (con il maxi-appalto delle nuove dighe foranee) aveva mostrato più di una disponibilità. Giani però non guarda granché a quella mezza promessa: «Salvini di cose ne dice tante. Basta guardare quello che è successo per l'autostrada tirrenica: non è stato stanziato neppure un euro». Poi il giornale ci mette il carico da undici e rincara titolando: «Giani: senza i soldi del governo la Darsena Europa non si può fare». La tesi del numero uno della Regione Toscana: da Firenze sono stati messi sul tavolo 200 milioni di euro ed è «il contributo maggiore per la realizzazione della maxi-opera»: per Giani è perfino «anomalo» che una "fetta" così ragguardevole la tiri fuori una Regione («per un patrimonio di proprietà demaniale su cui solitamente interviene lo Stato»). Alla cronista che gli ricorda come il presidente dell'Authority, **Davide Gariglio**, così come il sindaco livornese Luca Salvetti abbiano messo in risalto che mancano all'appello 130 milioni di euro per le opere complementari, Giani replica andando dritto al punto: di fronte al fatto che due grandi gruppi privati si sono fatti avanti come potenziali investitori in questa espansione a mare, «è evidente che la procedura di confronto e aggiudicazione può andare avanti soltanto se il governo garantisce il proprio contributo». Aggiungendo poi: o Roma fa la sua parte e mette i

Il siluro del viceministro: i soldi li abbiamo già dati

Botta e risposta tramite "Il Tirreno": l'altolà di Rixi dopo la bacchettata di Giani LIVORNO. «Il governo ha già fatto la sua parte e le risorse statali per le opere di competenza sono state stanziate e sono tutte disponibili: senza mai voltare le spalle a Livorno». Il viceministro delle infrastrutture, Edoardo Rixi, prende la parola e, in un botta e risposta sulle pagine del "Tirreno" in due pezzi a firma di Martina Trivigno, a tambur battente affida al giornale livornese una ruvida replica al presidente della Regione Toscana. Il "governatore" Eugenio Giani, all'indomani di una presa di posizione del consigliere regionale dem livornese Alessandro Franchi di analogo tono, era tornato a insistere sull'esigenza che da Roma si prevedesse a tirar fuori i 130 milioni di euro che servono per completare la Darsena Europa: cioè consentire di consolidare la seconda vasca di colmata, le connessioni ferroviarie e la rete stradale. Forse incluso, par di capire, il nuovo ponte del Calambrone che dovrebbe evitare la tragicommedia dei quattro ponti levatoi in 300 metri - fra lo Scolmatore e la Darsena Toscana - per consentire agli yacht della Darsena Pisana (e ai grandi serbatoi di Gas & Heat) di avere uno sbocco al mare. A poco vale esser stati testimoni del fatto che, durante il sopralluogo di ottobre al cantiere della maxi-Darsena, il ministro Matteo Salvini fosse sembrato disponibile con accenti addirittura paradossali («non sarà mica un problema trovare un 50-100 milioni in più per una infrastruttura del genere, no?»). Ora l'altolà di Rixi è netto: «Basta slogan su Darsena Europa, basta propaganda». Nelle dichiarazioni al quotidiano livornese, il viceministro braccio destro di Salvini aggiunge: «Le affermazioni del presidente Giani sul "Tirreno" fanno invece riferimento ad altre opere infrastrutturali, che nella migliore delle ipotesi si trovano ancora in fase di progettazione e che non possono essere utilizzate per alimentare confusione o polemiche politiche». Rincarando poi: «Mescolare piani, tempi e responsabilità è un errore che non aiuta il territorio né la realizzazione delle infrastrutture. Dire che senza nuovi e immediati fondi del governo l'opera non si possa fare è falso e fuorviante. Le infrastrutture si realizzano con progetti concreti, atti amministrativi e assunzione di responsabilità, non con annunci o prese di posizione mediatiche». A mettere in moto la reazione di Rixi è stato l'accenno del "governatore" toscano Eugenio Giani al fatto che per la Darsena Europa hanno manifestato interesse «due grandi gruppi privati (da una parte Msc, Neri e Lorenzini, dall'altra Grimaldi, ndr)»: è evidente, queste le parole di Giani, che «la procedura di confronto e aggiudicazione può andare avanti soltanto se il governo garantisce il proprio contributo». Tradotto: o il governo tira fuori i 130 milioni e allora, in virtù delle opere complementari, il progetto decolla o se Roma si tira indietro, «rischia di saltare il passo successivo, cioè il completamento delle banchine e il project financing». Dunque, Darsena strozzata a metà. Per il viceministro leghista

La Gazzetta Marittima

Il siluro del viceministro: i soldi li abbiamo già dati



01/12/2026 19:51 MAURO ZUCCELLI

Botta e risposta tramite "Il Tirreno": l'altolà di Rixi dopo la bacchettata di Giani LIVORNO. «Il governo ha già fatto la sua parte e le risorse statali per le opere di competenza sono state stanziate e sono tutte disponibili: senza mai voltare le spalle a Livorno». Il viceministro delle infrastrutture, Edoardo Rixi, prende la parola e, in un botta e risposta sulle pagine del "Tirreno" in due pezzi a firma di Martina Trivigno, a tambur battente affida al giornale livornese una ruvida replica al presidente della Regione Toscana. Il "governatore" Eugenio Giani, all'indomani di una presa di posizione del consigliere regionale dem livornese Alessandro Franchi di analogo tono, era tornato a insistere sull'esigenza che da Roma si prevedesse a tirar fuori i 130 milioni di euro che servono per completare la Darsena Europa: cioè consentire di consolidare la seconda vasca di colmata, le connessioni ferroviarie e la rete stradale. Forse incluso, par di capire, il nuovo ponte del Calambrone che dovrebbe evitare la tragicommedia dei quattro ponti levatoi in 300 metri - fra lo Scolmatore e la Darsena Toscana - per consentire agli yacht della Darsena Pisana (e ai grandi serbatoi di Gas & Heat) di avere uno sbocco al mare. A poco vale esser stati testimoni del fatto che, durante il sopralluogo di ottobre al cantiere della maxi-Darsena, il ministro Matteo Salvini fosse sembrato disponibile con accenti addirittura paradossali («non sarà mica un problema trovare un 50-100 milioni in più per una infrastruttura del genere, no?»). Ora l'altolà di Rixi è netto: «Basta slogan su Darsena Europa, basta propaganda». Nelle dichiarazioni al quotidiano livornese, il viceministro braccio destro di Salvini aggiunge: «Le affermazioni del presidente Giani sul "Tirreno" fanno invece riferimento ad altre opere infrastrutturali, che nella migliore delle ipotesi si trovano ancora in fase di progettazione e che non possono essere utilizzate per alimentare confusione o polemiche politiche». Rincarando poi: «Mescolare piani, tempi e responsabilità è un errore che non aiuta il territorio né la realizzazione delle infrastrutture. Dire che senza nuovi e immediati fondi del governo l'opera non si possa fare è falso e fuorviante. Le infrastrutture si realizzano con progetti concreti, atti amministrativi e assunzione di responsabilità, non con annunci o prese di posizione mediatiche». A mettere in moto la reazione di Rixi è stato l'accenno del "governatore" toscano Eugenio Giani al fatto che per la Darsena Europa hanno manifestato interesse «due grandi gruppi privati (da una parte Msc, Neri e Lorenzini, dall'altra Grimaldi, ndr)»: è evidente, queste le parole di Giani, che «la procedura di confronto e aggiudicazione può andare avanti soltanto se il governo garantisce il proprio contributo». Tradotto: o il governo tira fuori i 130 milioni e allora, in virtù delle opere complementari, il progetto decolla o se Roma si tira indietro, «rischia di saltare il passo successivo, cioè il completamento delle banchine e il project financing». Dunque, Darsena strozzata a metà. Per il viceministro leghista

La Gazzetta Marittima

Livorno

non è così: «i fondi per Darsena Europa ci sono e non sono in discussione». Ma non per le altre opere. Come ricorda "Il Tirreno", «in una delle ultime cabine di regia convocate dal prefetto Giancarlo Dionisi, commissario straordinario in pectore dell'opera, era stato il presidente dell'Authority, Davide Gariglio, a puntare i riflettori sulla necessità di far partire quanto prima i progetti di fattibilità tecnico-economica relativi al completamento dei collegamenti ferroviari, al prolungamento della Fi-Pi-Li fino alla Darsena Europa». Aggiungendo: «Prima saremo in grado di avere i progetti, prima riusciremo a conoscere il costo di queste opere, così da poter iniziare a individuare le fonti di finanziamento necessarie al loro avvio». È un vecchio trucco: prima ti dicono che è inutile sprecare soldi nei progetti perché tanto non ci sono i soldi (e dunque le carte servono solo a dare soldi a vanvera ai progettisti), poi riesci a trovare un canale di finanziamento magari in extremis e il nuovo governo te li leva perché i progetti non ci sono. La stessa cosa sembra capitare qui. Si torna all'inizio. All'intervista del viceministro genovese a "Shipping Italy", autorevole giornale online della "sua" Genova. Siamo nell'ottobre 2024, cinque mesi prima un'inchiesta giudiziaria ha decapitato Regione e Authority, bisogna rimettere insieme i cocci d'una ex "regina" disorientata. Occhi puntati sul «quadrante nord-ovest, da Livorno in su», per dire che «oggi abbiamo una mancanza di capacità di porti ma rischiamo, con le attuali progettazioni, di arrivare a un eccesso di capacità». Come se ne esce? C'è un esempio e uno solo: cosa fare della Darsena Europa a Livorno. Risposta: «bisognerebbe mettere già in utilizzo adesso i piazzali realizzati invece che attendere, come prevedrebbe il progetto iniziale, il completamento di tutta la piattaforma». Con una giustificazione: «Perché a noi oggi mancano piazzali ma, un domani che entreranno in servizio altri piazzali in altri porti, rischiamo che quella piattaforma lì poi rimanga vuota». Gli "altri piazzali" in "altri porti": dove? Forse Genova, che sta calamitando complessivamente non molto meno di 20 miliardi di giganteschi progetti infrastrutturali fra mare e strade. E sarà la piattaforma livornese a restare vuota o si riempiranno (forse) quelle altrove solo se a Livorno non ce n'è una? Tutto questo ha alle spalle un teorema: il dogma di fede marittimistica per cui i traffici contenitori in Italia sono a crescita quasi zero. Basterebbe vedere cosa è accaduto a Gioia Tauro, nel corso dei dieci anni dell'ammiraglio (livornese) Andrea Agostinelli, con i container balzati da 2,5 a 4 milioni di teu. Basterebbe notare che sì, dal 2007 per 13 anni i traffici sono rimasti inchiodati a 10,7 milioni di teu, 100mila più 100mila meno, ma dal 2020 al 2024 sono cresciuti da 10,7 a 11,9 milioni. Non è esattamente zero. E nella dozzina di anni prima della grande stagnazione dei traffici, la riforma del '94 aveva visto i traffici quasi quadruplicarsi da 2,6 milioni di teu a quasi nove milioni e mezzo. Anche adesso c'è una riforma: ma forse, più che per la crescita, è cucita addosso alla crescita zero. Cioè, postulando traffici senza aumenti significativi, come proteggere gli assetti e gli equilibri di potere: semplicemente centralizzando a Roma ogni decisione. Eccola l'autonomia differenziata a geometrie variabili: per carità, la corsa del progettificio con ciascun porto che vuole un po' di tutto un po' di più è un harakiri, ma vedremo chi farà le spese di questa centralizzazione che fa a pugni con il dettato costituzionale

La Gazzetta Marittima

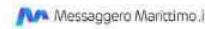
Livorno

dei porti come materia sulla quale il governo centrale e le autonomie regionali devono decidere insieme. Quel che accadrà è presto detto: l'abbiamo dimostrato con i dati dell'Unctad (Onu) sulla connessione di ciascun porto alla rete internazionale degli scali marittimi. A Livorno negli ultimi vent'anni con l'aumento della dimensione media delle flotte portacontainer la connettività è dimezzata: l'indice era a quota 299,34 nel 2006, adesso è sotto 160. Livorno era al terzo posto, alla spalle di Genova (446 e spiccioli), ma facendo lo sprint con Gioia Tauro per la seconda posizione, adesso è al quinto posto, ma solo perché la crisi dell'economia tedesca ha fatto precipitare giù **Trieste** (e anche qui ci sarebbe da ricordare il secondo principio della termodinamica portuale per cui gli investimenti andrebbero concentrati sull'altro porto "ascellare" perché strategico, anche se i volumi sono in gran parte derivanti da prodotti petroliferi). L'ultima sottolineatura, il viceministro la riserva per schierarsi al fianco del prefetto Giancarlo Dionisi, che prima ancora dell'annuncio della nomina a commissario della Darsena Europa, era sceso in campo per caldeggiai l'idea di Rixi di assegnare intanto un primo lotto temporaneamente e poi andare avanti con l'iter della Darsena. Rixi lo difende a spada tratta dalle accuse del presidente della Regione Toscana: quest'ultimo, dopo una serie di scaramucce (anche su questioni non portuali) fra prefetto e sindaco di Livorno, non aveva fatto mistero di stare dalla parte del primo cittadino, indipendente alla testa di una coalizione di centrosinistra così come di centrosinistra è la giunta di Giani («quella del prefetto è una figura che lavora dietro le quinte, il suo profilo deve essere collaborativo, ma non deve imporsi come protagonista»). Rixi nega che il prefetto non fa invasione di campo: «Il commissario Dionisi svolge il proprio incarico nel rispetto del mandato ricevuto, assicurando il coordinamento tra le amministrazioni coinvolte e la continuità del procedimento. Su questo noi andiamo avanti». Mauro Zucchelli.



Darsena Europa, scontro sui fondi: il governo replica alla Regione

LIVORNO - La Darsena Europa torna al centro del confronto politico e istituzionale. Dopo le dichiarazioni del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, che in un'intervista a Il Tirreno ha sollecitato il governo a garantire 130 milioni di euro per le opere complementari alla maxi-infrastruttura portuale di Livorno, arriva la replica del viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi. "Basta slogan e propaganda" afferma: il governo ha già fatto la sua parte e le risorse statali per le opere di competenza sono state stanziate e sono tutte disponibili". Il nodo del contendere riguarda i finanziamenti necessari per completare i collegamenti a servizio della Darsena Europa: 20 milioni per la ferrovia, 60 per la viabilità stradale e 50 milioni per il consolidamento della seconda vasca di colmata. Secondo Giani, l'assenza di certezze su queste risorse rischia di compromettere il passo successivo dell'opera, ovvero il completamento delle banchine e l'avvio del project financing, su cui hanno già manifestato interesse due grandi gruppi privati: da un lato la cordata composta da Msc, Neri e Lorenzini, dall'altro il gruppo Grimaldi. Per il governatore toscano, i 130 milioni rappresentano "l'elemento condizionante" per garantire la continuità del scalo livornese. La Regione, ricorda Giani, ha già messo sul piatto 200 milioni per un'opera su patrimonio demaniale, ma ritenuto necessario per sbloccare Toscana. Di segno opposto la posizione del viceministro Rixi, che respinge: "Dire che senza nuovi e immediati fondi del governo l'opera non si possa realizzare è assurdo. Le affermazioni di Giani fanno riferimento ad altre infrastrutture che, nella mia visione, sono di carattere progettuale. Mescolare piani, tempi e responsabilità non aiuta il territorio". Sui tempi per la Darsena Europa non sono in discussione e il progetto deve procedere attraverso atti di pubblica amministrazione, annunci mediatici. Sul fronte operativo, anche l'Autorità di Sistema portuale ha evidenziato la necessità di accelerare sui progetti di fattibilità tecnico-economici, in particolare per i collegamenti ferroviari e il prolungamento della Fi-Pi-Li fino a Piombino. Ha spiegato il presidente Davide Gariglio sarà possibile definire i costi e individuare la scia di scambi. Ma è aperta anche la questione della seconda vasca di colmata: senza le risorse pubbliche nascere incomplete, rafforzando l'ipotesi già avanzata da Grimaldi di una seconda scia di banchine, soluzione contestata dalla cordata concorrente. Nel dibattito entrano in gioco anche le accuse di Giani: il ruolo del prefetto di Livorno, Giancarlo Dionisi, indicato come commissario straordinario.



Parcelsa Europa, scontro sui fondi: il governo replica alla Regione

LIVORNO - La Darsena Europa torna al centro dei confronti politici e istituzionali. Dopo le dichiarazioni del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, che in un'intervista a *Il Timone* ha sollecitato a governo e camere 130 milioni di euro per le opere complementari alla maxi-infrastruttura portuale di Livorno, arriva la replica del viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Risi. «Basta slogan e propaganda - afferma - il governo ha già fatto la sua

Il nodo da contendere riguarda i finanziamenti necessari per completare i collegamenti a servizio della Garsena Europa: 20 milioni per la ferrovia, 80 per la viabilità stradale e 50 milioni per il consolidamento della seconda vasca di colmatata. Secondo Giani, l'assenza di certezze su queste risorse rischia di compromettere il passo successivo dell'opera, ovvero il completamento delle banchine e l'avvio del project finanziario, su cui hanno già manifestato interesse due grandi gruppi

Messaggero Marittimo

Livorno

invitandolo a mantenere un profilo tecnico e non politico. Rixi, dal canto suo, difende l'operato di Dionisi, sottolineando che il prefetto sta svolgendo il proprio incarico nel rispetto del mandato, assicurando il coordinamento tra le amministrazioni e la continuità del procedimento, pur in attesa del decreto formale di nomina. Sul fondo resta una preoccupazione condivisa dal cluster portuale livornese: che i ritardi o le incertezze sulle opere complementari possano rallentare lo sviluppo dello scalo, proprio mentre la Darsena Europa è chiamata a competere con i grandi porti del Nord Italia e del Mediterraneo. Una partita strategica che, al di là delle polemiche, richiede ora certezze operative e una regia istituzionale unitaria.

