



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 15 gennaio 2026



Prime Pagine

15/01/2026	Corriere della Sera	8
<hr/>		
15/01/2026	Il Fatto Quotidiano	9
<hr/>		
15/01/2026	Il Foglio	10
<hr/>		
15/01/2026	Il Giornale	11
<hr/>		
15/01/2026	Il Giorno	12
<hr/>		
15/01/2026	Il Manifesto	13
<hr/>		
15/01/2026	Il Mattino	14
<hr/>		
15/01/2026	Il Messaggero	15
<hr/>		
15/01/2026	Il Resto del Carlino	16
<hr/>		
15/01/2026	Il Secolo XIX	17
<hr/>		
15/01/2026	Il Sole 24 Ore	18
<hr/>		
15/01/2026	Il Tempo	19
<hr/>		
15/01/2026	Italia Oggi	20
<hr/>		
15/01/2026	La Nazione	21
<hr/>		
15/01/2026	La Repubblica	22
<hr/>		
15/01/2026	La Stampa	23
<hr/>		
15/01/2026	MF	24
<hr/>		

Primo Piano

14/01/2026	Italpress.it	25
<hr/>		
Trasporti & Logistica Magazine - 14/1/2026		
<hr/>		

Trieste

14/01/2026	Adriaports	<i>Riccardo Coretti</i>	26
<hr/>			
14/01/2026	Ansa.it		27
<hr/>			
14/01/2026	Avionews		28
<hr/>			
14/01/2026	IlNordEstQuotidiano		29
<hr/>			
14/01/2026	Informare		31
<hr/>			
14/01/2026	Informatore Navale		32
<hr/>			
14/01/2026	Rai News		34
<hr/>			
14/01/2026	Trieste Prima		35
<hr/>			
14/01/2026	Udine Today		36
<hr/>			

Venezia

14/01/2026	Shipping Italy		37
<hr/>			
14/01/2026	Venezia Today		38
<hr/>			

Savona, Vado

14/01/2026	Savona News		40
<hr/>			

Genova, Voltri

14/01/2026	La Gazzetta Marittima		41
<hr/>			
14/01/2026	PrimoCanale.it		43
<hr/>			

14/01/2026	PrimoCanale.it	45
<hr/> Ecco la mappa dei quartieri dove si muore di più a Genova		
15/01/2026	PrimoCanale.it	47
<hr/> Biossido d'azoto, il porto di Genova quasi come la Pianura Padana. L'esperto: "Colpa del fumo dalle navi"		
14/01/2026	Sea Reporter	49
<hr/> De Wave Group acquisisce DL SERVICES e rafforza la strategia di crescita globale		
14/01/2026	Shipping Italy	51
<hr/> Genova nel 2025 recupera crocieristi mentre calano i traghetti		
14/01/2026	Shipping Italy	53
<hr/> De Wave ha rilevato la società francese DL Services		
14/01/2026	Shipping Italy	54
<hr/> Acquisito da Ignazio Messina il terminalista e spedizioniere reefer Thermocar		

La Spezia

14/01/2026	Il Nautilus	56
<hr/> Nave cargo salvata e messa in sicurezza dalla Guardia Costiera Italiana		

Ravenna

14/01/2026	Ravenna24Ore.it	57
<hr/> "Porto Corsini stremata dal traffico crociere"		
14/01/2026	RavennaNotizie.it	59
<hr/> Porto di Ravenna. Legacoop Romagna: Coesione territoriale e azione nazionale per tutelare crescita, lavoro e investimenti		

Livorno

14/01/2026	Agenparl	61
<hr/> Giani: "Livorno merita il titolo di capitale del mare"		
14/01/2026	Il Post	62
<hr/> Chi deve mettere i soldi per finire il porto di Livorno?		
14/01/2026	La Gazzetta Marittima	64
<hr/> Livorno capitale del mare: Salvetti lancia l'idea, Giani lo sostiene		
14/01/2026	Messaggero Marittimo	66
<hr/> Livorno si candida a Capitale italiana del Mare <i>Andrea Puccini</i>		

Piombino, Isola d' Elba

14/01/2026	Affari Italiani	67
<hr/> Rigassificatore di Piombino, Snam chiede la proroga ma Giani dice no: "La Toscana ha già dato"		

14/01/2026	Agonparl	69
Piombino: Pd, nessuna proroga per rigassificatore, silenzio imbarazzante di Meloni e Pichetto		
14/01/2026	Ansa.it	70
Snam chiede la proroga per il rigassificatore a Piombino		
14/01/2026	Messaggero Marittimo	71
Rigassificatore Piombino, Snam chiede la proroga dell'autorizzazione		
14/01/2026	Toscana24 Sole24Ore	72
Rigassificatore di Piombino, Snam fa la prima mossa e chiede la proroga		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

14/01/2026	Ancona Today	74
Stazione marittima, l'annuncio di Daniele Silvetti: «A febbraio il tavolo tecnico per le proposte progettuali» (VIDEO)		
15/01/2026	corriereadriatico.it	75
Porti, la riforma divide: «Così li commissariate». «No, più fondi e agilità»		
14/01/2026	Cronache Ancona	76
«Adsp in esercizio provvisorio di bilancio: investimenti per il porto a rischio?»		
14/01/2026	Ferrovie	78
Ferrovie: Ancona, verso la riapertura della Stazione Marittima, Silvetti rilancia il progetto		
14/01/2026	Laltrogiornale	79
Michele Caporossi: A rischio gli investimenti per il porto di Ancona		
14/01/2026	vivereancona.it	80
Stazione Marittima verso la riapertura, Silvetti: "A febbraio il tavolo tecnico per le proposte progettuali"		
14/01/2026	vivereancona.it	81
Il consigliere regionale Michele Caporossi: "A rischio gli investimenti per il porto!"		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

14/01/2026	CasertaCe	83
PROVINCIA. E' dell'imprenditore Carlo Amato, sotto processo per corruzione e colpito da interdittiva antimafia, la ditta dei lavori da 300 MILA EURO sul Volturno?		
14/01/2026	CivOnline	85
Asl Rm4, Fdl: «Inaccettabili i tagli alla sanità»		
14/01/2026	CivOnline	86
Civitavecchia ospita il Boat day 2026		
14/01/2026	La Provincia di Civitavecchia	88
Asl Rm4, Fdl: «Inaccettabili i tagli alla sanità»		
14/01/2026	La Provincia di Civitavecchia	89
Civitavecchia ospita il Boat day 2026		

Napoli

14/01/2026	IlFattoVesuviano	91
Corpo senza vita al Molo Beverello		

Salerno

14/01/2026	24ore News	92
<hr/>		
14/01/2026	Il Giornale di Salerno	94
<hr/>		
14/01/2026	Informare	95
<hr/>		
14/01/2026	Informazioni Marittime	96
<hr/>		
14/01/2026	Messaggero Marittimo	97
<hr/>		
14/01/2026	Salerno Today	98
<hr/>		
14/01/2026	Ship Mag	99
<hr/>		

Brindisi

14/01/2026	Brindisi Report	100
<hr/>		
14/01/2026	Brindisi Report	102
<hr/>		

Taranto

14/01/2026	Il Nautilus	103
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

14/01/2026	Informatore Navale	104
<hr/>		
14/01/2026	Rai News	106
<hr/>		
14/01/2026	Shipping Italy	107
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

14/01/2026	98Zero.com	108
<hr/>		

Focus

14/01/2026	Il Nautilus	109
Presentata l'Academy Assocostieri-Gente di Mare: formazione e innovazione per la logistica energetica e marittima		
14/01/2026	Italpress.it	111
Oman, analista "Da cooperazione con Italia a partnership concreta"		
14/01/2026	L'agenzia di Viaggi	112
Star Clippers, tanto Mediterraneo (e sud Italia) nell'estate 2027		
14/01/2026	Sea Reporter	113
Presentata l'Academy Assocostieri-Gente di Mare: formazione e innovazione per la logistica energetica e marittima		
14/01/2026	Shipping Italy	115
Da Msc e One novità importanti per i porti container italiani sul trade Mediterraneo - Stati Uniti		
14/01/2026	Shipping Italy	116
Logistica energetica: al via l'Academy Assocostieri - Gente di Mare		
14/01/2026	Transport Online	118
Dazi USAIran e rischi per il trasporto marittimo		
14/01/2026	Ship 2 Shore	120
Assocostieri investe nella formazione per la logistica energetica del futuro		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it



Oggi Como-Milan
Napoli, solo un pari
L'Inter vince e scappa
cronaca, commenti e pagelle
alle pagine 42, 43 e 44



Dieci anni dalla morte
Ettore Scola, maestro
dallo sguardo libero
di Walter Veltroni
a pagina 36



I politici, la moneta

NAPOLEONE RIVUOLE LA BANCA

di Carlo Cottarelli

I commenti sul recente attacco di Trump al presidente della Federal Reserve, la banca centrale statunitense, si sono focalizzati sui rischi che questo attacco comporta per la gestione indipendente della moneta. In effetti, il fatto che questo procedimento penale sia stato preceduto da un anno di critiche e insulti pesantissimi a Powell da parte di Trump fa insorgere il dubbio che l'indagine — decisa da Jeanine Pirro, nominata da Trump a Federal Attorney (pubblico ministero) per il Distretto di Columbia e che nel 2019 sostiene che il tycoon era «quasi sovraumano» — sia stata motivata dalla volontà non solo di punire Powell (il cui mandato finirà comunque fra tre mesi), ma anche di mandare un segnale a chiunque lo sostituirà: la banca centrale deve fare quello che vuole il presidente.

Ma, al di là del caso specifico, la vicenda ha anche riaperto una questione più ampia: perché mai la gestione della moneta dovrebbe essere affidata ai tecnici, altrimenti detti «burocrati non eletti», delle banche centrali? La domanda è stata posta anche nel nostro Paese negli ultimi mesi: cos'è questo dogma per cui non è la politica a decidere i tassi di interesse, quanti euro stampare e così via? Non era meglio quando le banche centrali dipendevano dallo Stato? In fondo non erano state create (vedi Napoleone con la Banque de France) col fine di finanziare lo Stato? Chiariamo una cosa.

continua a pagina 28

Il tycoon: l'isola ci serve. Dure repliche europee. Germania, Francia, Svezia e Norvegia inviano militari. Incontro alla Casa Bianca

Usa-Ue, contesa sulla Groenlandia

Esecuzioni in Iran, voci di un raid americano poi Trump sembra frenare. Teheran: reagiremo

INSIEME 160 ANNI DI VISIONE E FUTURO

Tra Italia e Giappone legame oltre il tempo

di **Giorgia Meloni** e **Sanae Takaichi**

Quando Italia e Giappone stabilirono le relazioni diplomatiche nel 1866, il mondo stava entrando in una nuova epoca, segnata dall'avvento di tecnologie che hanno rivoluzionato trasporti, comunicazioni e produzione, e dalla nascita di un sistema internazionale sempre più interconnesso, caratterizzato dalla competizione per i mercati e le risorse.

continua a pagina 28

di **Viviana Mazza**

Trumpp insiste sulla Groenlandia: «Deve essere nostra per motivi di sicurezza nazionale. Qualsiasi cosa di meno è inaccettabile». Ma Danimarca, Germania, Svezia, Francia e Norvegia inviano soldati. Ieri, il vertice a Washington tra Vance, Rubio e i rappresentanti di Copenhagen e Nuuk. Con il ministro danese che dopo il summit ha ribadito: «Gli Usa possono avere più militari, ma no alla vendita». Ed è alta tensione anche tra Stati Uniti e Iran, con voci di un attacco americano. Di fatto Usa e Gran Bretagna evacuano le basi in Qatar. Teheran minaccia ritorsioni: colpiremo le loro postazioni.

da pagina 2 a pagina 9

IL NUOVO FRONTE ARTICO

E sale la tensione sulle Svalbard

di **Giuseppe Sarcina**

Artico, nuovo fronte tra Usa, Russia e Cina. Mari, affari ed energia.

a pagina 5

EBADI, NOBEL PER LA PACE

«Khamenei va eliminato»

di **Greta Privitera**

Ebadi, Nobel per la Pace, non ha dubbi: Khamenei va eliminato.

a pagina 9

GIANNELLI



REFERENDUM: IL GOVERNO HA FISSATO LA DATA

La sentenza a Milano L'imprenditrice prosciolta dall'ipotesi di truffa



Caso Pandoro Per Ferragni cade l'accusa

di **Giuseppe Guastella**

«Finiti due anni da incubo Mi riprendo la mia vita»

Chiara Ferragni prosciolta per il Pandorogate. Caduta l'aggravante e visti i risarcimenti pagati, l'accusa di truffa si è estinta. «Mi riprendo la mia vita — ha detto l'influencer — è finito un incubo». Poi ha abbracciato la madre, ringraziato gli avvocati e i suoi follower.

alle pagine 22 e 23

Varese Salvini: solidarietà, si è difeso

Rapina nella villa: uccide un bandito

di **Andrea Galli** e **Pierpaolo Lio**

Alonate Pozzolo, nel Varesotto, il padrone di casa ha sorpreso due ladri con cui ha ingaggiato una colluttazione. Ne ha ucciso uno con un coltello. La vittima, un sinti di 37 anni, è stato scaricato davanti all'ospedale, poi assaltato dai parenti.

alle pagine 16 e 17

Le norme Stretta sulle armi da taglio

Zone rosse, furti Il piano sicurezza

di **Simone Canettieri**

In arrivo una nuova stretta sulla sicurezza. Espulsioni più rapide, potenziamento dei daspo e più zone rosse.

alle pagine 14 e 15

Svizzera I Moretti contro la cameriera

«Scintille, idea di Cyane»

di **Fulloni e Nerozzi**

alle pagine 20 e 21

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Come spesso gli capita, il treno dal nome autolironico, Alta Velocità, si è fermato in aperta campagna per poi proseguire a balzelloni, assumendo infine una compassata andatura da carovana del Far West. Dagli altoparlanti è uscita una voce artificiale per informare i viaggiatori che «animali di grosse dimensioni», forse dei mammut preistorici, si erano avvicinati ai binari ultrarapidi, rendendo necessario spostare il convoglio su quelli più lenti. Il giorno prima era successa la stessa cosa, ma la voce artificiale ne aveva dato la colpa a «soggetti non identificati stazionanti lungo la linea», probabilmente delle astronavi in viaggio da Marte a Orte, dove si erano impantanate anche loro. E il giorno prima ancora, ci informava una sconsolata lettrice, la solita voce inscalfibile alle emozioni ave-

Ufficio Scuse

va attribuito il disguido a un tentativo suicida, al mattino, e al pomeriggio a «problemi di manutenzione della tratta non dipendenti dalle ferrovie» ma con tutta evidenza dallo Spirito Santo. Ormai non ci si arrabbia nemmeno più. Appena il treno comincia a perdere colpi, si aspetta con curiosità che la voce artificiale ci riveli la prossima scusa. Qualche pendolare ne tiene addirittura l'elenco: ne conosco uno che a dicembre ha collezionato due sconosciuti scraiai sui binari, un chiodo, una transumanza di greggi, un'erosione di fiume e una di affluenti minori. Mi piace immaginare che esista un Ufficio Scuse a cui lavorano torme di creativi. Mantenerti costerà anche parecchio, ma sicuramente meno che raddoppiare le linee.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ITALIA
CASA
MILANO CORTINA
2026

Petti
1926

OFFICIAL PARTNER

Il pomodoro di Casa, Italia.

Petti è il pomodoro ufficiale di Casa Italia. Come Official Partner, Petti accompagna atleti e ospiti a Casa Italia di Milano, Cortina e Livigno durante le Olimpiadi Invernali Milano-Cortina 2026, con la qualità e la genuinità del pomodoro italiano.

ILPOMODOROPETTI.COM

ma:ca VENITE A TROVARCI
BOLOGNA - 14/15 GENNAIO
PAD 16 - STAND C37/D38



Truffa dei Pandoro: Chiara Ferragni è assolta perché il Codacons (risarcito) ha ritirato la querela. È la giustizia modello Cartabia, come se non bastasse Nordio



Giovedì 15 gennaio 2026 - Anno 18 - n° 14
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00
Spedizione ab. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ROMA-BERLINO VS PARIGI

Vdl: "Ue potenza militare". I Paesi litigano sulle armi



◻ SALVINI A PAG. 4

GERMANIA E NORDICI

Truppe europee in Groenlandia: Rutte con Trump

◻ FESTA A PAG. 5

CARLO V IMPERATORE

Eni, conferma n. 5 per Descalzi: vale più di un ministro

◻ PALOMBI A PAG. 7

PACCHETTO SICUREZZA

Agenti impuniti e nuovi delitti per chi protesta

◻ BISIGNIA A PAG. 10

SIGARETTE PROTAGONISTE

Trentini, iraniane, Penn e Servillo: tornano le bionde

» Camilla Tagliabue

C'è un medico in sala? Che esca subito, chiuda il giornale, non legga questo articolo, o almeno se ne faccia una ragione: le sigarette stanno tornando in auge come simbolo di libertà e vittoria. È la rivincita delle bionde dopo anni di proibizionismo, un filo di fumo protagonista dalla finzione - tra il poetico Paolo Sorrentino e il bellimbusto Fabrizio Corona - alla realtà. **SEGUE A PAG. 16**



"È IMMINENTE" L'annuncio Reuters. Nuove impiccagioni

Basi, navi e 50 bersagli: tutto pronto per il blitz Usa in Iran

■ Sono in allerta i soldati nelle basi americane dell'area. Dalla Farnesina arriva l'appello a lasciare il paese per chi può. Arabia Saudita, Qatar e Oman cercano una mediazione

◻ ANTONIUCCI, PROVENZANI E ZUNINI A PAG. 2-3



REFERENDUM NORDIO CHIEDE IL VIA LIBERA PER SALVARE I CORROTTI

"Se vince il Sì abolisco il trojan sulle tangenti"



CARLO HORROR SHOW

"CACCIAMO LE TOGHE INADEGUATE". PROMETTE ANCORA PIÙ IMPUNITÀ E ISTIGA A DENUNCIARE L'ANM PER I MANIFESTI SUI PM SOTTO I POLITICI

◻ FROSINA E RODANO A PAG. 8-9

COLOSIMO&C. CONTRO IL SENATORE SS

La destra in Antimafia si crede pm e attacca De Raho: "La Procura doveva indagarlo su caso Striano"

◻ PACELLI A PAG. 10

LE NOSTRE FIRME

- Artacchi a pag. 17
- Cardilli a pag. 13
- Tedesco a pag. 13
- Truzzi a pag. 13
- D'Andrea a pag. 9
- Palombi a pag. 15

octopusenergy

RESTARE CON IL SOLITO FORNITORE PUÒ COSTARTI CARO!

Passa a Octopus

Energia pulita a prezzi accessibili

octopusenergy.it

L'ANNO CHE VERRÀ

Il bello del 2026: film, libri, teatro, concerti e mostre

◻ DENTELLO, MANNUCCI, MOLICA FRANCO E PONTIGIA A PAG. 18-19

La cattiveria

Il figlio dello Scia si candida: "Salve, sono Pler Reza Pahlavi"

LA PALESTRA/GIUSY COLOTTI

Nordio, sei tutti noi

» Marco Travaglio

Dio e Bacco ci conservino Nordio in buona salute, perché la campagna del No ha tanto bisogno di lui. Ogni volta che apre bocca, migliaia di elettori del Sì cambiano idea. Ora per fortuna ha pure scritto un libro e va in giro a presentarlo, quindi straparla anche più di prima. Ieri ha dichiarato che la sua schifforma "interviene perché il Csm non caccia i magistrati inadeguati". Stava quasi per cacciare il ministro titolare dell'azione disciplinare che dovrebbe scovarli col suo Ispettorato e invece li lascia impuniti. Ma una badante pietosa deve avergli ricordato che il ministro è lui. Il Csm, fra il 2023 e il 2025, ha emesso 194 sentenze disciplinari: 80 di condanna (41%), 91 di assoluzione (47%), 23 di archiviazione (12%). Una media di condanne altissima, mai vista in altre categorie professionali (gli avvocati ne hanno un quinto) né tra le toghe degli altri paesi Ue. Nell'ultimo decennio è stato punito in media lo 0,5% dei magistrati l'anno, contro lo 0,2 della Spagna lo 0,2 e lo 0,1 della Francia. E non grazie a Nordio, che l'azione disciplinare contro il presunto esercito di "inadeguati" non l'esercita quasi mai; ma al Pg della Cassazione. Iuei 194 procedimenti definiti dall'attuale Csm sono partiti per il 67% dal Pg e solo per il 33% da Nordio. Si dirà: ma il 47% degli incolpati il Csm li ha assolti. Sì, ma solo in primo grado. Contro le assoluzioni che ritengono ingiuste, il ministro e il Pg devono fare appello in Cassazione. Volete ridere? Nordio blatera contro il lassismo del Csm, ma le assoluzioni non le impugna quasi mai. Nel 2023 ne ha appellata una sola (il Pg invece 15), nel 2024 due (il Pg 22) e nel 2025 altre due (il Pg 20). Quindi, per Nordio, erano ingiuste solo 5 assoluzioni: per il Pg, 57. Cioè il Pg - magistrato requirante - è cinque volte più severo coi suoi colleghi rispetto al ministro che strilla contro gli "inadeguati" salvati dal Csm mentre li salva lui. Genio.

E non è mica finita. Sempre più generoso con le ragioni del No, il Guardaglini annuncia che, se vincerà il Sì, lui avrà mano libera per radere al suolo quel poco di giustizia penale che gli è sopravvissuto. Comincerà smantellando il trojan, che purtroppo svela tanti delitti, caso Palamara incluso. Quindi è "una barbarie". Ma solo per la corruzione e gli altri reati dei colletti bianchi. Infatti è stato "il delirio moralistico di un Parlamento semi-giacobino" a ostendere l'uso del trojan alle tangenti: "con il risultato che oggi, se un pm ravvisa l'ipotesi anche di una modestissima mazzetta, può usare questo meccanismo diabolico". Resta da capire a quanto ammonti, nel personale Tangentometro di Nordio, una "modestissima mazzetta". Ma questa dev'essere la prossima riforma: la modica quantità di mazzette consentita per uso personale.



ANNO XXXI NUMERO 12

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

GIOVEDÌ 15 GENNAIO 2026 - € 1,30 + € 0,50 con REVIEW n. 47 + € 1,50 libro L'OCIDENTE VINCEVA

Del Vaticano me ne frego. La Chiesa tedesca è pronta a istituire la sua Conferenza sinodale con pieni poteri ai laici. Che farà Papa Leone?

Roma. Uno dei punti nell'agenda di Leone XIV per questo 2026 è la riforma della Chiesa tedesca. Al prete con la messa in pratica delle scelte sinodali, il punto più delicato è l'ormai imminente istituzione della Conferenza sinodale, un organismo formato da ventisei vescovi ordinari, da ventisei laici rappresentanti il potente Comitato centrale dei cattolici tedeschi (ZdK) e da altri ventisei cattolici laici scelti in tutta la Germania chiamati non solo a studiare e proporre riforme, ma anche dotato di poteri deliberativi. All'assemblea tenuta a Fulda lo scorso novembre, si è stabilito che l'organismo interverrà "su questioni importanti della vita ecclesiale" e su "questioni significative nello stato, nella società e nella Chiesa". Non solo: potrà assumere decisioni rispetto ai "processi di pianificazione

strategica" e al "bilancio dell'Associazione delle diocesi di Germania". Potrà anche proporre "professioni episcopali" con diritto di voto. Naturalmente, disputerà sull'applicazione della Kirchensteuer, la tassa che in Germania ogni battezzato è obbligato a versare. A fine mese si riunirà a Stoccarda l'ultima assemblea sinodale (la sesta), presieduta dal presidente dei vescovi tedeschi, mons. Georg Bätzing, e dalla presidente dello ZdK, Irme Stetter-Karp. All'ordine del giorno, tra le altre cose, c'è proprio l'elezione di alcuni membri della futura Conferenza sinodale, il cui debutto ufficiale è atteso per fine anno. Sempre che da Roma non arrivi l'ennesimo divieto. Lo scorso 12 novembre, in Vaticano, si sono incontrati per la quarta volta in due

anni e mezzo i rappresentanti della curia e dell'episcopato tedesco e in tale occasione "in un'atmosfera di sincera, aperta e costruttiva", si sono esaminati "vari punti del futuro statuto" della Conferenza sinodale, fra cui la sua natura, la composizione e le competenze. Nel maggio del 2024, quattro vescovi (gli ordinari di Colonia, Ratisbona, Passau ed Eichstätt - quest'ultimo nel frattempo si è dimesso) si erano opposti all'istituzione di un simile organismo, ricordando che la curia romana aveva già chiarito che una Conferenza sinodale, "come era stato previsto e formulato nella decisione del Sinodo Wg, non era compatibile con la costituzione sacramentale della Chiesa". Papa Francesco ribadì per iscritto che l'istituzione di tale struttura "è stata interdetta dalla Santa Sede con lettera del 16 gennaio 2023,

da me approvata in forma specifica". Qualche giorno fa, il Papa ha ricevuto in udienza Bernhard Meuser e Martin Briske dell'iniziativa "Neuer Anfang" ("Nuovo inizio") e la direttrice della rivista cattolica Tagespost, Franziska Harter. Si tratta di media fortemente critici con il percorso sinodale tedesco (Tagespost era uno dei pochi giornali presenti alla mazzetta di Benedetto XVI, anche da emente). Parlando dell'incontro, i tre hanno riferito che Leone XIV è rimasto "profondamente scosso" da quanto ha sentito da loro, prima di dire: "Si, condivido le vostre preoccupazioni". Al Pontefice hanno consegnato un documento di venti pagine che raccoglie quanto "molti cattolici" in Germania hanno scritto a proposito del Cammino sinodale e delle prospettive che si aprono.

(Mazzetta segue nell'inserto IV)

I cani, le slitte, i russi, i cinesi

I danesi inviano truppe nella Groenlandia ambita da Trump

La Casa Bianca non rinuncia alle sue pretese. Copenhagen avvia una missione militare sull'isola

La perseveranza dell'Artico

Milano. Ieri Donald Trump ha detto che l'America ha bisogno della Groenlandia per ragioni di sicurezza e perché altrimenti saranno russi e cinesi a prendersela; i danesi hanno mandato (e manderanno) truppe e mezzi militari sull'isola artica per l'esercitazione "Arctic Endurance" ("endurance") vuol dire perseveranza, tenacia, ma anche pazienza e hanno chiesto ad altri paesi europei del Nato di farlo: gli svedesi sono già arrivati; una delegazione danese e groenlandese ha incontrato il vicepresidente americano, J. D. Vance e il segretario di stato Marco Rubio alla Casa Bianca; mentre l'incontro era in corso, l'account su X della Casa Bianca ha pubblicato un post con scritto: "Quale strada, Groenlandia o un disegno".

(Pubblicazione segue nell'inserto IV)

La Nato nel mirino

L'Ue sia solidale con i danesi "senza fare promesse che non può mantenere", ci dice Steve Erlanger

Milano. "La Groenlandia deve essere statunitense", ha ripetuto il presidente americano, Donald Trump, che vuole il territorio danese "con le buone o con le cattive", quindi anche con la forza. L'Europa ha risposto. La presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen ha dichiarato: "Gli abitanti della Groenlandia possono contare su di noi", e anche il presidente francese Emmanuel Macron ha fatto sapere che se si colpisse la sovranità di una nazione europea, "gli effetti a catena saranno senza precedenti". (Sintesi segue nell'inserto IV)

Base con vista uranio

A Niamey, i militari italiani a poche centinaia di metri dalla yellowcake trafficata dai russi

Roma. Nuove immagini satellitari dell'aeroporto nigerino di Niamey confermano quanto anticipato in esclusiva dal Foglio il mese scorso, ovvero che mille tonnellate di uranio sono stoccate lì per essere trasportate in modo illegale per via aerea in Russia. A poche centinaia di metri da dove il materiale è parcheggiato, sono accascati circa 300 militari italiani della missione Mistra, l'unico contingente occidentale presente nel paese e che si occupa di addestrare le Forze armate nigerine.

(Groenlandia segue nell'inserto IV)

Andrea's Version

Saremo noi a essere stupidamente radicali. Ma le sanzioni si sono moltiplicate come conigli, in questi ultimi anni, per quanto ciascuna di esse giustifica almeno da una buona ragione. E ci sarebbe la Repubblica Salvo forse su una questione. Che le sanzioni sembrano aver acquistato, almeno ultimamente, il senso dei semafori a Napoli: passate pure col rosso, era solo un consiglio.

Quanto mancano a stato chiuso in redazione alle 20.30

ESPORTARE LA LIBERTÀ A TEHERAN

Chi ha paura di un Iran senza il suo regime zombi. Segnali chiari e movimenti inaspettati da Riad

Roma. I momenti prima di un possibile attacco sono caratterizzati da segnali indecifrabili e da segnali che invece è molto semplice interpretare. Mentre gli Stati Uniti e la Gran Bretagna evacuano parte del personale dalle loro basi in Qatar e chiedono ai loro cittadini di lasciare l'Iran, la Repubblica islamica annuncia i suoi piani per processi rapidi: prima delle esecuzioni. Le evacuazioni non sempre sono segnali chiari, a volte fanno parte degli avvertimenti. La scelta di annunciare un iter più sbrigativo per uccidere i manifestanti è invece un segnale semplice da decifrare e indica che Teheran non vuole ascoltare la minaccia di Donald Trump: martedì sera, il presidente americano aveva di nuovo spostato la linea rossa dicendo che i piani per un attacco sarebbero andati avanti se il regime avesse impiccato i manifestanti. Alcune compagnie aeree stanno cancellando i voli sia per Israele sia per la Repubblica islamica. Si sommano le speculazioni, le forti e rivelano piani d'attacco parlando a diverse testate, si svuotano i cieli e in questo rumore continuo è arrivato un altro segnale: l'Arabia Saudita ha fatto sapere direttamente all'Iran che non parteciperà a nessuna operazione militare contro il regime né concederà lo spazio aereo a paesi che vorranno usarlo per colpire. E' un annuncio insolito da parte di un paese rivale, ancora più esplicito del silenzio dimostrato dalla maggior parte dei paesi della regione, a esclusione di Israele, che in parte potrebbe anche essere spaventato dalla retorica iraniana: i funzionari del regime hanno minacciato di poter ampliare i loro attacchi in medio oriente, coinvolgendo anche per esempio il Bahrein, sede dell'Quinta flotta americana. Alcuni paesi possono essersi coordinati in silenzio con gli Stati Uniti, o con Israele - ieri il ministro degli Esteri Gideon Sar'ar ad Abu Dhabi ha incontrato il suo omologo emiratino. Possono anche aver tifato per un attacco che porti al cambio di regime, ma senza volerlo esporre. Per l'Arabia Saudita è stata una scelta non è rimasta in silenzio, ha cercato il contatto diretto con gli iraniani mentre, dietro le quinte, ha spinto per evitare un attacco americano in grado di far crollare il regime. La paura del caos che potrebbe seguire al rovesciamento della Repubblica islamica spaventa tutti, anche gli israeliani. Il medio oriente ha affrontato l'instabilità dell'Iraq e della Siria e non ha voglia che si ripeta in Iran. L'Arabia Saudita e gli altri preferiscono un lento consumarsi del regime che ha condannato Teheran all'irrelevanza, tanto da non essere più percepito come un attore importante nella regione. Questo regime zombi fa comodo a molti e il cambiamento in Iran spaventa tutti. Per Riad i timori non riguardano soltanto il caos, ma anche l'ordine di un paese che invece potrebbe tornare prospero e competitivo. Riad ha impostato la sua strategia economica anche tenendo in considerazione l'irrelevanza della Repubblica islamica e la sua chiusura. Un Iran senza il suo apparato repressivo diventerebbe un concorrente nel turismo, nel commercio, nel mercato energetico. Il regime fallito ha garantito uno status quo nella regione e alcuni paesi si sono adattati e ne hanno tratto vantaggio. Per Riad, Teheran aveva smesso di contare da anni. Un medio oriente senza la Repubblica islamica è una rivoluzione a cui non tutti sono pronti. (Michele Flammini)

• INTERNET HALAL. AIUTO CINESE ALLA CENSURA IRANIANA
Ruggiero nell'inserto V

L'incredibile rimozione della parola "islamismo" di fronte ai massacri del regime iraniano

Ci sono due tipi di indifferenza: spaventosa che riguardano il futuro dell'Iran. La prima indifferenza ricorrente è quella che ha a che fare con un pezzo importante di opinione pubblica che di fronte al possibile regime change cerca sistematicamente di voltarsi dall'altra parte, quasi a voler esorcizzare un incubo. Per un pezzo di mondo progressista, l'Iran rappresenta da anni un baluardo contro l'imperialismo capitalistico, contro l'America, contro Israele, contro l'occidente, e quel pezzo di mondo progressista che ha costruito parte della sua identità combattendo gli stessi nemici che combatte l'Iran non può non sentirsi a disagio di fronte alla possibilità che un suo prezioso alleato morale possa essere riportato a più miti consigli. E in questo senso, non c'è dubbio che una caduta del regime iraniano rappresenterebbe un problema grave per tutti coloro che combattono in giro per il mondo la globalizzazione, l'occidente e l'imperialismo del capitalismo. C'è una seconda indifferenza che in queste ore risulta ancora più evidente e ancora più grave quando si parla del futuro del regime iraniano. La forma di indifferenza che si manifesta è quella che si registra osservando un'omissione incredibile che emerge dalla lettura di molti giornali e dall'ascolto di molti notiziari. Non si può più dire che il tema dell'Iran sia stato rimosso. Ma si può dire con certezza che, con cura certosina, dalla titolazione delle cronache sull'Iran c'è stata una parola che in molti casi è stata eliminata, come se fosse un elemento superfluo. L'islamismo. Così come di fronte a un terrorista che uccide un infedele in nome del proprio Dio si cerca in tutti i modi di minimizzare, di non andare alla radice, per paura di essere offensivi e di generalizzare, allo stesso modo di fronte a un regime che da quasi cinquant'anni ha rubato ai cittadini iraniani la libertà in nome dell'islamismo radicale si cerca di essere prudenti, di non offendere, di non generalizzare, di non discriminare e di omettere qualche particolare che in realtà non dovrebbe essere del tutto secondario. Per esempio, che è l'islamismo politico e radicale che ha portato a trasformare ogni manifestazione di libertà in un atto eversivo. Per esempio, che è l'islamismo politico e radicale che ad aver trasformato ogni donna desiderosa di emanciparsi dalla dittatura del velo in un nemico del popolo. Per esempio, che è l'islamismo radicale che ha annunziato la violenza con cui i sovrani dell'Iran colpiscono il proprio popolo. Guardare negli occhi gli orrori commessi non in nome di una dittatura generica ma in nome dell'islamismo politico e doloroso, costringe a sfuggire gli eufemismi. Ma per mostrare empatia, vicinanza e solidarietà nei confronti dell'eroico popolo iraniano non basta parlarne in modo generico. Occorre riconoscere quanto sia stato eversivo aver fatto negli ultimi anni lo stesso gioco degli ayatollah solo per cercare utili alleati contro l'occidente, contro il capitalismo, contro Israele. E occorre riconoscere che non parlare esplicitamente di islamismo politico di fronte a un regime che giustifica i massacri con i versetti del Corano non significa essere prudenti. Significa semplicemente voler chiudere gli occhi di fronte alla radice di un massacro. Senza capire che la libertà vista da un iraniano non è una libertà di un singolo: è la libertà di tutti noi.

• L'ITALIA E LA DIFESA DELL'UCRAINA
Mikhele nell'inserto I

Mentre nelle strade scorre il sangue, nei palazzi di Teheran iniziano le lotte di potere

Roma. Le voci che dall'Iran bucano il buio parlano di morte. Tutte, indistintamente. Spari, accoltellamenti, fughe e ancora morte. Morte nelle strade, negli obitori, nei cimiteri e nelle case dove i genitori vegliano i corpi dei figli per non consegnarli a una fossa comune. Ogni voce aggiunge un tassello di orrore, un nome e un volto al mosaico di immagini che filtrano oltre il blackout. Nessuno parla di numeri, i numeri - sussurrano al Foglio dodici, ventimila - non li conosce nessuno, ma sono peggiori delle ipotesi più nere. Secondo gli analisti in due settimane sono state ammazate le più persone che nei tredici mesi della rivoluzione del '79-81. Le voci sono sempre stanche, in alcune prevale la paura, in altre la rabbia, ma la domanda è sempre la stessa, cosa dice il mondo e cosa farà Trump. Puri le tracce restituiscono uno scenario di guerra, in alcuni quartieri gli idranti cercano di lavare via il sangue dai marciapiedi.

(Borghesina segue nell'inserto V)

Su piedi d'argilla

La parabola di due banche iraniane racconta un sistema finanziario al collasso

Roma. Lungo la centralissima via Barberini, a cinque minuti a piedi dall'ambasciata americana in Italia, è ancora visibile su un palazzo d'epoca un'insegna blu: Bank Sepah - Iran. Ma se si è un elemento superfluo, infatti, al numero 50 aveva sede un istituto bancario considerato parte integrante dell'infrastruttura finanziaria del Corpo delle guardie della rivoluzione islamica (Irge). Poi, il 1° ottobre scorso, la Banca d'Italia ne ha disposto l'amministrazione straordinaria ai sensi del decreto legislativo 108/2007, che è quello che le misure restrittive dell'Onu e dell'Ue contro il terrorismo internazionale e la proliferazione di armi di distruzione di massa. Ma oggi si parla di Iran separatamente da quello che la Banca d'Italia ha deciso di fare con le misure restrittive dell'Onu e dell'Ue contro il terrorismo internazionale e la proliferazione di armi di distruzione di massa. Ma oggi si parla di Iran separatamente da quello che la Banca d'Italia ha deciso di fare con le misure restrittive dell'Onu e dell'Ue contro il terrorismo internazionale e la proliferazione di armi di distruzione di massa.

(Pompili segue nell'inserto V)

Khamenei ringrazia

Per l'ente dell'Onu che si occupa dei diritti delle donne, le ragazze iraniane non esistono

Roma. Non solo il Consiglio per i diritti umani delle Nazioni Unite si rifiuta di convocare una sessione d'emergenza sull'Iran. E' anche peggio di così. Solo tre mesi fa, l'8 ottobre, hanno eletto il rappresentante del regime islamico nel loro comitato esecutivo, Afshar Nadipour. Tale scelta sull'Iran anche la Commissione sulla detenzione arbitraria del Palazzo di vetro.