Il porto di Livorno avvia l'ampliamento del canale di accesso

Investimento da 16 milioni per sicurezza e competitività in attesa della Darsena Europa **Livorno** - Il **porto** di **Livorno** compie un passo strategico verso il rafforzamento della propria competitività con l'avvio dei lavori di ampliamento del canale di accesso. L'intervento, promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, consentirà di migliorare sicurezza e accessibilità allo scalo industriale in parallelo allo sviluppo della futura Darsena Europa. Nei giorni scorsi sono stati consegnati i lavori di banchinamento della sponda del canale in prossimità della Torre del Marzocco. Il cantiere avrà una durata complessiva di 655 giorni e permetterà di superare l'attuale strozzatura del canale, oggi largo appena 70 metri, una dimensione non più adeguata alle moderne navi portacontainer. Con l'arretramento delle banchine sulle due sponde, il canale verrà portato a una larghezza di circa 120 metri. L'opera renderà inoltre possibile il successivo dragaggio, con fondali che raggiungeranno i 13 metri lungo le sponde e i 16 metri al centro della cunetta navigabile. Come evidenziato dal *Messaggero Marittimo*, L'intervento rientra in un appalto complessivo da circa 16 milioni di euro e comprende anche il progetto di "acquaticità" della Torre del Marzocco, che prevede la creazione di uno specchio d'acqua attorno al monumento storico, rendendolo nuovamente circondato dal mare e accessibile anche via mare dopo i necessari restauri. Il presidente dell'Autorità portuale, Davide Gariglio, ha definito l'opera un risultato storico, frutto di un lungo e complesso iter tecnico e autorizzativo. Un passaggio fondamentale è stato il completamento delle attività di rimozione e dismissione del fascio tubiero sottomarino di Eni, concluse nel 2025, che limitava pescaggi e sezione navigabile del canale. Secondo Gariglio, grazie alla collaborazione tra Autorità portuale ed Eni, in meno di due anni **Livorno** potrà contare su uno scalo più competitivo e attrattivo per le compagnie di navigazione, rafforzando le proprie prospettive di sviluppo anche prima del completamento della Darsena Europa.



Investimento da 16 milioni per sicurezza e competitività in attesa della Darsena Europa Livorno - Il porto di Livorno compie un passo strategico verso il rafforzamento della propria competitività con l'avvio dei lavori di ampliamento del canale di accesso. L'intervento, promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, consentirà di migliorare sicurezza e accessibilità allo scalo industriale in parallelo allo sviluppo della futura Darsena Europa. Nei giorni scorsi sono stati consegnati i lavori di banchinamento della sponda del canale in prossimità della Torre del Marzocco. Il cantiere avrà una durata complessiva di 655 giorni e permetterà di superare l'attuale strozzatura del canale, oggi largo appena 70 metri, una dimensione non più adeguata alle moderne navi portacontainer. Con l'arretramento delle banchine sulle due sponde, il canale verrà portato a una larghezza di circa 120 metri. L'opera renderà inoltre possibile il successivo dragaggio, con fondali che raggiungeranno i 13 metri lungo le sponde e i 16 metri al centro della cunetta navigabile. Come evidenziato dal *Messaggero Marittimo*, L'intervento rientra in un appalto complessivo da circa 16 milioni di euro e comprende anche il progetto di "acquaticità" della Torre del Marzocco, che prevede la creazione di uno specchio d'acqua attorno al monumento storico, rendendolo nuovamente circondato dal mare e accessibile anche via mare dopo i necessari restauri. Il presidente dell'Autorità portuale, Davide Gariglio, ha definito l'opera un risultato storico, frutto di un lungo e complesso iter tecnico e autorizzativo. Un passaggio fondamentale è stato il completamento delle attività di rimozione e dismissione del fascio tubiero sottomarino di Eni, concluse nel 2025, che limitava pescaggi e sezione navigabile del canale. Secondo Gariglio, grazie alla collaborazione tra Autorità portuale ed Eni, in meno di due anni **Livorno** potrà contare su uno scalo più competitivo e attrattivo per le compagnie di navigazione, rafforzando le proprie prospettive di sviluppo anche prima del completamento della Darsena Europa.

Tdt si gode un +18% di container nel 2025 e torna a chiedere la Darsena Europa

Mignogna ricorda che il Gruppo Grimaldi ha già presentato un'istanza ufficiale e vincolante per utilizzare e gestire almeno il 50% della nuova infrastruttura in costruzione. Nonostante nel recente passato, da quando è passato sotto il controllo del Gruppo Grimaldi, il Terminal Darsena Toscana (Tdt) abbia fatto molto discutere per il rischio di una diminuzione del traffico container a favore delle auto e dei veicoli finiti, le statistiche del 2025 appena diffuse dal terminalista parlano invece di una crescita significativa rispetto al 2024. Nei dodici mesi appena trascorsi i Teu movimentati in imbarco e sbarco sono stati 450.281, il 18,12% in più rispetto al 2024, mentre i container reefer pieni sono stati 28.779 (+36% rispetto ai 21.070 del 2024) e i treni arrivati e partiti dal terminal all'Alto Fondale (sponda ovest) sono saliti quasi di un 8% passando da 1.303 a 1.407 convogli. Commentando le statistiche annuali, dal Terminal Darsena Toscana sottolineano inoltre che "sono stati fatti notevoli investimenti in nuovi mezzi di movimentazione e in manutenzioni straordinarie, per poter continuare a garantire un'adeguata efficienza delle operazioni e un aumento della capacità del terminal. Tale attività continuerà anche nel 2026 con l'arrivo durante il mese di febbraio di nuovi reachstacker, che andranno ad integrare la nostra flotta". Sempre nel 2026 Tdt partirà "con gli investimenti relativi al prolungamento del raccordo ferroviario interno, con l'obiettivo di avere binari lunghi 750 metri. Questa nuova infrastruttura, associata all'adeguamento agli standard europei della Grande Galleria dell'Appennino sulla tratta Prato-Bologna, consentirà a TDT di operare convogli adibiti al trasporto di container high-cube con carri normali sulla direttrice nord del corridoio Ten-T Scandinavo-Mediterraneo". Il direttore generale Marco Mignogna, pur non volendo entrare nelle polemiche politiche degli ultimi giorni relative ai fondi pubblici necessari per completare i lavori della Darsena Europa, a SHIPPING ITALY si limita a ricordare che "Terminal Darsena Toscana, i cui azionisti sono il Gruppo Grimaldi e i lavoratori portuali di **Livorno** (Cpl), ha già depositato, lo scorso aprile, una formale istanza vincolante per ottenere in concessione e gestire almeno il 50% della Darsena Europa accompagnata da un piano d'investimenti da quasi 200 milioni di euro, prevalentemente relativi al consolidamento e urbanizzazione delle attuali vasche di colmata e alla realizzazione di oltre 500 metri lineari di banchine idonee all'ormeggio di navi Ulcv (ultra large container vessel). Oltre a quanto già ufficialmente prodotto, Tdt ha espresso chiara disponibilità a rilevare tutto il nuovo compendio denominato Darsena Europa". Similare interesse, in via preliminare, è stato espresso anche da Msc, in cordata con F.Ili Neri e Lorenzini & C., pronti a presentare un'istanza di concessione per la gestione della nuova infrastruttura. N.C.



Canale dei Navicelli, via ai lavori per le sponde (in attesa dello sbocco diretto al mare)

LEONARDO TESTAI

L'opera da 30 milioni di euro consentirà di adeguare l'infrastruttura alle esigenze dei cantieri della nautica. Leonardo Testai Al Canale dei Navicelli di Pisa si apre una nuova fase con l'avvio dell'intervento di rifacimento del palancolato le pareti verticali del canale , un'opera da 30 milioni di euro finalizzata alla messa in sicurezza delle sponde e all'adeguamento dell'infrastruttura alle esigenze dei cantieri della nautica. L'intervento, secondo il sindaco Michele Conti, consentirà di aumentare il pescaggio del canale e di migliorare in modo significativo la navigabilità, riducendo le criticità operative e permettendo la movimentazione di imbarcazioni sempre più grandi. Essenziale per un distretto produttivo di eccellenza L'intervento si inserisce in una più ampia visione di rilancio e valorizzazione del Canale come infrastruttura centrale per la nautica, la logistica e l'economia blu del territorio, afferma la Port Authority di Pisa, secondo cui il rifacimento del palancolato costituisce un tassello fondamentale del piano di investimenti già avviato, finalizzato a garantire maggiore sicurezza idraulica, sostenibilità strutturale e competitività del Canale, rafforzandone il ruolo di polo strategico per l'industria nautica, la cantieristica e l'intero indotto locale". Alla cerimonia di avvio dei lavori è intervenuto anche il deputato e viceministro alle Infrastrutture, Edoardo Rixi, che aveva annunciato lo stanziamento delle risorse nell'agosto del 2024 . Con l'avvio dei lavori sul Canale dei Navicelli ha detto mettiamo in campo un investimento da 30 milioni di euro per garantire sicurezza, piena operatività e sviluppo a un'infrastruttura strategica per la nautica italiana e per l'economia del territorio, ha dichiarato. Il canale è una via essenziale per i cantieri e per un distretto produttivo di eccellenza unico nel Paese", ha aggiunto Rixi, spiegando che questo intervento, che include opere di consolidamento e un nuovo ponte a campata mobile, rafforza l'integrazione tra porto, canale e accesso al mare Nel corso dell'iniziativa Rixi ha inoltre richiamato il tema del collegamento diretto del Canale dei Navicelli con il mare. Qui si sviluppa un segmento economico decisivo per l'Italia e le istituzioni hanno il dovere di supportare il lavoro delle imprese, per questo auspico che entro alcuni mesi l'Autorità portuale di Livorno presenti il progetto definitivo per la realizzazione di un nuovo ponte, girevole, al Calambrone, che consentirebbe al Canale dei Navicelli di avere uno sbocco diretto al mare. Si tratta, ha ricordato, di un'opera attesa da decenni che consentirebbe alle imbarcazioni di uscire direttamente in mare senza transitare dal porto di Livorno, opera per la quale il Governo è pronto a fare la sua parte, a condizione che gli enti locali e la Regione Toscana trovino un'intesa per realizzarla senza ulteriori indugi perché quando la Darsena Europa sarà pronta



Toscana24 Sole24Ore
Canale dei Navicelli, via ai lavori per le sponde (in attesa dello sbocco diretto al mare)



01/12/2026 19:02 LEONARDO TESTAI
L'opera da 30 milioni di euro consentirà di adeguare l'infrastruttura alle esigenze dei cantieri della nautica. Leonardo Testai Al Canale dei Navicelli di Pisa si apre una nuova fase con l'avvio dell'intervento di rifacimento del palancolato – le pareti verticali del canale –, un'opera da 30 milioni di euro finalizzata alla messa in sicurezza delle sponde e all'adeguamento dell'infrastruttura alle esigenze dei cantieri della nautica. L'intervento, secondo il sindaco Michele Conti, "consentirà di aumentare il pescaggio del canale e di migliorare in modo significativo la navigabilità, riducendo le criticità operative e permettendo la movimentazione di imbarcazioni sempre più grandi". "Essenziale per un distretto produttivo di eccellenza" L'intervento si inserisce "in una più ampia visione di rilancio e valorizzazione del Canale come infrastruttura centrale per la nautica, la logistica e l'economia blu del territorio", afferma la Port Authority di Pisa, secondo cui "il rifacimento del palancolato costituisce un tassello fondamentale del piano di investimenti" già avviato, "finalizzato a garantire maggiore sicurezza idraulica, sostenibilità strutturale e competitività del Canale, rafforzandone il ruolo di polo strategico per l'industria nautica, la cantieristica e l'intero indotto locale". Alla cerimonia di avvio dei lavori è intervenuto anche il deputato e viceministro alle Infrastrutture, Edoardo Rixi, che aveva annunciato lo stanziamento delle risorse nell'agosto del 2024 . "Con l'avvio dei lavori sul Canale dei Navicelli – ha detto – mettiamo in campo un investimento da 30 milioni di euro per garantire sicurezza, piena operatività e sviluppo a un'infrastruttura strategica per la nautica italiana e per l'economia del territorio", ha dichiarato. "Il canale è una via essenziale per i cantieri e per un distretto produttivo di eccellenza unico nel Paese", ha aggiunto Rixi, spiegando che questo intervento, che include opere di consolidamento e un nuovo ponte a campata mobile, rafforza l'integrazione tra porto, canale e accesso al mare. Qui si sviluppa un segmento economico decisivo per l'Italia e le istituzioni hanno il dovere di supportare il lavoro delle imprese, per questo auspico che entro alcuni mesi l'Autorità portuale di Livorno presenti il progetto definitivo per la realizzazione di un nuovo ponte, girevole, al Calambrone, che consentirebbe al Canale dei Navicelli di avere uno sbocco diretto al mare. Si tratta, ha ricordato, di un'opera attesa da decenni che consentirebbe alle imbarcazioni di uscire direttamente in mare senza transitare dal porto di Livorno, opera per la quale il Governo è pronto a fare la sua parte, a condizione che gli enti locali e la Regione Toscana trovino un'intesa per realizzarla senza ulteriori indugi perché quando la Darsena Europa sarà pronta

sarà utile per garantire efficienza e sviluppo al comparto della nautica senza creare intralci all'operatività portuale. Per il nuovo ponte non esiste ancora una stima ufficiale dei costi, anche se secondo gli esperti l'investimento potrebbe aggirarsi intorno ai 30 milioni di euro. In questo quadro, ha concluso il viceministro, se l'Autorità portuale livornese consegnerà il progetto in tempo utile potrebbe essere finanziata da parte del Governo già con la prossima finanziaria per aprire i cantieri per la sua costruzione entro la fine del 2027. Secondo il sindaco Conti, inoltre resta da aprire un'interlocuzione seria e concreta con la Regione Toscana e con il Parco di San Rossore per il piano di gestione, individuando aree che possano essere dedicate allo sviluppo della nautica. L'opera è criticata dalla sinistra radicale di 'Diritti in Comune', secondo cui l'investimento sui Navicelli non è un'opera isolata, ma si inserisce pienamente nella strategia europea di 'Military Mobility', ovvero quella strategia che tende a piegare l'economia degli investimenti volti a rendere il territorio pronto alla guerra, come via di trasporto veloce di armi e mezzi in tutto il continente, tanto che ai lavori di ripalancolatura ha partecipato direttamente Nspa (Nato Support and Procurement Agency), agenzia che ha agito per conto della base statunitense di Camp Darby. Leonardo Testai Condividi.

Dalla pesca alla solidarietà: l'Epifania che regala sorrisi ai bambini di Civitavecchia

Calze della Befana, cioccolata e condivisione: l'iniziativa del Fasd Old Fishing Club - Maver con la Guardia Costiera redazione web CIVITAVECCHIA - Anche una semplice giornata di pesca può trasformarsi in qualcosa di speciale quando diventa occasione di solidarietà. È quanto accaduto la mattina del 6 gennaio a Civitavecchia, in occasione della festività dell'Epifania, grazie all'iniziativa promossa dal Fasd Old Fishing Club - MAVER di Civitavecchia, in collaborazione con il personale della Capitaneria di porto - Guardia Costiera, guidata dal comandante Nicastro. Advertisement Nonostante le condizioni meteo poco favorevoli, l'evento si è svolto con grande partecipazione all'interno della Stazione Marittima del porto storico. Qui sono state distribuite numerose calze della Befana, colme di cioccolata e dolci, ai bambini della città e agli ospiti del circolo Arci S. Giordano e della Cooperativa Sociale Integrata Civitabella. Un gesto semplice ma carico di significato, capace di regalare momenti di gioia, sorrisi e autentica condivisione. La manifestazione è poi proseguita a Santa Marinella, presso l'Ospedale Pediatrico Bambino Gesù, dove le calze sono state consegnate ai bambini ricoverati. L'arrivo della Befana ha portato un clima di festa anche nei reparti ospedalieri, trasformando per qualche ora la quotidianità della degenza in un momento di leggerezza e serenità. L'iniziativa ha riscosso un grande successo, confermando ancora una volta quanto sia fondamentale il ruolo delle associazioni e delle istituzioni del territorio nel costruire occasioni di solidarietà concrete. Un impegno condiviso che, in questa occasione, ha avuto come unico obiettivo quello di donare felicità ai più piccoli. A conclusione della giornata, non è mancato il sentito ringraziamento del presidente dell'ASD, Alessandro Pacitti: «Non posso che esprimere un immenso grazie a tutti i partecipanti all'iniziativa, ai pescatori che hanno aderito portando tante calze della Befana. Un ringraziamento che si estende anche all'[ADSP](#), a Port Mobility e a RCT per il supporto e la collaborazione». Un'Epifania che, a Civitavecchia, ha lasciato il segno, dimostrando come la solidarietà possa nascere ovunque, anche da una giornata dedicata al mare e alla pesca.



01/12/2026 10:17

Calze della Befana, cioccolata e condivisione: l'iniziativa del Fasd Old Fishing Club - Maver con la Guardia Costiera redazione web CIVITAVECCHIA - Anche una semplice giornata di pesca può trasformarsi in qualcosa di speciale quando diventa occasione di solidarietà. È quanto accaduto la mattina del 6 gennaio a Civitavecchia, in occasione della festività dell'Epifania, grazie all'iniziativa promossa dal Fasd Old Fishing Club - MAVER di Civitavecchia, in collaborazione con il personale della Capitaneria di porto - Guardia Costiera, guidata dal comandante Nicastro. Advertisement Nonostante le condizioni meteo poco favorevoli, l'evento si è svolto con grande partecipazione all'interno della Stazione Marittima del porto storico. Qui sono state distribuite numerose calze della Befana, colme di cioccolata e dolci, ai bambini della città e agli ospiti del circolo Arci S. Giordano e della Cooperativa Sociale Integrata Civitabella. Un gesto semplice ma carico di significato, capace di regalare momenti di gioia, sorrisi e autentica condivisione. La manifestazione è poi proseguita a Santa Marinella, presso l'Ospedale Pediatrico Bambino Gesù, dove le calze sono state consegnate ai bambini ricoverati. L'arrivo della Befana ha portato un clima di festa anche nei reparti ospedalieri, trasformando per qualche ora la quotidianità della degenza in un momento di leggerezza e serenità. L'iniziativa ha riscosso un grande successo, confermando ancora una volta quanto sia fondamentale il ruolo delle associazioni e delle istituzioni del territorio nel costruire occasioni di solidarietà concrete. Un impegno condiviso che, in questa occasione, ha avuto come unico obiettivo quello di donare felicità ai più piccoli. A conclusione della giornata, non è mancato il sentito ringraziamento del presidente dell'ASD, Alessandro Pacitti: «Non posso che esprimere un immenso grazie a tutti i partecipanti all'iniziativa, ai pescatori che hanno aderito portando tante calze della Befana. Un ringraziamento che si estende anche all'[ADSP](#), a Port Mobility e a RCT per il supporto e la collaborazione». Un'Epifania che, a Civitavecchia, ha lasciato il segno, dimostrando come la solidarietà possa nascere ovunque, anche da una giornata dedicata al mare e alla pesca.

Porto storico, le associazioni si appellano al Comune

In vista della conferenza dei servizi scrivono: «Le trasformazioni non cancellino il volontariato e il diporto locale» redazione web CIVITAVECCHIA - A pochi giorni dall'avvio della Conferenza dei servizi - in programma il 28 gennaio prossimo - chiamata a decidere il futuro del **porto** storico e l'assegnazione della concessione per il nuovo Marina Yachting, quattro storiche realtà associative che operano all'interno dello scalo e della darsena romana hanno formalizzato le proprie preoccupazioni al Comune. Advertisement You can close Ad in 5 s Il 22 dicembre scorso Circolo Nautico Civitavecchia Amici della Darsena Romana Club Nautico Tirreno e Pianeta Mare hanno presentato un'istanza indirizzata al sindaco Marco Piendibene e al delegato al diporto Etilio Roberto Arcadi, chiedendo che le scelte sullo sviluppo del **porto** tengano conto delle attività sociali, sportive e di volontariato che da decenni ne costituiscono una componente strutturale. Nel documento, le associazioni ricordano che il **porto** storico non è soltanto uno spazio infrastrutturale, ma un luogo vissuto quotidianamente dalla cittadinanza, dove "le attività marinarie e il profondo legame con il **porto** rappresentano da sempre una componente essenziale dell'identità della città". Da qui l'invito a governare i processi di trasformazione senza snaturare una realtà che, proprio per la sua autenticità, costituisce anche un valore aggiunto sotto il profilo turistico. Le associazioni non mettono in discussione gli interventi di riqualificazione in corso o programmati, purché questi siano in grado di produrre benefici "nella misura in cui il **Porto Storico** continui a preservare la propria genuinità e la sua anima originaria, consentendo alla cittadinanza di continuare a viverlo e ad animarlo, preservando e valorizzando il diporto locale". Ampio spazio è dedicato al ruolo del volontariato legato al mare, che a Civitavecchia coinvolge un numero elevatissimo di diportisti. "Molti diportisti mettono a disposizione le loro strutture, le loro imbarcazioni e il loro tempo al servizio della comunità", si legge nell'istanza, attraverso attività svolte "quotidianamente, con costanza e a titolo esclusivamente di volontariato" a supporto di Asl, centri diurni, comunità di recupero e scuole. Vengono richiamate, nel dettaglio, le attività di velaterapia, i progetti di inclusione sociale e scolastica, le iniziative ambientali e sportive, fino a programmi ormai consolidati come il Dragon Boat per donne operate al seno. Un insieme di servizi che, sottolineano i firmatari, ha anche un rilevante impatto economico sul territorio, "sgravando le amministrazioni locali nell'impiego di risorse umane ed economiche che vengono puntualmente sostenute dai volontari". Il timore espresso è che una riorganizzazione del **porto** orientata esclusivamente a logiche di mercato possa compromettere la continuità di questo sistema. "Disperdere questo patrimonio di solidarietà danneggerebbe in primo luogo tante persone che vivono situazioni di disagio e di difficoltà",



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

oltre a privare le giovani generazioni di un importante valore educativo e formativo. Da qui la richiesta finale al Comune: farsi promotore, nelle sedi decisionali, "degli interessi della comunità", affinché ogni scelta di sviluppo assuma come prioritaria "la salvaguardia dell'identità cittadina e la tutela di questa consolidata realtà associativa e collettiva", garantendo la piena operatività delle attività sociali secondo le modalità finora adottate. L'istanza chiede inoltre che il documento venga formalmente inserito tra le osservazioni da sottoporre alla prossima Conferenza dei servizi.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto storico, le associazioni si appellano al Comune

CIVITAVECCHIA - A pochi giorni dall'avvio della Conferenza dei servizi - in programma il 28 gennaio prossimo - chiamata a decidere il futuro del **porto** storico e l'assegnazione della concessione per il nuovo Marina Yachting, quattro storiche realtà associative che operano all'interno dello scalo e della darsena romana hanno formalizzato le proprie preoccupazioni al Comune. Il 22 dicembre scorso Circolo Nautico Civitavecchia Amici della Darsena Romana Club Nautico Tirreno e Pianeta Mare hanno presentato un'istanza indirizzata al sindaco Marco Piendibene e al delegato al diporto Etilio Roberto Arcadi, chiedendo che le scelte sullo sviluppo del **porto** tengano conto delle attività sociali, sportive e di volontariato che da decenni ne costituiscono una componente strutturale. Nel documento, le associazioni ricordano che il **porto** storico non è soltanto uno spazio infrastrutturale, ma un luogo vissuto quotidianamente dalla cittadinanza, dove "le attività marinaresche e il profondo legame con il **porto** rappresentano da sempre una componente essenziale dell'identità della città". Da qui l'invito a governare i processi di trasformazione senza snaturare una realtà che, proprio per la sua autenticità, costituisce anche un valore aggiunto sotto il profilo turistico. Le associazioni non mettono in discussione gli interventi di riqualificazione in corso o programmati, purché questi siano in grado di produrre benefici "nella misura in cui il **Porto** Storico continui a preservare la propria genuinità e la sua anima originaria, consentendo alla cittadinanza di continuare a viverlo e ad animarlo, preservando e valorizzando il diporto locale". Ampio spazio è dedicato al ruolo del volontariato legato al mare, che a Civitavecchia coinvolge un numero elevatissimo di diportisti. "Molti diportisti mettono a disposizione le loro strutture, le loro imbarcazioni e il loro tempo al servizio della comunità", si legge nell'istanza, attraverso attività svolte "quotidianamente, con costanza e a titolo esclusivamente di volontariato" a supporto di Asl, centri diurni, comunità di recupero e scuole. Vengono richiamate, nel dettaglio, le attività di velaterapia, i progetti di inclusione sociale e scolastica, le iniziative ambientali e sportive, fino a programmi ormai consolidati come il Dragon Boat per donne operate al seno. Un insieme di servizi che, sottolineano i firmatari, ha anche un rilevante impatto economico sul territorio, "sgravando le amministrazioni locali nell'impiego di risorse umane ed economiche che vengono puntualmente sostenute dai volontari". Il timore espresso è che una riorganizzazione del **porto** orientata esclusivamente a logiche di mercato possa compromettere la continuità di questo sistema. "Disperdere questo patrimonio di solidarietà danneggierebbe in primo luogo tante persone che vivono situazioni di disagio e di difficoltà", oltre a privare le giovani generazioni di un importante valore educativo e formativo. Da qui la richiesta finale al Comune: farsi promotore, nelle sedi decisionali, "degli interessi della comunità",



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

affinché ogni scelta di sviluppo assuma come prioritaria "la salvaguardia dell'identità cittadina e la tutela di questa consolidata realtà associativa e collettiva", garantendo la piena operatività delle attività sociali secondo le modalità finora adottate. L'istanza chiede inoltre che il documento venga formalmente inserito tra le osservazioni da sottoporre alla prossima Conferenza dei servizi. Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Dalla pesca alla solidarietà: l'Epifania che regala sorrisi ai bambini di Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - Anche una semplice giornata di pesca può trasformarsi in qualcosa di speciale quando diventa occasione di solidarietà. È quanto accaduto la mattina del 6 gennaio a Civitavecchia, in occasione della festività dell'Epifania, grazie all'iniziativa promossa dal Fasd Old Fishing Club - MAVER di Civitavecchia, in collaborazione con il personale della Capitaneria di porto - Guardia Costiera, guidata dal comandante Nicastro. Nonostante le condizioni meteo poco favorevoli, l'evento si è svolto con grande partecipazione all'interno della Stazione Marittima del porto storico. Qui sono state distribuite numerose calze della Befana, colme di cioccolata e dolci, ai bambini della città e agli ospiti del circolo Arci S. Giordano e della Cooperativa Sociale Integrata Civitabella. Un gesto semplice ma carico di significato, capace di regalare momenti di gioia, sorrisi e autentica condivisione. La manifestazione è poi proseguita a Santa Marinella, presso l'Ospedale Pediatrico Bambino Gesù, dove le calze sono state consegnate ai bambini ricoverati. L'arrivo della Befana ha portato un clima di festa anche nei reparti ospedalieri, trasformando per qualche ora la quotidianità della degenza in un momento di leggerezza e serenità. L'iniziativa ha riscosso un grande successo, confermando ancora una volta quanto sia fondamentale il ruolo delle associazioni e delle istituzioni del territorio nel costruire occasioni di solidarietà concreta. Un impegno condiviso che, in questa occasione, ha avuto come unico obiettivo quello di donare felicità ai più piccoli. A conclusione della giornata, non è mancato il sentito ringraziamento del presidente dell'ASD, Alessandro Pacitti: «Non posso che esprimere un immenso grazie a tutti i partecipanti all'iniziativa, ai pescatori che hanno aderito portando tante calze della Befana. Un ringraziamento che si estende anche all'ADSP, a Port Mobility e a RCT per il supporto e la collaborazione». Un'Epifania che, a Civitavecchia, ha lasciato il segno, dimostrando come la solidarietà possa nascere ovunque, anche da una giornata dedicata al mare e alla pesca. Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Dalla pesca alla solidarietà: l'Epifania che regala sorrisi ai bambini di Civitavecchia



01/12/2026 12:15

CIVITAVECCHIA - Anche una semplice giornata di pesca può trasformarsi in qualcosa di speciale quando diventa occasione di solidarietà. È quanto accaduto la mattina del 6 gennaio a Civitavecchia, in occasione della festività dell'Epifania, grazie all'iniziativa promossa dal Fasd Old Fishing Club - MAVER di Civitavecchia, in collaborazione con il personale della Capitaneria di porto - Guardia Costiera, guidata dal comandante Nicastro. Nonostante le condizioni meteo poco favorevoli, l'evento si è svolto con grande partecipazione all'interno della Stazione Marittima del porto storico. Qui sono state distribuite numerose calze della Befana, colme di cioccolata e dolci, ai bambini della città e agli ospiti del circolo Arci S. Giordano e della Cooperativa Sociale Integrata Civitabella. Un gesto semplice ma carico di significato, capace di regalare momenti di gioia, sorrisi e autentica condivisione. La manifestazione è poi proseguita a Santa Marinella, presso l'Ospedale Pediatrico Bambino Gesù, dove le calze sono state consegnate ai bambini ricoverati. L'arrivo della Befana ha portato un clima di festa anche nei reparti ospedalieri, trasformando per qualche ora la quotidianità della degenza in un momento di leggerezza e serenità. L'iniziativa ha riscosso un grande successo, confermando ancora una volta quanto sia fondamentale il ruolo delle associazioni e delle istituzioni del territorio nel costruire occasioni di solidarietà concreta. Un impegno condiviso che, in questa occasione, ha avuto come unico obiettivo quello di donare felicità ai più piccoli. A conclusione della giornata, non è mancato il sentito ringraziamento del presidente dell'ASD, Alessandro Pacitti: «Non posso che esprimere un immenso grazie a tutti i partecipanti all'iniziativa, ai pescatori che hanno aderito portando tante calze della Befana. Un ringraziamento che si estende anche all'ADSP, a Port Mobility e a RCT per il supporto e la collaborazione». Un'Epifania che, a Civitavecchia, ha lasciato il segno, dimostrando come la solidarietà possa nascere ovunque, anche da una giornata dedicata al mare e alla pesca. Commenti.

Solazzo (Adiconsum): Brindisi chiede più sicurezza urbana

La sicurezza urbana non è un optional: è un diritto dei cittadini e pilastro fondamentale per la crescita sociale, culturale ed economica della città. Come Adiconsum interveniamo ancora una volta sul tema, ormai trasformatosi a Brindisi in emergenza, dopo i continui atti vandalici su autovetture e diffusi episodi di microcriminalità, in molte zone della città. Eventi locali Brindisi Negli ultimi sei mesi sono molteplici le cittadine e i cittadini che ci hanno denunciato danni a veicoli o furti, con episodi concentrati nelle zone limitrofe all'Autorità Portuale, a via Tor Pisana, a Via Mazzini, a Via Del Mare ed in particolare nei pressi del Palazzetto dello sport, oltre a diverse vie del centro. Questi episodi minano non solo la percezione di sicurezza, ma anche la fiducia dei cittadini nelle istituzioni e l'immagine della città agli occhi di turisti e investitori. Addirittura c'è chi evita di recarsi a fare shopping, nonostante la stagione dei saldi o di assistere a una partita di calcio allo Stadio, per non tornare e trovare l'auto danneggiata, o addirittura non ritrovarla più. Brindisi si trova oggi a un crocevia importante; candidata a Capitale Italiana del Mare 2026, dopo aver già percorso orgogliosamente la strada della candidatura a Capitale Italiana della Cultura 2027, oltre ad essere selezionata, tra le cinque città europee di media dimensione, dall'OCSE, per partecipare al progetto Sbloccare il potenziale delle città intermedie per lo sviluppo regionale, deve considerare la sicurezza diritto non negoziabile.

BrindisiSera

Solazzo (Adiconsum): "Brindisi chiede più sicurezza urbana"



01/12/2026 23:04

La sicurezza urbana non è un optional: è un diritto dei cittadini e pilastro fondamentale per la crescita sociale, culturale ed economica della città. Come Adiconsum interveniamo ancora una volta sul tema, ormai trasformatosi a Brindisi in emergenza, dopo i continui atti vandalici su autovetture e diffusi episodi di microcriminalità, in molte zone della città. Eventi locali Brindisi Negli ultimi sei mesi sono molteplici le cittadine e i cittadini che ci hanno denunciato danni a veicoli o furti, con episodi concentrati nelle zone limitrofe all'Autorità Portuale, a via Tor Pisana, a Via Mazzini, a Via Del Mare ed in particolare nei pressi del Palazzetto dello sport, oltre a diverse vie del centro. Questi episodi minano non solo la percezione di sicurezza, ma anche la fiducia dei cittadini nelle istituzioni e l'immagine della città agli occhi di turisti e investitori. Addirittura c'è chi evita di recarsi a fare shopping, nonostante la stagione dei saldi o di assistere a una partita di calcio allo Stadio, per non tornare e trovare l'auto danneggiata, o addirittura non ritrovarla più. Brindisi si trova oggi a un crocevia importante; candidata a Capitale Italiana del Mare 2026, dopo aver già percorso orgogliosamente la strada della candidatura a Capitale Italiana della Cultura 2027, oltre ad essere selezionata, tra le cinque città europee di media dimensione, dall'OCSE, per partecipare al progetto "Sbloccare il potenziale delle città intermedie per lo sviluppo regionale", deve considerare la sicurezza diritto non negoziabile.