Israele ieri ha annunciato l'uscita da Suez delle navi della Marina di Israele, fra cui quella per l'Uganda di genere e l'emancipazione femminile (Un Women), dopo che "ha deliberatamente ignorato tutti i nostri appelli a non intervenire contro donne israeliane". Il 7 ottobre 2023, Stupri documentati, torture sessuali, mutilazioni, corpi esibiti come trofei, prove raccolte da testimoni, medici, confessioni degli stessi carnefici. (Mazzetta segue nell'inserto V)

La destra retrievever

Se i benpensanti dimenticano di dire grazie a chi libera gli italiani rapiti o incarcerati dai regimi

Non è stato osservato che Giorgio Meloni è un retrievever, un cane da riporto piuttosto efficiente. Suoi compiti di cagnara sono stati ai Sisi

DI GIULIANO FEBBRAIA

(Egitto). Ali Khamenei (Iran) e Donald Trump (Usa). Patrick Zaki, Cecilia Sala, Alberto Trentini, uccellini abbattuti dagli autori e recuperati dal governo nazionale dopo vicissitudini orrende, ma vivi e liberi. Ora i giornali benpensanti scrivono che questi rampanti in una terra di sacralità, sebbene fascista o in via di fascizzazione, potevano avvenire prima. Forse. Potevano anche non avvenire affatto, perché non bastano campagne enciclopaidiche e parecchie mezzo stampa per realizzare piccole, se vogliamo, ma significative imprese di caccia al prigioniero e sua liberazione.

(segue nell'inserto V)

Di martedì, bugie

Ormai il pm Nicola Gratteri ha un appuntamento fisso con la disinformazione sulla giustizia

Roma. Ormai il martedì è l'appuntamento di Nicola Gratteri con la disinformazione. Non nel senso che il procuratore di Napoli la contrasta, ma perché la diffonde. Ogni volta che Giovanni Floris a "Dimartedì", il magistrato sprogolico sempre senza contraddittorio sulla riforma della giustizia e sulla politica internazionale innellando la disinformazione, ma sempre con l'assoluta certezza di chi sa di avere la verità rivelata. Neppure la figuraccia per la dichiarazione della falsa intervista di Giovanni Falcone contro la separazione delle carriere è servita. Come non è servito lo svarione geopolitico sulla Colombia, definita "unico alleato fedele degli Stati Uniti" mentre Trump minacciava il sequestro di Giovanni Petro che si era addormentato, pronto a "riprendere le armi".

(Coppone segue a pagina tre)

Il pandoro è solo dolce

Le asceremo per una volta qualche buon senso. Ma oggi si parla di pandoro, il dolce natalizio che noi l'antico adagio, "la fissazione è peggio della malattia".

CONTRO MASTRO CILIEGIA

tia". Ma l'esito fausto, almeno per sornione madonnina infilata Chiara Ferragni, della famosa indagine quasi più sornione di Garlacco sul caso "Pandoro Pink Christmas" mette buonumore come una spolverata di zucchero sulla dolce piramide troncata. Perché è un'altra delle supermedie inchieste della procura di Milano finite in niente. Benedetta la magistratura. Si scherza, suavia: Ferragni è stata assolta, anzi in verità prosciolta, e non starem qui a dissimulare se l'ha fatta franca o no, se no che ci lasciamo a Davigo. Prendiamo per buona Selvaggia Lucarelli, l'Erinni del pandoro. "Per procedere per il reato di truffa servivano le querele che inizialmente c'erano". Poi il Codice ha le ritirate "grazie a un accordo mediante risarcimento. Senza quelle querele, era impossibile procedere". Ferragni per truffa semplice. Sembra uno di quegli accordi stragiudiziali che tanto ammiriamo nel film. La truffa aggravata, che procede senza querele, "non ha retto perché mancavano le aggravanti". Tecnicamente "è stata prosciolta, non assolta". E a noi che era andata benissimo la prescrizione di Andreotti, figuriamoci se non sorridiamo al prosieguo della Chiara Ferragni. (Maurizio Crippa)

Elly batte un colpo

Schlein firma la risoluzione contro gli ayatollah, Conte fa Firanio. Alleanza senza politica

DI SALVATORE MERLO

L politica estera riesce in un capolavoro: unisce la destra alla sinistra. E per fallire in altra geometria: unire la sinistra con se stessa. L'Iran, in questo senso, è un eccellente compasso. Disegna cerchi perfetti tra Pd e maggioranza, e scarabocchia infanti tra Pd e M5s. Succede che il Parlamento, per una volta, si ricorda di essere Parlamento. Succede che davanti a un regime teocratico che impicca, reprime, lapida e praga, l'Aula trova una voce comune. Succede che il Pd con tutto il centrosinistra firma una risoluzione di condanna insieme alla maggioranza. Succede, soprattutto, che Giuseppe Conte dice no. Frena. L'unico. I suoi senatori erano pronti a firmare. Ma il capo li richiama all'ordine: fermi tutti, che qui c'è l'America imperialista dietro l'angolo. E così entra in scena Elly. Cioè Elly. Insomma Schlein. Per una volta fa una cosa semplice: non aspetta Conte. Non consulta Conte. Non media con Conte. E invece fa un'elementare che, in questo Pd, appare sovversivo. Quando succede, vale la pena prenderne nota, come si fa con le eclissi. Ma adesso viene il bel. O il brutto. Perché una risoluzione è facile. Più complicato è firmare il conto di una finta alleanza che diventa ogni giorno sempre più grottesca perché evidentemente costruita dall'arbitrarietà e non ispirata dalla politica. E in politica, specie estera, il conto prima o poi arriva sempre. Conte in realtà, non fa l'antiamericano. Fa l'elettorale. S'infesta un sentimento diffuso a sinistra. Ma Conte l'America non la odia affatto, anche quella della destra: l'ha frequentata abbastanza da essere chiamato affettuosamente "Giuseppi" da Donald Trump. Conte non è antiamericano, è adattabile. Dove conviene, diventa la sinistra che urla contro Washington. Dove non conviene, torce "Giuseppi". Come il mio cane, non conte (nomi nomi) due doni Caspari Guzman, che faceva "perdere la traccia a chi la chie, e quando accenna a destra si può essere sicuro che batterà a sinistra". Il Pd, invece, una linea forse l'ha tracciata. Ma stia a vedere. Perché la politica estera, come la geometria, non ammette curve morbide. C'è chi usa il compasso. E poi ci sono gli scarabocchi.

Meloni e gli irresoluti

Il governo (e Salvini) compatto con Crosetto, sinistra divisa su Teheran. La risoluzione per Kyiv è "militare"

Roma. Grazie a Giuseppe Conte nasce una nuova categoria: gli irresoluti. Sono gli osteristi dell'aggettivo "unilaterale", i dottori del "condividiamo ma non firmiamo". Si doveva sfasciare il governo sulla risoluzione per Kyiv e si sfascia l'opposizione su Teheran. Il M5s si astiene e non firma la mozione unitaria sull'Iran. Oggi alla Camera Guido Crosetto illustra il decreto Ucraina e la maggioranza si presenta con un testo che lo ricalca. Nella risoluzione c'è la parola "militare", che c'è sempre stata, dall'inizio, perché dire il sottosegretario alla Difesa, Matteo Peregio, la "risoluzione non può che ricalcare il decreto che aveva già previsto la parola". Salvo la prima volta che il M5s si astiene i deputati e chiederà di votare. I Team Vannucci protestano in piazza. La Lega ottiene che nella risoluzione ci sia la gradazione "valorizzare aiuti di carattere militare, logistico e umanitario". Mettete dizionari nei vostri cannoni.

(Ciancio segue nell'inserto V)



il Giornale



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATO DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3471
GIOVEDÌ 15 GENNAIO 2026
Anno LIII - Numero 12 - 1,50 euro**



controcorrente

SE TRE INDIZI FANNO UNA PROVA

di Tommaso Cerno

Se tre indizi fanno una prova, siamo alla vigilia della sentenza sulla sinistra italiana. Una sentenza che la porta fuori dall'Occidente finora conosciuto. La piazza e il Parlamento ci mostrano il cul-de-sac in cui i furono progressisti si sono infilati, ossessionati da Giorgia Meloni prima e da Donald Trump poi. Divisi al loro interno ma incapaci di quel dibattito autocritico su cui si fondava il pensiero socialista del Novecento. Si arriva così al silenzio sullo sterminio del popolo iraniano da parte dell'ayatollah Khamenei e al Movimento Cinque Stelle di Giuseppe Conte che non vota in Aula la censura alla teocrazia iraniana. È la stessa sinistra che, come ha riferito ieri il ministro dell'Interno Matteo Piantadosi in Parlamento, troppe volte ha fatto finta di non sapere che in Italia esisteva una cellula di Hamas e con a capo Mohammad Hannoun, oggi in carcere con l'accusa di finanziare i terroristi con raccolte fondi per i diritti umani. Terzo indizio: il caso Striano e il ruolo dell'ex capo dell'Antimafia Federico Cafiero De Raho, oggi vicepresidente della Commissione parlamentare che indaga sul peggior caso di dossieraggio degli ultimi decenni. Che avveniva proprio durante la sua guida. Non solo le sue dimissioni per conflitto di interessi non sono arrivate, ma la sinistra lo difende da quella che si sta delineando come l'inchiesta chiave in grado di dimostrare che buona parte degli scandali politici sollevati sui giornali ad arte e per interesse negli ultimi anni derivavano dal furto di informazioni illecite, ricostruite per colpire il leader di turno.

IRAN, TRATTATIVA CON L'AYATOLLAH

Trump, ultima mossa Tajani: via gli italiani

I Paesi Ue mandano truppe in Groenlandia

UNA LUNGA STORIA

Quelle donne
in rivolta

Alberghetti a pagina 7

■ Gli Usa attaccano, o forse no. In serata Trump ha fatto sapere che «le esecuzioni in Iran si sono fermate». Ma l'ipotesi dei raid resta sul tavolo.

servizi alle pagine 6-7 e 8



La sinistra già esplode E Conte evoca Putin

Pd in confusione totale. E Crosetto sbotta

■ Giuseppe Conte tentato di votare a favore dell'Iran ma si dice preoccupato per Trump. La sinistra disorientata si affida alla filosofia sul bene e sul male.

Augusto Minzolini a pagina 9

SUCCESSO MELONI

Gaza, l'Italia
entra nel board

Signore a pagina 10

SVOLTA NEL CASO STRIANO

L'Antimafia inchioda De Raho «Sapeva tutto dei dossier»

La relazione della commissione svela le irregolarità
Colosimo: responsabilità evidenti. Renzi: lese le istituzioni

La sentenza

Truffa, Ferragni assolta Fine del «Pandoro-gate»

Bassi, Conti, Messina e Zurlo alle pagine 14-15



SOLLEVATA Chiara Ferragni insieme alla madre Marina

IL PREZZO DELLA REPUTAZIONE

Ma le leggi del mercato
sono più severe della giustizia

Vittorio Macioce a pagina 15

■ A un passo dal processo per dossieraggio e tutti contro tutti. La commissione parlamentare d'inchiesta Antimafia ritiene che «Federico Cafiero De Raho fosse informato degli illeciti consumati all'interno degli uffici della Direzione Nazionale». È un atto di accusa contenuto nella relazione sull'inchiesta dei dossieraggi, l'ormai famoso «verminaio» di Striano&Co.

Francesco Boezi, Luca Fazzo e Felice Mantì
alle pagine 2-3



GRANS-MONTANA

Le sei vittime:
Roma apre
il processo
alla Svizzera

Lodovica Bulian

■ A Palazzo Chigi è stato fissato un incontro tra le famiglie delle vittime e diversi ministri. La Procura di Roma ha trasmesso la rogatoria alla Svizzera per acquisire gli atti dell'inchiesta e procede con le autopsie per chiarire le cause della morte.

con Bravi e Damascelli
a pagina 16

INFORMATIVA DI PIANTEDOSI

«Hannoun il capo di Hamas in Italia Troppi fan acritici»

Giulia Sorrentino

■ Matteo Piantadosi ricorda che siamo di fronte a quello che secondo l'ipotesi investigativa è «il capo della cellula italiana di Hamas. È un atto di finanziamento del terrorismo».

a pagina 4

IL NUOVO DECRETO

Sicurezza, si cambia Norme antimaranza ed espulsioni veloci

Alberto Giannoni

■ Un nuovo pacchetto sicurezza è in arrivo. Con questo intervento normativo, che si compone di un decreto e di un disegno di legge, il Viminale risponde al clima di disordine.

a pagina 5

IN ITALIA PATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA

INTERVISTA A PAOLO GUZZANTI

«Da giornale corsaro
Repubblica è diventata
sinistrismo terra-terra»

Massimiliano Scafi a pagina 12



la stanza di
Vittorio Feltri

Tutte le paure di Garlasco
alle pagine 24-25

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

DA GRILLINI A CIMICI

Di per sé non c'è molto di cui stupirsi: in Parlamento abbiamo visto deputati (e deputate) che dormono, che guardano partite di calcio sul tablet, che cercano casa per le vacanze su Internet, che chattano con l'amante, che si fanno le unghie e spesso i fatti propri.

Ma tra tanti comportamenti disonorevoli ci ha incuriosito l'altro giorno quello di un onorevole - dei Cinque stelle, può succedere... - il quale, durante l'intervento alla Camera del leader del Movimento Giuseppe Conte sulla liberazione degli italiani in Venezuela, riprendeva il discorso del capo indossando un paio di occhiali «intel-



ligenti» - forse l'unica cosa del deputato - da cui peraltro s'intravedeva un led lampeggiante sulla montatura. E per quanto il Parlamento approvi le leggi ma non per questo poi le rispetti, le registrazioni personali sono vietatissime dal regolamento dell'Aula.

L'aspetto più tragico che stupido della faccenda è che il deputato - la Maria Rosaria Boccia dei grillini - è stato smascherato da un video pubblicato sulla pagina ufficiale dello stesso Conte...

Ah. L'onorevole spione è membro della Vigilanza Rai, avvocato d'ufficio di Sigfrido Ranucci e già finito al centro di insinuazioni su presunte registrazioni. Diciamo «il nostro agente alla Camera» dei grillini. Che così passeranno da «Uno vale uno» a 007. Grilli e cimici.

Prima o poi doveva succedere. Se cerchi così tanto la trasparenza, alla fine devi usare le telecamere nascoste.



IL GIORNO

Speciale

Olimpiadi

GIOVEDÌ 15 gennaio 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



SERIE A Il Parma frena il Napoli. Oggi il derby lombardo Como-Milan

Col Lecce basta Esposito
L'Inter di Chivu vola a +6

Maggi, Mignani e Levrini nel Qs



Iran, pronto il blitz di Trump Teheran minaccia le basi Usa

Appello dei Paesi occidentali e della Farnesina ad abbandonare l'area di conflitto
Rastrellamenti dei Pasdaran nelle case delle vittime. M5S non vota la mozione bipartisan

Mantiglion, Boni e C. Rossi
da p. 4 a p. 7

Anche Germania e Francia
inviano soldati sull'isola artica

La Groenlandia:
«Non vogliamo
essere controllati
dagli Stati Uniti»



Ottaviani alle pagine 2 e 3

Le misure a breve in Parlamento

Pacchetto sicurezza:
Daspo e contrasto
alle baby gang

Passeri a pagina 8



Pandoro-gate
Chiara Ferragni
proscioltà dall'accusa
di truffa aggravata
L'influencer:
«La fine di un incubo
durato due anni»

Giorgi alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

LONATE POZZOLO Il corpo lasciato a Magenta



**Assalito in cucina
dai banditi
Ne accoltella uno
che poi muore**

Masperi e Sormani a pagina 15

MILANO La strage di Capodanno in Svizzera

L'inchiesta e le ombre sul bar
La dura battaglia dei feriti

Servizio a pagina 19 e Bonezzi nelle Cronache

SESTO SAN GIOVANNI Fondi (e tempi) extra

Nella Città della Salute
un nuovo ospedale pubblico

Lana a pagina 16

VARESE Giochi più vicini. Polemica sui tefodori

**La fiamma
olimpica
è in Lombardia
«Sfida vinta»**



Crespi a pagina 17

Firenze, i due fermati
avrebbero finto un incidente

**Donna uccisa,
un piano diabolico
I pm: «Il marito
e l'amica
volevano i soldi
dell'assicurazione»**

Brogioni e Anna Vaghi
alle pagine 12 e 13



Padova, si indaga per sequestro

Le ultime immagini
della 22enne sparita

Tosatti a pagina 15

La prima edizione era in inglese
Oggi è tra i primi siti più cliccati

**Wikipedia,
l'enciclopedia
finita nella Rete
Dopo 25 anni
è minacciata
da Musk e AI**

Mattioli
a pagina 24





Oggi l'ExtraTerrestre
CLIMA Le due centrali a carbone di Civitavecchia e Brindisi sono ferme ma il governo «riaccende» i fuochi, bloccati i progetti di riconversione



Le Monde diplomatique
DA OGGI Trump, pirata dei Caraibi; Ucraina, «repubblica oligarchica»; Dossier: l'era delle repressioni; psiche senza freni, capitalismo senza limiti



Visioni
AL CINEMA In sala «Divine Comedy», il nuovo film di Ali Asgari, mentre il regista è bloccato in Iran
Cristina Piccino pagina 14

quotidiano comunista

oggi con
le monde diplomatique

il manifesto

CON
L'AFRICA DEL MONDO
+ EURO 4,50

GIOVEDÌ 15 GENNAIO 2026 - ANNO LVI - N° 12

www.ilmanifesto.it

euro 3,50



GLI USA SVUOTANO MEZZA BASE AEREA IN QATAR, GLI EUROPEI RICHIAMANO I PROPRI CITTADINI

Trump: siamo pronti all'attacco in Iran

■ Sono state ore concitate quelle di ieri: per tutta la giornata l'attacco statunitense all'Iran è stato dato per imminente. Da fonti israeliane, dalle mosse della Casa Bianca che ha svuotato per metà la base aerea di Al-Udeid in Qatar, dalle cancellerie occidentali che hanno iniziato a richiamare i propri cittadini presenti nel paese. Poi nella serata italiana, in conferenza stampa, Donald Trump ha detto che «le uccisioni in Iran si sono fermate» e che Teheran «non ha alcun piano di compiere esecuzioni». Azioni e dichiarazioni discordanti che potrebbero celare un possibile attacco a sorpresa ma che assolvono anche allo scopo di terrorizzare gli iraniani. Intanto nel paese le manifestazioni di protesta si sono ridotte a causa della pesantissima repressione e degli omicidi di massa (sarebbero almeno 2.600 secondo gli ultimi rapporti) e delle minacce della magistratura di regime che promette processi rapidi per estirpare ogni voglia di dissenso.
ANGIERI PAGINA 3

Complicità
Un paese libero non conviene ai potenti
FRANCESCA LUCI

■ Dopo lunghi anni dalla rivoluzione del 1979, che aveva deposto la dittatura filocamericana, e dopo la guerra con l'Iraq, in cui gli iraniani hanno sacrificato le loro libertà per il consolidamento della teocrazia, il Paese si è ritrovato a fare i conti con le conseguenze di quelle scelte.
 — segue a pagina 2 —

Giustizia
Pm e agenti, ecco qualcosa da separare
RICCARDO DI VITO

Come noto, il decreto sicurezza ha introdotto un nugolo di reati miranti a criminalizzare il dissenso, anche pacifico: tra questi il blocco stradale e ferroviario con il proprio corpo. La più classica delle proteste nonviolente. Questo diritto penale del dissenso ha mostrato in questi giorni il suo volto più riconoscibile.
 — segue a pagina 7 —

all'interno
Torino
Corteo ProPal, cinque minorenni in manette
RITA RAPISARDI
PAGINA 7

■ La polizia di Torino ha eseguito otto misure cautelari per le manifestazioni ProPal del 3 ottobre. Cinque minorenni sono stati arrestati.

Matteo Piantedosi, Matteo Salvini e Giorgia Meloni durante una seduta del Senato foto di Riccardo Antimiani/Ansa

Impresa di polizia

Pronto un altro pacchetto sicurezza del governo, stretta definitiva contro il dissenso. Perquisizioni e fermi a chi manifesta, zone rosse senza limiti nelle città, norme crudeli contro migranti e Ong, infiltrati nelle carceri, premi agli agenti. Un paese da incubo **pagine 6 e 7**



VERTICE A WASHINGTON
Groenlandia, gli Usa «non cambiano idea»



■ Il vertice a Washington tra Rubio, Vance e i due ministri degli esteri di Nuuk e Copenhagen certifica le pretese americane sulla Groenlandia. La Danimarca rafforza esercitazioni e presenza militare sull'isola, si accordano anche Svezia, Norvegia, Germania e Francia. **PIETROBON A PAGINA 4**

Gaza o Teheran
I non manifestanti che insegnano a manifestare
FILIPPO BARBERA

«Perché siete scesi in piazza per Gaza e non lo fate per l'Iran? Sono gli stessi valori!». Nel caos che ci circonda i valori attraversano in modo ossessivo il discorso pubblico. I nostri valori democratici, quelli dell'Occidente, naturalmente.
 — segue a pagina 11 —

PIANO CASA
Il governo si affida ai fondi speculativi



■ Mancano i soldi, non si vedono grandi progetti e ci sono gli immobiliari da tutelare. Così Giorgia Meloni, che ha promesso 100 mila abitazioni a prezzi calmierati, e Matteo Salvini affidano la gestione del Piano casa a Mario Abbadessa, manager del fondo speculativo Hines. **SANTORO A PAGINA 9**

Diritto di critica
Antisemitismo, la logica distorta da Israele
AMOS GOLDBERG

Bisogna congratularsi con Zohran Mamdani che, nel suo primo giorno da sindaco di New York, ha revocato l'adozione della definizione di antisemitismo dell'Ihra disposta dal suo predecessore, Eric Adams.
 — segue a pagina 16 —



Poste Italiane SpA in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/CP/PM/23/2103
 071-00292-2150214





€ 1,20 ANNO CCCCIV - N° 34
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 10/11/02/95

Fondato nel 1892



Giovedì 15 Gennaio 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA "IL MATTINO" - "IL BOP" - EURO L23

Sui muri dell'antica Pompei
Amore, odio, gelosia
le scritte hot di donne
che odiano le donne

Maria Pirro a pag. 12



Verso Sanremo
Festival, i big scelgono
autori di famiglia:
per Da Vinci c'è il figlio

Federico Vacalebre a pag. 13



LE STELLE NON BRILLANO, CONTRO IL PARMA SOLO UN PAREGGIO CHE ALLONTANA IL NAPOLI DAL PRIMO POSTO

Il punto
LO STOP AMARO
E LA DURA
LEGGE DEL VAR

Francesco De Luca

Amaro Var. Ha colpito ancora il Napoli: forti dubbi sul fuorigioco di Mazzocchi nell'azione del gol di McTominay segnalato dalla sala di Lissone dopo soli 11 minuti. Ma in questo pareggio, il secondo di fila al Maradona, c'è stata soprattutto l'incapacità degli azzurri di scardinare il catenaccio del Parma. Continua a pag. 34



Gennaro Arpaia, Bruno Majorano, Angelo Rossi e servizi da pag. 14 a 17

L'immagine è di NcaPhoto Renato Esposito

L'analisi
IL DRIBBLING
PREZIOSO
CHE MANCA

Marco Ciriello a pag. 16

Le pagelle
DI LORENZO
CHE CUORE
FANTASMA LANG

Pino Taormina a pag. 15

L'editoriale
LA RIVOLUZIONE
DELL'IA
E LA FORZA
DELLA CULTURA
UMANISTICA

Sergio Beraldo

Negli ultimi due anni ho avuto il privilegio di coordinare un progetto di ricerca incardinato nel Centro Nazionale Hpc (High Performance Computing) e incentrato sull'utilizzo dell'intelligenza artificiale (Ia) per l'analisi economico-finanziaria. Anche grazie alle persone con cui ho avuto la fortuna di lavorare, ho imparato molte cose. Due di queste, in particolare, mi sembrano di momento, e desidero, pertanto, condividerle. La prima: «Un cretino dotato di la rimane cretino, con l'aggravante che lo strumento ne potenzia enormemente la capacità di far danno (a sé e agli altri)». L'ia è uno strumento di potenza inaudita: un moltiplicatore formidabile delle capacità umane. Continua a pag. 35

La Farnesina: italiani lasciate l'Iran

►Venti di guerra dopo i massacri a Teheran: pronto l'attacco di Trump. Usa e Gb evacuano le basi in Medio Oriente. Alta tensione anche in Groenlandia: Germania e Francia inviano i primi militari

Andrea Bulleri, Lorenzo Vita e servizi alle pagg. 4 e 5. L'analisi di Cinzia Battista a pag. 35

La premier: risolvere i conflitti con mezzi pacifici

**IL VIAGGIO
SEGNAL
STRATEGICO**

Valbona Zeneli

La presidente del Consiglio Giorgia Meloni è in missione in Oman, Giappone e Corea del Sud mentre l'incertezza geopolitica cresce e le crisi di sicurezza, dall'Ucraina al Medio Oriente fino all'Indo-Pacifico, si intrecciano sempre più. Oggi la sicurezza non è solo militare: conta sempre di più quella economica (...). Continua a pag. 35



**Tra Oman ed estremo Oriente
la doppia missione di Meloni**

Ileana Sciarra a pag. 5

Piano sicurezza: zone rosse e "filtro" per gli indagati

Pronti un decreto e un ddl: arresto in flagranza anche per i minori, tutele per le forze dell'ordine

Valentina Pigliautle e servizi alle pagg. 2 e 3

In cinque contro uno, colpito al petto e all'addome



Baby-calciatore ferito a Chiaia, il video choc
Leandro Del Gaudio a pag. 3

Il report/ Il litorale tra Napoli e Salerno

Immobili di lusso, la Campania tra le mete più ambite in Europa

Giovanni Chianelli

Intervista a Deandreis (Srm)

Report di Luxforsale, il litorale tra Napoli e Salerno tra le mete più ambite d'Europa per investimenti immobiliari di pregio: l'opzione vista mare la location più richiesta. A pag. 9

Reti, energia, turismo il Sud è competitivo

Nando Santonastaso a pag. 10

FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI

CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO

FEBBRE e CONGESTIONE NASALE

può iniziare ad agire dopo 15 MINUTI

A. MENARINI

VIVINDUO è un medicinale a base di paracetamolo e pseudoefedrina che può avere effetti indesiderati e altre gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autenticazione CE 04/08/2022, FIMEVIVINDUO.



Il Messaggero

NAZIONALE

GIORNALE DEL MATTINO





60113

7 71129 622424

Giovedì 15 Gennaio 2026 • S. Mauro

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](#)

Oggi MoltoSalute

Che sorpresa! L'inverno ci fa pensare meglio

Un inserto di 24 pagine

Caccia all'esterno

Roma, arriva Malen

Gasparini più sereno

Ma ora serve la difesa

Carina e Aloisi nello Sport

Risarcimenti decisivi

Pandoro-gate

Ferragni prosciolta dall'accusa di truffa

Guasco a pag. 14

A TERMINI DA IERI I CORPI SPECIALI, PARÀ E BASCHI VERDI

Sicurezza, zone rosse e arresto in flagranza anche per i minori

► Pronti un decreto e un ddl
Tutele rafforzate per le forze
dell'ordine con un "filtro" penale

Valentina Pigliautile

Il pacchetto Sicurezza: arrivano le zone rosse. Più tutele per gli agenti indagati. Un decreto e un ddl per "rischiare" alcune norme: arresto in flagranza per i minorenni, controlli con l'An in negozi. A pag. 2

Urbani a pag. 3



L'intervista

Calenda: «Emergenza stazioni
E al referendum voterò sì»

Ernesto Menicucci

«Sì al referendum ma le emergenze sono altre». Così Carlo Calenda. A pag. 5

L'editoriale

LA MISSIONE DI MELONI IN ORIENTE SEGNALE STRATEGICO

Valbona Zeneli

La Presidente del Consiglio Giorgia Meloni è in missione in Oman, Giappone e Corea del Sud mentre l'incertezza geopolitica cresce e le crisi di sicurezza, dall'Ucraina al Medio Oriente fino all'Indo-Pacifico, si intrecciano sempre più. Oggi la sicurezza non è solo militare: conta sempre di più quella economica, insieme alla resilienza energetica, la tutela delle rotte marittime e la competitività industriale. La missione riflette una rinnovata ambizione strategica dell'Italia, che punta a rafforzare la propria posizione globale come ponte naturale di collegamento tra Europa, Golfo e Indo-Pacifico, lungo un arco decisivo per gli equilibri internazionali e la competizione strategica. A rendere questo viaggio particolarmente significativo è soprattutto la sua tempestività.

Continua a pag. 11
Sciara a pag. 8

ARABIA SAUDITA, QATAR E OMAN TENTANO UN'ULTIMA MEDIAZIONE

Iran, paura per 600 italiani

► Voci di attacco americano imminente. La Farnesina: chi può lasci il Paese. Usa e Gran Bretagna via dalle basi nell'area. Poi l'annuncio di Trump: il regime frena sulle condanne a morte dei manifestanti

Il giallo di Anguillara: si indaga sulle mosse dell'uomo il giorno della scomparsa





Il marito di Federica e quel buco di 3 ore

I sommozzatori scandagliano il lago di Bracciano. Nel tondo Federica Torzullo. Di Corrado e Rai a pag. 13

ROMA Venti di guerra in Iran: Usa e Gb evacuano le basi. Allarme per 600 italiani. Poi Trump frena. Bulleri, Pace, Ventura e Vita alle pag. 6 e 7

Il commento

LA CHIAMATA DEI GIOVANI

Mario Ajello a pag. 11

Cina, surplus record delle esportazioni Sale a 1.200 miliardi

► Nell'anno dei dazi Pechino trova nuovi mercati Bene l'Italia: +23,9%. Raddoppia il disavanzo tedesco

Pira e l'analisi «Compratori ieri, produttori oggi» di Filippo Fasulo a pag. 15



CAURUM

Recover. Refine. Transform

TGS

16-20 GEN 2026
HALL 9
STAND 032_C

caurum.com

Le famiglie denunciano: maltrattati dai soccorritori

Crans, tolta l'inchiesta al pm

Ricusata la procura: è di parte

Valentina Errante

Crans-Montana, tolta l'inchiesta al pm. Ricusata la procura: «È di parte». L'istanza degli avvocati che difendono i parenti di alcune vittime: «Procedure violate, mancate risposte, perquisizioni fatte troppo tardi e prove inquinata». Intanto i pm di Roma hanno trasmesso la richiesta di rogatoria. Non solo per gli atti giudiziari: sollecitano i colleghi ad acquisire in Comune la documentazione sui controlli e sui lavori di ristrutturazione.

A pag. 12

Il Segno di LUCA

TORO FAVORITO NEL LAVORO

Oggi Venerdì, il pianeta che ti governa, viene a formare aspetti armoniosi favorendoti nel lavoro. Approfittati dell'armonia che viene a crearsi grazie anche a un tuo atteggiamento più deciso e lineare, libero da preconcetti.

MANTRA DEL GIORNO

Passato e futuro alterano il presente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo a pag. 11

HAI SCRITTO UN LIBRO?

INVIAMI IL TUO INEDITO ENTRO IL 21/01/2026

inedit@gruppoalbatros.com

www.gruppoalbatros.it



Gabriele Valente

IN VIAGGIO VERSO LA FELICITÀ E ALTRI RACCONTI

Un libro di incontri, relazioni di una vita o di un minuto, dell'uomo con se stesso, con l'altro, con le cose che lo circondano, custodi di pensieri e memorie. Dieci racconti genuini ma affatto ingenui, profondi, forse inconsueti dell'umanità che sanno instaurare con il lettore.

Albatros Il Fido

* Tante con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50 • "Vocabolario Romanesco" • € 9,90 (Roma) • "Natale a Roma" • € 7,90 (Roma) • "Giochi di carte per le feste" • € 7,90 (Roma)

il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 15 gennaio 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Anche Germania e Francia inviano soldati sull'isola artica

La Groenlandia: «No agli Stati Uniti»

Ottaviani alle pagine 2 e 3



Iran, pronto il blitz di Trump Teheran minaccia le basi Usa

Appello dei Paesi occidentali e della Farnesina ad abbandonare l'area di conflitto
Rastrellamenti dei Pasdaran nelle case delle vittime. M5S non vota la mozione bipartisan

Mantigioni,
Boni e C. Rossi
da p. 4 a p. 7

Le misure a breve in Parlamento

Il piano sicurezza di Piantedosi Daspo e contrasto alle baby gang



Passeri a pagina 8

Il reportage

La stazione,
cuore di tenebra
di Bologna

Di Caprio e Santangelo a pag. 11



Pandoro-gate
Chiara Ferragni
prosciolta dall'accusa
di truffa aggravata
L'influencer:
«La fine di un incubo
durato due anni»

Giorgi alle pagine 12 e 13

DALLE CITTÀ

PESARO Isolati 321 messaggi. Oggi dal pm



I segreti di Affidopoli nel telefono di Santini

Marchionni a pagina 14

BASKET Out pure i supporter di Napoli e Roma

Virtus-Stella Rossa:
biglietti vietati ai tifosi serbi

Mastromarino in Cronaca

BOLOGNA La struttura è avvolta dal degrado

Parcheggio conteso al Tanari
Ferrovie contro il Comune

Servizio in Cronaca

IMOLA Ultimato l'intervento in viale Saffi

Riqualficati
gli ex lavatoi
«Pezzo di storia
della comunità»



Servizio in Cronaca

Firenze, i due fermati
avrebbero finto un incidente

**Donna uccisa,
un piano diabolico**
I pm: «Il marito
e l'amica
volevano i soldi
dell'assicurazione»

Brogioni e Anna Vaghi
alle pagine 16 e 17



Padova, si indaga per sequestro

Le ultime immagini
della 22enne sparita

Tosatti a pagina 15

La prima edizione era in inglese
Oggi è tra i primi siti più cliccati

**Wikipedia,
l'enciclopedia
finita nella Rete**
Dopo 25 anni
è minacciata
da Musk e AI

Mattioli
a pagina 24

VIVINDUO

**FEBBRE e DOLORI
INFLUENZALI**

**CONGESTIONE
NASALE**

VIVINDUO

FEBBRE e CONGESTIONE NASALE

15 MINUTI

può iniziare ad agire dopo

15 MINUTI

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
351 8707 844
WWW.GOLDINVESTBERRA.IT

GIOVEDÌ 15 GENNAIO 2026

IL SECOLO XIX

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
Corso Buenos Aires, 98
GENOVA
WWW.GOLDINVESTBERRA.IT

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € (1,80 € con TuttoSport AT, AL, CN, 2,00 € con TuttoSport IM, SP, SE con ed. Levante) - Anno CXI - NUMERO 12, COMMA 20/B, SPEDIZIONE ABB. POST - GR 50 - BULLEMEDIA S.R.L. - Per la pubblicità sul SECOLO XIX: www.secoloxix.it Tel. 010.5386.200

IGENOVESIALL'ESTERO

MA SE GHE PENSO HO NOSTALGIA PERÒ NON TORNO

DOMENICO RAVENNA

Sono ormai in ogni parte del mondo. Hanno in comune la gioventù, una laurea e la città di provenienza, Genova. Inserirsi in grandi aziende, banche, finanziarie, istituti di ricerca hanno trovato all'estero quello che speravano al termine del percorso universitario. Elevata qualità del lavoro, ambiente competitivo, stipendio decisamente superiore ai risicati standard retributivi di casa nostra. Un rientro alla base è un'opzione ritenuta improbabile. A frugare nel loro privato spunta un po' di nostalgia: la famiglia, gli amici, il posto, magari una giornata di tiepido sole invernale in corso Italia con un pezzo di focaccia sboccata su uno scoglio a Boccadasse. Genova è come un'immagine sullo sfondo. Confinata a "posto delle fragole" da nuovi, inesplorati orizzonti.

Orizzonte assai più delimitato, racchiuso fra il mare e i monti, per i loro colleghi di qualche decennio fa, anni Novanta. Anzi, essi genovesi, neolaureati in ingegneria, fisica, economia rinunciavano a cogliere un'opportunità all'estero e, per di più, nel contesto di uno scenario locale già caratterizzato da un processo di deindustrializzazione che rendeva problematico trovare un adeguato sbocco occupazionale. A offrire un'esperienza di lavoro oltreoceano era la Elsas, società di Finmeccanica, attiva nell'automazione, che aveva acquisito la statunitense Bailey. Spinta dal mercato globale sulla strada dell'internazionalizzazione, l'azienda genovese guidata da Enrico Albaretto proponeva ai neolaureati almeno due anni di permanenza a Cleveland o a New York con la prospettiva di avviare una carriera destinata a una mansione dirigenziale. Ma l'offerta non sembrò scaldare il cuore dei potenziali candidati. Prima avanzarono una serie di "se" e di "ma", e, alla stretta finale, saltò fuori che il vero ostacolo alla proposta di assunzione era dover espatriare. «C'è una sorta di mummismo di ritorno, cercano un lavoro vicino a casa, nel guscio rassicurante degli affetti, delle amicizie, delle abitudini di vita consolidate», riferì un portavoce dell'azienda. Il direttore del Sole 24 Ore, Gianni Locatelli, non esitò a commissionare a chi scrive quello che, in gergo giornalistico, si chiama un foglietto. Piazzato in prima pagina sul quotidiano confindustriale. Il titolo? "Niente Usa, siamo ingegneri ma genovesi".

Nada Cella, sentenza dopo 30 anni

La pm ha chiesto l'ergastolo per Annalucia Cecere. Oggi la decisione

Il giorno della verità (giudiziaria) è arrivato davvero. Oggi, per la prima volta dopo quasi trent'anni, sarà pronunciata una sentenza sull'omicidio di Nada Cella, ventiquattrenne, straziata nell'ufficio di via Marsala a Chiavari, dove lavorava per il commercialista Marco Soracco. La Procura di Genova nel 2021 ha riaperto l'inchiesta. Imputata Annalucia Cecere, ex inse-

gnante di 59 anni che all'epoca dei fatti viveva nel Tigullio, frequentava lo studio Soracco e si sa che voleva prendere il posto di Nada sul lavoro e nelle predilezioni del commercialista. Per lei la pm Gabriella Dotto ha chiesto l'ergastolo, mentre una pena di quattro anni è stata proposta per Soracco: è accusato di favoreggiamento.