AdiConsum Brindisi chiede interventi urgenti per garantire sicurezza e fiducia alla comunità

Gianfranco Solazzo, Adiconsum Taranto Brindisi

La sicurezza urbana non è un optional: è un diritto dei cittadini e pilastro fondamentale per la crescita sociale, culturale ed economica della città. Come Adiconsum interveniamo ancora una volta sul tema, ormai trasformatosi a Brindisi in emergenza, dopo i continui atti vandalici su autovetture e diffusi episodi di microcriminalità, in molte zone della città. Negli ultimi sei mesi sono molteplici le cittadine e i cittadini che ci hanno denunciato danni a veicoli o furti, con episodi concentrati nelle zone limitrofe all'Autorità Portuale, a via Tor Pisana, a Via Mazzini, a Via Del Mare ed in particolare nei pressi del Palazzetto dello sport, oltre a diverse vie del centro. Questi episodi minano non solo la percezione di sicurezza, ma anche la fiducia dei cittadini nelle istituzioni e l'immagine della città agli occhi di turisti e investitori. shopping, nonostante la stagione dei saldi o di assistere a una partita di calcio allo Stadio, per non tornare e trovare l'auto danneggiata, o addirittura non ritrovarla più. Brindisi si trova oggi a un crocevia importante; candidata a Capitale Italiana del Mare 2026, dopo aver già percorso orgogliosamente la strada della candidatura a Capitale Italiana della Cultura 2027, oltre ad essere selezionata, tra le cinque città europee di media dimensione, dall'OCSE, per partecipare al progetto "Sbloccare il potenziale delle città intermedie per lo sviluppo regionale", deve considerare la sicurezza diritto non negoziabile. In tale contesto, ogni atto vandalico o comportamento criminale non è solo un episodio isolato, ma un campanello d'allarme che rischia di compromettere investimenti, turismo e sviluppo delle imprese locali. La sicurezza è un bene comune, un valore imprescindibile che va tutelato con interventi concreti e coordinati tra istituzioni, forze dell'ordine e comunità. Adiconsum lancia un appello al nuovo Prefetto, dott. Vito Aprea, affinché vengano adottate misure urgenti per fermare l'escalation di atti vandalici e prevenire forme più gravi di microcriminalità. Sarebbe, altresì, opportuno che il Comune elaborasse un Piano Integrato di Sicurezza Urbana, che comprenda: potenziamento dei controlli nelle zone più colpite, anche tramite telecamere di sorveglianza e pattugliamenti mirati; potenziamento dell'illuminazione pubblica in zone a rischio come quella del Palazzetto dello sport; creazione di un canale diretto di segnalazione per i cittadini, con risposta rapida da parte delle Forze dell'ordine; collaborazione con associazioni di quartiere e scuole per sviluppare progetti di prevenzione e sorveglianza partecipata. Chiediamo, insomma, alle istituzioni di agire con decisione perché Brindisi merita di essere città accogliente, sicura e attrattiva per cittadini, consumatori, visitatori e investitori.

Brindisitime.it Network
AdiConsum – Brindisi chiede interventi urgenti per garantire sicurezza e fiducia alla comunità
01/12/2026 15:26 Gianfranco Solazzo, Adiconsum Taranto Brindisi

La sicurezza urbana non è un optional: è un diritto dei cittadini e pilastro fondamentale per la crescita sociale, culturale ed economica della città. Come Adiconsum interveniamo ancora una volta sul tema, ormai trasformatosi a Brindisi in emergenza, dopo i continui atti vandalici su autovetture e diffusi episodi di microcriminalità, in molte zone della città. Negli ultimi sei mesi sono molteplici le cittadine e i cittadini che ci hanno denunciato danni a veicoli o furti, con episodi concentrati nelle zone limitrofe all'Autorità Portuale, a via Tor Pisana, a Via Mazzini, a Via Del Mare ed in particolare nei pressi del Palazzetto dello sport, oltre a diverse vie del centro. Questi episodi minano non solo la percezione di sicurezza, ma anche la fiducia dei cittadini nelle istituzioni e l'immagine della città agli occhi di turisti e investitori. shopping, nonostante la stagione dei saldi o di assistere a una partita di calcio allo Stadio, per non tornare e trovare l'auto danneggiata, o addirittura non ritrovarla più. Brindisi si trova oggi a un crocevia importante; candidata a Capitale Italiana del Mare 2026, dopo aver già percorso orgogliosamente la strada della candidatura a Capitale Italiana della Cultura 2027, oltre ad essere selezionata, tra le cinque città europee di media dimensione, dall'OCSE, per partecipare al progetto "Sbloccare il potenziale delle città intermedie per lo sviluppo regionale", deve considerare la sicurezza diritto non negoziabile. In tale contesto, ogni atto vandalico o comportamento criminale non è solo un episodio isolato, ma un campanello d'allarme che rischia di compromettere investimenti, turismo e sviluppo delle imprese locali. La sicurezza è un bene comune, un valore imprescindibile che va tutelato con interventi concreti e coordinati tra istituzioni, forze dell'ordine e comunità. Adiconsum lancia un appello al nuovo Prefetto, dott. Vito Aprea, affinché vengano adottate misure urgenti per fermare l'escalation di atti vandalici e prevenire forme più gravi di microcriminalità. Sarebbe, altresì, opportuno che il Comune elaborasse un Piano Integrato di Sicurezza Urbana, che comprenda: potenziamento dei controlli nelle zone più colpite, anche tramite telecamere di sorveglianza e pattugliamenti mirati; potenziamento dell'illuminazione pubblica in zone a rischio come quella del Palazzetto dello sport; creazione di un canale diretto di segnalazione per i cittadini, con risposta rapida da parte delle Forze dell'ordine; collaborazione con associazioni di quartiere e scuole per sviluppare progetti di prevenzione e sorveglianza partecipata. Chiediamo, insomma, alle istituzioni di agire con decisione perché Brindisi merita di essere città accogliente, sicura e attrattiva per cittadini, consumatori, visitatori e investitori.

Brundizium

Brindisi

Solazzo (Adiconsum): Brindisi chiede più sicurezza urbana

La sicurezza urbana non è un optional: è un diritto dei cittadini e pilastro fondamentale per la crescita sociale, culturale ed economica della città. Come Adiconsum interveniamo ancora una volta sul tema, ormai trasformatosi a Brindisi in emergenza, dopo i continui atti vandalici su autovetture e diffusi episodi di microcriminalità, in molte zone della città. Negli ultimi sei mesi sono molteplici le cittadine e i cittadini che ci hanno denunciato danni a veicoli o furti, con episodi concentrati nelle zone limitrofe all'Autorità Portuale, a via Tor Pisana, a Via Mazzini, a Via Del Mare ed in particolare nei pressi del Palazzetto dello sport, oltre a diverse vie del centro. Questi episodi minano non solo la percezione di sicurezza, ma anche la fiducia dei cittadini nelle istituzioni e l'immagine della città agli occhi di turisti e investitori. Addirittura c'è chi evita di recarsi a fare shopping, nonostante la stagione dei saldi o di assistere a una partita di calcio allo Stadio, per non tornare e trovare l'auto danneggiata, o addirittura non ritrovarla più. Brindisi si trova oggi a un crocevia importante; candidata a Capitale Italiana del Mare 2026, dopo aver già percorso orgogliosamente la strada della candidatura a Capitale Italiana della Cultura 2027, oltre ad essere selezionata, tra le cinque città europee di media dimensione, dall'OCSE, per partecipare al progetto Sbloccare il potenziale delle città intermedie per lo sviluppo regionale, deve considerare la sicurezza diritto non negoziabile. In tale contesto, ogni atto vandalico o comportamento criminale non è solo un episodio isolato, ma un campanello d'allarme che rischia di compromettere investimenti, turismo e sviluppo delle imprese locali. La sicurezza è un bene comune, un valore imprescindibile che va tutelato con interventi concreti e coordinati tra istituzioni, forze dell'ordine e comunità. Adiconsum lancia un appello al nuovo Prefetto, dott. Vito Aprea, affinché vengano adottate misure urgenti per fermare l'escalation di atti vandalici e prevenire forme più gravi di microcriminalità. Sarebbe, altresì, opportuno che il Comune elaborasse un Piano Integrato di Sicurezza Urbana, che comprenda: potenziamento dei controlli nelle zone più colpite, anche tramite telecamere di sorveglianza e pattugliamenti mirati; potenziamento dell'illuminazione pubblica in zone a rischio come quella del Palazzetto dello sport; creazione di un canale diretto di segnalazione per i cittadini, con risposta rapida da parte delle Forze dell'ordine; collaborazione con associazioni di quartiere e scuole per sviluppare progetti di prevenzione e sorveglianza partecipata. Chiediamo, insomma, alle istituzioni di agire con decisione perché Brindisi merita di essere città accogliente, sicura e attrattiva per cittadini, consumatori, visitatori e investitori. Gianfranco Solazzo.

Brundizium

Solazzo (Adiconsum): "Brindisi chiede più sicurezza urbana"



01/12/2026 15:45

La sicurezza urbana non è un optional: è un diritto dei cittadini e pilastro fondamentale per la crescita sociale, culturale ed economica della città. Come Adiconsum interveniamo ancora una volta sul tema, ormai trasformatosi a Brindisi in emergenza, dopo i continui atti vandalici su autovetture e diffusi episodi di microcriminalità, in molte zone della città. Negli ultimi sei mesi sono molteplici le cittadine e i cittadini che ci hanno denunciato danni a veicoli o furti, con episodi concentrati nelle zone limitrofe all'Autorità Portuale, a via Tor Pisana, a Via Mazzini, a Via Del Mare ed in particolare nei pressi del Palazzetto dello sport, oltre a diverse vie del centro. Questi episodi minano non solo la percezione di sicurezza, ma anche la fiducia dei cittadini nelle istituzioni e l'immagine della città agli occhi di turisti e investitori. Addirittura c'è chi evita di recarsi a fare shopping, nonostante la stagione dei saldi o di assistere a una partita di calcio allo Stadio, per non tornare e trovare l'auto danneggiata, o addirittura non ritrovarla più. Brindisi si trova oggi a un crocevia importante; candidata a Capitale Italiana del Mare 2026, dopo aver già percorso orgogliosamente la strada della candidatura a Capitale Italiana della Cultura 2027, oltre ad essere selezionata, tra le cinque città europee di media dimensione, dall'OCSE, per partecipare al progetto "Sbloccare il potenziale delle città intermedie per lo sviluppo regionale", deve considerare la sicurezza diritto non negoziabile. In tale contesto, ogni atto vandalico o comportamento criminale non è solo un episodio isolato, ma un campanello d'allarme che rischia di compromettere investimenti, turismo e sviluppo delle imprese locali. La sicurezza è un bene comune, un valore imprescindibile che va tutelato con interventi concreti e coordinati tra istituzioni, forze dell'ordine e comunità. Adiconsum lancia un appello al nuovo Prefetto, dott. Vito Aprea, affinché vengano adottate misure urgenti per fermare l'escalation di atti vandalici e prevenire forme più gravi di microcriminalità. Sarebbe, altresì, opportuno che il Comune elaborasse un Piano Integrato di Sicurezza Urbana, che comprenda: potenziamento dei controlli nelle zone più colpite, anche tramite telecamere di sorveglianza e pattugliamenti mirati; potenziamento dell'illuminazione pubblica in zone a rischio come quella del Palazzetto dello sport; creazione di un canale diretto di segnalazione per i cittadini, con risposta rapida da parte delle Forze dell'ordine; collaborazione con associazioni di quartiere e scuole per sviluppare progetti di prevenzione e sorveglianza partecipata. Chiediamo, insomma, alle istituzioni di agire con decisione perché Brindisi merita di essere città accogliente, sicura e attrattiva per cittadini, consumatori, visitatori e investitori. Gianfranco Solazzo.

Adiconsum:aumentare la sicurezza a Brindisi

Gianfranco Solazzo

La sicurezza urbana non è un optional: è un diritto dei cittadini e pilastro fondamentale per la crescita sociale, culturale ed economica della città. Come Adiconsum interveniamo ancora una volta sul tema, ormai trasformatosi a Brindisi in emergenza, dopo i continui atti vandalici su autovetture e diffusi episodi di microcriminalità, in molte zone della città. Negli ultimi sei mesi sono molteplici le cittadine e i cittadini che ci hanno denunciato danni a veicoli o furti, con episodi concentrati nelle zone limitrofe all'Autorità Portuale, a via Tor Pisana, a Via Mazzini, a Via Del Mare ed in particolare nei pressi del Palazzetto dello sport, oltre a diverse vie del centro. Questi episodi minano non solo la percezione di sicurezza, ma anche la fiducia dei cittadini nelle istituzioni e l'immagine della città agli occhi di turisti e investitori. Addirittura c'è chi evita di recarsi a fare shopping, nonostante la stagione dei saldi o di assistere a una partita di calcio allo Stadio, per non tornare e trovare l'auto danneggiata, o addirittura non ritrovarla più. Brindisi si trova oggi a un crocevia importante; candidata a Capitale Italiana del Mare 2026, dopo aver già percorso orgogliosamente la strada della candidatura a Capitale Italiana della Cultura 2027, oltre ad essere selezionata, tra le cinque città europee di media dimensione, dall'OCSE, per partecipare al progetto "Sbloccare il potenziale delle città intermedie per lo sviluppo regionale", deve considerare la sicurezza diritto non negoziabile. In tale contesto, ogni atto vandalico o comportamento criminale non è solo un episodio isolato, ma un campanello d'allarme che rischia di compromettere investimenti, turismo e sviluppo delle imprese locali. La sicurezza è un bene comune, un valore imprescindibile che va tutelato con interventi concreti e coordinati tra istituzioni, forze dell'ordine e comunità. Adiconsum lancia un appello al nuovo Prefetto, dott. Vito Aprea, affinché vengano adottate misure urgenti per fermare l'escalation di atti vandalici e prevenire forme più gravi di microcriminalità. Sarebbe, altresì, opportuno che il Comune elaborasse un Piano Integrato di Sicurezza Urbana, che comprenda: potenziamento dei controlli nelle zone più colpite, anche tramite telecamere di sorveglianza e pattugliamenti mirati; potenziamento dell'illuminazione pubblica in zone a rischio come quella del Palazzetto dello sport; creazione di un canale diretto di segnalazione per i cittadini, con risposta rapida da parte delle Forze dell'ordine; collaborazione con associazioni di quartiere e scuole per sviluppare progetti di prevenzione e sorveglianza partecipata. Chiediamo, insomma, alle istituzioni di agire con decisione perché Brindisi merita di essere città accogliente, sicura e attrattiva per cittadini, consumatori, visitatori e investitori. Gianfranco Solazzo.



INVITO CONFERENZA STAMPA DI PRESENTAZIONE DELLA PRIMA REGATA PRELIMINARE DELLA LUIS VUITTON 38^A AMERICA'S CUP

(AGENPARL) - Mon 12 January 2026 INVITO CONFERENZA STAMPA DI PRESENTAZIONE DELLA PRIMA REGATA PRELIMINARE DELLA LUIS VUITTON 38^A AMERICA'S CUP Cagliari, 12 gennaio 2026 Venerdì 16 gennaio 2026 alle 10.30, nella Sala Convegni del Molo Ichnusa, in Piazza Marinai d'Italia 5 a Cagliari, si terrà una CONFERENZA STAMPA nel corso della quale verranno illustrati i dettagli della competizione velica in programma nelle acque del Golfo di Cagliari. Interverranno: Domenico Bagalà, presidente **Autorità Sistema Portuale del Mare di Sardegna**, Massimo Zedda, Sindaco di Cagliari Gaetano Manfredi, Sindaco di Napoli (in videocollegamento) Sergio Liardo, comandante generale delle Capitanerie di Porto, Ammiraglio Ispettore Capo Pil. Diego Nepi Molineris, Amministratore Delegato Sport e Salute Alessandra Todde, Presidente Regione Autonoma della **Sardegna** Andrea Abodi, Ministro dello Sport Leslie Ryan, Event Manager America's Cup Event Luis Saenz Mariscal, Chief Legal Counsel America's Cup Coordina: l'assessore regionale del Turismo, Franco Cuccureddu Ufficio Stampa Regione **Sardegna** Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.


Agenparl

INVITO CONFERENZA STAMPA DI PRESENTAZIONE DELLA PRIMA REGATA PRELIMINARE DELLA LUIS VUITTON 38^A AMERICA'S CUP

01/12/2026 13:20

(AGENPARL) - Mon 12 January 2026 INVITO CONFERENZA STAMPA DI PRESENTAZIONE DELLA PRIMA REGATA PRELIMINARE DELLA LUIS VUITTON 38^A AMERICA'S CUP Cagliari, 12 gennaio 2026 Venerdì 16 gennaio 2026 alle 10.30, nella Sala Convegni del Molo Ichnusa, in Piazza Marinai d'Italia 5 a Cagliari, si terrà una CONFERENZA STAMPA nel corso della quale verranno illustrati i dettagli della competizione velica in programma nelle acque del Golfo di Cagliari. Interverranno: Domenico Bagalà, presidente Autorità Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Massimo Zedda, Sindaco di Cagliari Gaetano Manfredi, Sindaco di Napoli (in videocollegamento) Sergio Liardo, comandante generale delle Capitanerie di Porto, Ammiraglio Ispettore Capo Pil. Diego Nepi Molineris, Amministratore Delegato Sport e Salute Alessandra Todde, Presidente Regione Autonoma della Sardegna Andrea Abodi, Ministro dello Sport Leslie Ryan, Event Manager America's Cup Event Luis Saenz Mariscal, Chief Legal Counsel America's Cup Coordina: l'assessore regionale del Turismo, Franco Cuccureddu Ufficio Stampa Regione Sardegna Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Milazzo, nuovo direttivo per la "Stella Maris". Presidente una donna: Maruzzella De Simone

Si è svolta la riunione del direttivo dell' Associazione Stella Maris, con sede a Milazzo, finalizzata all'elezione delle nuove cariche sociali, passaggio fondamentale per garantire continuità all'opera dell'associazione, da sempre punto di riferimento imprescindibile per i naviganti. Un impegno nato dalla visione e dalla sensibilità di un autentico "lupo di mare", Matteo Di Flavia, che ha saputo comprendere profondamente le difficoltà umane, sociali e spirituali di chi vive lunghi periodi lontano dalla propria famiglia e dalla propria terra, spesso in paesi stranieri. Dalla riunione è emersa una scelta di grande valore simbolico e sostanziale: per la prima volta l'Associazione sarà guidata da una donna. Il nuovo direttivo, infatti, è composto da: presidente l'avvocato Maruzzella De Simone, vice presidente Pino Di Flavia, segretario Fabio Ristano, vice segretario: Salvatore Scalzo, consiglieri Alberto Bonaccorsi, Ettore Giulio Resta, Placido Cama, Alessandro Florio L'elezione di Maruzzella De Simone alla presidenza rappresenta un segnale di rinnovamento e inclusione, oltre a testimoniare la crescente presenza e il ruolo attivo delle donne in ambiti tradizionalmente legati al mondo marittimo, senza rinunciare alla competenza e al forte spirito di servizio che da sempre contraddistinguono Stella Maris. Accanto alla struttura organizzativa, viene ribadita l'importanza non marginale ma centrale dell'assistenza spirituale, elemento fondante dell'azione dell'Associazione. Un sostegno prezioso per chi affronta solitudine, lontananza e sacrifici legati alla vita in mare. Rivestono infatti un ruolo fondamentale: Padre Saverio Cento, dell'Ordine dei Minimi di San Francesco di Paola, Cappellano del Porto e Assistente Pastorale della Stella Maris e Don Carmelo Russo, Delegato Diocesano per l'Apostolato del Mare. La loro presenza garantisce ascolto, conforto e accompagnamento spirituale, valori irrinunciabili per l'umanizzazione del lavoro marittimo. Un sentito ringraziamento da parte dell'associazione viene infine rivolto al Comandante Alessandro Sarro e all'**Autorità Portuale**, per il costante incoraggiamento e la concreta disponibilità dimostrata nei confronti dell'Associazione e delle sue finalità. Con il nuovo Direttivo, Stella Maris Milazzo si prepara a proseguire il proprio cammino nel solco della tradizione, guardando al futuro con rinnovata energia, attenzione alle persone e fedeltà alla propria missione.



Rina e Hpc Hamburg Port Consulting promuoveranno porti verdi e connettività nel Mar Caspio

Rina , gruppo multinazionale di consulenza ingegneristica, ispezione e certificazione, e Hpc Hamburg Port Consulting (Hpc) , società specializzata nella consulenza per porti, terminal e logistica con esperienza nella digitalizzazione sostenibile e nelle operazioni ferroviarie intermodali, si sono aggiudicate un contratto quinquennale per il progetto dell'Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa (Osce) Promuovere porti verdi e connettività nella regione del Mar Caspio (Promoting Green Ports and Connectivity in the Caspian Sea Region). L'ufficio del coordinatore Osce per le attività economico-ambientali (Oceea) ha avviato il progetto green ports per supportare un numero selezionato di porti nel Mar Caspio e nel Mar Nero Baku in Azerbaigian, Aktau e Kuryk in Kazakistan, Turkmenbashi in Turkmenistan e Batumi in Georgia nella gestione della crescente domanda di transiti, migliorandone al contempo la sostenibilità. Il progetto mira a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti attraverso l'adozione di energie rinnovabili, il miglioramento dell'efficienza energetica, l'innovazione digitale e le tecnologie di connettività, promuovendo l'azione per il clima. L'iniziativa include, inoltre, una componente specifica dedicata alla parità di genere , riconoscendo l'empowerment femminile nei porti come un ambito trasformativo. Un quadro per lo sviluppo sostenibile dei porti La Fase III si basa sui risultati delle fasi precedenti e introduce un modello articolato in cinque pilastri, rafforzati dalla cooperazione regionale: integrazione delle energie rinnovabili, resilienza climatica, sistemi di monitoraggio digitale, parità di genere e formazione. Nel corso del programma quinquennale, Rina e Hpc supporteranno l'Osce nel fornire a ciascun porto analisi e piani d'azione su misura per promuovere operazioni a basse emissioni e il monitoraggio ambientale, insieme alle specifiche tecniche per investimenti pilota e misure di rafforzamento istituzionale. Le principali aree di intervento includono studi di fattibilità per l'energia rinnovabile e l'adattamento climatico, la progettazione di sistemi di monitoraggio ambientale e digitale, l'implementazione di politiche sensibili alla dimensione di genere e un programma di formazione che combina corsi online con una visita di studio presso porti europei di riferimento. Coordinando queste iniziative in più Paesi, il progetto favorisce la cooperazione tra Azerbaigian, Kazakistan, Turkmenistan e Georgia, contribuendo ad allineare le strategie nazionali dei porti e a rafforzare la resilienza lungo il Middle Corridor. Giulia Manconi, rappresentante Osce, dichiarato: «L'Osce è impegnata a promuovere sostenibilità, connettività e sicurezza nella regione del Caspio e oltre. Con questa nuova fase, stiamo aiutando cinque porti strategici a garantire la sostenibilità, l'operatività e la resilienza a lungo termine dei collegamenti commerciali e di trasporto tra Asia Centrale ed Europa, anche attraverso l'implementazione di soluzioni concrete basate su energie rinnovabili e resilienza



climatica, avanzando al contempo innovazione digitale e inclusione. Collaborare con Rina e Hpc facilita la condivisione di conoscenze tra regioni e ci consente di portare competenze tecniche di alto livello e le migliori pratiche internazionali a supporto della connettività sostenibile». Cristina Migliaro, head of advisory & consulting engineering project management di Rina, afferma: «Sostenere l'iniziativa Green Ports dell'Osce è un'opportunità per trasformare la nostra esperienza in ingegneria, certificazione e sostenibilità in un impatto concreto. Combinando innovazione tecnica con la nostra esperienza nei progetti di transizione energetica, puntiamo ad aiutare i porti del Mar Caspio e del Mar Nero a rafforzare le loro prestazioni ambientali e a prepararsi alla prossima generazione di infrastrutture marittime verdi». Frank Busse, partner e vice president Europe di Hpc, aggiunge: «Per Hpc, questa collaborazione significa dare la possibilità alle autorità portuali locali e agli stakeholder di prendere decisioni informate e sostenibili. Il nostro obiettivo è concentrarci su miglioramenti digitali e operativi concreti che generino valore reale per i porti e per le persone che ne dipendono. Lavorando a stretto contatto con Rina e l'Osce, puntiamo a trasformare competenze globali in impatti locali lungo il Middle Corridor». Impatto a lungo termine e cooperazione regionale Al termine del progetto, i porti avranno accesso a roadmap per la transizione climatica ed energetica, progetti tecnici per iniziative pilota e una maggiore capacità istituzionale per implementare pratiche di gestione portuale sostenibile. Il progetto istituirà inoltre una piattaforma di cooperazione transnazionale tra i porti partecipanti per mantenere lo scambio di conoscenze e garantire che la trasformazione verde e digitale rimanga un obiettivo condiviso a livello regionale.

Partnership RINA - HPC nel progetto OSCE per porti green e connettività nel Mar Caspio

GENOVA Contratto quinquennale affidato a RINA e Hamburg Port Consulting (HPC) per il progetto dell'OSCE (Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa) dal titolo Promuovere **porti** verdi e connettività nella regione del Mar Caspio (Promoting Green Ports and Connectivity in the Caspian Sea Region). RINA è il gruppo multinazionale di consulenza ingegneristica, ispezione e certificazione, e HPC Hamburg Port Consulting (HPC), è la società leader nella consulenza per **porti**, terminal e logistica con una solida esperienza nella digitalizzazione sostenibile e nelle operazioni ferroviarie intermodali. L'Ufficio del Coordinatore OSCE per le attività economico-ambientali (OCEEA) ha avviato il progetto green ports per supportare un numero selezionato di **porti** nel Mar Caspio e nel Mar Nero Baku in Azerbaigian, Aktau e Kuryk in Kazakistan, Turkmenbashi in Turkmenistan e Batumi in Georgia nella gestione della crescente domanda di transiti, migliorandone al contempo la sostenibilità. Il progetto mira a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti attraverso l'adozione di energie rinnovabili, il miglioramento dell'efficienza energetica, l'innovazione digitale e le tecnologie di connettività, promuovendo l'azione per il clima. L'iniziativa include, inoltre, una componente specifica dedicata alla parità di genere, riconoscendo l'empowerment femminile nei **porti** come un ambito trasformativo. Un quadro completo per lo sviluppo sostenibile dei **porti** La Fase III si basa sui risultati delle fasi precedenti e introduce un modello articolato in cinque pilastri, rafforzati dalla cooperazione regionale: integrazione delle energie rinnovabili, resilienza climatica, sistemi di monitoraggio digitale, parità di genere e formazione. Nel corso del programma quinquennale, RINA e HPC supporteranno l'OSCE nel fornire a ciascun porto analisi e piani d'azione su misura per promuovere operazioni a basse emissioni e il monitoraggio ambientale, insieme alle specifiche tecniche per investimenti pilota e misure di rafforzamento Le principali aree di intervento includono studi di fattibilità per l'energia rinnovabile e l'adattamento climatico, la progettazione di sistemi di monitoraggio ambientale e digitale, l'implementazione di politiche sensibili alla dimensione di genere e un programma di formazione che combina corsi online con una visita di studio presso **porti** europei di riferimento. Coordinando queste iniziative in più Paesi, il progetto favorisce la cooperazione tra Azerbaigian, Kazakistan, Turkmenistan e Georgia, contribuendo ad allineare le strategie nazionali dei **porti** e a rafforzare la resilienza lungo il Middle Corridor. Giulia Manconi, rappresentante OSCE, ha dichiarato: «L'OSCE è impegnata a promuovere sostenibilità, connettività e sicurezza nella regione del Caspio e oltre. Con questa nuova fase, stiamo aiutando cinque **porti** strategici a garantire la sostenibilità, l'operatività e la resilienza a lungo termine dei collegamenti commerciali e di trasporto tra Asia Centrale ed Europa, anche attraverso l'implementazione



di soluzioni concrete basate su energie rinnovabili e resilienza climatica, avanzando al contempo innovazione digitale e inclusione. Collaborare con RINA e HPC facilita la condivisione di conoscenze tra regioni e ci consente di portare competenze tecniche di alto livello e le migliori pratiche internazionali a supporto della connettività sostenibile». Cristina Migliaro, Head of Advisory & Consulting Engineering Project Management di RINA, ha affermato: «Sostenere l'iniziativa Green Ports dell'OSCE è un'opportunità per trasformare la nostra esperienza in ingegneria, certificazione e sostenibilità in un impatto concreto. Combinando innovazione tecnica con la nostra esperienza nei progetti di transizione energetica, puntiamo ad aiutare i **porti** del Mar Caspio e del Mar Nero a rafforzare le loro prestazioni ambientali e a prepararsi alla prossima generazione di infrastrutture marittime verdi». Frank Busse, Partner e Vice President Europe di HPC, ha aggiunto: «Per HPC, questa collaborazione significa dare la possibilità alle autorità portuali locali e agli stakeholder di prendere decisioni informate e sostenibili. Il nostro obiettivo è concentrarci su miglioramenti digitali e operativi concreti che generino valore reale per i **porti** e per le persone che ne dipendono. Lavorando a stretto contatto con RINA e l'OSCE, puntiamo a trasformare competenze globali in impatti locali lungo il Middle Corridor». Impatto a lungo termine e cooperazione regionale Al termine del progetto, i **porti** avranno accesso a roadmap per la transizione climatica ed energetica, progetti tecnici per iniziative pilota e una maggiore capacità istituzionale per implementare pratiche di gestione portuale sostenibile. Il progetto istituirà inoltre una piattaforma di cooperazione transnazionale tra i **porti** partecipanti per mantenere lo scambio di conoscenze e garantire che la trasformazione verde e digitale rimanga un obiettivo condiviso a livello regionale.

Disastro ambientale e uccelli ricoperti di olio nel Mar Nero: l'altra tragedia della guerra in Ucraina

I bombardamenti russi a Odessa hanno causato una maxi fuoriuscita di olio vegetale nel Mar Nero, uccidendo centinaia di uccelli acquatici come folaghe e svassi e altri animali. La guerra in Ucraina continua a causare distruzione, città devastate e vittime, non solo umane. Tra le conseguenze meno visibili del conflitto, ma non per questo meno gravi, ci sono anche quelle ambientali, come quella che attualmente sta colpendo il Mar Nero e la sua fauna. A dicembre, una serie di bombardamenti russi contro i porti della regione di Odessa ha infatti provocato la fuoriuscita di migliaia di tonnellate di olio vegetale in mare, con effetti devastanti sugli ecosistemi costieri e sugli animali selvatici. Tra il 19 e il 21 dicembre, alcuni depositi di olio di semi di girasole appartenenti alla compagnia Allseeds sono stati colpiti dai raid. I serbatoi danneggiati hanno riversato il loro contenuto in mare, dando origine a una vasta macchia oleosa. Secondo l'Ukrainian Scientific Center of Marine Ecology, la contaminazione si è estesa dall'estuario di Hryhorivskyi fino alla baia di Odessa, interessando una superficie che potrebbe aver raggiunto i 730 chilometri quadrati, numeri che rendono questo incidente uno dei più grandi casi di sversamento di olio mai registrati. Le prime vittime sono stati gli uccelli acquatici. Decine, forse centinaia di animali sono stati trovati morti lungo la costa, mentre molti altri sono stati soccorsi dai volontari. Tra le specie più colpite ci sono folaghe e svassi, uccelli acquatici che si muovono in mare aperto o lungo acque costiere. In uno dei video diffusi dagli operatori di un centro di recupero di Odessa si vedono decine di svassi maggiori recuperati ancora vivi, ma imbrattati, mentre vengono ripuliti con pazienza dai volontari. Quando le piume vengono ricoperte di olio, gli uccelli perdono una funzione fondamentale: l'impermeabilità. Le penne e le piume, infatti, servono anche a trattenere uno strato d'aria che isola il corpo dall'acqua fredda. Senza questa protezione, gli uccelli che in questo periodo stanno svernando in attesa del ritorno della primavera, vanno rapidamente incontro a ipotermia e spesso muoiono nel giro di poche ore o giorni. Le autorità portuali hanno avviato operazioni di contenimento e bonifica, installando barriere galleggianti per cercare di limitare la dispersione dell'olio. Sono state utilizzate anche navi specializzate e skimmer, dispositivi che permettono di raccogliere dalla superficie dell'acqua le sostanze inquinanti galleggianti, come accade anche per le fuoruscite di petrolio. All'inizio di gennaio erano già stati recuperati più di 235 barili di olio nelle acque del porto di Pivdennyi, ma la quantità totale sversata resta difficile da stimare. Dal punto di vista ecologico, il problema non riguarda però solo gli uccelli. Anche se si tratta di olio di girasole e non di petrolio, l'impatto sull'ambiente marino può essere molto serio. Questo tipo di olio modifica le proprietà fisiche e chimiche dell'acqua, formando una pellicola superficiale che riduce



FanPage
Disastro ambientale e uccelli ricoperti di olio nel Mar Nero: l'altra tragedia della guerra in Ucraina



01/12/2026 10:49

I bombardamenti russi a Odessa hanno causato una maxi fuoriuscita di olio vegetale nel Mar Nero, uccidendo centinaia di uccelli acquatici come folaghe e svassi e altri animali. La guerra in Ucraina continua a causare distruzione, città devastate e vittime, non solo umane. Tra le conseguenze meno visibili del conflitto, ma non per questo meno gravi, ci sono anche quelle ambientali, come quella che attualmente sta colpendo il Mar Nero e la sua fauna. A dicembre, una serie di bombardamenti russi contro i porti della regione di Odessa ha infatti provocato la fuoriuscita di migliaia di tonnellate di olio vegetale in mare, con effetti devastanti sugli ecosistemi costieri e sugli animali selvatici. Tra il 19 e il 21 dicembre, alcuni depositi di olio di semi di girasole appartenenti alla compagnia Allseeds sono stati colpiti dai raid. I serbatoi danneggiati hanno riversato il loro contenuto in mare, dando origine a una vasta macchia oleosa. Secondo l'Ukrainian Scientific Center of Marine Ecology, la contaminazione si è estesa dall'estuario di Hryhorivskyi fino alla baia di Odessa, interessando una superficie che potrebbe aver raggiunto i 730 chilometri quadrati, numeri che rendono questo incidente uno dei più grandi casi di sversamento di olio mai registrati. Le prime vittime sono stati gli uccelli acquatici. Decine, forse centinaia di animali sono stati trovati morti lungo la costa, mentre molti altri sono stati soccorsi dai volontari. Tra le specie più colpite ci sono folaghe e svassi, uccelli acquatici che si muovono in mare aperto o lungo acque costiere. In uno dei video diffusi dagli operatori di un centro di recupero di Odessa si vedono decine di svassi maggiori recuperati ancora vivi, ma imbrattati, mentre vengono ripuliti con pazienza dai volontari. Quando le piume vengono ricoperte di olio, gli uccelli perdono una funzione fondamentale: l'impermeabilità. Le penne e le piume, infatti, servono anche a trattenere uno strato d'aria che isola il corpo dall'acqua fredda. Senza questa protezione, gli uccelli che in questo periodo stanno svernando in attesa del ritorno della primavera, vanno rapidamente incontro a ipotermia e spesso muoiono nel giro di poche ore o giorni. Le autorità portuali hanno avviato operazioni di contenimento e bonifica, installando barriere galleggianti per cercare di limitare la dispersione dell'olio. Sono state utilizzate anche navi specializzate e skimmer, dispositivi che permettono di raccogliere dalla superficie dell'acqua le sostanze inquinanti galleggianti, come accade anche per le fuoruscite di petrolio. All'inizio di gennaio erano già stati recuperati più di 235 barili di olio nelle acque del porto di Pivdennyi, ma la quantità totale sversata resta difficile da stimare. Dal punto di vista ecologico, il problema non riguarda però solo gli uccelli. Anche se si tratta di olio di girasole e non di petrolio, l'impatto sull'ambiente marino può essere molto serio. Questo tipo di olio modifica le proprietà fisiche e chimiche dell'acqua, formando una pellicola superficiale che riduce

lo scambio di ossigeno con l'atmosfera. Gli organismi più vulnerabili sono quelli piccoli, come molluschi e altri animali filtratori, ma anche le specie che vivono in acque basse lungo la costa. Nel frattempo, volontari, centri di recupero e anche alcuni zoo si sono fatti carico del recupero e della riabilitazione degli animali colpiti, offrendo cure veterinarie, riparo dal freddo e strutture adeguate per ripulire gli animali e permettere alle piume di tornare funzionali. In Ucraina, non sembra esserci pace neppure per gli animali selvatici . Dopo la disastrosa fuoriuscita di petrolio causata dalla petroliera che si è spezzata in due nel dicembre 2024 , che uccise centinaia di uccelli e cetacei , ora e di nuovo emergenza.