MATTEO INDICE / PAGINA 9

IL CASO DI BRACCIANO

Marco Maffettone

Federica scomparsa si cerca nel lago Indagato il marito

L'ARTICOLO / PAGINA 8



Nada Cella, uccisa il 6 maggio 1996

Trump prepara l'attacco all'Iran E rilancia: «Groenlandia nostra»

Muro contro muro al vertice con i danesi. Svezia, Francia e Germania inviano militari sull'isola artica

Trump incontra una delegazione della Danimarca e ribadisce che gli Usa hanno bisogno della Groenlandia. Svezia, Francia, Germania e Norvegia inviano militari nell'isola su richiesta di Copenhagen. In Medio Oriente, sembra imminente un raid Usa sull'Iran. SERVIZIO / PAGINE 2-3

ROLLI

TAPPETO PERSIANO



L'ESPERTO DI GEOPOLITICA

Alessandro Farruggia / PAGINA 4

Del Pero: «Pericolo di una crisi epocale»

LA SPEZIA

Tiziano Ivani / PAGINA 4

Il giallo dei droni in volo su siti militari



Pandorogate, Ferragni assolta «Ora mi riprendo la mia vita»

Chiara Ferragni a palazzo di giustizia di Milano BRUGNATIE GREGANTI / PAGINA 7

GENOVA

Baldanzi vicino Atteso il sì di Casseres

Arrichiello e Schiappapietra / PAGINE 3-5

Tommaso Baldanzi è il nome più caldo del momento nel mercato del Genoa. Ma continua la ricerca in mezzo al campo, si aspetta una risposta del Tolosa per Cristian Casseres Jr. E per la porta non si può escludere che si riapra la pista-Bento.

SAMPDORIA

Due giganti per la difesa: ecco Palma e Viti

Fabio Marsiglia / PAGINA 36

Sono Matteo Palma e Mattia Viti i due rinforzi per la difesa finora troppo perforabile della Sampdoria. Il primo, 18 anni ancora da compiere, arriva in prestito dall'Udinese. Il secondo, 24 anni tra pochi giorni, ha giocato per ultimo alla Fiorentina.

Moreno, 10 anni dopo: «Torno dall'autoesilio»

Nuovo album con i ritmi del mondo per il rapper genovese che vinse "Amici"

CLAUDIO CABONA

«Sono stato il Napoleone della scena rap: un esiliato». A dieci anni dal suo ultimo disco, Moreno torna con "Re/Start", più che un nuovo disco una ripartenza. Dopo avere vinto "Amici" nel 2013 e gli anni del bruciante successo, l'artista genovese ha viaggiato e lavorato



in diversi luoghi del mondo, come Brasile, Polonia, Argentina, Serbia, Giappone. Il risultato finale? Tracce ricche di collaborazioni italiane e internazionali. «Gli anni sono volati, quasi senza che me ne accorgessi. Non è che in questi anni non abbia lavorato. Però avevo bisogno di uscire da una sorta di depressione».

L'ARTICOLO / PAGINA 31

★ Trustpilot **GOOD**

FLYERARM.it
TIPOGRAFIA ONLINE

**STAMPIAMO
TUTTO**

Anche gli Attacchi D'Arte

IL TUO LOGO QUI



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Legge di Bilancio
Iperammortamenti
e luogo di origine
dei software,
verifica su tre fronti



Marco Belardi
— a pag. 37

Lotta all'evasione
Fisco, in agenda
450mila controlli
Focus sui recuperi
dalle perdite

Giovanni Parente
— a pag. 35



FTSE MIB 45647,40 +0,27% | SPREAD BUND 10Y 62,48 -0,49 | SOLE24ESG MORN. 1667,82 +0,19% | SOLE40 MORN. 1711,37 +0,36% | Indici & Numeri → p. 39-43

Cina, surplus record a 1.200 miliardi

Commercio

Nel 2025 esportazioni
salite del 5,5% annuo
e importazioni stabili

Vendite Usa penalizzate
dal dazi ma forte crescita
nel resto del mondo

Pechino riesce a stoppare
l'effetto tariffe, ma restano
al palo i consumi interni

La Cina assorbe il colpo dei dazi Usa
e chiude il 2025 con un surplus
commerciale record di 1.180 miliar-
di di dollari. Le esportazioni sono
salite del 5,5% a quota 3.770 miliar-
di mentre l'import è rimasto stabile
a 2.580 miliardi.

Le barriere commerciali erette
dagli Stati Uniti hanno sì frenato
l'export cinese negli Usa (-20%) ma
non quello diretto verso il resto del
mondo. Pechino ha infatti aumentato
di molto le vendite nell'Unione
Europea (+8,4%) e nel Sud-Est
asiatico (+13,4%), così come in Afri-
ca (+26%), facendo aumentare lo
squilibrio commerciale con i prin-
cipali partner, a partire dall'Europa.
Tra i settori spicca il boom dell'au-
to: le esportazioni sono salite del
21% lo scorso anno sfondando il
tetto di 7 milioni di veicoli.

Farigoso e Romano — a pag. 3

FARNESINA: GLI ITALIANI LASCINO IL PAESE

Iran, Usa pronti al blitz Verso l'alleanza tra Arabia Saudita, Pakistan e Turchia

Cappellini, Carfagna e Simonetta — a pag. 5



Mps, la Borsa punta su UniCredit: atteso vertice Milleri-Orcel

Credito

Le voci (non commentate dalle par-
ti) di un ingresso di UniCredit nel
capitale di Mps intrigano Piazza Af-
fari. In gioco il 17,5% oggi in mano a
Delfin. Atteso a breve un vertice fra
Milleri e Orcel.

Condina, Davi, Mangano — a pag. 27

BAROMETRO EY

Venture Capital,
l'Italia cresce
e sfiora quota
1,5 miliardi

Giovanna Mancini — a pag. 17

Crescono i pensionati e corre la spesa per l'assistenza

Previdenza

Il numero dei pensionati italiani
sale anche nel 2024: sono
16.305.880 (+ 75.723 rispetto al
2023). Migliora anche il saldo,
seppur negativo, a meno 25,5 mil-
liardi mentre la spesa cresce a
286 miliardi.

Pogliotti — a pag. 6

PUBBLICATO IL DECRETO

Nuove regole
e più risorse
per i fondi
interprofessionali

Bocchieri e Tucci — a pag. 8

-13%

GLI UTILI CITIGROUP
La banca ha riportato nel
quarto trimestre un utile di
2,47 miliardi di dollari rispetto
ai 2,85 miliardi del 2024

MERCATI USA

Wall Street frena,
oro ai massimi
BofA, Citi
e Wells Fargo
giù dopo i conti

Marco Valsania — a pag. 2



COMMISSIONE UE

Fertilizzanti,
dazi sospesi
sulle importazioni
extra Ue

Giorgio dell'Orefice — a pag. 21



Il fornitore globale
di soluzioni intralogistiche

Automazione e robotica
Software WMS
Sistemi di stoccaggio

02 98836601
mecalux.it



PANORAMA

PACCHETTO SICUREZZA

Tolleranza zero sul porto di coltelli, multe ai genitori che non vigilano

Stretta sul porto di coltelli e
sulle baby gang, sanzioni ai
genitori che non vigilano. Pene
maggiori per la microcriminali-
tà di strada. Nessuna iscrizio-
ne nel registro degli indagati in
presenza di «cause di giustifi-
cazione». Paletti ai giudici
sulla convalida dei tratte-
menti di migranti. E limiti al
ricongiungimenti familiari.
Sono alcune delle norme con-
tenuite nella bozza del pacchet-
to sicurezza preparato al Vimi-
nale dal ministro dell'Interno
Matteo Piantedosi di concerto
con palazzo Chigi e pronta ad
andare in Cdm.

— a pagina 11

RISPOSTA AGLI USA

Groenlandia, gli alleati della Danimarca mandano soldati

Marco Valsania — a pag. 12

RETAIL

Saks, i negozi di lusso finiscono in bancarotta

Saks Global ha presentato
istanza di fallimento: fra i
creditori del gruppo retail
statunitense figurano big del
lusso anche italiani, da Armani
a Cuccinelli, da Dolce &
Gabbana a Zegna.

— a pag. 30

24OREPODCAST.COM

Nuova casa per i podcast del Gruppo 24 ORE

— a pag. 10

PANDOROGATE

Chiara Ferragni prosciolt dall'accusa di truffa

Chiuso con un proscioglimento
il caso «Pandorogate» che
vedeva imputata l'influencer
Chiara Ferragni per la quale è
stato dichiarato il non luogo a
procedere per il reato di truffa.

— a pagina 19

Nova 24

Spazio Artemis apre la via all'economia lunare

Leopoldo Benacchio — a pag. 24

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scopri le offerte
ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600



ADVEST

**TAX
LEGAL
CORPORATE**

Musso (Confindustria): superati i veti, entro l'anno il via ai cantieri per il Ponte sullo Stretto
Carlo Valentini a pag. 9

ADVEST

**TAX
LEGAL
CORPORATE**

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

CODICE DEI CONTRATTI
Dal 2 febbraio 2026 entreranno in vigore i nuovi Criteri ambientali minimi (Cam) per gli appalti pubblici in edilizia
Ricciardi a pag. 27

RUNTS
Non nominare l'organo di controllo può causare la cancellazione dal Registro unico nazionale dell'ente del terzo settore
De Angelis a pag. 39

I dati sanitari alle Entrate

Entro il 2 febbraio saranno inviate le spese sostenute nel 2025. Saranno consultabili dai funzionari fiscali. Ma il contribuente può opporsi al loro utilizzo, entro l'8 marzo

Primo invio in "modalità annuale" delle spese mediche al portale Tessera sanitaria: entro il prossimo 2 febbraio vanno inviate quelle sostenute nel 2025. Saranno le prime spese sanitarie a essere direttamente consultabili dall'Agenzia delle entrate in caso di controllo formale della dichiarazione dei redditi. Dal 10 febbraio all'8 marzo i cittadini potranno opporsi all'utilizzo dei dati delle spese mediche da parte delle Entrate.

Mandolosi a pag. 23

AUDIZIONE DI BARACINI
Il gruppo Gedi verrà risanato in 2-3 anni dicono i greci Kyriakou
Capiani a pag. 15

Narbone: il regime iraniano dei mullah è ormai arrivato al punto di non ritorno



«In Iran siamo al punto di non ritorno. Questa volta, a differenza del passato, non sono solo i giovani e le donne a protestare, la base sociale è molto più ampia e trasversale», dice Luigi Narbone, già ambasciatore Ue per i paesi del Golfo e direttore della Mediterranean Platform. Spiega Narbone: «Ad innescare la miccia sono stati i piccoli commercianti, quel mondo conservatore che aveva appoggiato il regime e che ora non ne può più della crisi economica». Come evolverà la situazione? «Può anche darsi che finisca ancora nella pressione sanguinaria, ma la tenuta del regime è comunque in forse», dice Narbone.

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Qualche giorno fa Papa Leone XIV ha fatto un importante discorso al corpo diplomatico nel quale si rammarica che «specialmente in Occidente, si vadano sempre più riducendo gli spazi per l'autentica libertà di espressione, mentre va sviluppandosi un linguaggio nuovo, dal sapore orwelliano, che, nel tentativo di essere sempre più inclusivo, finisce per escludere quanti non si adeguano alle ideologie che lo animano». Una retorica inclusiva che si traduce in una intolleranza dogmatica ed escludente, a volte anche violenta. Il Papa denuncia anche il corto circuito sui diritti umani, che «avviene quando ciascun diritto diventa autoreferenziale e soprattutto quando perde la sua connessione con la realtà delle cose, la loro natura e la verità». Velocità destinate a scontrarsi con una realtà che, prima o poi, si ribella. E magari spunta fuori un Trump.

TRiNITY
VIAGGIOSTUDIO

#viaggiavivavolo

La formazione dei figli è la prima vera scelta strategica.

Viaggi studio progettati per crescere. La scelta consapevole delle famiglie che guardano al futuro.

Un'esperienza internazionale non è una vacanza, è un investimento sul futuro. Trinity Viaggiostudio propone programmi di studio all'estero che uniscono formazione linguistica, contesto internazionale e supporto costante, per sviluppare skills utili nel percorso personale e professionale dei ragazzi.

Scopri di più!
www.trinityviaggiostudio.it

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 15 gennaio 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



MASSA Le accuse: corruzione e falso

**Soldi per l'invalidità
Cinque arrestati
Perquisiti uffici dell'Asl**

Marchetti a pagina 17



TOSCANA Proposta per salvarli

**Pochi neonati
Rischio chiusura
dei Punti nascita**

Ciardi a pagina 16



Iran, pronto il blitz di Trump Teheran minaccia le basi Usa

Appello dei Paesi occidentali e della Farnesina ad abbandonare l'area di conflitto
Rastrellamenti dei Pasdaran nelle case delle vittime. M5S non vota la mozione bipartisan

Mantigioni,
Boni e C. Rossi
da p. 4 a p. 7

Anche Germania e Francia
inviano soldati sull'isola artica

**La Groenlandia:
«Non vogliamo
essere controllati
dagli Stati Uniti»**



Ottaviani alle pagine 2 e 3

Le misure a breve in Parlamento

**Pacchetto sicurezza:
Daspo e contrasto
alle baby gang**

Passeri a pagina 8



Pandoro-gate
Chiara Ferragni
prosciolta dall'accusa
di truffa aggravata
L'influencer:
«La fine di un incubo
durato due anni»

Giorgi alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

CALCIO Arriva il nuovo direttore sportivo



**Paratici viola
da febbraio
«Firenze era
il mio desiderio»**

Servizi nel Qs

CERTALDO La denuncia di una 16enne

**Violentata fuori dalla disco
Due ventenni a processo**

Servizio in Cronaca

EMPOLESE VALDELSA Potenziamento

**Polizia Locale, riorganizzazione
e assunzioni in arrivo**

Florentino in Cronaca

EMPOLESE VALDELSA Triennio 2026-2028

**Unione dei Comuni
Ecco il bilancio
di previsione
e tutte le priorità**



Cecchetti in Cronaca

Firenze, i due fermati
avrebbero finto un incidente

**Donna uccisa,
un piano diabolico
I pm: «Il marito
e l'amica
volevano i soldi
dell'assicurazione»**

Brogioni e Anna Vaghi
alle pagine 12 e 13



Padova, si indaga per sequestro

**Le ultime immagini
della 22enne sparita**

Tosatti a pagina 15

La prima edizione era in inglese
Oggi è tra i primi siti più cliccati

**Wikipedia,
l'enciclopedia
finita nella Rete
Dopo 25 anni
è minacciata
da Musk e AI**

Mattioli
a pagina 24



FIAT

la Repubblica

FIAT

Fondatore
EUGENIO SCALFARIDirettore
MARIO ORFEO

IL RITRATTO

Mafai e l'indipendenza
in un giornale corsaro

di ANNALISA CUZZOCREA • all'interno

1976
2026

L'INTERVISTA

Bellocchio: "Grazie a voi
compresi la tragedia di Moro"

di ARIANNA FINOS • all'interno

Giovedì
15 gennaio 2026

Anno 51 - N° 12

Oggi con

U

In Italia € 1,90

Mattarella e il Papa, auguri a Repubblica per i 50 anni

Il presidente alla mostra inaugurata a Roma: "Comunità di riflessione, un magnifico percorso"

«Un magnifico percorso: *Repubblica* in questi anni è stata una comunità di riflessione». Così il capo dello Stato Sergio Mattarella ieri a Roma all'inaugurazione della mostra per i 50 anni del nostro giornale, fondato il 14 gennaio 1976 da Eugenio Scalfari. Presenti anche il presidente del Senato La Russa e i leader di partito Schlein e Conte.
di DE LUCA, SCARAFIA, VECCHIO e VITALE • alle pagine 2, 3, 4 e 6



La visita di Sergio Mattarella alla mostra di Repubblica inaugurata ieri

LA LETTERA

Continuate a costruire
un'informazione libera

di LEONE XIV



Egregio direttore, sono lieto di rivolgere a Lei e ai giornalisti de *la Repubblica* il mio augurio per il cinquantenario dalla nascita del vostro giornale. Quotidianamente avete raccontato mezzo secolo di storia.
• a pagina 2

Truppe Ue in Groenlandia

Al vertice di Washington è scontro con la Danimarca: "Gli Usa vogliono conquistarla"
Francia e Germania in una missione militare multinazionale per la difesa del territorio

L'ANALISI
di TIMOTHY GARTON ASH

Come resistere
alla fine
dell'Occidente

Donald Trump minaccia di assumere il controllo della Groenlandia, territorio di un Paese Nato, ricorrendo anche alla forza militare, mentre Vladimir Putin cerca di conquistare l'Ucraina. Anche se Trump non dovesse passare all'azione, siamo in un mondo nuovo: un mondo post-occidentale, segnato dal disordine internazionale illiberale. Il compito che oggi spetta alle democrazie liberali, e all'Europa in particolare, è duplice: vedere questo mondo per come è e capire cosa diavolo intendiamo fare a riguardo. Costituisce un utile punto di partenza un sondaggio su scala globale condotto a novembre in 21 Paesi per l'European Council on Foreign Relations in collaborazione con l'Università di Oxford. Si tratta del quarto realizzato dall'invasione dell'Ucraina del 2022 e ci consente di osservare come la situazione, da molto grave all'epoca, sia diventata oggi estremamente critica, da pronto soccorso.
• continua a pagina 17

ALTAN



Iran, Trump frena l'attacco
"Per ora uccisioni interrotte"

di CAFERRI, CASTELLETTI, CERAMI, COLARUSSO, DI FEO e RIFORMATO

• da pagina 8 a pagina 13

Fallisce il vertice di Washington sulla Groenlandia. Donald Trump non cede: «L'isola serve agli Stati Uniti per motivi di sicurezza nazionale». Lo scontro della Danimarca: «Gli Usa vogliono conquistarla». L'Europa accusa: «Minacce inaccettabili». Su richiesta di Copenhagen si rafforza la presenza militare a Nuuk. Francia, Germania, Norvegia e Svezia annunciano l'invio di soldati per una missione sul posto.
di LOMBARDI, MASTROLILLI e TITO
• alle pagine 14 e 15

Di sicurezza
scudo agli agenti
stretta su ong
e maranza

di DE CICCO e ZINITI

• a pagina 25



Prezzi di vendita all'incasso: Circa € 3,50 - Croatia, Francia, Messico P, Slovenia € 4,00 - Svizzera italiana CHF 3,50 - Svizzera francese e tedesca CHF 4,30

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

Concessionaria di pubblicità: A. Mancini & C. Milano - via F. Aporti, 9 - Tel. 02/574941, email: public@admancom.it



La nostra carta personale
di materiali riciclati
e inalterabile
in maniera sostenibile

con 7 capolavori
di Georges
Simenon € 11,80



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

LO SCANDALO BALOCCO

Ferragni prosciolt
e le ombre sull'immagine

MARIA CORBI — PAGINA 19

LA CULTURA

Quelle scrittrici nascoste
dentro un mazzo di carte

GIULIA CAMINITO — PAGINE 24 E 25

IL CALCIO MERCATO

Juve e Toro, i rinforzi
da Barcellona e Real

BALICE, ODDENINO — PAGINE 28 E 29

1,90 € II ANNO '160 II N.14 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

GIOVEDÌ 15 GENNAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



UN CASO IL POST DELLA CASA BIANCA AI CITTADINI: DA CHE PARTE STATE? L'UNIONE EUROPEA: APPARTIENE AL SUO POPOLO E ALLA NATO

Groenlandia, arrivano i soldati

Trump: "Ci serve ad ogni costo". Offerti 700 miliardi. Danimarca, Germania e Svezia inviano truppe

L'ANALISI

Il grande Risiko
della rotta artica

MARIO DEAGLIO

Nel mondo di oggi il cambiamento non è certo limitato all'economia che sta mutando a una velocità impressionante. Qualcosa di analogo sta succedendo anche per il magnetismo terrestre, il clima e la stessa geografia economica. Per qualche decennio di anni gli europei (e anche gli americani) hanno cercato, con scarso successo, di aprire un "passaggio a Nord Ovest" (che molti lettori ricorderanno per un notissimo film con Spencer Tracy diretto da King Vidor) per andare dall'Atlantico al Pacifico con una rotta a Nord del Canada; ora assistiamo al tentativo cinese di aprire un "passaggio a Nord Est", ossia raggiungere i porti dell'Europa del Nord navigando a settentrione della Siberia. I vantaggi per l'economia cinese - la cui espansione oggi potrebbe dipendere in buona parte dalle esportazioni verso l'Europa - sarebbero evidenti.

VENDITTI — PAGINE 2 E 3

L'EX SINDACA DI MINNEAPOLIS

Hodges: Donald vuole
un esercito in stile SS

SIMONASIRI

«Trump stesso lo ha ammesso: sta creando un esercito interno di agenti dell'Ice per molestare e perseguitare gli immigrati. È l'equivalente della Gestapo o delle SS nella Germania degli Anni 30 e 40». L'ex sindaca di Minneapolis, Betty Hodges, non ha dubbi. — PAGINA 8

Viaggio sul fronte ucraino
la cancrena della guerra

FRANCESCA MANNOCCHI — PAGINE 10 E 11

GLI USA RICHIAMANO I MILITARI DAL QATAR. REUTERS: ATTACCO VICINO. LA FARNESINA ALLERTA GLI ITALIANI



Kepel: il tempo della crudeltà

FRANCESCA PACI — PAGINA 6

L'intreccio con Cina e Russia

ALESSIA MELCANGI — PAGINA 23

Un'attivista iraniana brucia la foto di Khamenei durante le proteste a Holon (Israele) del vecchio con il taccuino di Soregi — PAGINE 6-8

IL PIANO: MINI DASPO NELLE CITTÀ PER CHI HA PRECEDENTI. STRETTA SU MINORENNI E MIGRANTI

Sicurezza, zone rosse anti crimine

CINQUE ARRESTI A TORINO

Mazze, pistole e coltelli
baby gang tra i Pro Pal

FAMÀ, LEGATO, STAMIN — PAGINA 15



CAPURSO, SCHIANCHI

L'imam Mohammad Hannoun, arrestato lo scorso 27 dicembre a Genova, figura di riferimento dell'associazione filopalestinese in Italia, è il capo della cellula italiana di Hamas, dice il ministro dell'Interno Piantadosi. — PAGINE 12 E 13

L'Antimafia: "De Raho
complice di Striano"

CARRATELLI, MAFETANO — PAGINA 16

LA RIFORMA

L'esito del referendum
non dipende dalla data

SERENA SILEONI

Ai toni accesi sulla separazione delle carriere si è aggiunta una lite sulla data del referendum. I buoni propositi sul discutere innanzitutto il merito della riforma vengono disattesi. Il rischio è far perdere interesse ai cittadini che dovrebbero informarsi per decidere. — PAGINA 17

L'ECONOMIA

Il dossier Bce
se la burocrazia Ue
ci costa
600 miliardi l'anno

PIETRO REICHLIN



La decisione di usare le tariffe commerciali come strumento di pressione è uno dei tratti distintivi della presidenza Trump, e ha acceso un intenso dibattito sulla capacità dell'Europa di resistere a queste sfide senza farsi del male. Come è possibile che un continente di 450 milioni di abitanti, 26 milioni di imprese e un reddito pro-capite tra i più alti del mondo, sia così esposto al rischio di subire un freno nell'export verso gli Usa? Una ragione è che l'Europa non è ancora autonoma dal punto di vista della difesa e delle nuove tecnologie dell'informazione e telecomunicazione, l'altra è che abbiamo ancora un mercato interno frammentato. — PAGINA 23

LA STRAGE DI CRANS-MONTANA

La fuga di Jessica
"Ero nel panico"

NICCOLÒ ZANCAN

Mappe del «Constellation» tracciate a penna: «Li erano seduti gli italiani». Nomi di ragazzi dispersi. Foto di pareti carbonizzate, scarpe spaiate. Il primo testimone della strage messo a verbale, Maxime B. del 2006. — PAGINE 18 E 19

Quando muore
il migliore amico

PIERONEGRISCAGLIONE — PAGINA 22

BANCA DI ASTI

bancadiasti.it

Buongiorno

C'è un gruppo di donne sempre più nutrito - fra cui Adriana Cavarero, Cristina Comencini, Paola Concia, Dacia Maraini, Claudia Mancina, Silvana Mazzocchi, Giovanna Melandri, Manuela Perrone Jacobone, Monica Ricci Sargentini, Linda Laura Sabbadini e Paola Tavella - a cui bisogna essere profondamente grati. Queste donne, di estrazione culturale di sinistra (che noia, che noia, che noia il destra/sinistra), hanno scritto un appello per aderire alla manifestazione in sostegno del popolo iraniano organizzata dai Radicali per sabato a Roma. «Ci rivolgiamo a tutte le donne, alle nostre sorelle, perché si uniscano a noi». Non si tratta soltanto di solidarietà con le ragazze iraniane che tre anni e tre mesi fa hanno cominciato a protestare dopo l'assassinio di Mahsa Amini, colpevole di avere indossato

Se volessero

MATTIA FELTRI

scorrettamente il velo, in nome della libertà di amare, leggere, sentire musica, vivere. Né soltanto di sostenere le ragazze a cui si sono aggiunte le madri e i fratelli e i padri in nome della libertà di pensare, di dire, di scrivere, di votare. Né soltanto di urlare contro un'orrenda carneficina. Si tratta della consapevolezza politica, pienamente politica, là dove la politica diventa l'impegno più nobile, di sapere che quando il corpo della donna viene oppresso per legge, allora vengono oppresse tutte le libertà. Non scendere in piazza per dire «noi siamo con loro» significa rinunciare a sé stessi. E ci sono due donne, una al comando del governo e una al comando del maggior partito di opposizione, Giorgia Meloni e Elly Schlein, che se volessero potrebbero mobilitare l'Italia intera. Se volessero.

BANCA DI ASTI

bancadiasti.it

Tronchetti blinda alleanza sulla Pirelli con la famiglia cinese Niu

Mapelli a pagina 15

Sulle pensioni italiane il disavanzo si riduce a 26 miliardi

Messia a pagina 11



il quotidiano dei mercati finanziari

Ferragni assolta dall'accusa di truffa aggravata

Si chiude il processo sui casi del pandoro e delle uova di Pasqua

Camurati in MF Fashion

Anno XXXVII n. 010

Giovedì 15 Gennaio 2026

€2,00 *Classedtori*



ADVEST

Con MF Magazine for Fashion: 125 € (+ 7,00 € (+ 5,00 €)) - Con MF Magazine for Long: 87 € (+ 7,00 € (+ 5,00 €)) - Con MF Magazine for Short: 412 € (+ 7,00 € (+ 5,00 €))
Spedizione in A.P. art. 1, c. 1, L. 4094, DCB Milano - L. 40 - C.N.P. 4.000 Francia € 5,000

FTSE MIB +0,27% 45.647
DOW JONES -0,41% 48.990**
NASDAQ -1,44% 23.369**
DAX -0,53% 25.286
SPREAD 64 (+0)
€/S 1,1651

** Dati aggiornati alle ore 19,30

L'ENI RIVELA CHE NON INTENDE LAVORARE NELL'AREA

Groenlandia non è un affare

Per il gruppo energetico italiano i costi per l'oil & gas non sono sostenibili. Trump, che segue altre logiche, insiste sull'isola danese: nel mirino palladio, platino e terre rare

I BILANCI DELLE BANCHE STATUNITENSIS DELUDONO E PESANO SU WALL STREET



UNICREDIT ALLA FINESTRA?

Milleri detta le condizioni per cedere la quota di Delfin in Mps

Deugeni, Gualtieri e Contrarian a pagina 10

TANDEM INEDITO

I cinesi assieme a Invitalia per salvare Siax Microelectronic

Giacobino a pagina 17

NEL CENTRO DI ROMA

Feltrinelli vende Palazzo Esedra

La valutazione è di 200 milioni

Deugeni a pagina 13



NE

NOLEGGIOELETTTRICO

SOCIETÀ BENEFIT

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

ABBIAMO LA SOLUZIONE

SCOPRI TUTTI I VANTAGGI PER LA TUA AZIENDA

Formazione Dedicata

Ogni E-Coach è appassionato di mobilità e tecnologia. Si impegnano ad educarsi su vari aspetti delle auto elettriche, dall'infrastruttura di ricarica alle applicazioni, favorendo così una cultura sostenibile.



Il nostro impegno per un futuro ecosostenibile

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



EVCoach: l'esperto al tuo servizio

La tua guida nel futuro sostenibile

L'EVCoach abbina la preparazione nella guida, l'esperienza quotidiana della mobilità elettrica nella ricarica e nell'uso delle app, la conoscenza delle vetture di nuova generazione



Per informazioni Tel. +39 02 50047150

www.noleggioelettrico.com - info@noleggioelettrico.com

Trasporti & Logistica Magazine - 14/1/2026

ROMA (ITALPRESS) - In questa edizione: - Nel 2025 **porti** italiani in crescita - Mobilità sostenibile, firmato un decreto per le grandi aree urbane - Stati Uniti, il mercato dell'autotrasporto frenato dall'incertezza sat/gsl.



Adriaports

Trieste

Fabio Gallo nuovo amministratore delegato di Trieste Airport

Riccardo Coretti

La nomina in una fase di crescita record per lo scalo, serve a sostituire il neopresidente dell'Autorità portuale, Marco Consalvo 14 Gen 2026 | Logistica TRIESTE Alla guida di Trieste Airport Friuli Venezia Giulia arriva Fabio Gallo. Il Consiglio di amministrazione ha nominato oggi il nuovo amministratore delegato della società che gestisce lo scalo di Ronchi dei Legionari. Gallo è laureato in economia aziendale all'Università Carlo Cattaneo LIUC Business University e ha conseguito un MBA all'IE Business School di Madrid. Vanta un percorso manageriale nel settore aeroportuale e infrastrutturale, con incarichi operativi, finanziari e di sviluppo del traffico, maturati in particolare presso SOGEAAL Aeroporto di Alghero e in precedenza in F2i SGR. «La leadership di Fabio Gallo garantirà una crescita continua dello scalo ha commentato il presidente di Trieste Airport, Antonio Marano. Mi complimento con Fabio Gallo per la nomina ed esprimo la mia piena fiducia nella nuova guida dell'aeroporto». Il manager prende il posto di Marco Consalvo, da poco alla guida dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, in un momento particolarmente favorevole per Trieste Airport. Il 2025 si è chiuso

con il miglior risultato di sempre in termini di traffico passeggeri, superando per la prima volta nella storia la soglia di 1,6 milioni. In totale sono stati movimentati 1.651.702 passeggeri, con una crescita del 25% rispetto al 2024, del 77% sul 2023 e del 136% sul 2022, confermando un trend positivo che dura da tre anni consecutivi. Nel corso del 2025 lo scalo ha ampliato ulteriormente il proprio network, attivando nuovi collegamenti diretti verso Lamezia Terme, Praga, Rotterdam e Stoccolma. Le rotte complessive servite sono così salite a 27, rafforzando il ruolo dell'aeroporto come infrastruttura di riferimento per la mobilità del Friuli Venezia Giulia. Particolarmente rilevante la crescita del traffico internazionale, che nel solo 2025 ha superato i 770 mila passeggeri, con un aumento del 35% rispetto all'anno precedente e una quota pari al 47% del traffico totale. Il traffico domestico ha invece oltrepassato gli 878 mila passeggeri, in crescita del 18% sul 2024, rappresentando il restante 53%. Francoforte, Londra, Barcellona, Cracovia e Valencia sono state le destinazioni internazionali più utilizzate, mentre sul fronte nazionale hanno trainato Roma Fiumicino, Palermo, Bari, Catania e Napoli. Luglio si è confermato il mese più trafficato dell'anno, con circa 170 mila passeggeri, mentre domenica 19 ottobre ha fatto segnare il picco giornaliero con 8.479 passeggeri complessivi tra arrivi e partenze.



01/14/2026 19:07
Riccardo Coretti

La nomina in una fase di crescita record per lo scalo, serve a sostituire il neopresidente dell'Autorità portuale, Marco Consalvo 14 Gen 2026 | Logistica TRIESTE - Alla guida di Trieste Airport Friuli Venezia Giulia arriva Fabio Gallo. Il Consiglio di amministrazione ha nominato oggi il nuovo amministratore delegato della società che gestisce lo scalo di Ronchi dei Legionari. Gallo è laureato in economia aziendale all'Università Carlo Cattaneo - LIUC Business University e ha conseguito un MBA all'IE Business School di Madrid. Vanta un percorso manageriale nel settore aeroportuale e infrastrutturale, con incarichi operativi, finanziari e di sviluppo del traffico, maturati in particolare presso SOGEAAL - Aeroporto di Alghero - e in precedenza in F2i SGR. «La leadership di Fabio Gallo garantirà una crescita continua dello scalo - ha commentato il presidente di Trieste Airport, Antonio Marano - . Mi complimento con Fabio Gallo per la nomina ed esprimo la mia piena fiducia nella nuova guida dell'aeroporto». Il manager prende il posto di Marco Consalvo, da poco alla guida dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, in un momento particolarmente favorevole per Trieste Airport. Il 2025 si è chiuso con il miglior risultato di sempre in termini di traffico passeggeri, superando per la prima volta nella storia la soglia di 1,6 milioni. In totale sono stati movimentati 1.651.702 passeggeri, con una crescita del 25% rispetto al 2024, del 77% sul 2023 e del 136% sul 2022, confermando un trend positivo che dura da tre anni consecutivi. Nel corso del 2025 lo scalo ha ampliato ulteriormente il proprio network, attivando nuovi collegamenti diretti verso Lamezia Terme, Praga, Rotterdam e Stoccolma. Le rotte complessive servite sono così salite a 27, rafforzando il ruolo dell'aeroporto come infrastruttura di riferimento per la mobilità del Friuli Venezia Giulia. Particolarmente rilevante la crescita del traffico internazionale, che nel solo 2025 ha superato i 770 mila passeggeri, con un aumento del 35% rispetto all'anno precedente e una quota pari al 47% del traffico.

Fabio Gallo nuovo amministratore delegato di Aeroporto Fvg

Presidente: 'La sua leadership garantirà una crescita continua dello scalo' Il consiglio di amministrazione di Aeroporto Friuli Venezia Giulia spa ha nominato oggi Fabio Gallo nuovo amministratore delegato della società. Lo rende noto il Trieste Airport. Gallo - laurea magistrale in economia aziendale all'Università Carlo Cattaneo-Liuc Business University e un master in Business administration conseguito all'Ile Business school di Madrid - proviene da un percorso manageriale nel settore aeroportuale e infrastrutturale, con responsabilità dirette in ambito operativo, finanziario e di sviluppo del traffico, maturate in particolare alla Sogeaal-Aeroporto di Alghero e in precedenza in F2i Sgr. Il cda e gli azionisti danno il loro benvenuto a Gallo che "con la sua competenza saprà guidare con impegno l'aeroporto della regione Friuli Venezia Giulia nella sua fase di crescita con l'obiettivo di consolidare ulteriormente i risultati ottenuti e sviluppare nuovi progetti". "La leadership di Fabio Gallo garantirà una crescita continua dello scalo - afferma il presidente di Trieste Airport, Antonio Marano - mi complimento per la nomina ed esprimo la mia piena fiducia nella nuova guida dell'aeroporto". Gallo succede a **Marco Consalvo**, neo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale.



Aeroporto di Trieste: 2025 da record, sfide su Milano e continuità

27 nuove rotte, internazionali al 47% e piani per limitare le cancellazioni operative Trieste Airport chiude il 2025 segnando un nuovo primato: 1.651.702 passeggeri, +25% rispetto al 2024 e +136% rispetto al 2022. La crescita è stata sostenuta da 27 collegamenti aerei diretti, con l'inserimento di nuove rotte verso Lamezia Terme, Praga, Rotterdam e Stoccolma. I voli internazionali hanno superato i 770.000 passeggeri, pari al 47% del traffico totale. Le destinazioni più richieste sono state: Francoforte, Londra, Barcellona, Cracovia e Valencia; sul fronte domestico prevalgono Roma, Palermo, Bari, Catania e Napoli. Il mese di luglio ha registrato il picco mensile (~170.000 pax) mentre la giornata di maggior traffico è stata domenica 19 ottobre con 8479 movimenti passeggeri. Il presidente Antonio Marano esprime soddisfazione per i risultati e ringrazia il personale, ricordando il percorso di sviluppo guidato dall'ex-amministratore delegato Marco Consalvo, ora alla presidenza dell'Autorità portuale. Il presidente sottolinea l'intenzione di proseguire gli investimenti nel 2026 per consolidare la crescita a beneficio del territorio e degli utenti. Permangono però criticità su alcune rotte strategiche. Il collegamento TriesteLinate, in continuità territoriale, ha trasportato 77.803 passeggeri tra settembre 2023 ed ottobre 2025 ma presenta un coefficiente di riempimento medio intorno al 24%, con punte del 29% nei periodi di maggiore domanda. Milano resta nodo chiave per esigenze business, anche alla luce del potenziamento ferroviario verso Venezia che ha aumentato i tempi di percorrenza. Nel 2026 è prevista la ripresa del collegamento con Monaco per rafforzare la rete europea. L'aeroporto mantiene alta l'attenzione sulle cancellazioni: problemi di flotta e manutenzione di ITA hanno causato tagli imprevisti sulle rotte per Milano e Roma; l'obiettivo è ridurre al minimo i disagi per i passeggeri.

Avionews

Aeroporto di Trieste: 2025 da record, sfide su Milano e continuità

01/14/2026 14:11

27 nuove rotte, internazionali al 47% e piani per limitare le cancellazioni operative Trieste Airport chiude il 2025 segnando un nuovo primato: 1.651.702 passeggeri, +25% rispetto al 2024 e +136% rispetto al 2022. La crescita è stata sostenuta da 27 collegamenti aerei diretti, con l'inserimento di nuove rotte verso Lamezia Terme, Praga, Rotterdam e Stoccolma. I voli internazionali hanno superato i 770.000 passeggeri, pari al 47% del traffico totale. Le destinazioni più richieste sono state: Francoforte, Londra, Barcellona, Cracovia e Valencia; sul fronte domestico prevalgono Roma, Palermo, Bari, Catania e Napoli. Il mese di luglio ha registrato il picco mensile (~170.000 pax) mentre la giornata di maggior traffico è stata domenica 19 ottobre con 8479 movimenti passeggeri. Il presidente Antonio Marano esprime soddisfazione per i risultati e ringrazia il personale, ricordando il percorso di sviluppo guidato dall'ex-amministratore delegato Marco Consalvo, ora alla presidenza dell'Autorità portuale. Il presidente sottolinea l'intenzione di proseguire gli investimenti nel 2026 per consolidare la crescita a beneficio del territorio e degli utenti. Permangono però criticità su alcune rotte strategiche. Il collegamento Trieste-Linate, in continuità territoriale, ha trasportato 77.803 passeggeri tra settembre 2023 ed ottobre 2025 ma presenta un coefficiente di riempimento medio intorno al 24%, con punte del 29% nei periodi di maggiore domanda. Milano resta nodo chiave per esigenze business, anche alla luce del potenziamento ferroviario verso Venezia che ha aumentato i tempi di percorrenza. Nel 2026 è prevista la ripresa del collegamento con Monaco per rafforzare la rete europea. L'aeroporto mantiene alta l'attenzione sulle cancellazioni: problemi di flotta e manutenzione di ITA hanno causato tagli imprevisti sulle rotte per Milano e Roma; l'obiettivo è ridurre al minimo i disagi per i passeggeri.