Il Nautilus

Focus

Porto di Rotterdam, il più grande progetto al mondo di energia da terra

(La firma della joint venture; da sn.: Patrick Vloemans, Haydi Galvez (Porti Business Line nella Divisione Marine e Ports di ABB); Ina Barge, Tiemo Arkesteijn (Co-Amministratori Delegati di Rotterdam Shore Power); foto courtesy ABB) ABB (Asea Brown Boveri) per alimentare il più grande progetto di energia 'onshore power supply' al mondo e capace di servire tre terminal container del porto di Rotterdam Rotterdam . Nel porto olandese di Rotterdam, nel rispetto del Regolamento Marittimo FuelEU, che richiederà a tutte le navi container e passeggeri superiore a 5.000 gross tonnage di utilizzare l'alimentazione elettrica a terra (onshore power supply) o tecnologia equivalente a zero emissioni nei porti UE a partire dal 1° gennaio 2030, ha pianificato degli shore power systems combinati con capacità totale di oltre 100 megavolt-ampere (mva) - considerati i più grandi al mondo - al fine di ridurre significativamente le emissioni in atmosfera. La Rotterdam Shore Power (RSP), una joint venture tra L'Authority Port of Rotterdam ed Eneco, ha affidato alla ABB contratti per ingegnerizzare e costruire sistemi di alimentazione a terra che comprendono molteplici installazioni per il Porto di Rotterdam. La Divisione Marine & Ports di ABB è responsabile della progettazione, consegna, installazione, messa in servizio e test in loco dei sistemi di alimentazione da terra, oltre a fornire il suo sistema di controllo supervisionale e acquisizione dati (SCADA, Supervisory Control And Data Acquisition), che monitorerà e controllerà il sistema, oltre a monitorare il consumo energetico per una fatturazione accurata ai clienti. Le soluzioni progettate per operare su misura forniranno energia attraverso tre terminal container in mare profondo nel porto. Fornendo energia in 35 punti di connessione tra le strutture APM Terminal Maasvlakte II (APMT) e i terminal ECT e Euromax dei porti di Hutchison e Hutchison Ports, i sistemi di alimentazione a terra di ABB saranno in grado di caricare fino a 32 navi portacontainer contemporaneamente durante le operazioni di carico e scarico. Rotterdam rappresenta un passo significativo verso la realizzazione dell'ambizione dell'UE di porti privi di emissioni; infatti, con tali sistemi combinati si ridurranno in modo sostanziale le emissioni di anidride carbonica, divenendo il porto olandese leader nell'elettrificazione su questa scala nel fornire elettricità a tutte le navi che scenderanno i suddetti terminal. I contratti sono stati stipulati a dicembre 2025, con l'intesa che includeva anche un accordo di servizio pluriennale per ogni terminal. Secondo ABB, le soluzioni sono programmate per iniziare le operazioni nella seconda metà del 2028. Secondo i calcoli di Rotterdam Shore Power (RSP), utilizzando energia da terra per almeno il 90% del tempo di ormeggio, le emissioni annuali di CO₂ per le navi che fanno scalo nei tre terminal container in acque profonde possono essere ridotte di circa 96.000 tonnellate metriche a partire dal 2030, eliminando anche l'inquinamento acustico e migliorando la qualità dell'aria nell'area portuale.



Il Nautilus

Focus

ABB è una multinazionale elettrotecnica svizzero-svedese con sede a Zurigo e operante nella robotica, nell'energia e nell'automazione in oltre 100 paesi, con 110.000 dipendenti in tutto il mondo. www.abb.com Abele Carruezzo (Terminal ECT Delta; foto courtesy ABB).

A RINA e HPC un progetto per la promozione dei porti "verdi" nella regione del Caspio

L'italiana RINA e la tedesca Hamburg Port Consulting (HPC) si sono aggiudicate un contratto quinquennale per il progetto dell'Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa (OSCE) "Promuovere porti verdi e connettività nella regione del Mar Caspio" che ha lo scopo di supportare un numero selezionato di porti nel Mar Caspio e nel Mar Nero - Baku in Azerbaijan, Aktau e Kuryk in Kazakistan, Turkmenbashi in Turkmenistan e Batumi in Georgia - nella gestione della crescente domanda di transiti, migliorandone al contempo la sostenibilità. Il progetto mira a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti attraverso l'adozione di energie rinnovabili, il miglioramento dell'efficienza energetica, l'innovazione digitale e le tecnologie di connettività, promuovendo l'azione per il clima. L'iniziativa include, inoltre, una componente specifica dedicata alla parità di genere, riconoscendo l'empowerment femminile nei porti come un ambito trasformativo. Al termine del progetto i porti avranno accesso a roadmap per la transizione climatica ed energetica, progetti tecnici per iniziative pilota e una maggiore capacità istituzionale per implementare pratiche di gestione portuale sostenibile. Il progetto istituirà inoltre una piattaforma di cooperazione transnazionale tra i porti partecipanti per mantenere lo scambio di conoscenze e garantire che la trasformazione verde e digitale rimanga un obiettivo condiviso a livello regionale.

Informare

A RINA e HPC un progetto per la promozione dei porti "verdi" nella regione del Caspio



01/12/2026 15:26

L'italiana RINA e la tedesca Hamburg Port Consulting (HPC) si sono aggiudicate un contratto quinquennale per il progetto dell'Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa (OSCE) "Promuovere porti verdi e connettività nella regione del Mar Caspio" che ha lo scopo di supportare un numero selezionato di porti nel Mar Caspio e nel Mar Nero - Baku in Azerbaijan, Aktau e Kuryk in Kazakistan, Turkmenbashi in Turkmenistan e Batumi in Georgia - nella gestione della crescente domanda di transiti, migliorandone al contempo la sostenibilità. Il progetto mira a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti attraverso l'adozione di energie rinnovabili, il miglioramento dell'efficienza energetica, l'innovazione digitale e le tecnologie di connettività, promuovendo l'azione per il clima. L'iniziativa include, inoltre, una componente specifica dedicata alla parità di genere, riconoscendo l'empowerment femminile nei porti come un ambito trasformativo. Al termine del progetto i porti avranno accesso a roadmap per la transizione climatica ed energetica, progetti tecnici per iniziative pilota e una maggiore capacità istituzionale per implementare pratiche di gestione portuale sostenibile. Il progetto istituirà inoltre una piattaforma di cooperazione transnazionale tra i porti partecipanti per mantenere lo scambio di conoscenze e garantire che la trasformazione verde e digitale rimanga un obiettivo condiviso a livello regionale.

Gli armatori di Confitarma: ben venga l'accordo dell'Europa con il Mercosur

«Il patto commerciale con l'America Latina è la reazione agli choc geopolitici» ROMA. In linea con quel che aveva detto l'Ecsa, l'associazione di categoria che raggruppa gli armatori europei, anche Confitarma, l'organizzazione di categoria della galassia confindustriale, si schiera a favore dell'accordo di libero scambio fra l'Unione europea e il Mercosur, il fronte che raggruppa i principali Paesi dell'America Latina, a partire da Argentina e Brasile. L'approvazione da parte degli stati membri dell'Unione europea è vista come «un segnale concreto a sostegno di un commercio aperto, regolato e basato su regole condivise, in una fase di forte incertezza geopolitica e crescente frammentazione degli scambi internazionali». L'organizzazione degli armatori tiene a sottolineare che il trasporto marittimo è «un pilastro essenziale per la sicurezza energetica, alimentare e delle catene di approvvigionamento europee», visto che garantisce «circa il 76% del commercio estero dell'Unione». Riflettori puntati sul libero scambio e sull'accesso ai mercati globali: sono questi gli «elementi chiave per rafforzare la competitività del sistema produttivo e la sicurezza economica dell'Europa». A giudizio di Confitarma, l'intesa fra Unione Europea e Mercosur è importante anche perché, «confermando il ruolo centrale dell'Europa nel commercio globale», contribuisce «a: rafforzare partenariati di lungo periodo, favorire la diversificazione delle rotte commerciali, sostenere catene di approvvigionamento più resilienti». Da parte di Confitarma così come di Ecsa si chiede di arrivare a «una rapida conclusione dell'iter di approvazione da parte del Parlamento europeo»: questo perché si abbia la possibilità di «assicurare una tempestiva attuazione dell'accordo». In tale maniera si darebbe «certezza giuridica alle imprese e agli operatori economici, a beneficio dell'export, dell'import e della competitività del sistema marittimo-logistico europeo». I mille guai di un progetto che ha incrociato intoppi e lungaggini, ora incrociamo le dita... Creato il microtunnel e spostati i tubi Eni, ora la larghezza diventerà di 120 metri **Porto di Livorno** ai raggi x grazie ai dati dell'Avvisatore Marittimo Sorpresa: negli ultimi 12 mesi un segnale positivo, risaliamo al 5° posto in classifica «Choc dazi? Le imprese del made in Italy sono andate in cerca di nuovi mercati» La stima delle emissioni di CO2 equivalente per tonnellata-km su ogni pezzo della catena logistica.



01/12/2026 10:01

Mauro Zucchelli

«Il patto commerciale con l'America Latina è la reazione agli choc geopolitici» ROMA. In linea con quel che aveva detto l'Ecsa, l'associazione di categoria che raggruppa gli armatori europei, anche Confitarma, l'organizzazione di categoria della galassia confindustriale, si schiera a favore dell'accordo di libero scambio fra l'Unione europea e il Mercosur, il fronte che raggruppa i principali Paesi dell'America Latina, a partire da Argentina e Brasile. L'approvazione da parte degli stati membri dell'Unione europea è vista come «un segnale concreto a sostegno di un commercio aperto, regolato e basato su regole condivise, in una fase di forte incertezza geopolitica e crescente frammentazione degli scambi internazionali». L'organizzazione degli armatori tiene a sottolineare che il trasporto marittimo è «un pilastro essenziale per la sicurezza energetica, alimentare e delle catene di approvvigionamento europee», visto che garantisce «circa il 76% del commercio estero dell'Unione». Riflettori puntati sul libero scambio e sull'accesso ai mercati globali: sono questi gli «elementi chiave per rafforzare la competitività del sistema produttivo e la sicurezza economica dell'Europa». A giudizio di Confitarma, l'intesa fra Unione Europea e Mercosur è importante anche perché, «confermando il ruolo centrale dell'Europa nel commercio globale», contribuisce «a: rafforzare partenariati di lungo periodo, favorire la diversificazione delle rotte commerciali, sostenere catene di approvvigionamento più resilienti». Da parte di Confitarma così come di Ecsa si chiede di arrivare a «una rapida conclusione dell'iter di approvazione da parte del Parlamento europeo»: questo perché si abbia la possibilità di «assicurare una tempestiva attuazione dell'accordo». In tale maniera si darebbe «certezza giuridica alle imprese e agli operatori economici, a beneficio dell'export, dell'import e della competitività del sistema marittimo-logistico europeo». I mille guai di un progetto che ha incrociato intoppi e lungaggini, ora incrociamo le dita... Creato il microtunnel e spostati i tubi Eni, ora la larghezza diventerà di 120 metri **Porto di Livorno** ai raggi x grazie ai dati dell'Avvisatore Marittimo Sorpresa: negli ultimi 12 mesi un segnale positivo, risaliamo al 5° posto in classifica «Choc dazi? Le imprese del made in Italy sono andate in cerca di nuovi mercati» La stima delle emissioni di CO2 equivalente per tonnellata-km su ogni pezzo della catena logistica.

Messaggero Marittimo

Focus

Porti verdi e connettività nel Caspio: a RINA e HPC il progetto quinquennale dell'OSCE

AMBURGO - RINA e HPC Hamburg Port Consulting si sono aggiudicate il progetto dell' Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa (OSCE) dedicato alla promozione dei porti verdi e al rafforzamento della connettività nella regione del Mar Caspio. L'iniziativa, della durata di cinque anni, punta a sostenere la decarbonizzazione e la trasformazione digitale di alcuni scali strategici, rafforzando al contempo la cooperazione regionale lungo il cosiddetto Middle Corridor, asse logistico sempre più centrale nei collegamenti tra Asia Centrale ed Europa. Il progetto, promosso dall'Ufficio del Coordinatore OSCE per le attività economico-ambientali (OCEEA), coinvolge un numero selezionato di porti del Mar Caspio e del Mar Nero: Baku (Azerbaijan), Aktau e Kuryk (Kazakistan), Turkmenbashi (Turkmenistan) e Batumi (Georgia). L'obiettivo è accompagnare questi scali nella gestione dell'aumento dei traffici, migliorandone al contempo le performance ambientali e la resilienza operativa. La nuova fase del programma la Fase III si fonda sui risultati già ottenuti e introduce un modello strutturato su cinque pilastri: integrazione delle energie rinnovabili, resilienza climatica, sistemi di monitoraggio digitale, parità di genere e formazione. In questo quadro, RINA e HPC affiancheranno l'OSCE nello sviluppo di analisi e piani d'azione personalizzati per ciascun porto, con l'obiettivo di favorire operazioni a basse emissioni, migliorare il monitoraggio ambientale e definire le specifiche tecniche per investimenti pilota e misure di rafforzamento istituzionale. Le attività previste includono studi di fattibilità per l'adozione di energie rinnovabili e per l'adattamento ai cambiamenti climatici, la progettazione di sistemi digitali di monitoraggio ambientale, l'introduzione di politiche sensibili alla dimensione di genere e un articolato programma di formazione. Quest'ultimo combinerà moduli online con visite di studio presso porti europei considerati best practice. La dimensione regionale del progetto favorirà il coordinamento tra i Paesi coinvolti, contribuendo ad allineare le strategie portuali nazionali e a rafforzare la resilienza complessiva del Middle Corridor. "Con questa nuova fase ha spiegato Giulia Manconi, rappresentante OSCE stiamo aiutando cinque porti strategici a garantire sostenibilità, operatività e resilienza di lungo periodo dei collegamenti commerciali e di trasporto tra Asia Centrale ed Europa, attraverso soluzioni concrete basate su energie rinnovabili, resilienza climatica, innovazione digitale e inclusione". La collaborazione con RINA e HPC, ha aggiunto, consentirà di trasferire competenze tecniche e migliori pratiche internazionali a supporto di una connettività più sostenibile. Per RINA, il progetto rappresenta un'opportunità per tradurre competenze ingegneristiche e di consulenza in risultati tangibili. "Sostenere l'iniziativa Green Ports dell'OSCE significa contribuire in modo concreto alla transizione energetica e ambientale dei porti del Caspio e del Mar Nero", ha sottolineato Cristina Migliaro, Head of Advisory & Consulting


Messaggero Marittimo.it



Porti verdi e connettività nel Caspio: a RINA e HPC il progetto quinquennale dell'OSCE

AMBURGO - RINA e HPC Hamburg Port Consulting si sono aggiudicate il progetto dell' Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa (OSCE) dedicato alla promozione dei porti "verdi" e al rafforzamento della connettività nella regione del Mar Caspio. L'iniziativa, della durata di cinque anni, punta a sostenere la decarbonizzazione e la trasformazione digitale di alcuni scali strategici, rafforzando al contempo la **cooperazione regionale lungo il cosiddetto "Middle Corridor"**, asse logistico sempre più centrale nei collegamenti tra Asia Centrale ed Europa.

Il progetto, promosso dall'Ufficio del Coordinatore OSCE per le attività economico-ambientali (OCEEA), coinvolge un numero selezionato di porti del Mar Caspio e del Mar Nero: Baku (Azerbaijan), Aktau e Kuryk (Kazakistan), Turkmenbashi (Turkmenistan) e Batumi (Georgia). L'obiettivo è accompagnare questi scali nella gestione dell'aumento dei traffici, migliorandone al contempo le performance ambientali e la resilienza operativa.

I diritti sono riservati a Messaggero Marittimo.it - è vietata la riproduzione integrale o parziale senza il permesso scritto dell'autore. Copyright © 2023 - Edizioni Messaggero Marittimo s.r.l. - Genova - Via Andrea Doria, 12 - 16132 - Italy - Registro delle Imprese di Genova n. 03302040171 - Piva 01600100111 - Codice fiscale 01600100111 - Iscrizione n. 01600100111 - Credito 01600100111

Messaggero Marittimo

Focus

Engineering Project Management del gruppo. Anche HPC evidenzia il valore operativo dell'iniziativa. "Il nostro obiettivo è mettere le autorità portuali e gli stakeholder locali nelle condizioni di prendere decisioni informate e sostenibili, puntando su miglioramenti digitali e operativi che generino benefici reali", ha dichiarato Frank Busse, Partner e Vice President Europe di HPC. Al termine del programma, i porti coinvolti disporranno di roadmap per la transizione climatica ed energetica, progetti tecnici pronti per iniziative pilota e una maggiore capacità istituzionale per implementare pratiche di gestione portuale sostenibile. Il progetto prevede inoltre la creazione di una piattaforma di cooperazione transnazionale, destinata a mantenere nel tempo lo scambio di conoscenze e a consolidare un approccio condiviso alla trasformazione verde e digitale dell'intera regione.

Affidato a RINA e HPC il progetto OSCE per la promozione dei porti verdi

Redazione Seareporter

Genova RINA, gruppo multinazionale di consulenza ingegneristica, ispezione e certificazione, e HPC Hamburg Port Consulting (HPC), società leader nella consulenza per porti, terminal e logistica con una solida esperienza nella digitalizzazione sostenibile e nelle operazioni ferroviarie intermodali, si sono aggiudicate un contratto quinquennale per il progetto dell'Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa (OSCE) Promuovere porti verdi e connettività nella regione del Mar Caspio (Promoting Green Ports and Connectivity in the Caspian Sea Region). L'Ufficio del Coordinatore OSCE per le attività economico-ambientali (OCEEA) ha avviato il progetto green ports per supportare un numero selezionato di porti nel Mar Caspio e nel Mar Nero Baku in Azerbaigian, Aktau e Kuryk in Kazakistan, Turkmenbashi in Turkmenistan e Batumi in Georgia nella gestione della crescente domanda di transiti, migliorandone al contempo la sostenibilità. Il progetto mira a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti attraverso l'adozione di energie rinnovabili, il miglioramento dell'efficienza energetica, l'innovazione digitale e le tecnologie di connettività, promuovendo l'azione per il clima. L'iniziativa include, inoltre, una componente specifica dedicata alla parità di genere, riconoscendo l'empowerment femminile nei porti come un ambito trasformativo. Un quadro completo per lo sviluppo sostenibile dei porti La Fase III si basa sui risultati delle fasi precedenti e introduce un modello articolato in cinque pilastri, rafforzati dalla cooperazione regionale: integrazione delle energie rinnovabili, resilienza climatica, sistemi di monitoraggio digitale, parità di genere e formazione. Nel corso del programma quinquennale, RINA e HPC supporteranno l'OSCE nel fornire a ciascun porto analisi e piani d'azione su misura per promuovere operazioni a basse emissioni e il monitoraggio ambientale, insieme alle specifiche tecniche per investimenti pilota e misure di rafforzamento istituzionale. Le principali aree di intervento includono studi di fattibilità per l'energia rinnovabile e l'adattamento climatico, la progettazione di sistemi di monitoraggio ambientale e digitale, l'implementazione di politiche sensibili alla dimensione di genere e un programma di formazione che combina corsi online con una visita di studio presso porti europei di riferimento. Coordinando queste iniziative in più Paesi, il progetto favorisce la cooperazione tra Azerbaigian, Kazakistan, Turkmenistan e Georgia, contribuendo ad allineare le strategie nazionali dei porti e a rafforzare la resilienza lungo il Middle Corridor. Giulia Manconi, rappresentante OSCE, ha dichiarato: «L'OSCE è impegnata a promuovere sostenibilità, connettività e sicurezza nella regione del Caspio e oltre. Con questa nuova fase, stiamo aiutando cinque porti strategici a garantire la sostenibilità, l'operatività e la resilienza a lungo termine dei collegamenti commerciali e di trasporto tra Asia Centrale ed Europa, anche attraverso l'implementazione di soluzioni concrete basate su energie rinnovabili».



01/12/2026 22:13

Redazione Seareporter

Sea Reporter
Affidato a RINA e HPC il progetto OSCE per la promozione dei porti verdi

Genova – RINA, gruppo multinazionale di consulenza ingegneristica, ispezione e certificazione, e HPC Hamburg Port Consulting (HPC), società leader nella consulenza per porti, terminal e logistica con una solida esperienza nella digitalizzazione sostenibile e nelle operazioni ferroviarie intermodali, si sono aggiudicate un contratto quinquennale per il progetto dell'Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa (OSCE) "Promuovere porti verdi e connettività nella regione del Mar Caspio" ("Promoting Green Ports and Connectivity in the Caspian Sea Region"). L'Ufficio del Coordinatore OSCE per le attività economico-ambientali (OCEEA) ha avviato il progetto "green ports" per supportare un numero selezionato di porti nel Mar Caspio e nel Mar Nero – Baku in Azerbaigian, Aktau e Kuryk in Kazakistan, Turkmenbashi in Turkmenistan e Batumi in Georgia – nella gestione della crescente domanda di transiti, migliorandone al contempo la sostenibilità. Il progetto mira a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti attraverso l'adozione di energie rinnovabili, il miglioramento dell'efficienza energetica, l'innovazione digitale e le tecnologie di connettività, promuovendo l'azione per il clima. L'iniziativa include, inoltre, una componente specifica dedicata alla parità di genere, riconoscendo l'empowerment femminile nei porti come un ambito trasformativo. Un quadro completo per lo sviluppo sostenibile dei porti La Fase III si basa sui risultati delle fasi precedenti e introduce un modello articolato in cinque pilastri, rafforzati dalla cooperazione regionale: integrazione delle energie rinnovabili, resilienza climatica, sistemi di monitoraggio digitale, parità di genere e formazione. Nel corso del programma quinquennale, RINA e HPC supporteranno l'OSCE nel fornire a ciascun porto analisi e piani d'azione su misura per promuovere operazioni a basse emissioni e il monitoraggio ambientale, insieme alle specifiche tecniche per investimenti pilota e misure di rafforzamento istituzionale. Le principali aree di intervento includono studi di fattibilità per l'energia rinnovabile e l'adattamento climatico, la progettazione di sistemi di monitoraggio ambientale e digitale, l'implementazione di politiche sensibili alla dimensione di genere e un programma di formazione che combina corsi online con una visita di studio presso porti europei di riferimento. Coordinando queste iniziative in più Paesi, il progetto favorisce la cooperazione tra Azerbaigian, Kazakistan, Turkmenistan e Georgia, contribuendo ad allineare le strategie nazionali dei porti e a rafforzare la resilienza lungo il Middle Corridor. Giulia Manconi, rappresentante OSCE, ha dichiarato: «L'OSCE è impegnata a promuovere sostenibilità, connettività e sicurezza nella regione del Caspio e oltre. Con questa nuova fase, stiamo aiutando cinque porti strategici a garantire la sostenibilità, l'operatività e la resilienza a lungo termine dei collegamenti commerciali e di trasporto tra Asia Centrale ed Europa, anche attraverso l'implementazione di soluzioni concrete basate su energie rinnovabili».

Sea Reporter

Focus

e resilienza climatica, avanzando al contempo innovazione digitale e inclusione. Collaborare con RINA e HPC facilita la condivisione di conoscenze tra regioni e ci consente di portare competenze tecniche di alto livello e le migliori pratiche internazionali a supporto della connettività sostenibile». Cristina Migliaro, Head of Advisory & Consulting Engineering Project Management di RINA, ha affermato: «Sostenere l'iniziativa Green Ports dell'OSCE è un'opportunità per trasformare la nostra esperienza in ingegneria, certificazione e sostenibilità in un impatto concreto. Combinando innovazione tecnica con la nostra esperienza nei progetti di transizione energetica, puntiamo ad aiutare i porti del Mar Caspio e del Mar Nero a rafforzare le loro prestazioni ambientali e a prepararsi alla prossima generazione di infrastrutture marittime verdi». Frank Busse, Partner e Vice President Europe di HPC, ha aggiunto: «Per HPC, questa collaborazione significa dare la possibilità alle autorità portuali locali e agli stakeholder di prendere decisioni informate e sostenibili. Il nostro obiettivo è concentrarci su miglioramenti digitali e operativi concreti che generino valore reale per i porti e per le persone che ne dipendono. Lavorando a stretto contatto con RINA e l'OSCE, puntiamo a trasformare competenze globali in impatti locali lungo il Middle Corridor». Impatto a lungo termine e cooperazione regionale Al termine del progetto, i porti avranno accesso a roadmap per la transizione climatica ed energetica, progetti tecnici per iniziative pilota e una maggiore capacità istituzionale per implementare pratiche di gestione portuale sostenibile. Il progetto istituirà inoltre una piattaforma di cooperazione transnazionale tra i porti partecipanti per mantenere lo scambio di conoscenze e garantire che la trasformazione verde e digitale rimanga un obiettivo condiviso a livello regionale.

Nel porto di Bremerhaven 100 scali cruise registrati nel 2025

12 Gennaio 2026 Redazione Sono stati accolti complessivamente oltre 292mila passeggeri Bremerhaven Il porto di Bremerhaven, gestito da Global Ports Holding, ha concluso la stagione crocieristica 2025 registrando una solida performance operativa e ponendo basi positive per il 2026. Nel corso dell'anno , il terminal ha ospitato 100 scali crocieristici, accogliendo complessivamente circa 292.000 passeggeri , secondo quanto comunicato dall'autorità portuale. Timo Schoen, general manager del Bremerhaven Cruise Port, ha dichiarato: La stagione 2025 ha dimostrato la forza di Bremerhaven come porto di turnaround, in particolare nella gestione di operazioni complesse e delle giornate di picco per imbarco e sbarco, ha aggiunto il manager.

Ship Mag

Nel porto di Bremerhaven 100 scali cruise registrati nel 2025



01/12/2026 06:21

12 Gennaio 2026 Redazione Sono stati accolti complessivamente oltre 292mila passeggeri Bremerhaven – Il porto di Bremerhaven, gestito da Global Ports Holding, ha concluso la stagione crocieristica 2025 registrando una solida performance operativa e ponendo basi positive per il 2026. Nel corso dell'anno , il terminal ha ospitato 100 scali crocieristici, accogliendo complessivamente circa 292.000 passeggeri , secondo quanto comunicato dall'autorità portuale. Timo Schoen, general manager del Bremerhaven Cruise Port, ha dichiarato: "La stagione 2025 ha dimostrato la forza di Bremerhaven come porto di turnaround, in particolare nella gestione di operazioni complesse e delle giornate di picco per imbarco e sbarco", ha aggiunto il manager.

Droni russi colpiscono navi civili nel Mar Nero: morto un marittimo

La vittima è un cittadino siriano, secondo ufficiale di bordo della Wael K, una nave da carico generale di proprietà turca Chornomorsk. Torna a salire la tensione nei corridoi marittimi del Mar Nero. Due navi battenti bandiera straniera sono state colpiti da droni russi mentre si trovavano nei pressi del porto di Chornomorsk e nel complesso portuale di Odessa. Il bilancio, confermato dalle autorità ucraine, è di un marittimo morto e un altro ferito. Secondo quanto riferito dal vice primo ministro per la ricostruzione, Oleksiy Kuleba, la vittima è un cittadino siriano, secondo ufficiale di bordo della Wael K, una nave da carico generale di proprietà turca registrata a Saint Kitts e Nevis. L'imbarcazione è stata colpita mentre faceva rotta verso Chornomorsk per caricare grano. Nonostante i danni alle sovrastrutture, la nave è riuscita a proseguire la navigazione verso il porto più vicino. Il secondo attacco ha coinvolto una rinfusiera battente bandiera delle Comore, la "Ladonna", colpita mentre era ormeggiata in banchina. In questo caso, i danni sarebbero limitati alle strutture portuali e al carico di soia che l'unità stava stivando. Questo è l'ennesimo segnale che la Russia sta deliberatamente prendendo di mira oggetti civili, la navigazione internazionale e la logistica alimentare, ha denunciato Kuleba su Telegram, pubblicando le immagini degli scafi danneggiati. Secondo i dati delle autorità portuali ucraine, gli attacchi russi contro le infrastrutture del Mar Nero sono quasi triplicati nell'ultimo anno, nel tentativo sistematico di paralizzare l'economia di Kiev. L'escalation arriva dopo una notte di intensi bombardamenti russi su tutto il territorio ucraino, che hanno causato almeno quattro morti e 25 feriti solo nella capitale, colpendo duramente la rete elettrica e infrastrutture civili. Fonti di intelligence segnalano che Mosca ha intensificato la pressione sulle rotte marittime civili come ritorsione per i recenti attacchi ucraini contro la "flotta ombra" russa nel Mar Caspio e nel Mar Nero.



Vard (Fincantieri) costruirà quattro nuove navi robotizzate multiruolo per Ocean Infinity

12 Gennaio 2026 Redazione Il valore complessivo dell'accordo supera i 200 milioni di euro **Trieste** -Vard, controllata norvegese del gruppo Fincantieri e fra le prime società al mondo nella progettazione e realizzazione di navi speciali, ha firmato un nuovo contratto con Ocean Infinity per la progettazione e costruzione di quattro unità Multi-Purpose Robotic Vessels (Mpv). Il valore complessivo dell'accordo supera i 200 milioni di euro Il contratto prevede inoltre una fornitura integrata da parte di Vard Electro, che consegnerà l'intera suite di sistemi SeaQ per operazioni da remoto, e da Vard Interiors, responsabile delle soluzioni di allestimento interno, che coniugano design innovativo e sistemi ad alta efficienza energetica per garantire comfort dell'equipaggio ed eccellenza operativa. Seaonics fornirà il Launch and Recovery System (Lars), che consentirà la gestione avanzata di Rov e unità geotecniche Due navi saranno consegnate dai cantieri norvegesi di Vard nel primo e secondo trimestre del 2028 , mentre le altre due saranno costruite presso lo stabilimento di Vard Vung Tau in Vietnam, con consegna prevista nel terzo e quarto trimestre dello stesso anno "Nell'era delle navi unmanned, questo nuovo contratto con Ocean Infinity testimonia la capacità di Fincantieri e Vard di offrire soluzioni pionieristiche per la robotizzazione dell'industria marittima . La nostra rete produttiva globale e la nostra leadership tecnologica ci consentono di supportare partner di livello mondiale nelle loro sfide, consolidando il ruolo di Fincantieri come punto di riferimento e catalizzatore di innovazione dirompente e di eccellenza operativa nel settore", ha detto Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri.

Ship Mag

Vard (Fincantieri) costruirà quattro nuove navi robotizzate multiruolo per Ocean Infinity



01/12/2026 08:56

12 Gennaio 2026 Redazione Il valore complessivo dell'accordo supera i 200 milioni di euro **Trieste** -Vard, controllata norvegese del gruppo Fincantieri e fra le prime società al mondo nella progettazione e realizzazione di navi speciali, ha firmato un nuovo contratto con Ocean Infinity per la progettazione e costruzione di quattro unità Multi-Purpose Robotic Vessels (Mpv). Il valore complessivo dell'accordo supera i 200 milioni di euro Il contratto prevede inoltre una fornitura integrata da parte di Vard Electro, che consegnerà l'intera suite di sistemi SeaQ per operazioni da remoto, e da Vard Interiors, responsabile delle soluzioni di allestimento interno, che coniugano design innovativo e sistemi ad alta efficienza energetica per garantire comfort dell'equipaggio ed eccellenza operativa. Seaonics fornirà il Launch and Recovery System (Lars), che consentirà la gestione avanzata di Rov e unità geotecniche Due navi saranno consegnate dai cantieri norvegesi di Vard nel primo e secondo trimestre del 2028 , mentre le altre due saranno costruite presso lo stabilimento di Vard Vung Tau in Vietnam, con consegna prevista nel terzo e quarto trimestre dello stesso anno "Nell'era delle navi unmanned, questo nuovo contratto con Ocean Infinity testimonia la capacità di Fincantieri e Vard di offrire soluzioni pionieristiche per la robotizzazione dell'industria marittima . La nostra rete produttiva globale e la nostra leadership tecnologica ci consentono di supportare partner di livello mondiale nelle loro sfide, consolidando il ruolo di Fincantieri come punto di riferimento e catalizzatore di innovazione dirompente e di eccellenza operativa nel settore", ha detto Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri.

Con la riapertura del Mar Rosso emerge la crisi a due velocità della flotta container

Troppe maxi navi e carenza di navi piccole: il ritorno a Suez metterà a nudo uno squilibrio strutturale **Genova** - La riapertura del Mar Rosso non riporterà il mercato container ai livelli pre-crisi, ma farà emergere uno squilibrio strutturale nella flotta globale. Con la fine delle deviazioni via Capo di Buona Speranza, il settore si troverà ad affrontare simultaneamente un eccesso di grandi navi e una crescente scarsità di unità di piccola taglia, con effetti molto diversi tra le rotte principali e quelle regionali. Secondo un recente sondaggio di Lloyd's List, oltre metà degli operatori si attende un ritorno completo dei traffici nel Mar Rosso entro due anni, con il 2026 indicato come anno chiave. Attualmente, le rotte allungate attorno all'Africa assorbono circa il 6-8% della capacità globale, pari a circa 2 milioni di teu. Una volta ripristinati i transiti via Suez, questa capacità tornerà rapidamente sul mercato, mentre sono già in arrivo oltre 11 milioni di teu di nuove costruzioni entro il 2030. Il problema principale riguarda la composizione della flotta. Più della metà delle navi in portafoglio ordini supera i 10.000 teu e la capacità delle unità più grandi è destinata a crescere di circa il 50% entro fine decennio, secondo Mds Transmodal. Questo porterà a una sovraccapacità strutturale sulle rotte Est-Ovest, difficilmente assorbibile: i megaship non possono essere facilmente "calati" sui servizi regionali, sia per limiti fisici dei porti sia per ragioni operative ed economiche. Nel breve periodo, il ritorno a Suez potrebbe generare congestione nei porti europei, assorbendo temporaneamente parte della capacità in eccesso. Ma una volta smaltiti gli arretrati, lo squilibrio tornerà evidente: non troppe navi in generale, ma troppe navi grandi e troppo poche piccole. All'estremo opposto, il segmento sotto i 5.000 teu - spina dorsale dei traffici feeder e intra-regionali - è destinato a ridursi drasticamente. Oltre il 60% di queste unità ha più di 25 anni e l'orderbook è limitato: sotto i 3.000 teu risultano in costruzione solo circa 230 navi, con consegne diluite fino al 2029. Entro il 2030, la flotta globale sotto i 2.500 teu potrebbe ridursi del 40-80%, con alcune classi praticamente destinate a scomparire. Questa evoluzione rischia di colpire duramente regioni e porti che non possono essere serviti da navi più grandi, come Stati arcipelagici, economie insulari e scali a basso pescaggio in Asia meridionale, Africa occidentale, Caraibi e Sud-Est asiatico. Le conseguenze potrebbero essere minore frequenza dei servizi, noli più elevati e un calo della connettività. Nel complesso, il mercato post-Mar Rosso appare destinato a una forte biforcazione: sovraccapacità cronica sulle grandi rotte oceaniche e tensioni strutturali su feeder e traffici regionali. La crisi del Mar Rosso potrebbe chiudersi, ma il suo superamento metterà in luce le sfide più profonde che la flotta container dovrà affrontare nel resto del decennio.