Trieste Airport, record storico di passeggeri a quota 1,6 milioni (+25%) nel 2025

Crescita ininterrotta da 3 anni. Oggi sono 27 i collegamenti diretti. Bene anche il porto Trieste, con movimentazione 2025 stabile, Teu -19% ma treni +3,8%. 2025 anno positivo per le principali infrastrutture di comunicazione del Friuli Venezia Giulia, il Trieste Airport e il porto di Trieste, con il primo che segna un nuovo record di passeggeri e il secondo consolida le movimentazioni delle merci. Il Trieste Airport nel 2025 ha gestito 1.651.702 passeggeri (+25% sul 2024; +77% sul 2023 e +136% sul 2022), miglior risultato di sempre. Nel 2025 sono stati inoltre attivati nuovi collegamenti con Lamezia Terme, Praga, Rotterdam e Stoccolma, portando a 27 il numero di rotte dirette servite dallo scalo. Cresce anche il traffico internazionale nel triennio: nel solo 2025 sono stati registrati oltre 770.000 passeggeri internazionali, +35% sul 2024, pari al 47% del traffico totale. Il traffico domestico ha invece superato 878.000 passeggeri, +18% sul 2024 (53% del totale). Le cinque destinazioni internazionali più popolari nel 2025 sono state Francoforte, Londra, Barcellona, Cracovia e Valencia. Sul fronte domestico, Roma Fiumicino, Palermo, Bari, Catania e Napoli. Dal punto di vista stagionale, luglio si conferma il mese più trafficato dell'anno, con 170.000 passeggeri: domenica 19 ottobre è stata la giornata con il maggior volume di traffico: 8.479 passeggeri tra arrivi e partenze. «Siamo felici e orgogliosi dei risultati raggiunti da Trieste Airport nel 2025: un anno di forte crescita reso possibile dall'impegno e dal lavoro di tutto il personale dello scalo - ha detto il presidente di Trieste Airport, Antonio Marano -. I risultati conseguiti testimoniano la solidità di un percorso di sviluppo di lungo periodo, portato avanti sotto la guida dell'ex amministratore delegato Marco Consalvo», ora passato a dirigere il porto di Trieste. «Il nostro impegno proseguirà anche nel 2026, con l'obiettivo di consolidare ulteriormente la crescita dell'aeroporto a supporto del territorio e dei viaggiatori». Dall'aria al mare: nel 2025 è risultata stabile la movimentazione di merci del porto di Trieste, con un calo nel traffico container ma aumento del numero dei treni. Il sistema portuale dell'Adriatico Orientale che, seppur in un contesto internazionale di tensioni geopolitiche e forte volatilità dei traffici, si conferma «piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale». Complessivamente, i porti di Trieste e di Monfalcone (Gorizia), hanno movimentato oltre 64 milioni di tonnellate di merci (Trieste 60 milioni, pari a +0,7%); ma calano molto i container (681.733 TEU pari a -19%) sebbene aumentino i treni nel sistema portuale (11.600 pari a +3,8%). La marcata contrazione dei traffici container si è registrata nel secondo semestre 2025 ed è legata alla cessazione dell'alleanza 2M cioè tra Msc e Maersk, con quest'ultimo colosso della logistica internazionale che ha trasferito le operazioni nel suo terminal nella vicina Rijeka (Fiume, in Croazia). L'Autorità portuale in questo ambito sottolinea un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente



Crescita ininterrotta da 3 anni. Oggi sono 27 i collegamenti diretti. Bene anche il porto Trieste, con movimentazione 2025 stabile, Teu -19% ma treni +3,8%. 2025 anno positivo per le principali infrastrutture di comunicazione del Friuli Venezia Giulia, il Trieste Airport e il porto di Trieste, con il primo che segna un nuovo record di passeggeri e il secondo consolida le movimentazioni delle merci. Il Trieste Airport nel 2025 ha gestito 1.651.702 passeggeri (+25% sul 2024; +77% sul 2023 e +136% sul 2022), miglior risultato di sempre. Nel 2025 sono stati inoltre attivati nuovi collegamenti con Lamezia Terme, Praga, Rotterdam e Stoccolma, portando a 27 il numero di rotte dirette servite dallo scalo. Cresce anche il traffico internazionale nel triennio: nel solo 2025 sono stati registrati oltre 770.000 passeggeri internazionali, +35% sul 2024, pari al 47% del traffico totale. Il traffico domestico ha invece superato 878.000 passeggeri, +18% sul 2024 (53% del totale). Le cinque destinazioni internazionali più popolari nel 2025 sono state Francoforte, Londra, Barcellona, Cracovia e Valencia. Sul fronte domestico, Roma Fiumicino, Palermo, Bari, Catania e Napoli. Dal punto di vista stagionale, luglio si conferma il mese più trafficato dell'anno, con 170.000 passeggeri: domenica 19 ottobre è stata la giornata con il maggior volume di traffico: 8.479 passeggeri tra arrivi e partenze. «Siamo felici e orgogliosi dei risultati raggiunti da Trieste Airport nel 2025: un anno di forte crescita reso possibile dall'impegno e dal lavoro di tutto il personale dello scalo - ha detto il presidente di Trieste Airport, Antonio Marano -. I risultati conseguiti testimoniano la solidità di un percorso di sviluppo di lungo periodo, portato avanti sotto la guida dell'ex amministratore delegato Marco Consalvo», ora passato a dirigere il porto di Trieste. «Il nostro impegno proseguirà anche nel 2026, con l'obiettivo di consolidare ulteriormente la crescita dell'aeroporto a supporto del territorio e dei viaggiatori». Dall'aria al mare: nel 2025 è risultata stabile la movimentazione di merci del porto di Trieste, con un calo nel traffico container ma aumento del numero dei treni. Il sistema portuale dell'Adriatico Orientale che, seppur in un contesto internazionale di tensioni geopolitiche e forte volatilità dei traffici, si conferma «piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale». Complessivamente, i porti di Trieste e di Monfalcone (Gorizia), hanno movimentato oltre 64 milioni di tonnellate di merci (Trieste 60 milioni, pari a +0,7%); ma calano molto i container (681.733 TEU pari a -19%) sebbene aumentino i treni nel sistema portuale (11.600 pari a +3,8%). La marcata contrazione dei traffici container si è registrata nel secondo semestre 2025 ed è legata alla cessazione dell'alleanza 2M cioè tra Msc e Maersk, con quest'ultimo colosso della logistica internazionale che ha trasferito le operazioni nel suo terminal nella vicina Rijeka (Fiume, in Croazia). L'Autorità portuale in questo ambito sottolinea un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente

sul trasbordo, che crolla a 144.803 TEU (-52,81%), mentre i flussi rivolti all' entroterra restano stabili a 536.930 TEU (+0,30%); all'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). Secondo il neo presidente dell' Autorità, Marco Consalvo, «la riduzione nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente. Al contrario, il traffico legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono confermando la natura di Trieste come porto di transito, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei TEU non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all' economia produttiva europea». Per rimanere sempre aggiornati con le ultime notizie de Il NordEst Quotidiano, iscrivetevi al canale Telegram per non perdere i lanci e consultate i canali social della Testata.

Informare

Trieste

MSC includerà il porto di Trieste nel servizio Dragon Italia-USA

Dalla metà del prossimo mese nel servizio settimanale di trasporto marittimo containerizzato Dragon della Mediterranean Shipping Company (MSC), che collega l'Italia con la costa orientale degli Stati Uniti, saranno inserite toccate anche al **porto** di **Trieste**. La rinnovata rotazione del servizio effettuerà scali ai porti di Busan, Ningbo, Shanghai, Nansha, Yantian, Singapore, **Trieste**, Gioia Tauro, Genova, La Spezia, Sines, New York, Boston, Norfolk, Charleston, Freeport, Grand Bahama, Busan.

Informare

MSC includerà il porto di Trieste nel servizio Dragon Italia-USA



01/14/2026 13:08

Dalla metà del prossimo mese nel servizio settimanale di trasporto marittimo containerizzato Dragon della Mediterranean Shipping Company (MSC), che collega l'Italia con la costa orientale degli Stati Uniti, saranno inserite toccate anche al porto di Trieste. La rinnovata rotazione del servizio effettuerà scali ai porti di Busan, Ningbo, Shanghai, Nansha, Yantian, Singapore, Trieste, Gioia Tauro, Genova, La Spezia, Sines, New York, Boston, Norfolk, Charleston, Freeport, Grand Bahama, Busan.

DATI ANNUALI 2025 PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE: OLTRE 64 MILIONI DI TONNELLATE MOVIMENTATE

TRIESTE: 60 MILIONI DI TONNELLATE - MONFALCONE: VOLATA DELLO SCALO TRENI TOTALI DEL SISTEMA: 11.600 (+3,8%) In un contesto internazionale ancora segnato da tensioni geopolitiche e da una forte volatilità dei traffici, il sistema portuale dell'Adriatico Orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale. Nel loro insieme, i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con una movimentazione complessiva che supera i 64 milioni di tonnellate. Guardando allo scalo giuliano, la movimentazione complessiva resta sostanzialmente stabile rispetto al 2024, attestandosi a circa 60 milioni di tonnellate (+0,72%). Le rinfuse liquide raggiungono 43.057.201 tonnellate (+4,35%), trainate dal greggio sbarcato al terminal marino SIOT, che sale a 41.971.782 tonnellate (+4,41%), confermando il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale. L'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba, per garantire la sicurezza energetica del Paese. Con 681.733 TEU, il settore container chiude il 2025 con una flessione del -19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatisi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M. In questo quadro emerge però un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che scende a 144.803 TEU (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 TEU (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). "La riduzione che vediamo nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Marco Consalvo**. Al contrario, il traffico di hinterland, cioè quello legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono. Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo, conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei TEU non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea". Da rilevare anche che tra la fine di dicembre e i primi mesi del 2026 sono in arrivo al Terminal Container del Molo Settimo cinque portacontainer MSC del servizio Dragon in modalità spot, con unità da 15 a 19 mila TEU. Un segnale molto positivo arriva dal segmento delle autostrade del mare: nel 2025 le unità Ro-Ro transitate raggiungono quota 317.296 (+7,42%), anche grazie all'attivazione di nuove linee marittime con la Turchia, confermando il ruolo di Trieste come hub di riferimento per i rotabili tra Mediterraneo ed Europa centrale. Le merci varie si attestano a 16.821.959 tonnellate

Informatore Navale

DATI ANNUALI 2025 PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE: OLTRE 64 MILIONI DI TONNELLATE MOVIMENTATE

01/14/2026 17:20

TRIESTE: 60 MILIONI DI TONNELLATE - MONFALCONE: VOLATA DELLO SCALO TRENI TOTALI DEL SISTEMA: 11.600 (+3,8%) In un contesto internazionale ancora segnato da tensioni geopolitiche e da una forte volatilità dei traffici, il sistema portuale dell'Adriatico Orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale. Nel loro insieme, i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con una movimentazione complessiva che supera i 64 milioni di tonnellate. Guardando allo scalo giuliano, la movimentazione complessiva resta sostanzialmente stabile rispetto al 2024, attestandosi a circa 60 milioni di tonnellate (+0,72%). Le rinfuse liquide raggiungono 43.057.201 tonnellate (+4,35%), trainate dal greggio sbarcato al terminal marino SIOT, che sale a 41.971.782 tonnellate (+4,41%), confermando il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale. L'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba, per garantire la sicurezza energetica del Paese. Con 681.733 TEU, il settore container chiude il 2025 con una flessione del -19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatisi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M. In questo quadro emerge però un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che scende a 144.803 TEU (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 TEU (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). "La riduzione che vediamo nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Marco Consalvo. Al contrario, il traffico di hinterland, cioè quello legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono. Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo, conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei TEU non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea". Da rilevare anche che tra la fine di dicembre e i primi mesi del 2026 sono in arrivo al Terminal Container del Molo Settimo cinque portacontainer MSC del servizio Dragon in modalità spot, con unità da 15 a 19 mila TEU. Un segnale molto positivo arriva dal segmento delle autostrade del mare: nel 2025 le unità Ro-Ro transitate raggiungono quota 317.296 (+7,42%), anche grazie all'attivazione di nuove linee marittime con la Turchia, confermando il ruolo di Trieste come hub di riferimento per i rotabili tra Mediterraneo ed Europa centrale. Le merci varie si attestano a 16.821.959 tonnellate

Informatore Navale

Trieste

(-7,46%), a fronte di una generale riorganizzazione dei traffici industriali, mentre le rinfuse solide raggiungono 112.240 tonnellate (-7,28%), con l'eccezione dei cereali che crescono a 79.042 tonnellate (+4,93%), segno dell'interesse dell'industria alimentare per lo scalo triestino. Sul fronte ferroviario, il sistema portuale e retroportuale di Trieste e Monfalcone movimentata complessivamente 11.600 treni (+3,85%), un risultato positivo ottenuto nonostante i lavori di potenziamento all'interno del porto e la chiusura per lavori del tunnel dei Tauri, che ha causato routing più lunghi e la cancellazione di almeno il 7-9% dei treni ordinari. Nel dettaglio, Trieste registra 7.939 treni (+1,65%), con la Germania che si conferma primo partner commerciale con il 32% del traffico ferroviario, seguita da Austria (19%) e Ungheria (13%), mentre tra le principali destinazioni spicca Budapest con il 12% del totale, davanti a Colonia e Duisburg. Per il segmento crocieristico, l'attività gestita da Trieste Terminal Passeggeri si attesta a 425.879 presenze totali (-15,63%). Per quanto riguarda Monfalcone, il 2025 registra una crescita a doppia cifra in tutti i comparti. Con oltre 4 milioni di tonnellate movimentate (+19,38%), lo scalo isontino non solo accelera rispetto al 2024, ma torna sui livelli del biennio record 2016-2017, quando i volumi avevano superato i 4,63 milioni di tonnellate. La dinamica è diffusa a tutte le categorie merceologiche ed è trainata in particolare dalle rinfuse solide, che raggiungono 3.488.596 tonnellate (+21,92%). Le merci varie salgono a 791.704 tonnellate (+9,32%), mentre il comparto dei veicoli commerciali cresce a 103.397 mezzi (+19,23%). Anche la componente ferroviaria, con 2.239 treni (+21,16%), sostiene l'accelerazione dello scalo, rafforzando l'integrazione di Monfalcone con i nodi logistici regionali. " Nel loro insieme - conclude **Consalvo** - i dati del 2025 mostrano un sistema portuale in equilibrio dinamico: Monfalcone accelera con forza, mentre Trieste riduce il peso del puro transito e rafforza la propria funzione di piattaforma energetica e di porta d'accesso marittima dell'Europa centrale. I flussi risultano sempre più connessi all'economia reale dei territori serviti e a un sistema produttivo orientato allo sviluppo del lavoro portuale e ad attività a più alto valore aggiunto ".

Fabio Gallo è il nuovo amministratore delegato del Trieste Airport

Nominato oggi dal CDA. A lui il compito di riprendere il lavoro di **Marco Consalvo** passato ai vertici dell'autorità portuale Fabio Gallo, 43 anni, è il nuovo amministratore delegato dell'aeroporto di Trieste-Ronchi Dei Legionari. Lo ha nominato il Consiglio di amministrazione dello scalo, controllato con il 55% delle quote da 2i Aeroporti, società veicolo del fondo F2i. Proprio da una carriera in F2i proviene Gallo. Per lui 7 anni a Milano in azienda, poi l'invio in Sardegna nel 2017 come dirigente dell'aeroporto di Alghero. Diventa direttore finanziario e direttore dello sviluppo del business, carica che mantiene fino al 2024 quando è promosso alla guida della direzione generale. Un augurio di buon lavoro a nome dell'intera Giunta regionale è arrivato dal presidente Massimiliano Fedriga. Regione che è titolare del 45% delle quote della società aeroportuale. "Siamo certi - afferma Fedriga - che le competenze e le conoscenze acquisite da Gallo nei precedenti incarichi risulteranno preziose per il rafforzamento di questo asset strategico per la nostra comunità". Il manager, piemontese di origine, succede a Mario **Consalvo**, alla guida dell'aeroporto per oltre 10 anni e ora presidente dell'autorità portuale. L'eredità è di quelle pesanti perché Trieste ha più che raddoppiato il numero di utenti in appena tre anni, superando la quota di un milione e 600 mila passeggeri, curiosamente una grandezza simile a quella di Alghero. Trieste ha beneficiato dell'apertura della base di Ryanair, che ha potenziato la sua presenza dopo la cancellazione dall'addizionale comunale da parte della Regione. Oltre a Ryanair, altri operatori importanti dello scalo sono Air Dolomiti e Ita, entrambi nell'orbita del gruppo Lufthansa. Montaggio Dario Nardini.



Trieste Prima

Trieste

Fabio Gallo è il nuovo amministratore delegato del Trieste Airport

La nomina è avvenuta nella seduta odierna del consiglio di amministrazione. Marano: "Garantirà una crescita continua dello scalo" Fabio Gallo prende il posto di **Marco Consalvo** ed è il nuovo amministratore delegato del Trieste Airport. La nomina è avvenuta oggi 14 gennaio, un giorno dopo il nuovo record di passeggeri stabilito a Ronchi, con un milione e 600 mila persone transitate nel 2025. Chi è il nuovo ceo Il Trieste Airport ha diffuso una breve nota con parte del suo curriculum. In possesso di laurea magistrale in economia aziendale presso l' Università Carlo Cattaneo - LIUC Business University ed un Master in Business Administration conseguito presso l'IE Business School di Madrid, Gallo proviene da un percorso manageriale nel settore aeroportuale e infrastrutturale, con responsabilità dirette in ambito operativo, finanziario e di sviluppo del traffico, maturate in particolare presso SOGEAAL - Aeroporto di Alghero - e in precedenza in F2i SGR. "La leadership di Fabio Gallo garantirà una crescita continua dello scalo - afferma il presidente di Trieste Airport Antonio Marano - mi complimento con Fabio Gallo per la nomina ed esprimo la mia piena fiducia nella nuova guida dell'aeroporto".



Trieste Prima

Fabio Gallo è il nuovo amministratore delegato del Trieste Airport



01/14/2026 17:34

La nomina è avvenuta nella seduta odierna del consiglio di amministrazione. Marano: "Garantirà una crescita continua dello scalo" Fabio Gallo prende il posto di Marco Consalvo ed è il nuovo amministratore delegato del Trieste Airport. La nomina è avvenuta oggi 14 gennaio, un giorno dopo il nuovo record di passeggeri stabilito a Ronchi, con un milione e 600 mila persone transitate nel 2025. Chi è il nuovo ceo Il Trieste Airport ha diffuso una breve nota con parte del suo curriculum. In possesso di laurea magistrale in economia aziendale presso l' Università Carlo Cattaneo - LIUC Business University ed un Master in Business Administration conseguito presso l'IE Business School di Madrid, Gallo proviene da un percorso manageriale nel settore aeroportuale e infrastrutturale, con responsabilità dirette in ambito operativo, finanziario e di sviluppo del traffico, maturate in particolare presso SOGEAAL - Aeroporto di Alghero - e in precedenza in F2i SGR. "La leadership di Fabio Gallo garantirà una crescita continua dello scalo - afferma il presidente di Trieste Airport Antonio Marano - mi complimento con Fabio Gallo per la nomina ed esprimo la mia piena fiducia nella nuova guida dell'aeroporto".

Aeroporto ancora da record: nel 2025 un milione e 600 mila passeggeri

I dati sono stati diffusi dal Trieste Airport attraverso una nota. Il presidente Marano: "Crescita resa possibile dall'impegno e dal lavoro di tutto il personale dello scalo" Ancora un record per il Trieste Airport. Secondo una nota diffusa nel pomeriggio di oggi 13 gennaio, nel 2025 lo scalo di Ronchi ha visto il passaggio di oltre un milione e 650 mila passeggeri, miglior risultato di sempre nella storia dell'aeroporto del Friuli Venezia Giulia. Un dato che, si legge, conferma un percorso di crescita straordinario e costante negli ultimi anni. L'operazione Ryanair Rispetto all'anno precedente si registra un incremento del 25 per cento, con una crescita esponenziale rispetto al 2023 e al 2022. I dati sono il prodotto di una serie di miglioramenti apportati allo scalo, soprattutto in termini di rotte dirette. Questo passaggio è stato reso possibile dalla decisione della Regione di togliere le accise aeroportuali in favore delle compagnie aeree, con Ryanair che ha immediatamente approfittato della possibilità offerta. Nei dettagli, spicca un +35 per cento di passeggeri internazionali, mentre il traffico domestico (italiano) ha invece superato 878.000 passeggeri, in crescita del 18 per cento rispetto al 2024. Tra le rotte più popolari ci sono Francoforte, Londra, Barcellona, Cracovia e Valencia. Sul fronte domestico, le rotte più utilizzate sono state Roma Fiumicino, Palermo, Bari, Catania e Napoli. Le curiosità Il mese in cui si vola di più da Ronchi è luglio, mentre domenica 19 ottobre ha rappresentato la giornata con il maggior volume di traffico, registrando 8.479 passeggeri complessivi tra arrivi e partenze. Siamo felici e orgogliosi dei risultati raggiunti da Trieste Airport nel 2025: un anno di forte crescita resa possibile dall'impegno e dal lavoro di tutto il personale dello scalo così Antonio Marano, presidente di Trieste Airport. Un risultato che porta soprattutto la firma dell'ex amministratore delegato, oggi numero uno dell'Autorità portuale di Trieste e Monfalcone, Marco Consalvo.



Shipping Italy

Venezia

Fhp attiva la prima gru mobile a tecnologia ibrida a porto Marghera

Il nuovo mezzo riduce consumi ed emissioni recuperando energia in frenata. Potenziata anche la flotta di terra con nuovi sistemi di sicurezza. Innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale diventano aspetti centrali nelle operazioni del terminal Fhp Transped. La società ha reso pienamente operativa la nuova gru Konecranes Gottwald Esp.7, consentendo al **porto di Venezia** di avere la prima unità di sollevamento ibrida a entrare in servizio nello scalo. L'investimento, spiega Fhp, punta all'ottimizzazione della gestione dei traffici break bulk, con una capacità stimata di movimentazione che supera le 650mila tonnellate di acciaio l'anno. La nuova gru recupera l'energia prodotta in fase di frenata e la riutilizza per i sollevamenti successivi: questo sistema intelligente riduce il carico sul motore diesel e riduce sensibilmente consumi ed emissioni con una maggiore velocità di sbarco. Dal punto di vista operativo la gru offre prestazioni notevoli grazie a una portata massima di 125 tonnellate e a uno sbraccio che raggiunge i 51 metri: caratteristiche che le consentono di lavorare sulle stive delle navi con grande flessibilità, minimizzando la necessità di spostare il mezzo lungo la banchina e riducendo così i tempi morti. Il piano di ammodernamento del terminal ha coinvolto l'intero ciclo logistico. Fhp informa infatti di aver integrato la flotta con nuovi mezzi per la movimentazione orizzontale, tra cui carrelli elevatori di ultima generazione. Questi veicoli sono stati equipaggiati con il sistema anticollisione "Brigade", una tecnologia che innalza gli standard di sicurezza per il personale e migliora il comfort di guida, assicurando un flusso di lavoro continuo e integrato tra banchina e piazzale. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY. SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Torna il Carnevale Internazionale dei Ragazzi della Biennale di Venezia

Si terrà da sabato 7 a domenica 15 febbraio 2026 il 17. Carnevale Internazionale dei Ragazzi della Biennale di Venezia. Ca' Giustinian, per l'occasione, si trasformerà in "La casa delle creatività" e aprirà alle tematiche della sfida sportiva e della tradizione. Il programma è rivolto alle scuole, alle famiglie e alla cittadinanza. Tutte le attività sono gratuite, su prenotazione obbligatoria. Novità di questa edizione è - in occasione dei Giochi Olimpici Invernali Milano Cortina 2026 - la presenza dell'Olympic Museum, museo ufficiale del Cio con sede a Losanna. Per la prima volta porterà a Venezia tre Olympian Artists, atleti olimpici e paralimpici che praticano una pratica artistica riconosciuta e appartenenti all'omonimo programma artistico del museo. Verrà proposta una serie di workshop per famiglie e scuole con l'obiettivo di sensibilizzare i più giovani, attraverso la creatività, ai temi e ai valori degli sport olimpici e paralimpici. Si aggiunge al programma del Carnevale dei Ragazzi l'Associazione Arzanà che, con Venti di Cultura, porterà un ciclo di laboratori dal titolo "Carnevale in barca", dove i ragazzi avranno l'opportunità di vedere e toccare diversi modelli originali di imbarcazioni storiche veneziane.

Iniziativa realizzata da Hesperia Iliadou-Suppiej dell'Istituto Europeo di Design di Firenze, per il Laboratorio di Comunità della rete Faro Laguna nella Piattaforma Faro Italia, co-finanziato dalla Fondazione Venezia. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, presieduta da Matteo Gasparato, proporrà una attività nell'ambito del progetto Port Educational. Attraverso le storie avventurose degli esploratori veneziani più celebri - Marco Polo, Pietro Querini e Giovanni Caboto - i bambini verranno guidati in un viaggio creativo e immersivo alla scoperta dei grandi viaggi della Serenissima. Per i ragazzi più grandi vi sarà l'opportunità di partecipare a un laboratorio esperienziale "Happiness 2.0" realizzato da IBSA Foundation per la ricerca scientifica, per capire come i social media e l'intelligenza artificiale influenzano emozioni e benessere. Oltre a questi nuovi progetti, il Carnevale Internazionale dei Ragazzi potrà contare su numerose altre partecipazioni locali, nazionali e internazionali tra cui le consolidate partecipazioni della Fondazione tpán Zavel, l'Università degli Studi di Milano, la Cattedra Unesco Generative Pedagogy and Educational Systems to tackle Inequality, l'Istituto Nazionale di Statistica con l'Università Ca' Foscari di Venezia e nuove partecipazioni quali l'Associazione San Donà Opportunity APS con laboratori sul linguaggio del cinema e altre cooperazioni in via di definizione. Ad arricchire ulteriormente la manifestazione il lancio del concorso del Leone d'Argento per la creatività, rivolto alle scuole statali e paritarie italiane - primarie e secondarie, di primo e secondo grado, l'attivazione di percorsi di formazione scuola-lavoro con la finalità di sviluppare la creatività applicata nel campo delle arti e impegnare i ragazzi nel



Si terrà da sabato 7 a domenica 15 febbraio 2026 il 17. Carnevale Internazionale dei Ragazzi della Biennale di Venezia. Ca' Giustinian, per l'occasione, si trasformerà in "La casa delle creatività" e aprirà alle tematiche della sfida sportiva e della tradizione. Il programma è rivolto alle scuole, alle famiglie e alla cittadinanza. Tutte le attività sono gratuite, su prenotazione obbligatoria. Novità di questa edizione è - in occasione dei Giochi Olimpici Invernali Milano Cortina 2026 - la presenza dell'Olympic Museum, museo ufficiale del Cio con sede a Losanna. Per la prima volta porterà a Venezia tre Olympian Artists, atleti olimpici e paralimpici che praticano una pratica artistica riconosciuta e appartenenti all'omonimo programma artistico del museo. Verrà proposta una serie di workshop per famiglie e scuole con l'obiettivo di sensibilizzare i più giovani, attraverso la creatività, ai temi e ai valori degli sport olimpici e paralimpici. Si aggiunge al programma del Carnevale dei Ragazzi l'Associazione Arzanà che, con Venti di Cultura, porterà un ciclo di laboratori dal titolo "Carnevale in barca", dove i ragazzi avranno l'opportunità di vedere e toccare diversi modelli originali di imbarcazioni storiche veneziane. Iniziativa realizzata da Hesperia Iliadou-Suppiej dell'Istituto Europeo di Design di Firenze, per il Laboratorio di Comunità della rete Faro Laguna nella Piattaforma Faro Italia, co-finanziato dalla Fondazione Venezia, L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, presieduta da Matteo Gasparato, proporrà una attività nell'ambito del progetto Port Educational. Attraverso le storie avventurose degli esploratori veneziani più celebri - Marco Polo, Pietro Querini e Giovanni Caboto - i bambini verranno guidati in un viaggio creativo e immersivo alla

Venezia Today

Venezia

ruolo di ideatori e conduttori di iniziative laboratoriali e il Cinema per le scuole giunto alla sua quarta edizione, con proiezioni gratuite per le scuole secondarie di I grado (classi terze) e di II grado al cinema Giorgione (Venezia) e cinema Dante (Mestre) che prenderà avvio il 24 febbraio.

Savona News

Savona, Vado

Collina sopra il porto di Vado, asta nuovamente deserta: nessuna offerta presentata

Per la seconda volta nessuno ha presentato interesse per la vasta area verde di 503mila mq. E' andata nuovamente deserta lo scorso 7 gennaio l'asta per la vendita dell'area collinare composta da boschi e uliveti che si affaccia sul porto di Vado Ligure al confine con Bergeggi. Nessuna offerta per la seconda volta è stata presentata in Tribunale a Savona per l'acquisizione della zona, 503mila mq tutti nel territorio vadese. L'offerta minima lo scorso 4 novembre era stata fissata in 229mila 500 euro e si poteva procedere in caso di più offerte con rilanci minimi di 3mila euro per volta. Il prezzo base è di 306mila euro. Una cifra "appetibile" che però al momento non aveva portato nessun soggetto a decidere di investire su una grande area verde nel quale non si potrebbe costruire secondo quanto previsto dal Piano Regolatore. "Vasto complesso di appezzamenti di terreni di varia natura tutti siti nel comune di Vado Ligure - nelle località Val Gelata, Cheia, Ciasa, Cappella, Scoglietti, Bricco, Contrà, Fortezza per la piena proprietà - viene spiegato nel sito Astalegale.net - L'area nella quale i terreni sono parte è posta immediatamente a monte della zona portuale del comune di Vado Ligure ed è costituita dalla costa collinare che definisce e chiude in direzione ponente la rada naturale del porto medesimo". L'intera zona, caratterizzata da una morfologia collinare, risulta sostanzialmente priva di urbanizzazioni e infrastrutture viarie ad eccezione di un'unica via di accesso costituita da una strada bianca che percorre l'area in direzione est/ovest.



Genova: traffico passeggeri ok, secondo solo al record del 2023

Ma i traghetti sono in arretramento (soprattutto su Sardegna e Corsica) **GENOVA**. Un esercito di quasi 4 milioni di persone sono transitati nei dodici mesi del 2025 nei terminal di Stazioni Marittime spa, il polo passeggeri di **Genova** a servizio di traghetti e di crociere: a parte il fatto che il dato risulta «in linea con le previsioni di inizio anno», è una buona notizia per gli operatori all'ombra della Lanterna in quanto - lo rileva la nota statistica della società - è «secondo solo al record storico assoluto del 2023». E questo, «nonostante l'indisponibilità di una banchina a causa dei lavori in corso per la realizzazione di importanti migliorie alle infrastrutture che porteranno al potenziamento degli spazi dedicati al traffico crocieristico con realizzazione di un nuovo molo di 376 metri sul lato di levante di Ponte dei Mille», com'è stato fatto rilevare segnalando che si è riusciti a reggere un aumento di trenta scali in più rispetto all'anno precedente. Tuttavia è un risultato dai due volti. Da un lato, sul fronte delle crociere si sono avuti quasi 100mila vacanzieri in più, con una crescita di sei punti e mezzo; dall'altro, al contrario per i traghetti tutti gli indicatori di traffico (passeggeri, auto, moto e metri lineari di mezzi) registrano un segno

"meno", seppure con numeri non drammatici anche se non sono certo degli "zero virgola". Guardando più in dettaglio il dossier delle cifre, balza agli occhi che i 1,63 milioni di crocieristi passati da **Genova** (620mila come "home port", poco più di un milione in transito) rappresentano il secondo miglior risultato, dopo il record del 2023, nella storia del traffico crociere a **Genova** a partire dagli anni '90 fino ad adesso. In tutto, 334 le toccate nave. A fare la parte del leone come compagnia è Msc Crociere, con 234 toccate e più di 1,23 milioni di turisti. A ciò si aggiunga il debutto sulle banchine liguri per la compagnia Explora Journeys, il marchio di casa Msc che copre la fascia di lusso: sei scali, 5mila passeggeri. In crescita è la fetta di mercato di Costa Crociere a **Genova**: le toccate sono aumentate a 52 (cinque in più) e i passeggeri sono cresciuti fino a quota 332mila (17mila in più). Tutt'altro che trascurabile la presenza su **Genova** della Princess Cruises: dieci scali con 40mila passeggeri. Quanto al traffico traghetti, l'arretramento è su tutti e quattro i fronti statistici considerati: meno 3,6% i passeggeri che calano a 2,25 milioni, meno 2,2% le auto che scendono a 841mila, meno 3% le moto che risultano poco più di 64mila, ma il dato un po' più pesante sono i metri lineari del carico con la flessione del 4% che li vede diminuire a 1,82 milioni. Ance in questo caso, con un andamento bifronte: «La Sicilia e il Nord Africa hanno registrato aumenti di traffico», dice la società ligure. Dunque, a pesare sul fatto che il grafico sia andato all'ingiù è il fatto che «la Sardegna e la Corsica hanno chiuso in diminuzione» (e in modo non trascurabile). E le previsioni



Ma i traghetti sono in arretramento (soprattutto su Sardegna e Corsica) **GENOVA**. Un esercito di quasi 4 milioni di persone sono transitati nei dodici mesi del 2025 nei terminal di Stazioni Marittime spa, il polo passeggeri di Genova a servizio di traghetti e di crociere: a parte il fatto che il dato risulta «in linea con le previsioni di inizio anno», è una buona notizia per gli operatori all'ombra della Lanterna in quanto - lo rileva la nota statistica della società - è «secondo solo al record storico assoluto del 2023». E questo, «nonostante l'indisponibilità di una banchina a causa dei lavori in corso per la realizzazione di importanti migliorie alle infrastrutture che porteranno al potenziamento degli spazi dedicati al traffico crocieristico con realizzazione di un nuovo molo di 376 metri sul lato di levante di Ponte dei Mille», com'è stato fatto rilevare segnalando che si è riusciti a reggere un aumento di trenta scali in più rispetto all'anno precedente. Tuttavia è un risultato dai due volti. Da un lato, sul fronte delle crociere si sono avuti quasi 100mila vacanzieri in più, con una crescita di sei punti e mezzo; dall'altro, al contrario per i traghetti tutti gli indicatori di traffico (passeggeri, auto, moto e metri lineari di mezzi) registrano un segno "meno", seppure con numeri non drammatici anche se non sono certo degli "zero virgola". Guardando più in dettaglio il dossier delle cifre, balza agli occhi che i 1,63 milioni di crocieristi passati da Genova (620mila come "home port", poco più di un milione in transito) rappresentano il secondo miglior risultato, dopo il record del 2023, nella storia del traffico crociere a Genova a partire dagli anni '90 fino ad adesso. In tutto, 334 le toccate nave. A fare la parte del leone come compagnia è Msc Crociere, con 234 toccate e più di 1,23 milioni di turisti. A ciò si aggiunga il debutto sulle banchine liguri per la compagnia Explora Journeys, il marchio di casa Msc che copre la fascia di lusso: sei scali, 5mila passeggeri. In crescita è la fetta di mercato di Costa Crociere a Genova: le toccate sono aumentate a 52 (cinque in più) e i passeggeri sono cresciuti fino a quota 332mila (17mila in più). Tutt'altro che

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

per l'anno appena cominciato? Grossomodo non ci si dovrebbe discostare molto da quanto accaduto nel 2025: relativamente al traffico traghetti, si prevedono «numeri sostanzialmente in linea con il 2025»; riguardo al traffico crociere, idem («circa 1,6 milioni di crocieristi, di cui 600mila "home port" e un milione di transiti»). Complessivamente il numero delle navi da crociera dovrebbe essere leggermente inferiore di navi (320 anziché 334), però non quelle di Msc che si confermerà come di gran lunga il principale operatore su **Genova**: 241 scali invece di 234 e attorno agli 1,3 milioni di turisti. Ad esempio, secondo quanto preannuncia Stazioni Marittime spa, l'ammiraglia Msc World Europa «continuerà a scalare i terminal crociere tutte le domeniche dell'anno»; Msc Seaview «opererà il sabato (31 scali)»; Msc Orchestra «effettuerà 42 scali lungo tutto il corso dell'anno»; Msc Musica e Msc Sinfonia avranno «complessivamente 34 scali nei martedì tra aprile e dicembre». Relativamente alle nuovissime nuove ammiraglie della flotta Msc (Euribia e World Asia) si sa che «effettueranno diversi scali in autunno e inverno, con le "maiden call" rispettivamente il 22 ottobre e il 6 dicembre». Gli altri operatori: per Costa Crociere sono previsti «i 40 scali di Costa Toscana che porteranno complessivamente quasi tutti i venerdì dell'anno circa 300mila passeggeri»; Princess Cruises «porterà due tocche in più (12 complessive) rispetto al 2025, pari a circa 50mila passeggeri».

Strage di pedoni a Genova, la mappa: gli incroci e le vie più a rischio a Sampierdarena

Ogni Municipio ha segnalato al Comune gli attraversamenti ritenuti più pericolosi per posizione, illuminazione o per numero di incidenti. Prima tappa della nostra mappa nel Centro Ovest. È solo di venerdì scorso la notizia della morte di Maurizio Perrone, l'uomo di 54 anni travolto e ucciso da un mezzo pesante in via Natale Gallino, a Pontedecimo, mentre attraversava la strada. Si tratta del primo pedone che perde la vita per le strade della città di Genova nel 2026, dove l'anno scorso ci sono stati più pedoni uccisi che nei tre anni precedenti. Dall'ultima indagine "Ecosistema urbano" di Legambiente - Il Sole24Ore con 8 incidenti ogni mille abitanti, Genova è tra le città più pericolose, con vittime soprattutto tra pedoni e ciclisti. Per quanto la causa sia spesso legata a violazioni del codice della strada da parte di chi è alla guida (a volte anche dello stesso pedone), molto più spesso di quanto dovrebbe, sono diversi gli attraversamenti pedonali che risultano non adeguati: bui, in curva, poco segnalati o con le strisce pedonali ormai sbiadite. Per questo i Municipi si sono messi al lavoro per segnalare al Comune di Genova quelli più pericolosi, per cui servirebbero fondi per rendere possibili interventi ad hoc. E

proprio insieme ai presidenti di Municipio, abbiamo creato una mappa degli attraversamenti più 'pericolosi' di ogni delegazione, da Ponente a Levante. Investito e trascinato per km da un camion, morto un pedone a Sampierdarena. L'investimento mortale di Elio Arlandi. Iniziamo con Sampierdarena, dove a inizio dicembre Elio Arlandi, di 67 anni, è morto investito da un mezzo pesante. L'uomo, noto musicista molto conosciuto nel quartiere, è stato trascinato dal camion per almeno due chilometri, da via Cantore (dove Arlandi ha attraversato fuori dalle strisce pedonali) fino alle alture di Sampierdarena. I punti critici sono diversi e sono stati segnalati dal Municipio all'assessorato competente, come da richiesta, grazie anche ai dati della polizia locale. Così il presidente, Michele Colnaghi, ha individuato gli attraversamenti pedonali più pericolosi. Tra le zone cerchiato in rosso nel dossier sampierdarenese c'è via Walter Fillak, la lunga via che collega via Paolo Reti a Certosa. Lì, gli attraversamenti sono pochi, con le strisce sbiadite e un'illuminazione scarsa. A peggiorare la situazione c'è la grande inciviltà dei cittadini, che ogni giorno parcheggiano sui marciapiedi, bloccando la visuale dei pedoni in attesa di attraversare la strada. Solo a metà dicembre un uomo con al guinzaglio il suo cane è stato centrato da un'auto mentre camminava proprio sulle strisce dell'attraversamento dopo il primo semaforo. Il più recente di una lunga lista di incidenti nella zona. Paura in via Fillak, uomo a spasso con il cane investito sulle strisce. Attenzionato anche quello di via Stefano Dondero, sotto alla stazione ferroviaria di Sampierdarena, dove la polizia locale ha registrato diversi investimenti e incidenti negli ultimi due anni. La causa è legata all'alto traffico, sia di auto che di pedoni. Sono



Ogni Municipio ha segnalato al Comune gli attraversamenti ritenuti più pericolosi per posizione, illuminazione o per numero di incidenti. Prima tappa della nostra mappa nel Centro Ovest. È solo di venerdì scorso la notizia della morte di Maurizio Perrone, l'uomo di 54 anni travolto e ucciso da un mezzo pesante in via Natale Gallino, a Pontedecimo, mentre attraversava la strada. Si tratta del primo pedone che perde la vita per le strade della città di Genova nel 2026, dove l'anno scorso ci sono stati più pedoni uccisi che nei tre anni precedenti. Dall'ultima indagine "Ecosistema urbano" di Legambiente - Il Sole24Ore con 8 incidenti ogni mille abitanti, Genova è tra le città più pericolose, con vittime soprattutto tra pedoni e ciclisti. Per quanto la causa sia spesso legata a violazioni del codice della strada da parte di chi è alla guida (a volte anche dello stesso pedone), molto più spesso di quanto dovrebbe, sono diversi gli attraversamenti pedonali che risultano non adeguati: bui, in curva, poco segnalati o con le strisce pedonali ormai sbiadite. Per questo i Municipi si sono messi al lavoro per segnalare al Comune di Genova quelli più pericolosi, per cui servirebbero fondi per rendere possibili interventi ad hoc. E proprio insieme ai presidenti di Municipio, abbiamo creato una mappa degli attraversamenti più 'pericolosi' di ogni delegazione, da Ponente a Levante. Investito e trascinato per km da un camion, morto un pedone a Sampierdarena. L'investimento mortale di Elio Arlandi. Iniziamo con Sampierdarena, dove a inizio dicembre Elio Arlandi, di 67 anni, è morto investito da un mezzo pesante. L'uomo, noto musicista molto conosciuto nel quartiere, è stato trascinato dal camion per almeno due chilometri, da via Cantore (dove Arlandi ha attraversato fuori dalle strisce pedonali) fino alle alture di Sampierdarena. I punti critici sono diversi e sono stati segnalati dal Municipio all'assessorato competente, come da richiesta, grazie anche ai dati della polizia locale. Così il presidente, Michele Colnaghi, ha individuato gli attraversamenti pedonali più pericolosi. Tra le zone cerchiato in rosso nel dossier sampierdarenese c'è via Walter Fillak, la lunga via che collega via Paolo Reti a Certosa. Lì, gli attraversamenti sono pochi, con le strisce sbiadite e un'illuminazione scarsa. A peggiorare la situazione c'è la grande inciviltà dei cittadini, che ogni giorno parcheggiano sui marciapiedi, bloccando la visuale dei pedoni in attesa di attraversare la strada. Solo a metà dicembre un uomo con al guinzaglio il suo cane è stato centrato da un'auto mentre camminava proprio sulle strisce dell'attraversamento dopo il primo semaforo. Il più recente di una lunga lista di incidenti nella zona. Paura in via Fillak, uomo a spasso con il cane investito sulle strisce. Attenzionato anche quello di via Stefano Dondero, sotto alla stazione ferroviaria di Sampierdarena, dove la polizia locale ha registrato diversi investimenti e incidenti negli ultimi due anni. La causa è legata all'alto traffico, sia di auto che di pedoni. Sono

migliaia le persone che ogni giorno entrano ed escono dalla stazione e che utilizzano quelle strisce pedonali. Allo stesso modo, via Dondero è la strada con cui si può raggiungere la rotonda di largo Jursè - per chi arriva da levante - tagliando i semafori di via Cantore e via Degola. Il terzo è l'attraversamento dove a inizio dicembre è stato investito Elio Arlandi, dove andrebbe aumentata l'illuminazione. Occhi puntati anche su via Ferrara, a San Tedomo (che rientra nella delegazione del municipio Centro Ovest), dove Colnaghi ha richiesto al più presto un nuovo attraversamento: "Sono fondamentali nuove strisce pedonali sulla svolta che da via Ferrara porta a via Bologna". Il presidente Colnaghi: "Riflessione su dossi e l'alto numero di camion in strada" Al centro del dossier consegnato all'assessore Robotti Colnaghi ha chiesto che venga fatta una riflessione su possibili dossi da posizionare in prossimità delle scuole. "La vecchia amministrazione aveva bocciato l'idea, ma secondo me nelle strade secondarie dove sono presenti tanti bambini ogni giorno potrebbe essere la soluzione alle auto che sfrecciano". "Abbiamo anche segnalato il passaggio di Tir sulle nostre strade - continua Colnaghi -, che purtroppo non sono pochi e sono soprattutto quelli in uscita dal porto, che spesso passano per via Tullio Molteni. La richiesta è un cambio di itinerario per farli passare dentro alle aree portuali, così da non mettere a rischio adulti e bambini che attraversano le strade".

Ecco la mappa dei quartieri dove si muore di più a Genova

di Andrea Popolano Cornigliano, Struppa, Rivarolo, Pra', Pre-Molo-Maddalena e Bolzaneto sono i quartieri di Genova dove si registra il più alto tasso di mortalità in città. In queste zone sono stati infatti rilevati dati superiori alla media registrata a Genova. I dati, forniti dal Comune di Genova, fanno riferimento agli anni compresi tra il 2009 e il 2024. A Cornigliano si registrano circa 60 vittime in più all'anno rispetto al dato atteso, a Rivarolo addirittura 74 in più, a Struppa 29 in più all'anno. Il dato prende a riferimento e si basa anche sulle caratteristiche della popolazione per età e sesso. Discorso opposto si deve fare per Albaro, Nervi-Quinto-Sant'Ilario e Portoria che sono le zone della città che registrano un dato sotto la media rispetto alle morti attese. "Genova è molto differenziata, ha quartieri tendenzialmente sani dal punto di vista del tasso di mortalità standardizzato per età e specifico per genere nel Levante mentre la situazione più grave si registra nel Ponente e in Valpolcevara - commenta Valerio Gennaro, specialista in oncologia e medicina preventiva ed epidemiologo. Cornigliano continua a essere un quartiere critico, mediamente abbiamo circa 60 decessi all'anno in più, è una stima ma è stabile e, visto che abbiamo anche quartieri in realtà con dati buoni potremmo imparare a capirne di più le ragioni, aiutare di più quella popolazione magari anche con servizi sanitari e provando a ridurre gli altri fattori di rischio. A Cornigliano c'è stato un grande inquinamento ambientale dovuta alla presenza dell'acciaierie, adesso direi che quella massa di inquinamento è ridotta, però gli effetti sulla salute della popolazione permangono per un po', quindi dobbiamo assolutamente vedere come aiutare questa popolazione e anche le altre". I dati quartiere per quartiere - Cornigliano 60 morti in più all'anno rispetto al dato atteso (+30,5%) - Struppa 29 morti in più all'anno rispetto al dato atteso (+18,2%) - Rivarolo 74 morti in più all'anno rispetto al dato atteso (+16%) - Pra' 39 morti in più all'anno rispetto al dato atteso (+13,4%) - Pre-Molo-Maddalena 27 morti in più all'anno rispetto al dato atteso (+12%) - Bolzaneto 24 morti in più all'anno rispetto al dato atteso (+11,5%) - San Fruttuoso 42 morti in più all'anno rispetto al dato atteso (+6,5%) - Oregina-Lagaccio 19 morti in più all'anno rispetto al dato atteso (+4,9%) - Sestri Ponente 35 morti in più all'anno rispetto al dato atteso (+4,7%) - Voltri 8 morti in più all'anno rispetto al dato atteso (+3,6%) - Pontedecimo 4 morti in più all'anno rispetto alle previsioni (+2,1%) - Castelletto 5 morti in più all'anno rispetto al dato atteso (+1%) - Sampierdarena 2 morti in più all'anno rispetto al dato atteso (+0,4%) - San Teodoro 4 morti in meno all'anno rispetto al dato atteso (-1,1%) - Molassana 10 morti in meno all'anno rispetto al dato atteso (-2,6%) - Staglieno 10 morti in meno all'anno rispetto al dato atteso (-3,3%) - Marassi 32 morti in meno all'anno rispetto al dato atteso (-5%) - Pegli 34 morti in



di Andrea Popolano Cornigliano, Struppa, Rivarolo, Pra', Pre-Molo-Maddalena e Bolzaneto sono i quartieri di Genova dove si registra il più alto tasso di mortalità in città. In queste zone sono stati infatti rilevati dati superiori alla media registrata a Genova. I dati, forniti dal Comune di Genova, fanno riferimento agli anni compresi tra il 2009 e il 2024. A Cornigliano si registrano circa 60 vittime in più all'anno rispetto al dato atteso, a Rivarolo addirittura 74 in più, a Struppa 29 in più all'anno. Il dato prende a riferimento e si basa anche sulle caratteristiche della popolazione per età e sesso. Discorso opposto si deve fare per Albaro, Nervi-Quinto-Sant'Ilario e Portoria che sono le zone della città che registrano un dato sotto la media rispetto alle morti attese. "Genova è molto differenziata, ha quartieri tendenzialmente sani dal punto di vista del tasso di mortalità standardizzato per età e specifico per genere nel Levante mentre la situazione più grave si registra nel Ponente e in Valpolcevara - commenta Valerio Gennaro, specialista in oncologia e medicina preventiva ed epidemiologo. Cornigliano continua a essere un quartiere critico, mediamente abbiamo circa 60 decessi all'anno in più, è una stima ma è stabile e, visto che abbiamo anche quartieri in realtà con dati buoni potremmo imparare a capirne di più le ragioni, aiutare di più quella popolazione magari anche con servizi sanitari e provando a ridurre gli altri fattori di rischio. A Cornigliano c'è stato un grande inquinamento ambientale dovuta alla presenza dell'acciaierie, adesso direi che quella massa di inquinamento è ridotta, però gli effetti sulla salute della popolazione permangono per un po', quindi dobbiamo assolutamente vedere come aiutare questa popolazione e anche le altre". I dati quartiere per quartiere - Cornigliano 60 morti in più all'anno rispetto al dato atteso (+30,5%) - Struppa 29

meno all'anno rispetto al dato atteso (-7,2%) - Valle Sturla 14 morti in meno all'anno rispetto al dato atteso (-7,9%) - Quarto 43 morti in meno all'anno rispetto al dato atteso (-8,1%) - San Martino 24 morti in meno all'anno rispetto al dato atteso (-9%) - Foce 28 morti in meno all'anno rispetto al dato atteso (-9,9%) - Portoria 26 morti in meno all'anno rispetto al dato atteso (-11,5%) - Nervi-Quinto-Sant'Ilario 48 morti in meno all'anno rispetto al dato atteso (-13,8%) - San Francesco d'Albaro 88 morti in meno all'anno rispetto al dato atteso (-15,3%) L'inquinamento dalle navi in porto A Genova particolare attenzione alla situazione del porto. Bruno Piotti, presidente Isde (International Society of Doctor for Environment) ha analizzato proprio la situazione legata al porto. Secondo le analisi quella di Genova è una delle aree portuali dove si registra il più alto livello di inquinamento legato al pm 2,5 prodotto dalla presenza delle navi in porto. "Nell'area **portuale** di Genova, dopo Napoli e Palermo, - spiega Piotti - si raggiungono livelli di inquinamento prodotto dalle navi in porto e dal traffico dei tir in transito, che si avvicina a quello della Pianura Padana che è una delle aree più inquinate d'Europa". L'appello che arriva dal settore è quello di chiedere agli enti una maggiore sintonia e presa in carico del problema inquinamento in città chiamando in causa anche esperti di varia natura: ingegneri, architetti, urbanisti, epidemiologi, sociologi. Dall'Isde arrivano anche una serie di richieste rivolte a Regione Liguria, Comune di Genova e **Autorità Portuale**: "Prima di tutto l'elettificazione delle banchine del porto entro il 2026; un tavolo di concertazione sul traffico da per il porto; il rinnovamento dei motori delle navi passeggeri e commerciali; i container e le merci portuali trasferiti dal o verso il Porto progressivamente su rotaia anziché su ruota; il miglioramento dei corridoi di traffico dei mezzi pesanti; la riduzione decisa del traffico motorizzato privato, con l'introduzione di zone a basse emissioni, zone 30 km/h, ecc.; il potenziamento del trasporto pubblico locale, o la promozione della mobilità attiva, o lo sviluppo della mobilità condivisa con mezzi non inquinanti o l'utilizzo di veicoli privati a zero emissioni; interventi sul riscaldamento degli edifici e una pianificazione urbana orientata alla salute". Un porto di Genova che nel corso degli anni si è esteso nello spazio: "Adesso riguarda circa otto quartieri e ci si dimentica anche lì, non so quanto ingenuamente, di guardare lo stato di salute delle persone che vivono in quei quartieri perché hanno un impatto notevole oltre ad aver perso le spiagge o quant'altro lì hanno una compressione dei loro spazi vitali: dal verde allo spazio per vivere, per giocare che si ripercuote sulla salute che in effetti quando andiamo a misurare i livelli di salute nelle zone scopriamo che c'è una perdita e c'è un netto peggioramento rispetto al levante cittadino e alla media genovese" conclude Valerio. 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.

Biossido d'azoto, il porto di Genova quasi come la Pianura Padana. L'esperto: "Colpa del fumo dalle navi"

L'analisi di Bruno Piotti, presidente ISDE Italia | Associazione Medici per l'Ambiente Per quanto riguarda le città portuali Genova è la terza città per inquinamento di biossido di azoto (No₂) dopo Napoli e Palermo . È questo uno dei dati emersi dalla ricerca effettuata dall'Isde (Associazione Medici per l'Ambiente) sulla base delle emissioni registrate dalle centraline ufficiali dell'Arpal. Nel caso specifico quella di Genova si trova in via Buoizzi. "La causa principale - spiega Bruno Piotti , presidente Isde (l'Associazione Medici per l'Ambiente) - è legata all'inquinamento prodotto dai fumi delle navi". Inchiesta Primocanale fumo dalle navi in porto Dati che si avvicinano a quelli della Pianura Padana, una delle due aree più inquinate d'Europa. "La pianura padana continua ad avere il triste primato di essere una delle aree più inquinate dal punto di vista delle polveri sottili di 2,5 micron, che sono ovviamente, essendo più sottili, più pericolose delle altre polveri sottili che circolano da combustione e da inquinamenti di origine varia e dal punto di vista del biossido di azoto sono molto elevati. Questa componente dell'inquinamento legata al biossido di azoto, proveniente dai fumi delle navi in

porto, assegna un triste primato ai tre porti italiani: Napoli, Palermo e Genova" spiega Piotti. Fumi navi: "40mila genovesi esposti ad inquinamento sopra ai limiti" A Genova le centraline più "attenzionata" sono quelle di via Buoizzi, proprio davanti al porto, e quella di corso Europa. I dati aggiornati a inizio novembre hanno fatto segnare un valore medio di 41 microgrammi per metro cubo (g/m³). Il limite previsto è di 40 (g/m³). Nei primi undici mesi del 2025 la centralina di via Buoizzi ha registrato 63 superamenti del limite. Guarda qui i dati in tempo reale L'appello: "Serve l'elettrificazione delle banchine portuali" L'appello che arriva dal settore è quello di chiedere agli enti una maggiore sintonia e presa in carico del problema inquinamento in città chiamando in causa anche esperti di varia natura: ingegneri, architetti, urbanisti, epidemiologi, sociologi. Dall'Isde arrivano anche una serie di richieste rivolte a Regione Liguria, Comune di Genova e **Autorità Portuale**: "Prima di tutto l'elettrificazione delle banchine del porto entro il 2026". Al momento secondo le indicazioni entro il 2026 si chiuderanno i cantieri a Stazioni Marittime . Ma sotto questo aspetto serve ancora la definizione, dallo Stato, delle tariffe dell'uso dell'energia da parte degli armatori. In poche parole, anche con la completa elettrificazione delle banchine queste rischiano di non essere utilizzate da parte degli armatori se non viene stabilito il costo dell'energia elettrica. Altro elemento critico da questo punto di vista riguarda le navi e i traghetti che devono arrivare in porto. Ancora molti quelli datati che non hanno le caratteristiche per sfruttare l'elettrificazione delle banchine. Elettrificazione delle banchine: i cantieri aperti, come funziona e cosa manca Ma tra le altre necessità espresse dall'Associazione



L'analisi di Bruno Piotti, presidente ISDE Italia | Associazione Medici per l'Ambiente Per quanto riguarda le città portuali Genova è la terza città per inquinamento di biossido di azoto (No₂) dopo Napoli e Palermo . È questo uno dei dati emersi dalla ricerca effettuata dall'Isde (Associazione Medici per l'Ambiente) sulla base delle emissioni registrate dalle centraline ufficiali dell'Arpal. Nel caso specifico quella di Genova si trova in via Buoizzi. "La causa principale - spiega Bruno Piotti , presidente Isde (l'Associazione Medici per l'Ambiente) - è legata all'inquinamento prodotto dai fumi delle navi". Inchiesta Primocanale fumo dalle navi in porto Dati che si avvicinano a quelli della Pianura Padana, una delle due aree più inquinate d'Europa. "La pianura padana continua ad avere il triste primato di essere una delle aree più inquinate dal punto di vista delle polveri sottili di 2,5 micron, che sono ovviamente, essendo più sottili, più pericolose delle altre polveri sottili che circolano da combustione e da inquinamenti di origine varia e dal punto di vista del biossido di azoto sono molto elevati. Questa componente dell'inquinamento legata al biossido di azoto, proveniente dai fumi delle navi in porto, assegna un triste primato ai tre porti italiani: Napoli, Palermo e Genova" spiega Piotti. Fumi navi: "40mila genovesi esposti ad inquinamento sopra ai limiti" A Genova le centraline più "attenzionata" sono quelle di via Buoizzi, proprio davanti al porto, e quella di corso Europa. I dati aggiornati a inizio novembre hanno fatto segnare un valore medio di 41 microgrammi per metro cubo (g/m³). Il limite previsto è di 40 (g/m³). Nei primi undici mesi del 2025 la centralina di via Buoizzi ha registrato 63 superamenti del limite. Guarda qui i dati in tempo reale L'appello: "Serve l'elettrificazione delle banchine portuali" L'appello che arriva dal settore è quello di chiedere agli enti una maggiore sintonia e presa in carico del problema inquinamento in città chiamando in causa anche esperti di varia natura: ingegneri, architetti, urbanisti, epidemiologi, sociologi. Dall'Isde arrivano anche una serie di richieste rivolte a Regione Liguria, Comune di Genova e **Autorità Portuale**: "Prima di tutto l'elettrificazione delle banchine del porto entro il 2026". Al momento secondo le indicazioni entro il 2026 si chiuderanno i cantieri a Stazioni Marittime . Ma sotto questo aspetto serve ancora la definizione, dallo Stato, delle tariffe dell'uso dell'energia da parte degli armatori. In poche parole, anche con la completa elettrificazione delle banchine queste rischiano di non essere utilizzate da parte degli armatori se non viene stabilito il costo dell'energia elettrica. Altro elemento critico da questo punto di vista riguarda le navi e i traghetti che devono arrivare in porto. Ancora molti quelli datati che non hanno le caratteristiche per sfruttare l'elettrificazione delle banchine. Elettrificazione delle banchine: i cantieri aperti, come funziona e cosa manca Ma tra le altre necessità espresse dall'Associazione

Medici per l'Ambiente ci sono anche la creazione di "un tavolo di concertazione sul traffico da per il porto; il rinnovamento dei motori delle navi passeggeri e commerciali; i container e le merci portuali trasferiti dal o verso il Porto progressivamente su rotaia anziché su ruota ; il miglioramento dei corridoi di traffico dei mezzi pesanti; la riduzione decisa del traffico motorizzato privato, con l'introduzione di zone a basse emissioni, zone 30 km/h, ecc.; il potenziamento del trasporto pubblico locale , o la promozione della mobilità attiva, o lo sviluppo della mobilità condivisa con mezzi non inquinanti o l'utilizzo di veicoli privati a zero emissioni; interventi sul riscaldamento degli edifici e una pianificazione urbana orientata alla salute". L'effetto del biossido di azoto sull'uomo Come viene riportato dall'Arpat il biossido di azoto "è un gas irritante per l'apparato respiratorio e per gli occhi che può causare bronchiti fino anche a edemi polmonari e decesso. Contribuisce alla formazione dello smog fotochimico, come precursore dell'ozono troposferico, e contribuisce, trasformandosi in acido nitrico, al fenomeno delle 'piogge acide'". Mentre per quanto riguarda la Pianura Padana l'inquinamento è il prodotto di un mix di fattori antropici: traffico veicolare, industrie, riscaldamento domestico e allevamenti intensivi, per le centraline del porto di Genova sembra incidere soprattutto il fumo prodotto dalle navi e il traffico veicolare.

De Wave Group acquisisce DL SERVICES e rafforza la strategia di crescita globale

Gen 14, 2026 Genova - De Wave Group, global contractor con sede a Genova e tra i leader nel settore della cantieristica legata alle **crociere** e alla nautica, annuncia l'acquisizione di DL SERVICES, società francese con sedi a Nantes e a Miami specializzata nella progettazione di cucine industriali e nella fornitura di componenti tecnici e ricambi di bordo, offrendo servizi di mappatura e manutenzione predittiva delle attrezzature catering (Life Cycle System). Con l'ingresso di DL SERVICES, il Gruppo rafforza il suo Catering department, ampliandone competenze e capacità operative, e consolida ulteriormente la posizione nel segmento maintenance, diventando sempre più un punto di riferimento a livello internazionale nel settore cruise. L'operazione è stata realizzata con il supporto di SIMEST, società del Gruppo CDP per l'internazionalizzazione delle imprese italiane, attraverso la costituzione di una società veicolo, partecipata per il 52% da De Wave e per il 48% da SIMEST, preposta all'acquisizione di DL SERVICES. L'intervento complessivo di SIMEST, pari a 3 milioni di euro tra finanziamento soci e aumento di capitale, comprende anche le risorse del Fondo 394 ("Sezione venture capital e investimenti partecipativi") gestite in collaborazione con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale. La continuità a livello strategico e manageriale sarà garantita dalla conferma dell'attuale management, che potrà continuare a contare su Daniel Laine e Mathilde Laine, a capo della divisione francese, e Anais Habbar, a capo della divisione statunitense, che hanno permesso alla società di diventare una realtà affermata nel settore, con una solida presenza sui mercati internazionali e un fatturato che ha raggiunto gli 11 milioni di euro nel 2025. Riccardo Pompili, CEO di De Wave Group ha dichiarato: " Con l'acquisizione di DL Services internalizziamo due comparti di rilievo come quello della progettazione, anche a livello di concept, delle aree catering e della manutenzione dei macchinari delle cucine di bordo, oggi fondamentali per garantire servizi completi e affidabili a tutti i nostri partner. Questa operazione ci consente inoltre di entrare in contatto diretto con un'ampia platea di fornitori e di rafforzare la nostra presenza lungo tutta la filiera produttiva. Non si tratta quindi solo di una crescita dimensionale, ma di un investimento di valore che consolida la nostra leadership e ci prepara ad affrontare le sfide future con un profilo industriale ancora più distintivo e integrato". Daniel Laine, Amministratore Delegato per la Divisione francese di DL SERVICES ha inoltre sottolineato: " L'ingresso di DL Services in un Gruppo di primo livello come De Wave rappresenta un'importante opportunità di sviluppo. La complementarità delle competenze e la presenza globale del Gruppo ci permetteranno di valorizzare ulteriormente il nostro know-how, accelerando la crescita sui mercati internazionali. Questa integrazione apre a significative sinergie operative e tecnologiche e ci consente di affrontare nuove sfide con una struttura più solida,



Gen 14, 2026 Genova - De Wave Group, global contractor con sede a Genova e tra i leader nel settore della cantieristica legata alle crociere e alla nautica, annuncia l'acquisizione di DL SERVICES, società francese con sedi a Nantes e a Miami specializzata nella progettazione di cucine industriali e nella fornitura di componenti tecnici e ricambi di bordo, offrendo servizi di mappatura e manutenzione predittiva delle attrezzature catering (Life Cycle System). Con l'ingresso di DL SERVICES, il Gruppo rafforza il suo Catering department, ampliandone competenze e capacità operative, e consolida ulteriormente la posizione nel segmento maintenance, diventando sempre più un punto di riferimento a livello internazionale nel settore cruise. L'operazione è stata realizzata con il supporto di SIMEST, società del Gruppo CDP per l'internazionalizzazione delle imprese italiane, attraverso la costituzione di una società veicolo, partecipata per il 52% da De Wave e per il 48% da SIMEST, preposta all'acquisizione di DL SERVICES. L'intervento complessivo di SIMEST, pari a 3 milioni di euro tra finanziamento soci e aumento di capitale, comprende anche le risorse del Fondo 394 ("Sezione venture capital e investimenti partecipativi") gestite in collaborazione con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale. La continuità a livello strategico e manageriale sarà garantita dalla conferma dell'attuale management, che potrà continuare a contare su Daniel Laine e Mathilde Laine, a capo della divisione francese, e Anais Habbar, a capo della divisione statunitense, che hanno permesso alla società di diventare una realtà affermata nel settore, con una solida presenza sui mercati internazionali e un fatturato che ha raggiunto gli 11 milioni di euro nel 2025. Riccardo Pompili, CEO di De Wave Group ha dichiarato: " Con l'acquisizione di DL Services internalizziamo due comparti di rilievo come quello della progettazione, anche a livello di concept, delle aree catering e della

Sea Reporter

Genova, Voltri

mantenendo al contempo continuità strategica e manageriale". Vera Veri, Direttore Equity e Investimenti Partecipativi SIMEST, ha dichiarato: " Con questa operazione SIMEST affianca De Wave, realtà già fortemente posizionata nella progettazione e fornitura di soluzioni per il settore navale e crocieristico, in un percorso di potenziamento industriale, con l'integrazione di competenze specialistiche in ambiti sempre più strategici per l'evoluzione del settore. Il nostro intervento, realizzato anche attraverso le risorse pubbliche gestite in convenzione con la Farnesina, è finalizzato a sostenere un progetto che valorizza innovazione, integrazione verticale e presenza sui mercati esteri, rafforzando ulteriormente il posizionamento del Gruppo presso la clientela internazionale".

Shipping Italy

Genova, Voltri

Genova nel 2025 recupera crocieristi mentre calano i traghetti

A **Genova** il traffico delle navi bianche si riavvicina al record di due anni fa, mentre cala quello ro-pax. Andamento in linea con le attese per il traffico gestito da Stazioni Marittime S.p.A., il terminal passeggeri del **porto** di **Genova** controllato dal gruppo Msc. Nel perdurare dell'indisponibilità di una banchina su Ponte dei Mille, Stazioni Marittime ha operato 30 scali in più rispetto al 2024. Per quel che riguarda le crociere il 2025 ha registrato 334 toccate nave con 1.630.593 crocieristi (più vicino dell'anno scorso al record del 2023), di cui 620.195 home port e 1.010.398 in transito, portando, rispetto al 2024, 99.187 passeggeri in più (+6,47%). Maggioritaria la presenza di Msc Crociere, che nel 2025 ha portato nei terminal genovesi 234 toccate con oltre 1,23 milioni di passeggeri. In continua crescita i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione a **Genova** e ha effettuato diverse crociere nella stagione autunnale chiudendo il 2025 con un totale di 52 toccate e di circa 332.000 passeggeri (+5 toccate e + 17.000 pax rispetto al 2024). Da porre in rilievo anche la presenza per la prima volta nel **porto** di **Genova** della compagnia Explora Journeys, nuovo brand del gruppo Msc che opera nel segmento del lusso (6 scali movimentando circa 5.000 passeggeri). Per Princess Cruises 10 scali e oltre 40.000 passeggeri. In calo il traffico traghetti, il 2025: passeggeri 2.253.330 (-3,6%); auto 840.981 (-2,2%); moto 64.182 (-3 %); metri lineari 1.828.293 (-4 %). Analizzando le destinazioni, nel 2025 la Sicilia e il Nord Africa hanno registrato aumenti di traffico, mentre la Sardegna e la Corsica hanno chiuso in diminuzione rispetto al 2024. Per il 2026, relativamente al traffico traghetti, Stazioni Marittime prevede numeri sostanzialmente in linea con il 2025: "Per quanto riguarda il traffico crociere, nel 2026 sono al momento previsti circa 320 scali con circa 1,6 milioni di crocieristi, di cui 600.000 home port e 1.000.000 transiti. Msc confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a **Genova**, portando circa 1,3 milioni di passeggeri con 241 scali. L'ammiraglia Msc World Europa continuerà a scalare i terminal crociere tutte le domeniche dell'anno. Msc Seaview opererà al sabato (31 scali), mentre Msc Orchestra effettuerà 42 scali lungo tutto il corso dell'anno. Msc Musica e Msc Sinfonia registreranno complessivamente 34 scali nei martedì tra aprile e dicembre. Le nuovissime nuove ammiraglie della flotta Msc Euribia e Msc World Asia effettueranno diversi scali in autunno e inverno, con le maiden call rispettivamente il 22 ottobre e il 6 dicembre. Costa Crociere continuerà a garantire la sua presenza su **Genova** con i 40 scali di Costa Toscana che porteranno complessivamente quasi tutti i venerdì dell'anno circa 300.000 passeggeri. Princess Cruises porterà due toccate in più (12 complessive) rispetto al 2025, pari a circa 50.000 passeggeri".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA



A Genova il traffico delle navi bianche si riavvicina al record di due anni fa, mentre cala quello ro-pax. Andamento in linea con le attese per il traffico gestito da Stazioni Marittime S.p.A., il terminal passeggeri del porto di Genova controllato dal gruppo Msc. Nel perdurare dell'indisponibilità di una banchina su Ponte dei Mille, Stazioni Marittime ha operato 30 scali in più rispetto al 2024. Per quel che riguarda le crociere il 2025 ha registrato 334 toccate nave con 1.630.593 crocieristi (più vicino dell'anno scorso al record del 2023), di cui 620.195 home port e 1.010.398 in transito, portando, rispetto al 2024, 99.187 passeggeri in più (+6,47%). Maggioritaria la presenza di Msc Crociere, che nel 2025 ha portato nei terminal genovesi 234 toccate con oltre 1,23 milioni di passeggeri. In continua crescita i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione a Genova e ha effettuato diverse crociere nella stagione autunnale chiudendo il 2025 con un totale di 52 toccate e di circa 332.000 passeggeri (+5 toccate e + 17.000 pax rispetto al 2024). Da porre in rilievo anche la presenza per la prima volta nel porto di Genova della compagnia Explora Journeys, nuovo brand del gruppo Msc che opera nel segmento del lusso (6 scali movimentando circa 5.000 passeggeri). Per Princess Cruises 10 scali e oltre 40.000 passeggeri. In calo il traffico traghetti, il 2025: passeggeri 2.253.330 (-3,6%); auto 840.981 (-2,2%); moto 64.182 (-3 %); metri lineari 1.828.293 (-4 %). Analizzando le destinazioni, nel 2025 la Sicilia e il Nord Africa hanno registrato aumenti di traffico, mentre la Sardegna e la Corsica hanno chiuso in diminuzione rispetto al 2024. Per il 2026, relativamente al traffico traghetti, Stazioni Marittime prevede numeri sostanzialmente in linea con il 2025: "Per quanto riguarda il traffico crociere, nel 2026 sono al momento previsti circa 320 scali con circa 1,6 milioni di crocieristi, di cui 600.000 home port e 1.000.000 transiti. Msc confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a Genova, portando circa 1,3 milioni di passeggeri con 241

Shipping Italy

Genova, Voltri

CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Shipping Italy

Genova, Voltri

De Wave ha rilevato la società francese DL Services

Acquisita insieme a Simest (Cdp) dal general contractor navalmeccanico genovese l'azienda specializzata nella progettazione di cucine industriali De Wave Group, global contractor con sede a **Genova** impegnato nel settore della cantieristica legata alle crociere e alla nautica, ha reso nota l'acquisizione di DL Services, società francese con sedi a Nantes e a Miami specializzata nella progettazione di cucine industriali e nella fornitura di componenti tecnici e ricambi di bordo mediante l'offerta di servizi di mappatura e manutenzione predittiva delle attrezzature catering (Life Cycle System). "A seguito dell'operazione il Gruppo punta a superare i 500 mln di fatturato nel 2026, grazie ad una presenza internazionale con 7 stabilimenti, 13 sedi operative e 1.500 dipendenti. Con l'ingresso di DL Services, il Gruppo rafforza il suo Catering department, ampliandone competenze e capacità operative, e consolida ulteriormente la posizione nel segmento maintenance, diventando sempre più un punto di riferimento a livello internazionale nel settore cruise" ha spiegato una nota di De Wave. L'operazione è stata realizzata con il supporto di Simest, società del Gruppo Cdp per l'internazionalizzazione delle imprese italiane, attraverso la costituzione di una società veicolo, partecipata per il 52% da De Wave e per il 48% da Simest, preposta all'acquisizione di DL Services: "L'intervento complessivo di Simest, pari a 3 milioni di euro tra finanziamento soci e aumento di capitale, comprende anche le risorse del Fondo 394 (Sezione venture capital e investimenti partecipativi) gestite in collaborazione con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Acquisito da Ignazio Messina il terminalista e spedizioniere reefer Thermocar

Ceduto da Adriana e Federico Puccetti il 100% della società attiva nel trasporto container e ro-ro nel Mediterraneo e verso Africa e Asia. Una nuova importante acquisizione è stata appena messa a segno da Ignazio Messina & C., il gruppo logistico e armatoriale controllato dalla famiglia Messina e partecipato al 49% da Msc attivo nel trasporto container e ro-ro nel Mediterraneo e verso Africa e Asia. Con un atto firmato appena prima di Natale la shipping company genovese ha infatti messo le mani sul 100% della società Thermocar, azienda anch'essa con sede in **porto a Genova**, dove detiene un piccolo terminal in concessione, e specializzata nelle spedizioni e nei trasporti di merci a temperatura controllata tra Europa, Africa, Medio Oriente, Pakistan ed India. Un'acquisizione e un'integrazione verticale sinergica e complementare al business di Messina nel trasporto via mare. A vendere sono stati Adriana e Federico Puccetti, ai quali faceva capo rispettivamente il 49% e il 51% della società passata di mano al prezzo complessivo di 5,35 milioni di euro. L'ultimo bilancio disponibile (2024) fotografa una società da quasi 6,5 milioni di ricavi, un margine operativo positivo di 245 mila euro e un risultato netto di 117 mila euro (tutti numeri in netta crescita rispetto al 2023). Il patrimonio netto al 31 dicembre 2024 era appena superiore ai 2 milioni di euro fra capitale sociale, riserve e utili. Thermocar nel descriversi evidenzia come la propria caratteristica principale (anche rispetto ai competitor) sia quella di "aver sviluppato in proprio e controllare direttamente l'intera catena logistica. Disponiamo infatti - si legge nella brochure aziendale -, oltre a una flotta di container frigoriferi, di nostri automezzi per il trasporto dei container e di un terminal all'interno del **porto di Genova**". La flotta container è costituita da oltre 200 box reefer standard e high cube da 40' e da 20'. Dal proprio terminal di **Genova** l'azienda controlla tutte le operazioni che riguardano i propri servizi: "La prova, riparazione e lavaggio di container frigoriferi e dei semirimorchi usati nel servizio ro/ro. Stoccaggio dei vuoti e dei pieni che vengono tenuti alimentati da 45 prese frigo. Ricevimento della merce in transito garantendone la conservazione a tutte le temperature richieste, scarico e carico della merce da camion e container, il tutto effettuato con nostro personale e nostre attrezzature. I depositi - situati nel Terminal Messina - usufruiscono del servizio di vigilanza interno con telecamere direttamente collegate con una società di telesorveglianza. Situati in area doganale, i nostri depositi godono di tutti i regimi doganali (esportazione, transito, deposito, perfezionamento attivo e passivo, ecc). Il nostro terminal è anche magazzino di temporanea custodia (068/N della Dogana di **Genova**). Il terminal è la base operativa dei nostri automezzi. Disponiamo di autorizzazione al trasporto merce per conto terzi in ambito Europeo. Gli automezzi di proprietà sono tutti equipaggiati con generatore e sono ribassati



01/14/2026 23:03 Nicola Capuzzo

Ceduto da Adriana e Federico Puccetti il 100% della società attiva nel trasporto container e ro-ro nel Mediterraneo e verso Africa e Asia. Una nuova importante acquisizione è stata appena messa a segno da Ignazio Messina & C., il gruppo logistico e armatoriale controllato dalla famiglia Messina e partecipato al 49% da Msc attivo nel trasporto container e ro-ro nel Mediterraneo e verso Africa e Asia. Con un atto firmato appena prima di Natale la shipping company genovese ha infatti messo le mani sul 100% della società Thermocar, azienda anch'essa con sede in porto a Genova, dove detiene un piccolo terminal in concessione, e specializzata nelle spedizioni e nei trasporti di merci a temperatura controllata tra Europa, Africa, Medio Oriente, Pakistan ed India. Un'acquisizione e un'integrazione verticale sinergica e complementare al business di Messina nel trasporto via mare. A vendere sono stati Adriana e Federico Puccetti, ai quali faceva capo rispettivamente il 49% e il 51% della società passata di mano al prezzo complessivo di 5,35 milioni di euro. L'ultimo bilancio disponibile (2024) fotografa una società da quasi 6,5 milioni di ricavi, un margine operativo positivo di 245 mila euro e un risultato netto di 117 mila euro (tutti numeri in netta crescita rispetto al 2023). Il patrimonio netto al 31 dicembre 2024 era appena superiore ai 2 milioni di euro fra capitale sociale, riserve e utili. Thermocar nel descriversi evidenzia come la propria caratteristica principale (anche rispetto ai competitor) sia quella di "aver sviluppato in proprio e controllare direttamente l'intera catena logistica. Disponiamo infatti - si legge nella brochure aziendale -, oltre a una flotta di container frigoriferi, di nostri automezzi per il trasporto dei container e di un terminal all'interno del porto di Genova". La flotta container è costituita da oltre 200 box reefer standard e high cube da 40' e da 20'. Dal proprio terminal di Genova l'azienda controlla tutte le operazioni che riguardano i propri servizi: "La prova, riparazione e lavaggio di container frigoriferi e dei

Shipping Italy

Genova, Voltri

per poter muovere in tutta Europa container high cube rispettando i 4 metri di altezza complessiva". Sempre dal bilancio si apprende che Thermocar nell'estate del 2024 aveva completato, a fronte di un investimento di quasi 1 milione e di una nuova concessione di durata 15 anni, il trasferimento e la ricostruzione della propria palazzina uffici e del reparto manutenzione automezzi e contenitori sempre all'interno del **porto** nei pressi di Terminal San Giorgio e Imt Terminal di Messina. La società è infine proprietaria di immobili a Santo Stefano Magra, tra cui figurano un immobile a uso industriale e terreni limitrofi edificabili nella zona retroportuale di La Spezia. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Il Nautilus

La Spezia

Nave cargo salvata e messa in sicurezza dalla Guardia Costiera Italiana

(La nave da carico Master Nasser alla deriva al largo della costa toscana italiana; foto courtesy Guardia Costiera Italiana) Momenti di apprensione al largo della costa toscana, per la nave cargo Master Nasser, rimasta in avaria a causa di un blackout mentre navigava a circa 15 miglia da Viareggio Marina di Carrara. Le Autorità italiane hanno evitato un possibile incaglio al largo di Viareggio, dopo che la nave cargo Master Nasser ha subito un completo blackout e ha iniziato a derivare verso la costa toscana. La nave con bandiera delle Comore di 80 metri stava navigando da La **Spezia** a Durazzo quando ha subito un blackout elettrico perdendo la funzionalità di tutti i sistemi e servizi ausiliari di bordo, lasciando l'equipaggio incapace di controllare la nave. La Guardia Costiera ha coordinato il soccorso tramite il Centro Secondario di Soccorso Marittimo di Livorno, sotto la supervisione del Centro Operativo Nazionale. Con l'imbarcazione che si avvicinava a riva, un elicottero, partito dalla base aerea di Sarzana è riuscito a calare a bordo della nave in difficoltà un pilota del porto. Il comandante Michele Vullo della Marina di Carrara, da bordo della Master Nasser, è riuscito a stabilizzare la situazione - con l'aiuto della Guardia Costiera che monitorava la nave, sia via mare che via cielo, mentre si studiavano le condimeteomarine per valutare l'intervento di un rimorchiatore. Le operazioni di rimorchio verso un porto idoneo sono state avviate con l'impiego del rimorchiatore Neri. Fedepiloti, la Federazione Italiana dei Piloti di Porto, ha dichiarato che il salvataggio ha sottolineato il valore dell'accordo permanente con la Guardia Costiera. "Il risultato è stato reso possibile grazie alla piena attuazione del Protocollo d'Intesa tra Fedepiloti e il Comando Generale del Port Captainty Corps - Guardia Costiera", ha dichiarato l'Associazione dei piloti, osservando che l'accordo include un addestramento specializzato nelle basi aeree della Guardia Costiera che consente ai piloti portuali di partecipare a missioni di emergenza basate su elicotteri. La nave è stata messa in sicurezza, senza feriti né inquinamento, ancorata in una zona ritenuta sicura, a circa 5 miglia dalla costa, dove rimane sotto stretta sorveglianza. Fedepiloti che ha descritto l'azione di salvataggio come "un modello di collaborazione vincente e strategico per la sicurezza della navigazione e per la protezione della vita umana in mare, valorizzando l'elevata professionalità di tutte le figure coinvolte". Abele Carruezzo.