Ship Mag
Con la riapertura del Mar Rosso emerge la crisi a due velocità della flotta container



01/12/2026 13:06

Troppe maxi navi e carenza di navi piccole: il ritorno a Suez metterà a nudo uno squilibrio strutturale Genova - La riapertura del Mar Rosso non riporterà il mercato container ai livelli pre-crisi, ma farà emergere uno squilibrio strutturale nella flotta globale. Con la fine delle deviazioni via Capo di Buona Speranza, il settore si troverà ad affrontare simultaneamente un eccesso di grandi navi e una crescente scarsità di unità di piccola taglia, con effetti molto diversi tra le rotte principali e quelle regionali. Secondo un recente sondaggio di Lloyd's List, oltre metà degli operatori si attende un ritorno completo dei traffici nel Mar Rosso entro due anni, con il 2026 indicato come anno chiave. Attualmente, le rotte allungate attorno all'Africa assorbono circa il 6-8% della capacità globale, pari a circa 2 milioni di teu. Una volta ripristinati i transiti via Suez, questa capacità tornerà rapidamente sul mercato, mentre sono già in arrivo oltre 11 milioni di teu di nuove costruzioni entro il 2030. Il problema principale riguarda la composizione della flotta. Più della metà delle navi in portafoglio ordini supera i 10.000 teu e la capacità delle unità più grandi è destinata a crescere di circa il 50% entro fine decennio, secondo Mds Transmodal. Questo porterà a una sovraccapacità strutturale sulle rotte Est-Ovest, difficilmente assorbibile: i megaship non possono essere facilmente "calati" sui servizi regionali, sia per limiti fisici dei porti sia per ragioni operative ed economiche. Nel breve periodo, il ritorno a Suez potrebbe generare congestione nei porti europei, assorbendo temporaneamente parte della capacità in eccesso. Ma una volta smaltiti gli arretrati, lo squilibrio tornerà evidente: non troppe navi in generale, ma troppe navi grandi e troppo poche piccole. All'estremo opposto, il segmento sotto i 5.000 teu - spina dorsale dei traffici feeder e intra-regionali - è destinato a ridursi drasticamente. Oltre il 60% di queste unità ha più di 25 anni e l'orderbook è limitato: sotto i 3.000 teu risultano in costruzione solo circa 230 navi, con consegne diluite fino al 2029. Entro il 2030, la flotta globale sotto i 2.500 teu potrebbe ridursi del 40-80%, con alcune classi praticamente destinate a scomparire. Questa evoluzione rischia di colpire duramente regioni e porti che non possono essere serviti da navi più grandi, come Stati arcipelagici, economie insulari e scali a basso pescaggio in Asia meridionale, Africa occidentale, Caraibi e Sud-Est asiatico. Le conseguenze potrebbero essere minore frequenza dei servizi, noli più elevati e un calo della connettività. Nel complesso, il mercato post-Mar Rosso appare destinato a una forte biforcazione: sovraccapacità cronica sulle grandi rotte oceaniche e tensioni strutturali su feeder e traffici regionali. La crisi del Mar Rosso potrebbe chiudersi, ma il suo superamento metterà in luce le sfide più profonde che la flotta container dovrà affrontare nel resto del decennio.

Rina e Hpc insieme per un progetto green nel Mar Caspio

L'obiettivo è quello di sviluppare la decarbonizzazione e la trasformazione digitale dei porti Genova/Amburgo - Rina e Hamburg Port Consulting, società specializzata nella consulenza portuale e logistica, hanno ottenuto un contratto quinquennale dall'organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa (Osce). Il progetto coinvolge alcuni porti strategici del Mar Caspio e del Mar Nero come Baku, Aktau, Kuryk, Turkmenbashi e Batumi. L'obiettivo è gestire la crescita dei traffici migliorando al contempo la sostenibilità ambientale. Il programma punta a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti attraverso energie rinnovabili, efficienza energetica, innovazione digitale e nuove tecnologie. Infine è previsto un quadro di sviluppo sostenibile basato su cinque pilastri: energie rinnovabili, resilienza climatica, sistemi digitali di monitoraggio, uguaglianza di genere e formazione. Rina e Hpc forniranno analisi personalizzate, piani d'azione e specifiche tecniche. Il progetto favorirà la cooperazione regionale tra Azerbaijan, Kazakistan, Turkmenistan e Georgia, rafforzando la resilienza e l'allineamento strategico dei porti lungo il Corridoio Centrale.

Ship Mag

Rina e Hpc insieme per un progetto green nel Mar Caspio



01/12/2026 15:03

L'obiettivo è quello di sviluppare la decarbonizzazione e la trasformazione digitale dei porti Genova/Amburgo - Rina e Hamburg Port Consulting, società specializzata nella consulenza portuale e logistica, hanno ottenuto un contratto quinquennale dall'organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa (Osce). Il progetto coinvolge alcuni porti strategici del Mar Caspio e del Mar Nero come Baku, Aktau, Kuryk, Turkmenbashi e Batumi. L'obiettivo è gestire la crescita dei traffici migliorando al contempo la sostenibilità ambientale. Il programma punta a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti attraverso energie rinnovabili, efficienza energetica, innovazione digitale e nuove tecnologie. Infine è previsto un quadro di sviluppo sostenibile basato su cinque pilastri: energie rinnovabili, resilienza climatica, sistemi digitali di monitoraggio, uguaglianza di genere e formazione. Rina e Hpc forniranno analisi personalizzate, piani d'azione e specifiche tecniche. Il progetto favorirà la cooperazione regionale tra Azerbaijan, Kazakistan, Turkmenistan e Georgia, rafforzando la resilienza e l'allineamento strategico dei porti lungo il Corridoio Centrale.

Ferpandi cresce in Italia con cinque nuovi uffici di rappresentanza

Nuove sedi nei porti di Ancona, Ortona e Vasto, **Savona**, Civitavecchia e Olbia per garantire un presidio locale sempre più capillare e assicurare interventi rapidi ed efficaci Ferpandi, fondata a Genova alla fine degli anni '80 azienda e attiva in Italia per garantire assistenza locale ai P&I Club e ai loro membri, rafforza ulteriormente la propria presenza sul territorio nazionale con l'apertura di cinque nuovi uffici di rappresentanza nei porti di Ancona, Ortona e Vasto, **Savona**, Civitavecchia e Olbia. "Ferpandi opera come corrispondente generale dei principali Club e assicuratori P&I, offrendo assistenza specializzata agli armatori, ai membri assicurati e agli operatori marittimi lungo tutta la penisola" ricorda l'azienda a SHIPPING ITALY, aggiungendo che, "grazie a una profonda conoscenza del contesto portuale italiano e a un approccio fortemente operativo, la società si è affermata come partner affidabile nella gestione dei sinistri, delle emergenze e delle attività di loss prevention". A proposito dell'ampliamento del network, "l'apertura delle nuove rappresentanze locali rientra in una strategia di crescita mirata a garantire un presidio locale sempre più capillare, in grado di assicurare interventi rapidi ed efficaci 24 ore su 24. Con Ancona ed Ortona/Vasto viene rafforzata la copertura sull'Adriatico, mentre Civitavecchia e Olbia e Savona rappresentano snodi strategici per il traffico passeggeri, commerciale e crocieristico nel Tirreno e nel Mediterraneo occidentale. I nuovi presidi operano in stretto coordinamento con la sede di Genova e gli uffici di Ferrara e Napoli, combinando una solida guida centrale con collaboratori locali altamente qualificati. Questo modello - conclude la società - consente a Ferpandi di rispondere con tempestività alle esigenze dei Club P&I, degli assicuratori e dei loro membri, mantenendo elevati standard di servizio anche in contesti complessi o emergenziali". Con questa ulteriore espansione, Ferpandi conferma la propria missione di "essere sempre vicina al cuore delle operazioni marittime italiane, pronta a intervenire con competenza, affidabilità e continuità, in un settore che richiede presenza costante e conoscenza diretta del territorio".

Shipping Italy

Ferpandi cresce in Italia con cinque nuovi uffici di rappresentanza



01/12/2026 17:11

Nicola Capuzzo

Nuove sedi nei porti di Ancona, Ortona e Vasto, Savona, Civitavecchia e Olbia per garantire un presidio locale sempre più capillare e assicurare interventi rapidi ed efficaci Ferpandi, fondata a Genova alla fine degli anni '80 azienda e attiva in Italia per garantire assistenza locale ai P&I Club e ai loro membri, rafforza ulteriormente la propria presenza sul territorio nazionale con l'apertura di cinque nuovi uffici di rappresentanza nei porti di Ancona, Ortona e Vasto, Savona, Civitavecchia e Olbia. "Ferpandi opera come corrispondente generale dei principali Club e assicuratori P&I, offrendo assistenza specializzata agli armatori, ai membri assicurati e agli operatori marittimi lungo tutta la penisola" ricorda l'azienda a SHIPPING ITALY, aggiungendo che, "grazie a una profonda conoscenza del contesto portuale italiano e a un approccio fortemente operativo, la società si è affermata come partner affidabile nella gestione dei sinistri, delle emergenze e delle attività di loss prevention". A proposito dell'ampliamento del network, "l'apertura delle nuove rappresentanze locali rientra in una strategia di crescita mirata a garantire un presidio locale sempre più capillare, in grado di assicurare interventi rapidi ed efficaci 24 ore su 24. Con Ancona ed Ortona/Vasto viene rafforzata la copertura sull'Adriatico, mentre Civitavecchia e Olbia e Savona rappresentano snodi strategici per il traffico passeggeri, commerciale e crocieristico nel Tirreno e nel Mediterraneo occidentale. I nuovi presidi operano in stretto coordinamento con la sede di Genova e gli uffici di Ferrara e Napoli, combinando una solida guida centrale con collaboratori locali altamente qualificati. Questo modello - conclude la società - consente a Ferpandi di rispondere con tempestività alle esigenze dei Club P&I, degli assicuratori e dei loro membri, mantenendo elevati standard di servizio anche in contesti complessi o emergenziali". Con questa ulteriore espansione, Ferpandi conferma la propria missione di "essere sempre vicina al cuore delle operazioni marittime italiane, pronta a intervenire con competenza, affidabilità e continuità, in un settore che richiede presenza costante e conoscenza diretta del territorio".

Fermo dell'autotrasporto container in Polonia

Michele Latorre

Lunedì, 12 Gennaio 2026 12:47 Foto: Port Gdask Centinaia di trasportatori hanno attuato un fermo al terminal container Baltic Hub di Danzica, in Polonia, iniziato il 7 gennaio 2026 e terminato dopo quasi 48 ore di trattative. Dopo aver sfilato fino alla vicina città di Gdynia scortati dalla polizia, i veicoli industriali sono tornati a Danzica e hanno bloccato l'acceso al terminal. Nonostante la protesta fosse stata ampiamente annunciata dai vettori, le Autorità non si aspettavano una partecipazione così numerosa né un blocco totale dell'attività terminalistica. Già nel mese di dicembre 2025, infatti, le associazioni di trasportatori inviarono una lunga lettera aperta alla direzione di Baltic Hub, lamentando problemi sistematici come procedure e regolamenti non trasparenti, slot inaccessibili, lunghi tempi di attesa per il ritiro e la consegna dei container, autisti di fatto costretti a continue violazioni sulle ore di guida e di impegno, bloccati ore ed ore nelle loro cabine senza poter accedere a servizi igienici o strutture ricettive. Come riferito dagli stessi trasportatori queste situazioni, che si sono protratte per tutto il 2025, hanno contribuito non solo all'aumento dei costi operativi e dei prezzi dei prodotti per i consumatori ma anche al peggioramento della qualità della filiera e del servizio offerto ai clienti. Le attuali modalità operative del terminal ostacolano in modo significativo il lavoro efficiente dei trasportatori, sia degli spedizionieri si legge nella lettera. "La mancanza di un approccio collaborativo nel dialogo operativo si traduce in un peggioramento della qualità dell'intero processo logistico e provoca una sostanziale riduzione della redditività dell'attività di trasporto. Il nuovo sistema di prenotazione avrebbe dovuto migliorare i processi operativi, ma l'effetto è stato opposto. La mancanza di coordinamento delle attività provoca un aumento della congestione, difficoltà nella pianificazione dei percorsi e numerosi ritardi nell'esecuzione degli incarichi". Il testo prosegue affermando che Baltic Hub manifesta un atteggiamento monopolistico e una scarsa disponibilità alla cooperazione, costringendo gli autisti a violazioni delle norme sui tempi di lavoro in nome di una ottimizzazione dei costi, le cui conseguenze ricadono su trasportatori e spedizionieri. La mancanza di trasparenza nelle operazioni, il frequente blocco dei settori e degli slot, la limitazione delle possibilità di riconsegna dei container vuoti e le difficoltà di accesso alle risorse operative portano a un peggioramento della qualità del servizio al cliente finale, un aumento dei costi e una riduzione della redditività delle nostre attività comuni. Nella lettera, le associazioni hanno anche annunciato uno sciopero bianco, iniziato il 20 dicembre e sfociato il 7 gennaio in un fermo delle attività. Nonostante una tensione palpabile, già nella mattinata di mercoledì le parti si sono sedute ad un tavolo per negoziare i nuovi termini della cooperazione, ma i numerosi mezzi coinvolti hanno costretto il terminal a bloccare tutti gli slot di



entrata fino alla sera del giorno successivo. L'annuncio di un accordo è stato pubblicato sul sito di Baltic Hub nella giornata di giovedì 8 gennaio e un flusso regolare di automezzi è stato poi ristabilito a partire dalla mattinata di venerdì. L'incontro si è svolto in un clima di dialogo costruttivo e ha portato a un accordo congiunto si legge nella comunicazione. Entrambe le parti hanno espresso la volontà di proseguire i negoziati e di ricercare soluzioni vantaggiose per l'intera catena logistica. L'accordo copre aree chiave relative al miglioramento dei processi operativi, all'ottimizzazione della gestione della capacità del terminal, all'implementazione di soluzioni sistemiche e alla garanzia di regole trasparenti in situazioni di emergenza. Sono stati inoltre concordati i termini per la fine dell'attuale protesta, che consentirà di sbloccare le strade e ripristinare il pieno accesso alle infrastrutture portuali. Nonostante la dichiarazione d'intenti, firmata dalla direzioni del terminal e dell'autorità portuale di Danzica, la strada rimane tutta in salita e i trasportatori continueranno a monitorare l'efficienza e l'operatività degli accessi alla struttura. Quanto accaduto al terminal Baltic Hub non rappresenta un episodio isolato ma è anzi il riflesso di una criticità strutturale che interessa oggi molti terminal container europei, inclusi quelli italiani. In numerosi scali portuali e hub terrestri, infatti, la gestione operativa sta diventando sempre più complessa con conseguenze dirette su trasportatori, vettori stradali e sull'intera catena logistica. I principali disagi riguardano le difficoltà di accesso alle strutture e le lunghe attese ai gate, spesso causate dall'alto numero di container in giacenza. Un'alta percentuale di saturazione massimizza infatti i margini terminalistici ma causa un rallentamento drastico delle operazioni, costringendo i camion a rimanere fermi per ore, se non per intere giornate. Questo fenomeno genera costi significativi per i vettori, legati al consumo di carburante, alle ore di lavoro degli autisti, agli straordinari e alle penali contrattuali, oltre a un impatto negativo sull'affidabilità delle consegne verso clienti e operatori logistici. Di fatto, nel tentativo di aumentare la produttività, i terminal finiscono per spostare il rischio operativo sui trasportatori, costretti ad assorbire inefficienze e ritardi senza adeguate compensazioni economiche. Sotto questo punto di vista, in Italia le tensioni non sono mancate nell'ultimo anno e mezzo. Lo scalo Rhm Rail Hub Milano di Melzo, ad esempio, ha affrontato congestioni dovute a picchi stagionali e lavori infrastrutturali che hanno rallentato il transito dei mezzi, generando lunghe colonne e difficoltà di accesso non solo per i camion ma anche per il traffico locale. Allo stesso modo, terminal intermodali come quelli di Segrate, Novara o Busto Arsizio hanno mostrato ritardi e accumuli di traffico dovuti principalmente a inefficienze nel coordinamento delle operazioni ferroviarie e stradali. Anche alcuni grandi porti italiani, primi fra tutti Genova e La Spezia, hanno dovuto affrontare e stanno affrontando criticità importanti e sempre più spesso vengono introdotte le cosiddette congestion fee, ovvero dei contributi per le aziende di autotrasporto creati per coprire gli extra-costi generati dai disservizi dei terminal, che rappresentano un aiuto ma non certo una soluzione. In un contesto di tensioni crescenti, come quelle evidenziate nel caso di Baltic Hub, un dialogo strutturato tra terminal operator e trasportatori risulta fondamentale per eliminare

le inefficienze e favorire l'operatività. Senza soluzioni condivise, il problema della congestione e delle lunghe attese rischia di diventare cronico, con ricadute sull'efficienza e sulla competitività dell'intero sistema logistico. Marco Martinelli © TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? Iscriviti alla nostra Newsletter con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM! CONTENUTI SPONSORIZZATI.