(La nave da carico Master Nasser alla deriva al largo della costa toscana italiana; foto courtesy Guardia Costiera Italiana) Momenti di apprensione al largo della costa toscana, per la nave cargo Master Nasser, rimasta in avaria a causa di un blackout mentre navigava a circa 15 miglia da Viareggio Marina di Carrara. Le Autorità italiane hanno evitato un possibile incaglio al largo di Viareggio, dopo che la nave cargo Master Nasser ha subito un completo blackout e ha iniziato a derivare verso la costa toscana. La nave con bandiera delle Comore di 80 metri stava navigando da La Spezia a Durazzo quando ha subito un blackout elettrico perdendo la funzionalità di tutti i sistemi e servizi ausiliari di bordo, lasciando l'equipaggio incapace di controllare la nave. La Guardia Costiera ha coordinato il soccorso tramite il Centro Secondario di Soccorso Marittimo di Livorno, sotto la supervisione del Centro Operativo Nazionale. Con l'imbarcazione che si avvicinava a riva, un elicottero, partito dalla base aerea di Sarzana è riuscito a calare a bordo della nave in difficoltà un pilota del porto. Il comandante Michele Vullo della Marina di Carrara, da bordo della Master Nasser è riuscito a stabilizzare la situazione - con l'aiuto della Guardia Costiera che monitorava la nave, sia via mare che via cielo, mentre si studiavano le condimeteomarine per valutare l'intervento di un rimorchiatore. Le operazioni di rimorchio verso un porto idoneo sono state avviate con l'impiego del rimorchiatore Neri. Fedepiloti, la Federazione Italiana dei Piloti di Porto, ha dichiarato che il salvataggio ha sottolineato il valore dell'accordo permanente con la Guardia Costiera. "Il risultato è stato reso possibile grazie alla piena attuazione del Protocollo d'Intesa tra Fedepiloti e il Comando Generale del Port Captainty Corps - Guardia Costiera", ha dichiarato l'Associazione dei piloti, osservando che l'accordo include un addestramento specializzato nelle basi aeree della Guardia Costiera che consente ai piloti portuali di partecipare a missioni di emergenza basate su elicotteri.

"Porto Corsini stremata dal traffico crociere"

"La sezione regionale della Corte dei Conti, precisando che ' la normativa ambientale prevede misure di compensazione dei costi sociali da attività produttive, come deve intendersi il rigassificatore' , ha richiamato il Comune di Ravenna a prestare molta attenzione agli ' interventi in grado di apportare benefici compensativi alla collettività' , che la società FSRU di SNAM finanziaria, con 20 milioni di euro, per risarcire i disagi alla popolazione di Punta Marina Terme e ridurre l'impatto ambientale negativo sul suo litorale e sul centro abitato" ad affermarlo è Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna) in una proposta di mozione del Consiglio comunale. "Tra le opere che dovrebbero farsi carico, fin dagli studi di impatto ambientale e dal giudizio di compatibilità, di tali specie di 'indennizzi' - continua il consigliere -, ricadono i porti commerciali marittimi accessibili a battelli con stazza superiore a 1.350 tonnellate. La massima parte delle navi che attraccano al terminal crocieristico di Porto Corsini superano enormemente questo limite. Ad esempio, ' Celebrity Costellation' ed ' Explorer of the Seas' , che, da maggio scorso sono approdate settimanalmente lì per l'intera stagione crocieristica, misurano rispettivamente 91.000 e 138.000 tonnellate di stazza". Ancisi sottolinea poi che "Per realizzare questo nuovo terminal, vengono cementificati 18,2 ettari della spiaggia di Porto Corsini. I siti della Rete Natura 2000 ' Pineta di Casalborsetti, Pineta Staggioni, Duna di Porto' distano circa 200 metri. Il Parco del Delta del Po, con la stazione San Vitale e Pialasse di Ravenna, circa 150 metri. Secondo il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Ravenna, il terminal ricade nell' Unità di Paesaggio della Costa Nord' , certamente peggiorandola, ed è direttamente interessato dal ' **Sistema** Costiero' e dalle limitrofe ' Zone di riqualificazione della Costa e dell'Arenile' e ' Zone di Protezione delle Acque sotterranee costiere' , con le quali interferisce. Il ' Piano stralcio per il rischio idrogeologico' della Regione Emilia-Romagna classifica parte di questa zona costiera come ' area potenzialmente interessata da alluvioni rare' e la zona nord come ' area di potenziale allagamento' , causabile dalle piene delle reti idriche di pianura. Questo straziante impatto ambientale non può purtroppo essere mitigato". "Per raggiungere il terminal - evidenzia il capogruppo di LpR - occorre però attraversare Porto Corsini, passando esclusivamente sulla via Molo San Filippo, molto stretta e priva di uno spazio ciclo-pedonale continuo. Aggiungendo il già esorbitante traffico locale, si calcola il transito di 600 mila mezzi a motore l'anno, che alimentano una bolla d'aria soffocante e tossica. La classe acustica della zona su cui insiste il terminal è stata aumentata dal III al IV livello, cosicché, ad appena 200 metri di distanza, gli abitanti di Porto Corsini subiscono un maggior grado di rumorosità consentita pari a 60 decibel tra le 6:00 e le 22:00 e a 50 tra le 22:00 e le 6:00. Non è dunque più sopportabile che, al di là



01/14/2026 09:16 Valentina Orlandi

"La sezione regionale della Corte dei Conti, precisando che ' la normativa ambientale prevede misure di compensazione dei costi sociali da attività produttive, come deve intendersi il rigassificatore' , ha richiamato il Comune di Ravenna a prestare molta attenzione agli ' interventi in grado di apportare benefici compensativi alla collettività' , che la società FSRU di SNAM finanziaria, con 20 milioni di euro, per risarcire i disagi alla popolazione di Punta Marina Terme e ridurre l'impatto ambientale negativo sul suo litorale e sul centro abitato" ad affermarlo è Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna) in una proposta di mozione del Consiglio comunale. "Tra le opere che dovrebbero farsi carico, fin dagli studi di impatto ambientale e dal giudizio di compatibilità, di tali specie di 'indennizzi' - continua il consigliere -, ricadono i porti commerciali marittimi accessibili a battelli con stazza superiore a 1.350 tonnellate. La massima parte delle navi che attraccano al terminal crocieristico di Porto Corsini superano enormemente questo limite. Ad esempio, ' Celebrity Costellation' ed ' Explorer of the Seas' , che, da maggio scorso sono approdate settimanalmente lì per l'intera stagione crocieristica, misurano rispettivamente 91.000 e 138.000 tonnellate di stazza". Ancisi sottolinea poi che "Per realizzare questo nuovo terminal, vengono cementificati 18,2 ettari della spiaggia di Porto Corsini. I siti della Rete Natura 2000 ' Pineta di Casalborsetti, Pineta Staggioni, Duna di Porto' distano circa 200 metri. Il Parco del Delta del Po, con la stazione San Vitale e Pialasse di Ravenna, circa 150 metri. Secondo il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Ravenna, il terminal ricade nell' Unità di Paesaggio della Costa Nord' , certamente peggiorandola, ed è direttamente interessato dal ' Sistema Costiero' e dalle limitrofe ' Zone di riqualificazione della Costa e dell'Arenile' e ' Zone di Protezione delle Acque sotterranee costiere' , con le quali interferisce. Il ' Piano stralcio per il rischio idrogeologico' della Regione Emilia-Romagna classifica parte di questa zona costiera come ' area potenzialmente interessata da alluvioni rare' e la zona nord come ' area di potenziale allagamento' , causabile dalle piene delle reti idriche di pianura. Questo straziante impatto ambientale non può purtroppo essere mitigato". "Per raggiungere il terminal - evidenzia il capogruppo di LpR - occorre però attraversare Porto Corsini, passando esclusivamente sulla via Molo San Filippo, molto stretta e priva di uno spazio ciclo-pedonale continuo. Aggiungendo il già esorbitante traffico locale, si calcola il transito di 600 mila mezzi a motore l'anno, che alimentano una bolla d'aria soffocante e tossica. La classe acustica della zona su cui insiste il terminal è stata aumentata dal III al IV livello, cosicché, ad appena 200 metri di distanza, gli abitanti di Porto Corsini subiscono un maggior grado di rumorosità consentita pari a 60 decibel tra le 6:00 e le 22:00 e a 50 tra le 22:00 e le 6:00. Non è dunque più sopportabile che, al di là

delle opere progettuali in corso, non vengano concepiti interventi di mitigazione e di compensazione dei costi ambientali e sociali che sovraccaricano Porto Corsini". "Risolvere i problemi più pressanti di Porto Corsini - conclude Ancisi - è possibile non solo mettendo in sicurezza l'attuale rete viaria, ma anche e soprattutto investendo sul trasporto elettrico delle merci e delle persone, e comunque su forme di mobilità sostenibile compatibili con l'ambiente. Occorre chiamare a contribuirvi l'Autorità di **Sistema Portuale (ADSP)** di Ravenna, ente appaltante per la costruzione del terminal, e Ravenna Civitas Cruise Port (RCCP), società concessionaria, per l'**ADSP** stessa, dei servizi di interesse generale e delle aree per la progettazione, costruzione e gestione dell'opera. Soprattutto indispensabile è realizzare una viabilità alternativa per l'accesso e l'uscita dal polo crocieristico bypassando l'abitato di Porto Corsini e/o, in alternativa, creare strutture che trasferiscano crocieristi e ogni genere di carico e scarico merci in modo sostenibile e non impattante sull'abitato. Di qui l'opportunità della seguente mozione, tramite cui, il consiglio comunale di Ravenna invita il sindaco e la sua giunta a perseguire l'obiettivo di stipulare, nei termini di cui sopra, un accordo perché siano realizzati interventi di mitigazione e di compensazione per i disagi e gli impatti negativi, ambientali e sociali, che Porto Corsini subisce dal terminal crociere in costruzione sul suo litorale".

Porto di Ravenna. Legacoop Romagna: Coesione territoriale e azione nazionale per tutelare crescita, lavoro e investimenti

Nel dibattito sulle prospettive del porto di Ravenna e sulle sfide che attendono il **sistema portuale** nel 2026, interviene Legacoop Romagna, che prende posizione dopo le recenti dichiarazioni del sindaco Alessandro Barattoni. Un intervento che guarda al quadro internazionale, alle politiche nazionali e alle scelte territoriali come fattori decisivi per la tenuta dei traffici, dell'occupazione e dello sviluppo futuro dello scalo ravennate. Legacoop Romagna esprime sostegno all'impostazione richiamata dal Sindaco: i risultati conseguiti e le prospettive per il nuovo anno vanno letti dentro un contesto economico internazionale che resta fragile. In termini macroeconomici, per sostenere traffici e filiere produttive, sono indispensabili pace e stabilità internazionale, elementi che incidono direttamente sull'andamento dei mercati e sulla continuità degli scambi. "Sul piano nazionale - proseguono - occorrono politiche industriali e misure di sostegno alla crescita, capaci di rafforzare la competitività delle imprese e l'attrattività degli investimenti. Il porto di Ravenna rappresenta una piattaforma strategica per l'economia regionale e nazionale: la sua solidità dipende anche da una cornice di sviluppo che metta al centro

produzione, logistica e innovazione". Da Legacoop sottolineano che "a livello territoriale la priorità è la coesione: serve l'unione di tutti gli attori - istituzioni, imprese, lavoro, rappresentanze e **sistema** della conoscenza - per aprire una stagione di forti investimenti nelle infrastrutture che collegano il porto, a partire da rete ferroviaria, viabilità, intermodalità e accessibilità delle aree logistiche. È la linea indicata anche nel documento che Legacoop Romagna ha presentato recentemente a tutti gli attori del territorio, con l'obiettivo di costruire una visione comune e un'agenda operativa per rendere il porto sempre più competitivo e capace di generare sviluppo sostenibile e lavoro di qualità". "In un quadro internazionale ancora instabile, pace e stabilità sono precondizioni decisive anche per l'economia reale: da qui passa la tenuta dei traffici e delle filiere. Al tempo stesso, servono politiche industriali e sostegno alla crescita: senza una prospettiva nazionale solida, la competitività del porto e del **sistema** produttivo rischia di indebolirsi", dichiara il presidente di Legacoop Romagna Paolo Lucchi. "Dobbiamo tutelare il porto e la sua crescita perché da qui dipendono occupazione e capacità di investimento. Siamo in una fase di trasformazione, tra grandi investimenti e nuove sfide competitive e tecnologiche: il lavoro **portuale** regolato va rafforzato con più competenze e strumenti, per garantire qualità e sicurezza. Il lavoro di qualità si difende solo con la coesione degli attori e con un'azione chiara anche a livello nazionale, su politiche industriali e infrastrutturali adeguate al ruolo strategico del Porto di Ravenna - conclude Emiliano Galanti, responsabile Porto di Legacoop Romagna -. Suscita profonde preoccupazioni la nuova riforma, approvata in Consiglio dei Ministri il 23 dicembre



Nel dibattito sulle prospettive del porto di Ravenna e sulle sfide che attendono il sistema portuale nel 2026, interviene Legacoop Romagna, che prende posizione dopo le recenti dichiarazioni del sindaco Alessandro Barattoni. Un intervento che guarda al quadro internazionale, alle politiche nazionali e alle scelte territoriali come fattori decisivi per la tenuta dei traffici, dell'occupazione e dello sviluppo futuro dello scalo ravennate. Legacoop Romagna esprime sostegno all'impostazione richiamata dal Sindaco: i risultati conseguiti e le prospettive per il nuovo anno vanno letti dentro un contesto economico internazionale che resta fragile. In termini macroeconomici, per sostenere traffici e filiere produttive, sono indispensabili pace e stabilità internazionale, elementi che incidono direttamente sull'andamento dei mercati e sulla continuità degli scambi. "Sul piano nazionale - proseguono - occorrono politiche industriali e misure di sostegno alla crescita, capaci di rafforzare la competitività delle imprese e l'attrattività degli investimenti. Il porto di Ravenna rappresenta una piattaforma strategica per l'economia regionale e nazionale: la sua solidità dipende anche da una cornice di sviluppo che metta al centro produzione, logistica e innovazione". Da Legacoop sottolineano che "a livello territoriale la priorità è la coesione: serve l'unione di tutti gli attori - istituzioni, imprese, lavoro, rappresentanze e sistema della conoscenza - per aprire una stagione di forti investimenti nelle infrastrutture che collegano il porto, a partire da rete ferroviaria, viabilità, intermodalità e accessibilità delle aree logistiche. È la linea indicata anche nel documento che Legacoop Romagna ha presentato recentemente a tutti gli attori del territorio, con l'obiettivo di costruire una visione comune e un'agenda operativa per rendere il porto sempre più competitivo e capace di generare sviluppo sostenibile e lavoro di qualità".


scorso, incentrata sulla nascita del nuovo soggetto pubblico, Porti d'Italia spa, chiamata a gestire direttamente la realizzazione delle infrastrutture : se rimanesse invariato questa proposta, le **Autorità di Sistema Portuale** sarebbero chiamate a rinunciare a una quota di entrate da concessioni e tasse importanti per realizzare interventi sui territori. Per quanto sia utile un coordinamento dei soggetti della portualità italiana, serve una revisione profonda di questo provvedimento, tramite un confronto reale con i soggetti che operano nell'ambito della portualità italiana".

Giani: "Livorno merita il titolo di capitale del mare"

(AGENPARL) - Wed 14 January 2026 **Giani: "Livorno merita il titolo di capitale del mare"*** Il presidente della Regione sostiene la candidatura della città al titolo nazionale /Scritto da Tiziano Carradori, mercoledì 14 gennaio 2026 alle 12:22/ Giani: "Livorno merita il titolo di capitale del mare" La città di Livorno ha presentato la propria candidatura al titolo di Capitale del mare, un nuovo riconoscimento nazionale che è stato istituito a partire da quest'anno.

"Voglio dire subito - afferma il presidente della Regione, Eugenio Giani - che la Regione Toscana, ed io personalmente, sosteniamo con forza e convinzione questa candidatura. Lo faccio non soltanto perché la Regione è uno dei 21 enti ed istituzioni che insieme a numerosi partners privati hanno contribuito a redigere il programma di questa candidatura. Ma lo faccio anche pensando ai 400 anni di storia della città, al rapporto simbiotico che i suoi cittadini hanno con il mare, alla presenza di uno dei più importanti **porti** del Mediterraneo, agli intrecci, direi indissolubili, tra l'elemento acquatico e ogni aspetto dell'economia, della cultura e delle attività che si svolgono a Livorno".

Secondo il presidente la città merita il titolo di Capitale del mare per essere intimamente ed indissolubilmente legata al mare in tutti i suoi aspetti. "Livorno - questa la sua conclusione - dal mare ha tratto carattere, collegamenti internazionali, capacità di apertura sociale e culturale. In una parola, forza e storia. Una forza e una storia che adesso è pronta, 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

Giani: "Livorno merita il titolo di capitale del mare"

01/14/2026 12:37

(AGENPARL) - Wed 14 January 2026 **Giani: "Livorno merita il titolo di capitale del mare"*** Il presidente della Regione sostiene la candidatura della città al titolo nazionale /Scritto da Tiziano Carradori, mercoledì 14 gennaio 2026 alle 12:22/ Giani: "Livorno merita il titolo di capitale del mare" La città di Livorno ha presentato la propria candidatura al titolo di Capitale del mare, un nuovo riconoscimento nazionale che è stato istituito a partire da quest'anno. "Voglio dire subito - afferma il presidente della Regione, Eugenio Giani - che la Regione Toscana, ed io personalmente, sosteniamo con forza e convinzione questa candidatura. Lo faccio non soltanto perché la Regione è uno dei 21 enti ed istituzioni che insieme a numerosi partners privati hanno contribuito a redigere il programma di questa candidatura. Ma lo faccio anche pensando ai 400 anni di storia della città, al rapporto simbiotico che i suoi cittadini hanno con il mare, alla presenza di uno dei più importanti porti del Mediterraneo, agli intrecci, direi indissolubili, tra l'elemento acquatico e ogni aspetto dell'economia, della cultura e delle attività che si svolgono a Livorno". Secondo il presidente la città merita il titolo di Capitale del mare per essere intimamente ed indissolubilmente legata al mare in tutti i suoi aspetti. "Livorno - questa la sua conclusione - dal mare ha tratto carattere, collegamenti internazionali, capacità di apertura sociale e culturale. In una parola, forza e storia. Una forza e una storia che adesso è pronta, 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.

Chi deve mettere i soldi per finire il porto di Livorno?

Mancano 130 milioni: la regione dice che spettano al governo, e il governo dice di aver già fatto abbastanza

Nel mare di fronte al porto di Livorno si sta costruendo una delle infrastrutture più imponenti e costose d'Italia: la darsena Europa, un'enorme piattaforma di cemento dove nel 2030 se tutto va bene attraccheranno le navi portacontainer più grandi al mondo. I quasi 700 milioni di euro necessari per costruirla ci sono, ne mancano però altri 130 per collegarla alle strade e alla rete ferroviaria, una caratteristica indispensabile per qualsiasi porto. La regione Toscana dice che tocca al governo mettere quei 130 milioni, il governo invece sostiene di aver già fatto la sua parte. Questo stallo rischia di compromettere tutto il lavoro fatto finora. Della darsena Europa si discute da oltre 15 anni. Gli spedizionieri, le compagnie di navigazione e anche i lavoratori portuali pensano che solo con questa nuova infrastruttura si potrà garantire lo sviluppo e quindi il futuro del porto. Quello di Livorno è tra i primi in Italia per tonnellate di merci transitate ogni anno: è specializzato nel traffico chiamato Ro-Ro, da roll-on/roll-off, cioè dei veicoli su ruote caricati sulle navi senza essere alzati e spostati dalle gru come i container. A differenza di altri porti come Gioia Tauro, Genova o Trieste, Livorno non ha puntato sul traffico di container, ma ora non può più farne a meno perché la maggior parte delle merci viene spostata in questo modo. Finora il porto ha dovuto limitare l'arrivo delle navi portacontainer per via dei fondali troppo bassi e degli spazi di manovra ridotti. In queste condizioni è difficile rincorrere gli investimenti delle compagnie di navigazione, che negli ultimi dieci anni hanno costruito e messo in mare navi sempre più grandi e capienti, fino a 24mila TEU (twenty-foot equivalent unit, l'unità corrispondente alla capacità di un container di 6,1 x 2,4 x 2,6 metri e considerata lo standard nel trasporto marittimo). Sono navi lunghe circa 400 metri e larghe più di 50. Anche altri porti Genova, per esempio stanno cercando di adeguarsi per non rimanere esclusi dalle rotte. La nuova darsena avrà una superficie di 60 ettari, come 85 campi da calcio, con una banchina da 1.400 metri. Le navi non entreranno più solo da Sud, ma anche da un'altra imboccatura creata a Nord con un nuovo canale per evitare una curva a 90 gradi. Si stanno costruendo anche due nuove dighe per proteggerla: una esterna da 4,6 chilometri e una interna lunga 2,3 chilometri. Le dighe delimitano le vasche di colmata, che servono a contenere la sabbia dragata dal fondale da abbassare per far passare le navi. In totale verranno dragati quasi 17 milioni di metri cubi di sabbia. Giusto per dare l'idea, un camion da cantiere tiene tra 15 e 20 metri cubi di sabbia: per spostarne così tanti servirebbe più di un milione di camion. Qualche dato sui costi, davvero notevoli: servono 440 milioni di euro per dragare la sabbia e costruire le dighe, 50 milioni per consolidare la prima vasca di colmata, 32 milioni di spese ambientali tra cui 22 milioni per il



Il Post
Chi deve mettere i soldi per finire il porto di Livorno?
01/14/2026 14:19
Mancano 130 milioni: la regione dice che spettano al governo, e il governo dice di aver già fatto abbastanza. Nel mare di fronte al porto di Livorno si sta costruendo una delle infrastrutture più imponenti e costose d'Italia: la darsena Europa, un'enorme piattaforma di cemento dove nel 2030 se tutto va bene attraccheranno le navi portacontainer più grandi al mondo. I quasi 700 milioni di euro necessari per costruirla ci sono, ne mancano però altri 130 per collegarla alle strade e alla rete ferroviaria, una caratteristica indispensabile per qualsiasi porto. La regione Toscana dice che tocca al governo mettere quei 130 milioni, il governo invece sostiene di aver già fatto la sua parte. Questo stallo rischia di compromettere tutto il lavoro fatto finora. Della darsena Europa si discute da oltre 15 anni. Gli spedizionieri, le compagnie di navigazione e anche i lavoratori portuali pensano che solo con questa nuova infrastruttura si potrà garantire lo sviluppo e quindi il futuro del porto. Quello di Livorno è tra i primi in Italia per tonnellate di merci transitate ogni anno: è specializzato nel traffico chiamato Ro-Ro, da roll-on/roll-off, cioè dei veicoli su ruote caricati sulle navi senza essere alzati e spostati dalle gru come i container. A differenza di altri porti come Gioia Tauro, Genova o Trieste, Livorno non ha puntato sul traffico di container, ma ora non può più farne a meno perché la maggior parte delle merci viene spostata in questo modo. Finora il porto ha dovuto limitare l'arrivo delle navi portacontainer per via dei fondali troppo bassi e degli spazi di manovra ridotti. In queste condizioni è difficile rincorrere gli investimenti delle compagnie di navigazione, che negli ultimi dieci anni hanno costruito e messo in mare navi sempre più grandi e capienti, fino a 24mila TEU (twenty-foot equivalent unit, l'unità corrispondente alla capacità di un container di 6,1 x 2,4 x 2,6 metri e considerata lo standard nel trasporto marittimo). Sono navi lunghe circa 400 metri e larghe più di 50. Anche altri porti - Genova, per esempio - stanno cercando di adeguarsi per non rimanere esclusi dalle rotte. La nuova darsena avrà

Il Post

Livorno

monitoraggio e 6 milioni per l'acquisto dei crediti di carbonio per compensare le emissioni inquinanti. Vanno aggiunti poi fondi per le spese impreviste, come l'aumento del costo dei materiali. La maggior parte dei 130 milioni mancanti non serve per la diga in sé, ma per le cosiddette opere complementari, cioè i collegamenti tra la nuova darsena e le reti dei trasporti: 50 milioni di euro per una nuova superstrada e 20 per la nuova ferrovia con tanto di stazione nuova; 50 milioni di euro per consolidare la seconda vasca di colmata. Finora la regione Toscana ha messo 200 milioni di euro, la stessa quota l'ha messa il governo, altri 60 milioni sono stati stanziati dall'autorità portuale, 90 milioni sono stati presi dal Fondo di Sviluppo e Coesione (cioè un fondo europeo distribuito dal governo), mentre Cassa Depositi e Prestiti (partecipata per oltre l'80 per cento dallo Stato) ha investito 50 milioni di euro. Circa 200 milioni verranno messi dai privati, cioè compagnie di navigazione e aziende che gestiscono i terminal portuali. Si sono già fatti avanti due grandi gruppi, uno formato da Msc, Neri e Lorenzini, l'altro dalla sola Grimaldi. Lo scorso ottobre, durante un sopralluogo, il ministro dei Trasporti Matteo Salvini aveva assicurato che non ci sarebbero stati problemi per gli altri 130 milioni di euro. «Ma sa, Salvini di cose ne dice tante», ha detto il presidente della Toscana Eugenio Giani in un'intervista data al Tirreno per richiamare il governo alle promesse fatte. Giani sostiene che il contributo della regione 200 milioni sia già eccezionale per un'opera di proprietà del demanio, a cui solitamente pensa lo Stato. Senza gli ulteriori investimenti, e quindi senza i collegamenti alle reti dei trasporti, la nuova darsena non serve. Anzi, Giani dice che probabilmente sarà complicato finirla perché i privati potrebbero tirarsi indietro: «E questo non dobbiamo permetterlo. La Toscana non può permetterselo». È stato Edoardo Rixi, viceministro alla Infrastrutture e ai Trasporti, a rispondere a Giani, sempre sul Tirreno. Rixi ha detto che il governo ha già fatto la sua parte e tutti i soldi per le opere di competenza dello Stato sono già state stanziati. Poi ha accusato Giani di alimentare confusione, perché le opere complementari sono ancora in fase di progettazione e parlarne ora rischia di mescolare piani, tempi e responsabilità. «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», ha detto Rixi. Al di là delle rassicurazioni, nessuno ha chiarito chi dovrà mettere i 130 milioni di euro che mancano.

Livorno capitale del mare: Salvetti lancia l'idea, Giani lo sostiene

La provincia labronica è fra le prime tre in Italia per la "blue economy" **LIVORNO**. «Un vecchio pescatore livornese qualche anno fa mi disse che c'è un enorme differenza tra una città sul mare e una città di Mare». Il sindaco livornese Luca Salvetti, indipendente alla guida di una giunta di centrosinistra dal 2019, era partito da qui per lanciare la candidatura di **Livorno** come "capitale del mare 2026", un riconoscimento nazionale istituito a partire da quest'anno: del resto, non è stato forse **Livorno** il palcoscenico della Biennale del mare e dell'acqua che con più di cento eventi ha contrassegnato la primavera scorsa fra riflessione ambientale, aspetti storico-culturali, musica, sport e intrattenimento? Adesso l'idea di Salvetti viene fatta propria dal presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani: «**Livorno** merita il titolo di capitale del mare». Aggiungendo: «La Regione Toscana, e io personalmente, sosteniamo con forza e convinzione questa candidatura. Lo faccio non soltanto perché la Regione è uno dei 21 enti ed istituzioni che insieme a numerosi partner privati hanno contribuito a redigere il programma di questa candidatura. Ma lo faccio anche pensando ai 400 anni di storia della città, al rapporto simbiotico che i suoi cittadini hanno con il mare, alla presenza di uno dei più importanti porti del Mediterraneo, agli intrecci, direi indissolubili, tra l'elemento acquatico e ogni aspetto dell'economia, della cultura e delle attività che si svolgono a **Livorno**». Al di là di tutto questo c'è un altro doppio aspetto da mettere al centro. L'uno riguarda il fatto che negli ultimi anni si è strutturato fra Dogana d'Acqua, Villa Letizia e Scoglio della Regina un polo di istituti di ricerca che ha il mare come comune denominatore tech: dal punto di vista del numero di "cervelli" coinvolti vale quasi come una "fabbrica della ricerca". L'altro è relativo al fatto che guardando alla "blue economy" - cioè all'intero ventaglio delle attività legate al mare dal trasporto marittimo agli yacht, dal turismo balneare alla pesca e alla ricerca marina - **Livorno** risulta stabilmente una delle prime tre province del Bel Paese per peso specifico rispetto al complesso dell'economia. E questo vale tanto per il numero delle imprese quanto per il totale degli addetti come pure per la ricchezza prodotta. Questo però vorrebbe dire che è l'intero territorio provinciale a esser coinvolto con una sequenza di tasselli del puzzle che hanno a che fare anche con Piombino e l'Elba, la più grande delle piccole isole italiane (Sardegna e Sicilia hanno una dimensione regionale e ovviamente fanno corsa a sé) Il "governatore" toscano insiste sul fatto che la città labronica «merita il titolo di Capitale del mare per essere intimamente ed indissolubilmente legata al mare in tutti i suoi aspetti». Lo ripete spiegando che **Livorno** «dal mare ha tratto carattere, collegamenti internazionali, capacità di apertura sociale e culturale. In una parola, forza e storia. Una forza e una storia che adesso è



La Gazzetta Marittima

Livorno

pronta, grazie al notevole e ricco programma che accompagna la sua candidatura, a mettere a disposizione della Toscana e di tutta l'Italia, fiera di poter proporre questa sua originalità se verrà premiata con l'ambito titolo». La conclusione è da "tifoso": «Forza **Livorno**! Tutta la Toscana è con te». Tornando all'immagine del pescatore, il sindaco Salvetti aveva affidato ai social il senso di quel che c'è dietro il distinguo fra città sul mare e città di mare: «Da una parte, c'è una semplice collocazione geografica che potrebbe non coincidere con vocazione, spirito e storie da raccontare; dall'altra, invece ci sono l'identità, la cultura, l'economia e la vita quotidiana che nascono e si strutturano intorno al mare ne traggono forza, opportunità e possibilità di sviluppo. «Quel vecchio pescatore - dice - aveva ragione, mi raccontava di un legame potente e indissolubile che da secoli condiziona la vita, il lavoro e le prospettive di ogni singolo cittadino livornese». Salvetti coglie la palla al balzo per lanciare, in nome di «una condizione dell'animo», qualcosa che potrebbe diventare una sorta di hashtag di quest'attitudine marittimo-marino-marinara di **Livorno**: qui «rimbomba forte un "Battitoltremare"».

Livorno si candida a Capitale italiana del Mare

Il sostegno della Regione Toscana e del presidente Giani. Valori aggiunti: identità marittima, porto strategico e progetto da 4,5 milioni di euro per il 2026

Andrea Puccini

LIVORNO Livorno punta al titolo di Capitale italiana del Mare e incassa il pieno sostegno della Regione Toscana. Il presidente Eugenio Giani ha espresso un appoggio convinto alla candidatura del capoluogo labronico, definendolo un riconoscimento coerente con la storia, l'identità e il ruolo strategico che la città ha da secoli nel rapporto con il mare. Secondo Giani, Livorno non è semplicemente una città affacciata sul mare, ma una realtà intimamente legata all'elemento marino sotto ogni profilo: storico, economico, culturale e sociale. Un legame costruito in oltre 400 anni di storia, rafforzato dalla presenza di uno dei principali porti del Mediterraneo e da una tradizione di apertura internazionale che ha contribuito a definire il carattere stesso della città. Per il presidente della Regione, proprio dal mare Livorno ha tratto forza, relazioni globali e capacità di integrazione, elementi che oggi possono diventare patrimonio condiviso a beneficio dell'intera Toscana e del Paese. La candidatura, annunciata dal sindaco Luca Salvetti, si inserisce in un percorso avviato già lo scorso anno con la prima edizione della Biennale del Mare e dell'Acqua e punta al titolo di Capitale italiana del Mare 2026, un riconoscimento istituito di recente ma che ha già attirato l'interesse di numerose città costiere. Il titolo prevede un contributo statale di un milione di euro per la realizzazione del programma presentato, con l'obiettivo di promuovere la cultura del mare e migliorare l'accoglienza e i servizi turistici. Il progetto presentato da Livorno, denominato 'Livorno Battitoltremare', comprende 48 proposte di intervento ispirate alle linee guida del Piano del Mare e dedicate alla valorizzazione della marittimità italiana. Complessivamente, l'iniziativa potrebbe mobilitare risorse per circa 4,5 milioni di euro, grazie al contributo ministeriale, a fondi comunali e al coinvolgimento di soggetti terzi. La scadenza per la presentazione delle candidature è fissata al 20 Gennaio, mentre la decisione finale spetterà a una giuria di cinque esperti indipendenti del settore marittimo, chiamata a esprimere il proprio verdetto entro il 1 Febbraio al ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, Nello Musumeci. Per Livorno, l'eventuale assegnazione del titolo rappresenterebbe non solo un riconoscimento simbolico, ma anche un'opportunità concreta di sviluppo e promozione del proprio storico rapporto con il mare. LEGGI ANCHE: Nasce il Comitato della Biennale del Mare e dell'Acqua - Blu Livorno



Affari Italiani

Piombino, Isola d' Elba

Rigassificatore di Piombino, Snam chiede la proroga ma Giani dice no: "La Toscana ha già dato"

Il presidente toscano contrario all'estensione oltre luglio: "Porto da liberare per la reindustrializzazione" Rigassificatore, braccio di ferro tra sicurezza energetica e futuro industriale del porto di Piombino Snam ha presentato la richiesta di proroga per la permanenza del rigassificatore nel porto di Piombino nelle more del procedimento per l'individuazione della futura collocazione della nave, attualmente in istruttoria al ministero dell'Ambiente. Secondo quanto riportato dall'edizione fiorentina de La Repubblica, " nel 2025 il gas naturale liquefatto ha coperto il 32% della domanda italiana, +10% sul 2022. E la Golar Tundra ha garantito l'8% della domanda nazionale ". Il quotidiano sottolinea inoltre come la ricerca di un piano alternativo proceda con difficoltà: Vado Ligure resta "opzione aperta sulla carta ma la Regione non vuole", mentre altre location nell'Alto Tirreno non risultano adeguate o pronte. Qualunque altro porto, viene evidenziato, "necessiterebbe di lavori molto lunghi di predisposizione delle tubature e adeguamento delle banchine". Rigassificatore di Piombino, il Presidente Giani: "Sono contrario alla proroga per il rigassificatore a Piombino" Netta la posizione del presidente della Regione Toscana e commissario governativo per il rigassificatore, Eugenio Giani. "L'ho già confermato in più occasioni, ma ribadisco che io sono contrario a una proroga", ha dichiarato, annunciando di voler chiedere "un appuntamento al ministro Pichetto Fratin per precisare con lui l'opinione contraria e verificare qual è fino in fondo l'opinione del governo". Giani ha spiegato che Snam "ha fatto una richiesta per acquisire dei documenti che le consentono di formalizzare in modo tecnico-scientifico l'istanza di proroga, precisando che la Regione esprimerebbe "sicuramente" parere contrario in caso di convocazione di una conferenza dei servizi per il riesame dell'autorizzazione. "Sono convinto - ha aggiunto - che la Toscana abbia già dato. Ormai la banchina del porto di Piombino deve servire per la reindustrializzazione, per il polo siderurgico, quindi è bene che il governo pensi a un altro sito". Nel motivare ulteriormente la propria contrarietà, Giani ha ricordato che l'autorizzazione al rigassificatore fu concessa per tre anni e vincolata a specifiche misure di compensazione territoriale. "Nel momento in cui firmai l'autorizzazione la firmai per tre anni, e la firmai anche a condizione che avvenissero alcune misure che andavano a compensazione del territorio, e che poi non si sono realizzate o si sono realizzate solo in parte". Le sole opere portate avanti, ha spiegato, sono state "la bonifica" del Sin di Piombino per 88 milioni di euro e "la strada 398 che vede ancora in corso i lavori". Giani ha ricordato come lo sblocco dell'opera stradale avvenne durante il governo Draghi, dopo un contatto con il sottosegretario Garofoli e l'amministratore delegato di Anas. "Ma a parte queste due cose - ha concluso - di circa 10



Affari Italiani

Piombino, Isola d' Elba


punti che avevamo messo, non ce n'è uno che sia venuto a compimento con l'insediarsi del nuovo governo". I tre anni dell'autorizzazione scadranno a luglio. "Per quello che riguarda la mia posizione - ha ribadito - è giusto che ora il rigassificatore venga ospitato su un'altra delle coste italiane", ricordando che l'Italia ha "15 regioni su 20 che si affacciano sul mare" e che il contributo toscano all'approvvigionamento energetico nazionale può dirsi concluso. LEGGI TUTTE LE NOTIZIE DELLA SEZIONE ECONOMIA Argomenti giani toscana piombino rigassificatore piombino snam.

Agenparl

Piombino, Isola d' Elba

Piombino: Pd, nessuna proroga per rigassificatore, silenzio imbarazzante di Meloni e Pichetto

(AGENPARL) - Wed 14 January 2026 **Piombino**: Pd, nessuna proroga per rigassificatore, silenzio imbarazzante di Meloni e Pichetto "L'autorizzazione al rigassificatore di **Piombino** è temporanea, ha una durata di tre anni e deve essere rispettata. Non siamo disponibili ad alcun prolungamento della permanenza dell'impianto nel **porto** di **Piombino**. La posizione della Regione Toscana, confermata dal Presidente Giani, è netta e coerente con gli atti approvati e con il programma di governo regionale: il rigassificatore deve lasciare il **porto** nei tempi previsti. La richiesta di Snam è quindi irricevibile ed occorre adesso una rapida e ferma presa di posizione da parte del Governo Meloni ". Così in una nota congiunta Emiliano Fossi, deputato e segretario Pd della Toscana; Marco Simiani, capogruppo Pd in Commissione Ambiente di Montecitorio; Alessandro Franchi, consigliere regionale Pd della Toscana; Simone De Rosas, segretario Pd Elba - Val di Cornia e Fabio Cento, segretario Unione Comunale Pd di **Piombino**. "Fermo restando lo spostamento del rigassificatore, **Piombino** merita da subito compensazioni e investimenti concreti. Non come contropartita per una proroga, ma come riconoscimento di un sacrificio sostenuto da un territorio e dal suo **porto** per un'opera di interesse nazionale. In questi anni il rigassificatore ha garantito un contributo economico alle aziende portuali di **Piombino**, ma insufficiente rispetto ai vincoli imposti allo sviluppo complessivo portuale, industriale e siderurgico. Servono per questo immediatamente investimenti strutturali: potenziamento delle infrastrutture portuali, e completamento delle infrastrutture terrestri e ferroviarie, nuove banchine, impulso allo sviluppo industriale e occupazionale, per creare più lavoro stabile e duraturo al **porto**, alla città di **Piombino** e al comprensorio della Val di Cornia". Roma, 14 gennaio 2026 Ufficio Stampa Gruppo Partito Democratico Camera dei Deputati per approfondimenti consultare il nostro sito: <http://www.deputatipd.it> 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

Piombino: Pd, nessuna proroga per rigassificatore, silenzio imbarazzante di Meloni e Pichetto

01/14/2026 16:17

(AGENPARL) - Wed 14 January 2026 **Piombino**: Pd, nessuna proroga per rigassificatore, silenzio imbarazzante di Meloni e Pichetto "L'autorizzazione al rigassificatore di **Piombino** è temporanea, ha una durata di tre anni e deve essere rispettata. Non siamo disponibili ad alcun prolungamento della permanenza dell'impianto nel **porto** di **Piombino**. La posizione della Regione Toscana, confermata dal Presidente Giani, è netta e coerente con gli atti approvati e con il programma di governo regionale: il rigassificatore deve lasciare il porto nei tempi previsti. La richiesta di Snam è quindi irricevibile ed occorre adesso una rapida e ferma presa di posizione da parte del Governo Meloni ". Così in una nota congiunta Emiliano Fossi, deputato e segretario Pd della Toscana; Marco Simiani, capogruppo Pd in Commissione Ambiente di Montecitorio; Alessandro Franchi, consigliere regionale Pd della Toscana; Simone De Rosas, segretario Pd Elba - Val di Cornia e Fabio Cento, segretario Unione Comunale Pd di **Piombino**. "Fermo restando lo spostamento del rigassificatore, **Piombino** merita da subito compensazioni e investimenti concreti. Non come contropartita per una proroga, ma come riconoscimento di un sacrificio sostenuto da un territorio e dal suo porto per un'opera di interesse nazionale. In questi anni il rigassificatore ha garantito un contributo economico alle aziende portuali di **Piombino**, ma insufficiente rispetto ai vincoli imposti allo sviluppo complessivo portuale, industriale e siderurgico. Servono per questo immediatamente investimenti strutturali: potenziamento delle infrastrutture portuali, e completamento delle infrastrutture terrestri e ferroviarie, nuove banchine, impulso allo sviluppo industriale e occupazionale, per creare più lavoro stabile e duraturo al **porto**, alla città di **Piombino** e al comprensorio della Val di Cornia". Roma, 14 gennaio 2026 Ufficio Stampa Gruppo Partito Democratico Camera dei Deputati per approfondimenti consultare il nostro sito: <http://www.deputatipd.it> 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.

Snam chiede la proroga per il rigassificatore a Piombino

La richiesta presentata alla fine del 2025 agli enti preposti Snam ha presentato richiesta per la proroga dell'Autorizzazione unica per la permanenza del rigassificatore Italis Lng (ex Golar Tundra) nel porto di Piombino (Livorno). Secondo quanto si apprende la richiesta è stata presentata alla fine del 2025 agli enti preposti: l'autorizzazione attualmente in vigore scadrà nel luglio del 2026.



Rigassificatore Piombino, Snam chiede la proroga dell'autorizzazione

Depositata l'istanza per estendere la permanenza della nave

Andrea Puccini

PIOMBINO Il dossier energetico torna al centro del confronto tra la costa toscana e il Governo. Snam ha infatti depositato, a ridosso della fine del 2025, la richiesta di proroga dell'autorizzazione unica che consente la permanenza della nave rigassificatrice Italis Lng ex Golar Tundra nel porto di Piombino, dove l'impianto è operativo dal 2023. La domanda rappresenta un passaggio tecnico e industriale necessario, considerato che l'attuale autorizzazione, rilasciata nel 2022 in regime commissariale per far fronte all'emergenza energetica nazionale, scadrà nel Luglio 2026. Senza un'estensione dei termini, l'operatività dell'impianto non potrebbe proseguire oltre quella data. La richiesta si inserisce in un contesto di politica energetica ancora incerto. La Italis Lng, con una capacità di rigassificazione di circa 5 miliardi di metri cubi annui, contribuisce in modo rilevante alla sicurezza degli approvvigionamenti di gas del Paese. Allo stesso tempo, l'intesa originaria tra Governo, enti locali e Regione Toscana prevedeva una permanenza limitata a tre anni nel porto di Piombino, con il successivo trasferimento dell'unità in un sito offshore definitivo, individuato nell'area di Vado Ligure-Savona, entro il 2026. La proroga richiesta da Snam apre quindi un nuovo fronte di dialogo e potenziale tensione con le amministrazioni locali. Da un lato, la continuità dell'impianto è ritenuta strategica in una fase di persistente volatilità del mercato globale del gas; dall'altro, il mancato rispetto delle scadenze concordate rischia di riaccendere il confronto con il territorio, che aveva accettato la presenza del rigassificatore come soluzione temporanea. L'estensione dell'autorizzazione servirebbe a coprire i tempi tecnici necessari al completamento delle opere infrastrutturali e dei collegamenti sottomarini nel sito di destinazione finale. Resta però il nodo politico e istituzionale legato a un'eventuale permanenza prolungata dell'impianto nello scalo piombinese oltre quanto inizialmente previsto. Ora la parola passa ai ministeri competenti e agli enti coinvolti, chiamati a valutare non solo la durata della proroga, ma anche le condizioni ambientali e le eventuali compensazioni economiche. Per il settore energetico e per gli osservatori finanziari, il caso Piombino si conferma un banco di prova sulla capacità del sistema italiano di gestire infrastrutture strategiche conciliando sicurezza energetica, tempi di transizione e impegni assunti con i territori.



Rigassificatore di Piombino, Snam fa la prima mossa e chiede la proroga

LEONARDO TESTAI

Snam ha avviato l'iter per la proroga dell'Autorizzazione unica che consente al rigassificatore Italis Lng di operare nel porto di Piombino. Una prima domanda presentata per ottenere i documenti utili a formulare una richiesta formale di proroga dell'autorizzazione che scadrà a luglio 2026. La notizia risveglia i fronti contrapposti, tra favorevoli (Confindustria Toscana) e contrari (le istituzioni locali). In un contesto caratterizzato da previsioni contrastanti sul futuro della domanda di gas che rimane pilastro essenziale del mix energetico italiano da gennaio a ottobre del 2025, secondo i dati del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, sono transitati da Piombino 3,5 miliardi di metri cubi di gas naturale liquefatto, (+23,9% rispetto allo stesso periodo del 2024), coprendo il 7,2% del consumo interno lordo nazionale. Una quota abbastanza vicina alla capacità massima annua della Italis Lng (5 miliardi di metri cubi), ma con il rigassificatore di Ravenna, operativo dal maggio scorso, che ancora sta girando' un po' lontano dalla capacità massima. Il governatore-commissario Giani schierato per il no Ribadisco che io sono contrario a una proroga, ha affermato Eugenio Giani, presidente della Regione Toscana e commissario governativo per il rigassificatore di Piombino. In tale veste fu lui a firmare nel 2022, nel momento di maggiore tensione per gli approvvigionamenti per lo shock causato dalla guerra in Ucraina, l'autorizzazione entrata in vigore nel luglio 2023. Chiedo un appuntamento al ministro Pichetto Fratin ha aggiunto per precisare con lui l'opinione contraria e verificare qual è fino in fondo l'opinione del governo. Con l'appello a cercare ancora nuove collocazioni per la nave. La contrarietà di Giani, rafforzata con l'allargamento a sinistra della maggioranza che sostiene il suo secondo mandato a Palazzo Strozzi Saccati, potrebbe spingere il governo a optare per un commissario diverso? Per il momento il governatore rimarca che le compensazioni richieste per il territorio sono state concesse solo in minima parte, e dice che la Regione esprimerebbe sicuramente parere contrario, nel caso in cui venisse convocata una conferenza dei servizi per il riesame dell'autorizzazione, così come previsto dal decreto legislativo 152/2006 citato nell'Autorizzazione unica originaria. Gas e acciaio, il nodo dell'operatività del porto. Anche il sindaco di Piombino Francesco Ferrari ha ribadito il suo no: Ci confronteremo con il Governo e con la Regione ha dichiarato e nel caso in cui dovesse prospettarsi una permanenza oltre i termini stabiliti, pretenderemo il pieno rispetto di tutte le autorizzazioni previste dalla legge e garanzie puntuali e verificabili sul piano della sicurezza e della tutela ambientale. D'altro canto, ribadisce Giani, la banchina del porto di Piombino deve servire per la reindustrializzazione, per il polo siderurgico: il transito delle navi metaniere, che pure avviene di notte per limitare l'invasione, limita il traffico del porto che, auspicabilmente, in un futuro relativamente prossimo dovrà supportare



~ Snam ha avviato l'iter per la proroga dell'Autorizzazione unica che consente al rigassificatore Italis Lng di operare nel porto di Piombino. Una prima domanda presentata per ottenere i documenti utili a formulare una richiesta formale di proroga dell'autorizzazione che scadrà a luglio 2026. La notizia risveglia i fronti contrapposti, tra favorevoli (Confindustria Toscana) e contrari (le istituzioni locali). In un contesto caratterizzato da previsioni contrastanti sul futuro della domanda di gas - che rimane pilastro essenziale del mix energetico italiano - da gennaio a ottobre del 2025, secondo i dati del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, sono transitati da Piombino 3,5 miliardi di metri cubi di gas naturale liquefatto, (+23,9% rispetto allo stesso periodo del 2024), coprendo il 7,2% del consumo interno lordo nazionale. Una quota abbastanza vicina alla capacità massima annua della Italis Lng (5 miliardi di metri cubi), ma con il rigassificatore di Ravenna, operativo dal maggio scorso, che ancora sta 'girando' un po' lontano dalla capacità massima. Il governatore-commissario Giani schierato per il no "Ribadisco che io sono contrario a una proroga", ha affermato Eugenio Giani, presidente della Regione Toscana e commissario governativo per il rigassificatore di Piombino. In tale veste fu lui a firmare nel 2022, nel momento di maggiore tensione per gli approvvigionamenti per lo shock causato dalla guerra in Ucraina, l'autorizzazione entrata in vigore nel luglio 2023. "Chiedo un appuntamento al ministro Pichetto Fratin - ha aggiunto - per precisare con lui l'opinione contraria e verificare qual è fino in fondo l'opinione del governo". Con l'appello a cercare ancora nuove collocazioni per la nave. La contrarietà di Giani, rafforzata con l'allargamento a sinistra della maggioranza che sostiene il suo secondo mandato a Palazzo Strozzi Saccati, potrebbe spingere il governo a optare per un commissario diverso? Per il momento il governatore rimarca che le compensazioni richieste per il territorio sono

Toscana24 Sole24Ore

Piombino, Isola d' Elba

l'attività di Metinvest Adria (nonché di Jsw, accordo di programma permettendo). L'incertezza sulla permanenza del rigassificatore contribuisce al rebus di Piombino: anche perché secondo quanto previsto dal DI 50/2022 gli impianti presenti sulla banchina utilizzata oggi da Snam devono essere preservati anche in caso di trasferimento della Italis Lng, e la banchina non potrà essere usata ad altro scopo. Un problema non da poco anche perché per la realizzazione di una nuova banchina da destinare alle attività di Metinvest, come ha dichiarato nel dicembre scorso il presidente dell'Autorità portuale Davide Gariglio, i 50 milioni necessari (ancora) non ci sono. Il sì di Confindustria: Acceleriamo il rilancio industriale. Se le istituzioni locali fanno muro, il mondo dell'impresa vede di buon occhio una proroga della permanenza del rigassificatore a Piombino. Il costo dell'energia continua ad essere un problema per le imprese come per i cittadini, oggi diventa quindi fondamentale diversificare le fonti di approvvigionamento e in quest'ottica diventa importante anche la nave rigassificatrice di Piombino, sostiene Maurizio Bigazzi, presidente di Confindustria Toscana. Non si può quindi non accettare che con favore sottolinea una proroga della sua permanenza a largo del porto toscano. Del resto alcuni mesi fa abbiamo lanciato la proposta di lasciare la Italis Lng nell'attuale posizione e completare tutte quelle infrastrutture utili agli insediamenti industriali e allo sviluppo del porto, perché potrebbero essere un ulteriore acceleratore del rilancio industriale della città toscana. Peraltro la presenza del rigassificatore a Piombino muove un piccolo indotto legato ai servizi. Per quanto riguarda i soli servizi tecnico-nautici, nel 2024 e 2025 le attività di ormeggio relativamente alle navi che si accostano al rigassificatore sono ammontate rispettivamente a 805mila e 736mila euro, mentre per i piloti il fatturato introitato esclusivamente per i servizi del rigassificatore è stato nei due anni di 727mila e 690mila euro. Il grosso è finito nelle casse della flotta di rimorchiatori dedicata alle attività della Italis Lng, che ha introitato 10 milioni nel 2024 e 8,8 milioni nel 2025. Leonardo Testai

Condividi.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Stazione marittima, l'annuncio di Daniele Silvetti: «A febbraio il tavolo tecnico per le proposte progettuali» (VIDEO)

La sua riapertura è stata promessa dal sindaco e da tutto il centrodestra in campagna elettorale. Parteciperanno all'incontro il Comune di **Ancona**, la Regione Marche, l'Autorità portuale ed Rfi **ANCONA** - Daniele Silvetti rilancia l'importanza della riapertura della Stazione marittima. E lo fa con un post su Facebook accompagnato da un video in cui spiega l'importanza del lavoro congiunto portato avanti con la Regione Marche e in particolare con l'assessore competente Francesco Baldelli. Il sindaco di **Ancona** non manca di sottolineare l'importanza delle continue interlocuzioni, in particolare con Rfi e l'Autorità portuale, che a febbraio avranno un passaggio cruciale al tavolo tecnico, così come non manca di ricordare che a decidere di chiudere il tutto furono l'allora «governatore regionale Fabrizio Ceriscioli e la sindaca di **Ancona** Valeria Mancinelli». «A febbraio - inizia così il post su Facebook della fascia tricolore dorica - si riunirà il tavolo tecnico composto da Regione Marche, Comune di **Ancona**, Autorità portuale ed Rfi per condividere le proposte progettuali necessarie per la riapertura della Stazione. Abbiamo voluto che fosse inserito nel nuovo Piano regolatore del **Porto** e dato impulso

a Rfi di retrocedere la scelta dell'ex sindaca Mancinelli e dell'allora presidente Ceriscioli che vide nel 2016 la sospensione della linea». Inoltre «assieme all'assessore Baldelli - prosegue a spiegare Silvetti - nel 2024 ci siamo impegnati per l'inserimento dell'opera tra quelle strategiche, avviando il processo di progettazione nel 2025». "Leggi le notizie di AnconaToday su WhatsApp: iscriviti al canale" Il primo cittadino anconetano ricorda infatti che «lo ritenemmo allora un grande errore e vogliamo invece riattivare un'infrastruttura utile e strategica per ricollegare il **Porto** di **Ancona**, la stazione Centrale, Il quartiere di Torrette, Falconara e l'Aeroporto». In conclusione Daniele Silvetti promette alla cittadinanza che «siamo impegnati a restituire agli utenti, ai lavoratori ed agli studenti l'opportunità di accedere in centro in maniera sostenibile favorendo al contempo il collegamento delle maggiori infrastrutture della Regione».



La sua riapertura è stata promessa dal sindaco e da tutto il centrodestra in campagna elettorale. Parteciperanno all'incontro il Comune di Ancona, la Regione Marche, l'Autorità portuale ed Rfi ANCONA - Daniele Silvetti rilancia l'importanza della riapertura della Stazione marittima. E lo fa con un post su Facebook accompagnato da un video in cui spiega l'importanza del lavoro congiunto portato avanti con la Regione Marche e in particolare con l'assessore competente Francesco Baldelli. Il sindaco di Ancona non manca di sottolineare l'importanza delle continue interlocuzioni, in particolare con Rfi e l'Autorità portuale, che a febbraio avranno un passaggio cruciale al tavolo tecnico, così come non manca di ricordare che a decidere di chiudere il tutto furono l'allora «governatore regionale Fabrizio Ceriscioli e la sindaca di Ancona Valeria Mancinelli». «A febbraio - inizia così il post su Facebook della fascia tricolore dorica - si riunirà il tavolo tecnico composto da Regione Marche, Comune di Ancona, Autorità portuale ed Rfi per condividere le proposte progettuali necessarie per la riapertura della Stazione. Abbiamo voluto che fosse inserito nel nuovo Piano regolatore del Porto e dato impulso a Rfi di retrocedere la scelta dell'ex sindaca Mancinelli e dell'allora presidente Ceriscioli che vide nel 2016 la sospensione della linea». Inoltre «assieme all'assessore Baldelli - prosegue a spiegare Silvetti - nel 2024 ci siamo impegnati per l'inserimento dell'opera tra quelle strategiche, avviando il processo di progettazione nel 2025». "Leggi le notizie di AnconaToday su WhatsApp: iscriviti al canale" Il primo cittadino anconetano ricorda infatti che «lo ritenemmo allora un grande errore e vogliamo invece riattivare un'infrastruttura utile e strategica per

Porti, la riforma divide: «Così li commissariate». «No, più fondi e agilità»

ANCONA L'annunciata riforma dei porti proposta dalla coppia leghista Salvini-Rixi accende il dibattito politico regionale, con le Marche che fanno dello scalo di Ancona la loro prima industria per volume d'affari. A sollevare il tema è stato il consigliere regionale d'opposizione Michele Caporossi (Progetto Marche Vive), che ha anche annunciato un'interrogazione a riguardo al governatore Acquaroli. APPROFONDIMENTI LA SAGA Pd marziano, ecco la nuova puntata: 21 consiglieri ottengono l'assemblea regionale. Obiettivo: Bompreszi spalle al muro L'accusa «A rischio gli investimenti per il porto» ha tuonato, puntando il dito contro l'esercizio provvisorio che il Ministero delle Infrastrutture ha concesso alle 16 Autorità portuali italiane - anche quella di Ancona, Pesaro e San Benedetto - poiché il loro bilancio 2025 non è stato approvato entro il 31 dicembre. Di fatto, fino al licenziamento del documento (appeso ai pareri ministeriali), le Autorità potranno spendere soltanto per le necessità impellenti. Caporossi inserisce la mossa in un discorso più ampio. Parla della riforma Salvini-Rixi, che punta a istituire (per ora c'è solo un disegno di legge) la Porti d'Italia Spa, una società pubblica che gestirà le grandi opere infrastrutturali al posto delle Ap, cui resterebbe l'ordinaria amministrazione del porto. Il consigliere parla di «commissariamento di fatto» delle Authority, con le risorse in avanzo vincolato "congelate" appositamente per farle poi confluire nella Spa. L'interpretazione del presidente dell'Ap di Ancona, Vincenzo Garofalo, però è diversa. «L'approvazione del bilancio non è stata fatta perché mancava il parere del Ministero dell'Economia ma nell'arco di una decina di giorni il problema verrà superato» assicura. Quanto agli investimenti, il timore di Caporossi era che l'esercizio provvisorio potesse mettere a rischio la capacità di spesa su grandi progetti in corso come l'elettificazione delle banchine o la costruzione del molo 27. «Non c'è nessun opera da lui citata - replica Garofalo - che sia bloccata. Hanno già un loro procedimento di finanziamento, ci sono i contratti». Le novità Quanto all'istituzione della Porti d'Italia Spa, che dovrà ora passare in Parlamento, l'assessore al Porto Giacomo Bugaro striglia Caporossi: «La proposta non toglie l'operatività quotidiana alle Ap ma consente un'agilità esecutiva per le grandi opere, oltre che un percorso privilegiato nella cattura delle risorse». Nel caso delle Marche, soprattutto per «la realizzazione della Penisola», la super banchina da oltre 250 milioni che da anni si cerca di realizzare. Sui contenuti della riforma, invece, è presto per esprimersi. Lo dice anche il sindaco di Ancona Daniele Silvetti, che da vicepresidente Anci ha esaminato ieri il testo e ora convocherà le città marinare d'Italia per un'analisi collegiale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



corriereadriatico.it
Porti, la riforma divide: «Così li commissariate». «No, più fondi e agilità»
01/15/2026 03:30
ANCONA L'annunciata riforma dei porti proposta dalla coppia leghista Salvini-Rixi accende il dibattito politico regionale, con le Marche che fanno dello scalo di Ancona la loro prima industria per volume d'affari. A sollevare il tema è stato il consigliere regionale d'opposizione Michele Caporossi (Progetto Marche Vive), che ha anche annunciato un'interrogazione a riguardo al governatore Acquaroli. APPROFONDIMENTI LA SAGA Pd marziano, ecco la nuova puntata: 21 consiglieri ottengono l'assemblea regionale. Obiettivo: Bompreszi spalle al muro L'accusa «A rischio gli investimenti per il porto» ha tuonato, puntando il dito contro l'esercizio provvisorio che il Ministero delle Infrastrutture ha concesso alle 16 Autorità portuali italiane - anche quella di Ancona, Pesaro e San Benedetto - poiché il loro bilancio 2025 non è stato approvato entro il 31 dicembre. Di fatto, fino al licenziamento del documento (appeso ai pareri ministeriali), le Autorità potranno spendere soltanto per le necessità impellenti. Caporossi inserisce la mossa in un discorso più ampio. Parla della riforma Salvini-Rixi, che punta a istituire (per ora c'è solo un disegno di legge) la Porti d'Italia Spa, una società pubblica che gestirà le grandi opere infrastrutturali al posto delle Ap, cui resterebbe l'ordinaria amministrazione del porto. Il consigliere parla di «commissariamento di fatto» delle Authority, con le risorse in avanzo vincolato "congelate" appositamente per farle poi confluire nella Spa. L'interpretazione del presidente dell'Ap di Ancona, Vincenzo Garofalo, però è diversa. «L'approvazione del bilancio non è stata fatta perché mancava il parere del Ministero dell'Economia ma nell'arco di una decina di giorni il problema verrà superato» assicura. Quanto agli investimenti, il timore di Caporossi era che l'esercizio provvisorio potesse mettere a rischio la capacità di spesa su grandi progetti in corso come l'elettificazione delle banchine o la costruzione del molo 27. «Non c'è nessun opera da lui citata - replica Garofalo - che sia bloccata. Hanno già

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Adsp in esercizio provvisorio di bilancio: investimenti per il porto a rischio?»

ANCONA Dopo la decisione del Mit, più di un timore è stato espresso in una interrogazione dal consigliere regionale Michele Caporossi (Progetto Marche Vive) Facebook X LinkedIn Whatsapp Stampa Email Michele Caporossi «Il 30 dicembre il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha di fatto commissariato le Autorità di Sistema Portuale autorizzando l'esercizio provvisorio del Bilancio di previsione 2026 fino alla data del 30 aprile. Di fatto si permette di spendere ogni mese solo un dodicesimo di ciascun capitolo del bilancio. Il ministro Salvini rischia di bloccare l'attività delle 16 Autorità, fra le quali quella del Mare Adriatico Centrale (Ancona): una imposizione che rende proibitivo mandare avanti investimenti rilevanti nel campo delle infrastrutture oltre a qualsiasi iniziativa che richieda un esborso non ordinario. La scelta del Ministero guidato da Salvini rischia di assestare un colpo pesante alle imprese del settore che hanno invece necessità di risposte in tempi certi e ravvicinati e alle amministrazioni locali, sedi dei porti, che vedono allontanarsi l'esecuzione di investimenti per migliorare la coesistenza con le città. Si rischia di compromettere la capacità di sviluppo proprio in una fase cruciale per la competitività del Paese». Ad esprimere perplessità e più di un timore è il consigliere regionale Michele Caporossi (Progetto Marche Vive). Secondo Caporossi, «questa decisione avrà un impatto negativo anche sul sistema portuale di Ancona perché comporterà che gli avanzi di amministrazione delle Autorità portuali, anziché poter essere investiti subito sul territorio, saranno poi trasferiti alla futura Porti d'Italia SpA, la nuova Società prevista dal Disegno di Legge Salvini-Rixi di riforma delle Autorità di Sistema Portuale. Si vuole accentrare e politicizzare ogni decisione! Ancona e gli altri porti non avranno più autonomia. Questo blocco fino ad aprile anticipa quanto purtroppo vedremo a breve. Questa decisione avrà un impatto negativo anche sul sistema portuale di Ancona teme Caporossi perché comporterà ritardi nell'emanazione dei bandi riguardanti opere previste nel Piano degli investimenti fra i quali (opere illustrate dal Presidente dell'AdSp e dall'Assessore al Porto della Regione) come l'elettificazione delle banchine, investimento di 9 milioni di euro, con collaudo previsto entro il 30 giugno 2026, la realizzazione della banchina 27 con piazzale di circa 4 ettari, con ultimazione e collaudo entro fine 2028, la documentazione Via e Vas per il Molo Clementino, che ospiterà il nuovo terminal crociere richiesto da Msc, il nuovo terminal passeggeri/crocieristico alla banchina 15, valore 7,2 milioni di euro, il riorganizzazione delle banchine 19, 20 e 21 per il trasferimento dei traghetti dal Porto storico, con gara entro gennaio 2026, il dragaggio dei fondali, con lavori da completare entro il 2026, gli interventi nell'area ex Tubimar, con avvio entro gennaio 2026 sia del bando per la concessione degli spazi ai cantieri nautici sia della demolizione del manufatto danneggiato dall'incendio del 2020. Gli avanzi di amministrazione



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

dell'AdSP di Ancona sono pari a circa 32 milioni di euro». Il consigliere regionale di Progetto Marche Vive annuncia pertanto di aver presentato «insieme al collega Massimo Seri una interrogazione urgente al p residente Acquaroli. Chiede al Ministro Salvini di cancellare questo provvedimento o sarà ancora una volta sottoposto ai diktat di partito?» si domanda Michele Caporossi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ferrovie

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ferrovie: Ancona, verso la riapertura della Stazione Marittima, Silvetti rilancia il progetto

Veronica Pallotta

La riapertura della Stazione marittima di Ancona torna al centro del dibattito istituzionale. A rilanciare il tema è il sindaco Daniele Silvetti che attraverso un post sui social e un video ha fatto il punto sul lavoro portato avanti in sinergia con la Regione Marche, Rete Ferroviaria Italiana e l'Autorità di Sistema Portuale, sottolineando in particolare il ruolo dell'assessore regionale Francesco Baldelli. Un passaggio decisivo è atteso per il prossimo febbraio, quando si riunirà il tavolo tecnico composto da Regione, Comune, Autorità portuale e RFI per condividere le proposte progettuali necessarie alla riattivazione della stazione. Secondo Silvetti, l'inserimento dell'intervento nel nuovo Piano regolatore del Porto rappresenta un tassello fondamentale del percorso, così come la richiesta avanzata a RFI di superare la decisione che nel 2016 portò alla sospensione della linea, assunta dall'allora amministrazione regionale guidata da Fabrizio Ceriscioli e dalla giunta comunale della sindaca Valeria Mancinelli. Il sindaco ha ricordato come, insieme all'assessore Baldelli, nel 2024 l'opera sia stata inserita tra quelle strategiche, consentendo di avviare nel 2025 il processo di progettazione. Un passaggio che, nelle intenzioni dell'amministrazione, dovrà condurre al ripristino di un'infrastruttura considerata fondamentale per il sistema della mobilità del capoluogo dorico. L'obiettivo è quello di ricostruire un collegamento ferroviario diretto tra il Porto di Ancona, la stazione centrale, il quartiere di Torrette, Falconara e l'aeroporto, creando un asse di mobilità integrata capace di servire passeggeri, lavoratori e studenti. «Vogliamo restituire agli utenti l'opportunità di accedere al centro in maniera sostenibile» ha ribadito Silvetti favorendo allo stesso tempo il collegamento tra le principali infrastrutture della Regione». Un progetto che, se portato a termine, potrebbe ridare alla Stazione marittima un ruolo strategico nel nodo ferroviario e portuale di Ancona.



Laltrogiornale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Michele Caporossi: A rischio gli investimenti per il porto di Ancona

ANCONA Il 30 dicembre il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha di fatto commissariato le Autorità di Sistema Portuale autorizzando l'esercizio provvisorio del Bilancio di previsione 2026 fino alla data del 30 aprile. Di fatto si permette di spendere ogni mese solo un dodicesimo di ciascun capitolo del bilancio. Il Ministro Salvini rischia di bloccare l'attività delle 16 Autorità, fra le quali quella del Mare Adriatico Centrale (Ancona): una imposizione che rende proibitivo mandare avanti investimenti rilevanti nel campo delle infrastrutture oltre a qualsiasi iniziativa che richieda un esborso non ordinario. La dissennata scelta del Ministero guidato da Salvini rischia di assestare un colpo pesante alle imprese del settore che hanno invece necessità di risposte in tempi certi e ravvicinati e alle amministrazioni locali, sedi dei porti, che vedono allontanarsi l'esecuzione di investimenti per migliorare la coesistenza con le città. Si rischia di compromettere la capacità di sviluppo proprio in una fase cruciale per la competitività del Paese. Questa decisione avrà un impatto negativo anche sul sistema portuale di Ancona perché comporterà che gli avanzi di amministrazione delle Autorità portuali, anziché poter essere investiti subito sul territorio, saranno poi trasferiti alla futura Porti d'Italia SpA, la nuova Società prevista dal Disegno di Legge Salvini-Rixi di riforma delle Autorità di Sistema Portuale. Si vuole accentrare e politicizzare ogni decisione! Ancona e gli altri porti non avranno più autonomia. Questo blocco fino ad aprile anticipa quanto purtroppo vedremo a breve. Questa decisione avrà un impatto negativo anche sul sistema portuale di Ancona perché comporterà ritardi nell'emanazione dei bandi riguardanti opere previste nel Piano degli investimenti fra i quali (opere illustrate dal Presidente dell'AdSp e dall'Assessore al Porto della Regione) Elettificazione delle banchine, investimento di 9 milioni di euro, con collaudo previsto entro il 30 giugno 2026. Realizzazione della banchina 27 con piazzale di circa 4 ettari, con ultimazione e collaudo entro fine 2028. Documentazione VIA e VAS per il Molo Clementino, che ospiterà il nuovo terminal crociere richiesto da MSC. Nuovo terminal passeggeri/crociéristico alla banchina 15, valore 7,2 milioni di euro Riorganizzazione delle banchine 19, 20 e 21 per il trasferimento dei traghetti dal Porto storico, con gara entro gennaio 2026. Dragaggio dei fondali, con lavori da completare entro il 2026. Interventi nell'area ex Tubimar, con avvio entro gennaio 2026 sia del bando per la concessione degli spazi ai cantieri nautici sia della demolizione del manufatto danneggiato dall'incendio del 2020. Gli avanzi di amministrazione dell'AdSp di Ancona sono pari a circa 32 milioni di euro. Ho appena presentato insieme al collega Massimo Seri una interrogazione urgente al Presidente Acquaroli. Chiede al Ministro Salvini di cancellare questo provvedimento o sarà ancora una volta complice e sottoposto ai diktat di partito? *Consigliere regionale.



ANCONA - Il 30 dicembre il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha di fatto commissariato le Autorità di Sistema Portuale autorizzando l'esercizio provvisorio del Bilancio di previsione 2026 fino alla data del 30 aprile. Di fatto si permette di spendere ogni mese solo un dodicesimo di ciascun capitolo del bilancio. Il Ministro Salvini rischia di bloccare l'attività delle 16 Autorità, fra le quali quella del Mare Adriatico Centrale (Ancona): una imposizione che rende proibitivo mandare avanti investimenti rilevanti nel campo delle infrastrutture oltre a qualsiasi iniziativa che richieda un esborso non ordinario. La dissennata scelta del Ministero guidato da Salvini rischia di assestare un colpo pesante alle imprese del settore che hanno invece necessità di risposte in tempi certi e ravvicinati e alle amministrazioni locali, sedi dei porti, che vedono allontanarsi l'esecuzione di investimenti per migliorare la coesistenza con le città. Si rischia di compromettere la capacità di sviluppo proprio in una fase cruciale per la competitività del Paese. Questa decisione avrà un impatto negativo anche sul sistema portuale di Ancona perché comporterà che gli avanzi di amministrazione delle Autorità portuali, anziché poter essere investiti subito sul territorio, saranno poi trasferiti alla futura Porti d'Italia SpA, la nuova Società prevista dal Disegno di Legge Salvini-Rixi di riforma delle Autorità di Sistema Portuale. Si vuole accentrare e politicizzare ogni decisione! Ancona e gli altri porti non avranno più autonomia. Questo blocco fino ad aprile anticipa quanto purtroppo vedremo a breve. Questa decisione avrà un impatto negativo anche sul sistema portuale di Ancona perché comporterà ritardi nell'emanazione dei bandi riguardanti opere previste nel Piano degli investimenti fra i quali (opere illustrate dal Presidente dell'AdSp e dall'Assessore al Porto della Regione) Elettificazione delle banchine, investimento di 9 milioni di euro, con collaudo previsto entro il 30 giugno 2026. Realizzazione della banchina 27 con piazzale di circa 4 ettari, con ultimazione e collaudo entro fine 2028. Documentazione VIA e VAS per il Molo Clementino, che ospiterà il nuovo terminal crociere richiesto da MSC. Nuovo terminal passeggeri/crociéristico alla banchina 15, valore 7,2 milioni di euro Riorganizzazione delle banchine 19, 20 e 21 per il trasferimento dei traghetti dal Porto storico, con gara entro gennaio 2026. Dragaggio dei fondali, con lavori da completare entro il 2026. Interventi nell'area ex Tubimar, con avvio entro gennaio 2026 sia del bando per la concessione degli spazi ai cantieri nautici sia della demolizione del manufatto danneggiato dall'incendio del 2020. Gli avanzi di amministrazione dell'AdSp di Ancona sono pari a circa 32 milioni di euro. Ho appena presentato insieme al collega Massimo Seri una interrogazione urgente al Presidente Acquaroli. Chiede al Ministro Salvini di cancellare questo provvedimento o sarà ancora una volta complice e sottoposto ai diktat di partito? *Consigliere regionale.

Stazione Marittima verso la riapertura, Silvetti: "A febbraio il tavolo tecnico per le proposte progettuali"

"A Febbraio si riunirà il tavolo tecnico composto da Regione Marche, Comune di Ancona, **Autorità Portuale** ed RFI per condividere le proposte progettuali necessarie per la riapertura della Stazione": lo annuncia il sindaco Daniele Silvetti tramite un post su Facebook. Il primo cittadino scrive: "Abbiamo voluto che fosse inserito nel nuovo Piano Regolatore del Porto e dato impulso ad RFI di retrocedere la scelta dell'ex Sindaca Mancinelli e dell'allora Presidente Ceriscioli che vide nel 2016 la sospensione della linea. Assieme all'Assessore Baldelli nel 2024 ci siamo impegnati per l'inserimento dell'opera tra quelle strategiche avviando il processo di progettazione nel 2025. Lo ritenemmo allora un grande errore e vogliamo invece riattivare una infrastruttura utile e strategica per ricollegare il Porto di Ancona, la stazione Centrale, il quartiere di Torrette, Falconara e l'Aeroporto. Siamo impegnati a restituire agli utenti, ai lavoratori ed agli studenti l'opportunità di accedere in centro in maniera sostenibile favorendo al contempo il collegamento delle maggiori infrastrutture della Regione. Questo è un articolo pubblicato il 14-01-2026 alle 14:24 sul giornale del 15 gennaio 2026 0 letture.



Il consigliere regionale Michele Caporossi: "A rischio gli investimenti per il porto!"

Il 30 dicembre il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha di fatto commissariato le **Autorità** di **Sistema Portuale** autorizzando l'esercizio provvisorio del Bilancio di previsione 2026 fino alla data del 30 aprile. Di fatto si permette di spendere ogni mese solo un dodicesimo di ciascun capitolo del bilancio. Il Ministro Salvini rischia di bloccare l'attività delle 16 **Autorità**, fra le quali quella del Mare Adriatico Centrale (Ancona): una imposizione che rende proibitivo mandare avanti investimenti rilevanti nel campo delle infrastrutture oltre a qualsiasi iniziativa che richieda un esborso non ordinario. La dissennata scelta del Ministero guidato da Salvini rischia di assestare un colpo pesante alle imprese del settore che hanno invece necessità di risposte in tempi certi e ravvicinati e alle amministrazioni locali, sedi dei porti, che vedono allontanarsi l'esecuzione di investimenti per migliorare la coesistenza con le città. Si rischia di compromettere la capacità di sviluppo proprio in una fase cruciale per la competitività del Paese. Questa decisione avrà un impatto negativo anche sul **sistema portuale** di Ancona perché comporterà che gli avanzi di amministrazione delle **Autorità** portuali, anziché poter essere investiti subito sul territorio, saranno poi trasferiti alla futura Porti d'Italia SpA, la nuova Società prevista dal Disegno di Legge Salvini-Rixi di riforma delle **Autorità** di **Sistema Portuale**. Si vuole accentrare e politicizzare ogni decisione! Ancona e gli altri porti non avranno più autonomia. Questo blocco fino ad aprile anticipa quanto purtroppo vedremo a breve. Questa decisione avrà un impatto negativo anche sul **sistema portuale** di Ancona perché comporterà ritardi nell'emanazione dei bandi riguardanti opere previste nel Piano degli investimenti fra i quali (opere illustrate dal Presidente dell'AdSp e dall'Assessore al Porto della Regione) Elettificazione delle banchine, investimento di 9 milioni di euro, con collaudo previsto entro il 30 giugno 2026. Realizzazione della banchina 27 con piazzale di circa 4 ettari, con ultimazione e collaudo entro fine 2028. Documentazione VIA e VAS per il Molo Clementino, che ospiterà il nuovo terminal crociere richiesto da MSC. Nuovo terminal passeggeri/crociéristico alla banchina 15, valore 7,2 milioni di euro Riorganizzazione delle banchine 19, 20 e 21 per il trasferimento dei traghetti dal Porto storico, con gara entro gennaio 2026. Dragaggio dei fondali, con lavori da completare entro il 2026. Interventi nell'area ex Tubimar, con avvio entro gennaio 2026 sia del bando per la concessione degli spazi ai cantieri nautici sia della demolizione del manufatto danneggiato dall'incendio del 2020. Gli avanzi di amministrazione dell'AdSp di Ancona sono pari a circa 32 milioni di euro. Ho appena presentato insieme al collega Massimo Seri una interrogazione urgente al Presidente Acquaroli. Chiede al Ministro Salvini di cancellare questo provvedimento o sarà ancora una volta complice e sottoposto ai diktat di partito? Questo è un comunicato



stampa pubblicato il 14-01-2026 alle 16:10 sul giornale del 15 gennaio 2026 0 letture Commenti.

CasertaCe

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

PROVINCIA. E' dell'imprenditore Carlo Amato, sotto processo per corruzione e colpito da interdittiva antimafia, la ditta dei lavori da 300 MILA EURO sul Volturno?

l'allora presidente giorgio magliocca, il dirigente del settore, gianni solino, e una veduta del fiume volturno e del ponte di capua. Soges crediamo abbia anche concluso i suoi lavori, affidati dal settore al tempo e ancora oggi guidato dal dirigente Gianni Solino, ovvero l'area Ambiente. Si trattò di una delle microgare, con solo 5 ditte invitate e addirittura tre partecipanti. Ovvero quelle procedure rapide che noi criticiamo aspramente da decenni, visto che distrugge ogni tipo di concetto di concorrenza. E in passato di casi simili che hanno visto un apparecchiamento tra ditte o un accordo a monte per la vittoria dell'appalto, ahinoi, ci sono stati. E dato che l'amministrazione provinciale di Caserta ha diversi precedenti storici e recenti di procedure di gara alterate, truccate, meno ditte in gara ci sono e più rizziamo le antenne. Soges, CUORE NELL'AGRO AVERSANO E TITOLARE DI GAETA. Attualmente, il titolare rappresentante e possessore del 100% delle quote è un uomo di 51 anni, residente e nato a Gaeta, che si chiama Raffaele Millefiori. Cercando un po' in giro nel web, l'unica persona che ha questo nome e risiede in zona si segnala come un operaio, un saldatore dell'impresa Finucci di

Fiumicino. Si tratta della stessa persona? Forse sì, verosimile, ma anche strano, perché allora il legale rappresentante di una ditta che fa milioni di euro di commesse pubbliche è contestualmente anche un operaio per un'altra impresa. A mezz'ora di macchina da Gaeta c'è Minturno, dove ha trovato la sua casa un'imprenditore di San Cipriano d'Aversa, ovvero Carlo Amato. Il 66enne sta affrontando da diversi anni un processo su un presunto sistema corruttivo in atto tra Formia, Civitavecchia e la locale autorità portuale, ma anche un'altra vicenda giudiziaria per corruzione connessa al porto di Gaeta. In questo ultimo caso, al centro delle indagini della Finanza c'è l'affidamento di un appalto da circa 103.000 euro per la manutenzione straordinaria della pavimentazione della Banchina di Riva della Darsena dei Pescherecci di Gaeta. Secondo l'accusa, i due funzionari pubblici avrebbero ricevuto dall'imprenditore Amato tangenti e favori tra cui, secondo quanto riferito, il trasporto e l'installazione di una piscina presso un B&B di Formia in cambio di aver agevolato l'aggiudicazione dell'appalto alla sua società. Le indagini avrebbero inoltre accertato che, già in fase di sorteggio per la partecipazione alla gara, sette delle dodici società ammesse erano riconducibili allo stesso Amato. I GUAI GIUDIZIARI DELL'IMPRENDITORE CARLO AMATO E LE DUE CONNESSIONI CON Soges Nella prima vicenda, invece, quella che riguarda il comune di Formia, è coinvolto anche l'ex consigliere regionale di Forza Italia in regione Lazio, Giuseppe Pino Simeone, 63 anni. A suo carico, secondo gli inquirenti, graverebbe l'ipotesi di corruzione aggravata. L'episodio contestato risalirebbe al gennaio 2013, quando Simeone era consigliere comunale a Formia. Avrebbe accettato la promessa di 10.000 euro dall'imprenditore Amato, secondo le accuse, per favorire le società dell'uomo



l'allora presidente giorgio magliocca, il dirigente del settore, gianni solino, e una veduta del fiume volturno e del ponte di capua. Soges crediamo abbia anche concluso i suoi lavori, affidati dal settore al tempo e ancora oggi guidato dal dirigente Gianni Solino, ovvero l'area Ambiente. Si trattò di una delle microgare, con solo 5 ditte invitate e addirittura tre partecipanti. Ovvero quelle procedure rapide che noi criticiamo aspramente da decenni, visto che distrugge ogni tipo di concetto di concorrenza. E in passato di casi simili che hanno visto un apparecchiamento tra ditte o un accordo a monte per la vittoria dell'appalto, ahinoi, ci sono stati. E dato che l'amministrazione provinciale di Caserta ha diversi precedenti storici e recenti di procedure di gara alterate, truccate, meno ditte in gara ci sono e più rizziamo le antenne. Soges, CUORE NELL'AGRO AVERSANO E TITOLARE DI GAETA. Attualmente, il titolare rappresentante e possessore del 100% delle quote è un uomo di 51 anni, residente e nato a Gaeta, che si chiama Raffaele Millefiori. Cercando un po' in giro nel web, l'unica persona che ha questo nome e risiede in zona si segnala come un operaio, un saldatore dell'impresa Finucci di Fiumicino. Si tratta della stessa persona? Forse sì, verosimile, ma anche strano, perché allora il legale rappresentante di una ditta che fa milioni di euro di commesse pubbliche è contestualmente anche un operaio per un'altra impresa. A mezz'ora di macchina da Gaeta c'è Minturno, dove ha trovato la sua casa un'imprenditore di San Cipriano d'Aversa, ovvero Carlo Amato. Il 66enne sta affrontando da diversi anni un processo su un presunto sistema corruttivo in atto tra Formia, Civitavecchia e la locale autorità portuale, ma anche un'altra vicenda

CasertaCe

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

di San Cipriano in future gare d'appalto e in una procedura di concessione di un'area comunale formiana. Ora, noi abbiamo trovato riferimenti a questo processo come ancora in corso. In caso di definizione della procedimento, un'archiviazione, una condanna, un'assoluzione, saremo lieti di aggiornare lo scritto. Ma perché colleghiamo la vicenda di Carlo Amato alla vita della Somes? Lo facciamo partendo dai sempre attenti colleghi di latinatu, che tanto hanno lavorato sulle carte di questi procedimenti. Infatti, nei loro articoli, ma anche in quelli di altre testate, Carlo Amato viene definito come titolare delle società Icem srl e Somes Srl. Della prima, la Icem, conosciamo la fine non meravigliosa che ha fatto. Non è fallita, però è stata oggetto di un provvedimento interdittivo antimafia nel 2013, emesso dalla Prefettura di Latina su richiesta di quella di Crotone, per presunte infiltrazioni della ndrangheta in un appalto portuale calabrese. Qualcuno potrà pensare ad un caso di omonimia con la ditta dell'appalto alla Provincia di Caserta. A nostro avviso, molto difficile. E lo diciamo grazie ad un vecchio documento di Somes, comparato a uno della Icem. Allora, La Somes, fondata nel 2004, ha visto nel tempo un preciso passaggio di proprietà e controllo. All'inizio, dalla costituzione fino al novembre 2016, l'unica proprietaria e amministratrice era Diana Elisabetta, originaria di San Cipriano, come Carlo Amato, con la sede a Casapesenna, in via Cagliari, 9. Stessa città, stessa strada di una delle sedi secondarie della Icem, ovvero la società di Carlo Amato: Casapesenna, via Cagliari, 9. Nel novembre 2016, poi, la proprietà di Somes è cambiata: Ermanno Petrenga è subentrato come nuovo e unico socio, diventando anche amministratore unico. Con questo passaggio, la sede dell'azienda è stata spostata a Villa di Briano, dove è ora. Tra l'altro, l'ex amministratore unico di questa impresa avrebbe lasciato la ditta un anno prima di essere assunto come dipendente alla provincia di Caserta, in uno dei tanti concorsi targati Giorgio Magliocca-Giovanni Zannini, divenuti argomento prima di un'inchiesta di CasertaCe e poi di un fascicolo d'indagine della procura di Santa Maria Capua Vetere. Infine, dal luglio 2021, la società è passata nelle mani di Raffaele Millefiori, il presunto saldatore.

Asl Rm4, Fdl: «Inaccettabili i tagli alla sanità»

I circoli territoriali del partito intervengono per denunciare le criticità attuali e sollecitare scelte più aderenti alla realtà redazione web CIVITAVECCHIA - «È inaccettabile la perdita di posti di lavoro nella sanità pubblica del territorio». È il grido di allarme lanciato dai Coordinamenti comunali dei circoli territoriali di Fratelli d'Italia di Civitavecchia, Bracciano, Allumiere, Cerveteri, Santa Marinella, Manziana, Tolfa, Trevignano Romano, uniti per denunciare l'attuale situazione sul territorio. Advertisement You can close Ad in 5 s «La garanzia di servizi sanitari efficienti e rispondenti ai bisogni delle comunità locali passa anche attraverso la possibilità di una adeguata copertura del fabbisogno di personale medico, paramedico, oss e amministrativo - spiegano - l'Azienda Sanitaria Locale non può essere governata solo attraverso atti formali e programmazioni astratte, ma deve misurarsi quotidianamente con i bisogni reali dei territori e delle comunità che è chiamata a servire. Per questo riteniamo necessario invitare la Direzione della ASL Roma 4 a riconsiderare le recenti scelte che hanno portato e porteranno a una perdita di posti di lavoro sul territorio e a valutare con particolare attenzione le esigenze specifiche del nostro comprensorio, calibrando risorse umane, servizi e presidi sanitari sulla base dell'effettiva utenza e dei carichi reali di lavoro». Fratelli d'Italia ricorda come «il territorio di Civitavecchia e del litorale nord non è assimilabile ad altri contesti: oltre alla popolazione residente, infatti, insiste un flusso straordinario legato al **porto**, con milioni di croceristi e passeggeri ogni anno - sottolineano - lavoratori portuali, equipaggi e personale di supporto, che incidono in modo significativo sui servizi di emergenza, sull'assistenza sanitaria e sulla rete territoriale. Ignorare questo dato significherebbe sottostimare la domanda di sanità, con ricadute dirette sulla qualità dei servizi offerti ai cittadini, sui tempi di risposta e sulle condizioni di lavoro del personale sanitario. Una programmazione più aderente alla realtà consentirebbe inoltre di creare concrete opportunità lavorative, valorizzando le professionalità sanitarie e sociosanitarie, rafforzando gli organici e garantendo livelli occupazionali adeguati e stabili, a beneficio sia dei lavoratori sia dell'intero sistema sanitario territoriale». I circoli territoriali di FdI chiedono quindi «che la programmazione sanitaria tenga conto non solo dei parametri numerici standard - concludono - ma anche delle peculiarità strategiche, logistiche e sociali del territorio, rafforzando strutture, servizi e personale in modo coerente e responsabile. Una sanità efficiente e vicina ai cittadini passa da scelte ponderate, da un ascolto reale dei territori e da una visione che metta al centro la sicurezza, la salute e la dignità delle persone».



I circoli territoriali del partito intervengono per denunciare le criticità attuali e sollecitare scelte più aderenti alla realtà redazione web CIVITAVECCHIA - «È inaccettabile la perdita di posti di lavoro nella sanità pubblica del territorio». È il grido di allarme lanciato dai Coordinamenti comunali dei circoli territoriali di Fratelli d'Italia di Civitavecchia, Bracciano, Allumiere, Cerveteri, Santa Marinella, Manziana, Tolfa, Trevignano Romano, uniti per denunciare l'attuale situazione sul territorio. Advertisement You can close Ad in 5 s «La garanzia di servizi sanitari efficienti e rispondenti ai bisogni delle comunità locali passa anche attraverso la possibilità di una adeguata copertura del fabbisogno di personale medico, paramedico, oss e amministrativo - spiegano - l'Azienda Sanitaria Locale non può essere governata solo attraverso atti formali e programmazioni astratte, ma deve misurarsi quotidianamente con i bisogni reali dei territori e delle comunità che è chiamata a servire. Per questo riteniamo necessario invitare la Direzione della ASL Roma 4 a riconsiderare le recenti scelte che hanno portato e porteranno a una perdita di posti di lavoro sul territorio e a valutare con particolare attenzione le esigenze specifiche del nostro comprensorio, calibrando risorse umane, servizi e presidi sanitari sulla base dell'effettiva utenza e dei carichi reali di lavoro». Fratelli d'Italia ricorda come «il territorio di Civitavecchia e del litorale nord non è assimilabile ad altri contesti: oltre alla popolazione residente, infatti, insiste un flusso straordinario legato al porto, con milioni di croceristi e passeggeri ogni anno - sottolineano - lavoratori portuali, equipaggi e personale di supporto, che incidono in modo significativo sui servizi di emergenza, sull'assistenza sanitaria e sulla rete territoriale. Ignorare questo dato significherebbe sottostimare la domanda di sanità, con ricadute dirette sulla qualità dei servizi offerti ai cittadini, sui tempi di risposta e sulle condizioni di lavoro del personale sanitario. Una programmazione più aderente alla realtà consentirebbe inoltre di creare concrete opportunità lavorative, valorizzando le

Civitavecchia ospita il Boat day 2026

Nel mese di marzo 2026 in città l'evento nautico giunto alla quinta edizione Redazione Web CIVITAVECCHIA - Nel mese di marzo 2026 Civitavecchia ospiterà per la prima volta il Boat Day, evento nautico giunto alla quinta edizione, che approda in città segnando un passaggio significativo nel percorso di valorizzazione del rapporto tra **porto**, città e sistema produttivo. Advertisement You can close Ad in 3 s La scelta di Civitavecchia come nuova location, spiegano dal Pincio, è il risultato di un lavoro istituzionale e di una visione condivisa che l'amministrazione comunale ha sostenuto fin dalle prime fasi. L'iniziativa, inoltre, muove dal lavoro degli uffici dell'assessorato al Commercio, che hanno seguito e supportato l'impostazione del percorso amministrativo e organizzativo, in raccordo con gli interlocutori istituzionali e con gli organizzatori, per consentire alla manifestazione di crescere in modo ordinato e coerente con le esigenze del territorio. In fase iniziale, la manifestazione era stata concepita con un perimetro prevalentemente interno all'area portuale. Proprio per accompagnare la crescita dell'evento e valorizzarne al massimo le ricadute sulla città, l'Amministrazione comunale ha però messo in campo un impegno ulteriore: in questi giorni, infatti, la Giunta ha approvato una specifica delibera che estende ufficialmente il perimetro della manifestazione anche a Piazza della Vita, area strategica e confinante con il **porto**. Una scelta che consente di ampliare in modo significativo l'area espositiva e di rispondere concretamente alle esigenze degli organizzatori, rafforzando al tempo stesso il dialogo tra **porto** e tessuto urbano. «L'estensione dell'evento - sottolineano dal Comune - alla città rappresenta un passaggio fondamentale: non solo un evento "nel **porto**", ma un evento che dialoga con il tessuto urbano, coinvolge il commercio locale e rafforza il legame tra nautica, turismo e servizi, con ricadute dirette sull'attrattività complessiva della destinazione». L'amministrazione comunale ha scelto di sostenere il Boat Day anche dal punto di vista economico, riconoscendone il valore strategico in termini di promozione territoriale, visibilità e ricadute sul sistema produttivo locale: un investimento mirato che conferma la volontà del Comune di accompagnare la crescita qualitativa dell'evento e di renderlo un appuntamento sempre più strutturato e riconoscibile nel panorama nazionale. Il Sindaco Marco Piendibene dichiara: «Il Boat Day rappresenta un'opportunità importante per Civitavecchia, perché rafforza il ruolo della città come punto di riferimento nel sistema portuale e turistico del Paese. La collaborazione con Confindustria Nautica e con gli organizzatori dell'evento dimostra come il lavoro istituzionale possa tradursi in risultati concreti, capaci di generare valore e visibilità per il territorio». L'assessore al Commercio Enzo D'Antò aggiunge: «L'arrivo del Boat Day a Civitavecchia è un segnale chiaro: la città cresce insieme alla nautica, mettendo a sistema



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

porto, economia urbana e capacità di attrazione. Il percorso che ha portato Confindustria Nautica a sostenere la candidatura di Civitavecchia nasce da un lavoro puntuale, costruito valorizzando le potenzialità logistiche, portuali, turistiche ed economiche della nostra città. In questo quadro desidero ringraziare in modo particolare gli uffici dell'Assessorato al Commercio, che hanno svolto un lavoro significativo, competente e continuo: è anche grazie alla loro attività se siamo riusciti a dare risposte rapide e solide, fino all'approvazione della delibera che estende ufficialmente l'evento a Piazza della Vita. Portare la manifestazione oltre il perimetro portuale significa creare un'occasione reale per il commercio locale, per i servizi e per la promozione della città: non un appuntamento chiuso 'dentro' il **porto**, ma un evento che si integra con il tessuto urbano e contribuisce a renderlo più dinamico e attrattivo». L'assessore al Turismo e al Lavoro Piero Alessi conclude: «Eventi come il Boat Day contribuiscono ad ampliare e qualificare l'offerta turistica della città, intercettando un pubblico nuovo e interessato a vivere Civitavecchia non solo come **porto** di transito, ma come destinazione. L'integrazione tra area portuale e spazi urbani è un elemento fondamentale per rendere l'esperienza più completa e attrattiva. Ringrazio l'ufficio turismo, sono certo che l'evento sarà un volano prezioso». Per Civitavecchia «si tratta - proseguono dal Pincio - di un'opportunità concreta di sviluppo e visibilità, coerente con la vocazione marittima della città e con una strategia che punta a integrare il **porto** con la città, trasformandolo in una risorsa condivisa e generativa». Il Boat Day 2026 sarà quindi non solo un evento di settore, ma un segnale concreto di una città che investe, programma e costruisce relazioni istituzionali capaci di attrarre iniziative di qualità, con il Comune protagonista nel creare le condizioni affinché manifestazioni di livello nazionale scelgano Civitavecchia come sede di riferimento. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Asl Rm4, Fdl: «Inaccettabili i tagli alla sanità»

CIVITAVECCHIA - «È inaccettabile la perdita di posti di lavoro nella sanità pubblica del territorio». È il grido di allarme lanciato dai Coordinamenti comunali dei circoli territoriali di Fratelli d'Italia di Civitavecchia, Bracciano, Allumiere, Cerveteri, Santa Marinella, Manziana, Tolfa, Trevignano Romano, uniti per denunciare l'attuale situazione sul territorio. «La garanzia di servizi sanitari efficienti e rispondenti ai bisogni delle comunità locali passa anche attraverso la possibilità di una adeguata copertura del fabbisogno di personale medico, paramedico, oss e amministrativo - spiegano - l'Azienda Sanitaria Locale non può essere governata solo attraverso atti formali e programmazioni astratte, ma deve misurarsi quotidianamente con i bisogni reali dei territori e delle comunità che è chiamata a servire. Per questo riteniamo necessario invitare la Direzione della ASL Roma 4 a riconsiderare le recenti scelte che hanno portato e porteranno a una perdita di posti di lavoro sul territorio e a valutare con particolare attenzione le esigenze specifiche del nostro comprensorio, calibrando risorse umane, servizi e presidi sanitari sulla base dell'effettiva utenza e dei carichi reali di lavoro». Fratelli d'Italia ricorda come «il territorio di Civitavecchia e del litorale nord non è assimilabile ad altri contesti: oltre alla popolazione residente, infatti, insiste un flusso straordinario legato al **porto**, con milioni di croceristi e passeggeri ogni anno - sottolineano - lavoratori portuali, equipaggi e personale di supporto, che incidono in modo significativo sui servizi di emergenza, sull'assistenza sanitaria e sulla rete territoriale. Ignorare questo dato significherebbe sottostimare la domanda di sanità, con ricadute dirette sulla qualità dei servizi offerti ai cittadini, sui tempi di risposta e sulle condizioni di lavoro del personale sanitario. Una programmazione più aderente alla realtà consentirebbe inoltre di creare concrete opportunità lavorative, valorizzando le professionalità sanitarie e sociosanitarie, rafforzando gli organici e garantendo livelli occupazionali adeguati e stabili, a beneficio sia dei lavoratori sia dell'intero sistema sanitario territoriale». I circoli territoriali di Fdl chiedono quindi «che la programmazione sanitaria tenga conto non solo dei parametri numerici standard - concludono - ma anche delle peculiarità strategiche, logistiche e sociali del territorio, rafforzando strutture, servizi e personale in modo coerente e responsabile. Una sanità efficiente e vicina ai cittadini passa da scelte ponderate, da un ascolto reale dei territori e da una visione che metta al centro la sicurezza, la salute e la dignità delle persone». Commenti.



CIVITAVECCHIA - «È inaccettabile la perdita di posti di lavoro nella sanità pubblica del territorio». È il grido di allarme lanciato dai Coordinamenti comunali dei circoli territoriali di Fratelli d'Italia di Civitavecchia, Bracciano, Allumiere, Cerveteri, Santa Marinella, Manziana, Tolfa, Trevignano Romano, uniti per denunciare l'attuale situazione sul territorio. «La garanzia di servizi sanitari efficienti e rispondenti ai bisogni delle comunità locali passa anche attraverso la possibilità di una adeguata copertura del fabbisogno di personale medico, paramedico, oss e amministrativo - spiegano - l'Azienda Sanitaria Locale non può essere governata solo attraverso atti formali e programmazioni astratte, ma deve misurarsi quotidianamente con i bisogni reali dei territori e delle comunità che è chiamata a servire. Per questo riteniamo necessario invitare la Direzione della ASL Roma 4 a riconsiderare le recenti scelte che hanno portato e porteranno a una perdita di posti di lavoro sul territorio e a valutare con particolare attenzione le esigenze specifiche del nostro comprensorio, calibrando risorse umane, servizi e presidi sanitari sulla base dell'effettiva utenza e dei carichi reali di lavoro». Fratelli d'Italia ricorda come «il territorio di Civitavecchia e del litorale nord non è assimilabile ad altri contesti: oltre alla popolazione residente, infatti, insiste un flusso straordinario legato al porto, con milioni di croceristi e passeggeri ogni anno - sottolineano - lavoratori portuali, equipaggi e personale di supporto, che incidono in modo significativo sui servizi di emergenza, sull'assistenza sanitaria e sulla rete territoriale. Ignorare questo dato significherebbe sottostimare la domanda di sanità, con ricadute dirette sulla qualità dei servizi offerti ai cittadini, sui tempi di risposta e sulle condizioni di lavoro del personale sanitario. Una programmazione più aderente alla realtà consentirebbe inoltre di creare concrete opportunità lavorative, valorizzando le professionalità sanitarie e sociosanitarie, rafforzando gli organici e garantendo livelli occupazionali adeguati e stabili, a beneficio sia dei lavoratori sia dell'intero sistema sanitario.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia ospita il Boat day 2026

CIVITAVECCHIA - Nel mese di marzo 2026 Civitavecchia ospiterà per la prima volta il Boat Day, evento nautico giunto alla quinta edizione, che approda in città segnando un passaggio significativo nel percorso di valorizzazione del rapporto tra **porto**, città e sistema produttivo. La scelta di Civitavecchia come nuova location, spiegano dal Pincio, è il risultato di un lavoro istituzionale e di una visione condivisa che l'amministrazione comunale ha sostenuto fin dalle prime fasi. L'iniziativa, inoltre, muove dal lavoro degli uffici dell'assessorato al Commercio, che hanno seguito e supportato l'impostazione del percorso amministrativo e organizzativo, in raccordo con gli interlocutori istituzionali e con gli organizzatori, per consentire alla manifestazione di crescere in modo ordinato e coerente con le esigenze del territorio. In fase iniziale, la manifestazione era stata concepita con un perimetro prevalentemente interno all'area portuale. Proprio per accompagnare la crescita dell'evento e valorizzarne al massimo le ricadute sulla città, l'Amministrazione comunale ha però messo in campo un impegno ulteriore: in questi giorni, infatti, la Giunta ha approvato una specifica delibera che estende ufficialmente il perimetro della manifestazione anche a Piazza della Vita, area strategica e confinante con il **porto**. Una scelta che consente di ampliare in modo significativo l'area espositiva e di rispondere concretamente alle esigenze degli organizzatori, rafforzando al tempo stesso il dialogo tra **porto** e tessuto urbano. «L'estensione dell'evento - sottolineano dal Comune - alla città rappresenta un passaggio fondamentale: non solo un evento "nel **porto**", ma un evento che dialoga con il tessuto urbano, coinvolge il commercio locale e rafforza il legame tra nautica, turismo e servizi, con ricadute dirette sull'attrattività complessiva della destinazione». L'amministrazione comunale ha scelto di sostenere il Boat Day anche dal punto di vista economico, riconoscendone il valore strategico in termini di promozione territoriale, visibilità e ricadute sul sistema produttivo locale: un investimento mirato che conferma la volontà del Comune di accompagnare la crescita qualitativa dell'evento e di renderlo un appuntamento sempre più strutturato e riconoscibile nel panorama nazionale. Il Sindaco Marco Piendibene dichiara: «Il Boat Day rappresenta un'opportunità importante per Civitavecchia, perché rafforza il ruolo della città come punto di riferimento nel sistema portuale e turistico del Paese. La collaborazione con Confindustria Nautica e con gli organizzatori dell'evento dimostra come il lavoro istituzionale possa tradursi in risultati concreti, capaci di generare valore e visibilità per il territorio». L'assessore al Commercio Enzo D'Antò aggiunge: «L'arrivo del Boat Day a Civitavecchia è un segnale chiaro: la città cresce insieme alla nautica, mettendo a sistema **porto**, economia urbana e capacità di attrazione. Il percorso che ha portato Confindustria Nautica a sostenere la candidatura di Civitavecchia nasce da un lavoro



CIVITAVECCHIA - Nel mese di marzo 2026 Civitavecchia ospiterà per la prima volta il Boat Day, evento nautico giunto alla quinta edizione, che approda in città segnando un passaggio significativo nel percorso di valorizzazione del rapporto tra porto, città e sistema produttivo. La scelta di Civitavecchia come nuova location, spiegano dal Pincio, è il risultato di un lavoro istituzionale e di una visione condivisa che l'amministrazione comunale ha sostenuto fin dalle prime fasi. L'iniziativa, inoltre, muove dal lavoro degli uffici dell'assessorato al Commercio, che hanno seguito e supportato l'impostazione del percorso amministrativo e organizzativo, in raccordo con gli interlocutori istituzionali e con gli organizzatori, per consentire alla manifestazione di crescere in modo ordinato e coerente con le esigenze del territorio. In fase iniziale, la manifestazione era stata concepita con un perimetro prevalentemente interno all'area portuale. Proprio per accompagnare la crescita dell'evento e valorizzarne al massimo le ricadute sulla città, l'Amministrazione comunale ha però messo in campo un impegno ulteriore: in questi giorni, infatti, la Giunta ha approvato una specifica delibera che estende ufficialmente il perimetro della manifestazione anche a Piazza della Vita, area strategica e confinante con il porto. Una scelta che consente di ampliare in modo significativo l'area espositiva e di rispondere concretamente alle esigenze degli organizzatori, rafforzando al tempo stesso il dialogo tra porto e tessuto urbano. «L'estensione dell'evento - sottolineano dal Comune - alla città rappresenta un passaggio fondamentale: non solo un evento "nel porto", ma un evento che dialoga con il tessuto urbano, coinvolge il commercio locale e rafforza il legame tra nautica, turismo e servizi, con ricadute dirette sull'attrattività complessiva della destinazione». L'amministrazione comunale ha scelto di sostenere il Boat Day anche dal punto di vista economico, riconoscendone il valore strategico in termini di promozione territoriale, visibilità e ricadute sul sistema produttivo locale: un

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

puntuale, costruito valorizzando le potenzialità logistiche, portuali, turistiche ed economiche della nostra città. In questo quadro desidero ringraziare in modo particolare gli uffici dell'Assessorato al Commercio, che hanno svolto un lavoro significativo, competente e continuo: è anche grazie alla loro attività se siamo riusciti a dare risposte rapide e solide, fino all'approvazione della delibera che estende ufficialmente l'evento a Piazza della Vita. Portare la manifestazione oltre il perimetro portuale significa creare un'occasione reale per il commercio locale, per i servizi e per la promozione della città: non un appuntamento chiuso 'dentro' il porto, ma un evento che si integra con il tessuto urbano e contribuisce a renderlo più dinamico e attrattivo». L'assessore al Turismo e al Lavoro Piero Alessi conclude: «Eventi come il Boat Day contribuiscono ad ampliare e qualificare l'offerta turistica della città, intercettando un pubblico nuovo e interessato a vivere Civitavecchia non solo come porto di transito, ma come destinazione. L'integrazione tra area portuale e spazi urbani è un elemento fondamentale per rendere l'esperienza più completa e attrattiva. Ringrazio l'ufficio turismo, sono certo che l'evento sarà un volano prezioso». Per Civitavecchia «si tratta - proseguono dal Pincio - di un'opportunità concreta di sviluppo e visibilità, coerente con la vocazione marittima della città e con una strategia che punta a integrare il porto con la città, trasformandolo in una risorsa condivisa e generativa». Il Boat Day 2026 sarà quindi non solo un evento di settore, ma un segnale concreto di una città che investe, programma e costruisce relazioni istituzionali capaci di attrarre iniziative di qualità, con il Comune protagonista nel creare le condizioni affinché manifestazioni di livello nazionale scelgano Civitavecchia come sede di riferimento. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

IIFattoVesuviano

Napoli

Corpo senza vita al Molo Beverello

Il corpo senza vita di un uomo è stato ritrovato nelle scorse ore al Molo Beverello di Napoli, uno dei principali scali marittimi della città. Secondo le prime informazioni, si tratterebbe di un uomo italiano di circa 65 anni, probabilmente un senza fissa dimora, ma l'identità non è stata ancora confermata ufficialmente. L'uomo, stando a quanto emerso finora, non risultava in carico ai servizi sociali del Comune di Napoli per l'assistenza ai senzatetto. Restano ancora da chiarire le cause del decesso, che potrebbero essere legate a un malore improvviso, alle rigide temperature notturne o ad altre circostanze. L'intervento dei soccorsi Sul posto sono intervenuti tempestivamente i sanitari del 118 dell'ASL Napoli 1 Centro, le autorità portuali e le forze dell'ordine. Secondo le prime ricostruzioni, l'uomo potrebbe essere deceduto nella serata di ieri, ma solo eventuali accertamenti clinici e medico-legali potranno stabilire con certezza l'orario e le cause della morte. Accertamenti sull'identità Sono in corso verifiche anche con la Comunità di Sant'Egidio per accertare se l'uomo fosse effettivamente un senza fissa dimora. Dalle prime verifiche sembrerebbe che non appartenesse al gruppo di clochard che abitualmente stazionano nell'area portuale del Molo Beverello, dove alcuni senzatetto trovano riparo sotto le pensiline o sulle panchine, soprattutto nelle ore notturne e nei periodi più freddi. Le indagini delle forze dell'ordine Secondo quanto ricostruito, l'uomo sarebbe stato visto per l'ultima volta intorno alle 20.30 di ieri sera, lunedì 12 gennaio, nei pressi delle biglietterie delle compagnie di navigazione. Poco dopo, alcuni passanti hanno notato il corpo immobile a terra e hanno lanciato l'allarme.



Porto Salerno: nessuna modifica sulla Costiera Amalfitana

Porto Salerno e tutela della Costiera Amalfitana Il Porto Salerno continua a essere al centro dell'attenzione dei cittadini, dei sindaci e degli operatori del mare della Costiera Amalfitana. Dopo settimane di dubbi e manifestazioni pubbliche, sono finalmente arrivate rassicurazioni ufficiali sullo stato dei lavori previsti nello scalo commerciale. La conferma più importante riguarda il tema che ha destato maggior allarme: non ci saranno modifiche all'imbocco del porto commerciale e nessun ampliamento del Molo di Ponente, elemento che incide direttamente sul paesaggio tra Salerno e Vietri Sul Mare. La comunicazione ufficiale è arrivata dagli uffici dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale, nel corso di una riunione che ha visto coinvolti amministratori locali e dirigenti tecnici. I rappresentanti della Costiera Amalfitana hanno accolto positivamente la notizia, ritenendola un segnale di ascolto e rispetto verso un'area tra le più delicate dal punto di vista naturale e turistico. Incontro istituzionale con Autorità Portuale Il confronto si è svolto a Napoli, presso la sede dell'ente che gestisce il Porto Salerno e gli scali di Napoli e Castellammare di Stabia. All'appuntamento hanno preso parte il presidente Eliseo Cuccaro, il consigliere regionale Luca Cascone, il sindaco di Cetara Fortunato Della Monica e la vicesindaca di Vietri Sul Mare, Angela Infante. La convocazione faceva seguito alla protesta dei cittadini dello scorso 4 gennaio e alle richieste formali avanzate dai Comuni della Costiera Amalfitana. Questi enti avevano manifestato preoccupazione per eventuali lavori che avrebbero potuto alterare la forma del fronte mare, con possibili effetti visivi e ambientali. Il Porto Salerno, infatti, si trova in una posizione di continuità paesaggistica con la Costiera, e qualsiasi modifica strutturale richiede massima cautela. Porto Salerno: progetto senza impatto paesaggistico Durante la riunione è stato mostrato un progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno focalizzato sull'efficienza funzionale e non sull'espansione fisica delle infrastrutture. Secondo quanto illustrato, non sono previsti interventi invasivi né alterazioni della morfologia del tratto costiero. Gli amministratori comunali hanno sottolineato l'importanza di aver visto con i propri occhi le tavole progettuali. Questo ha permesso di dissipare dubbi che circolavano tra i cittadini, alimentati da voci e documenti preliminari mai confermati. Il sindaco Della Monica ha definito l'incontro «proficuo e rassicurante», ribadendo che le esigenze del territorio sono state finalmente messe al centro della programmazione. Nessun ampliamento al Molo di Ponente Il punto più sensibile riguardava il possibile allungamento del Molo di Ponente, struttura che si trova esattamente sotto il costone roccioso che divide Salerno da Vietri Sul Mare. Come confermato dall'Autorità Portuale, il progetto non prevede alcun tipo di ampliamento. Questa scelta risponde sia a criteri tecnici sia a questioni ambientali: intervenire in quell'area significherebbe modificare correnti marine, rotte



Porto Salerno e tutela della Costiera Amalfitana Il Porto Salerno continua a essere al centro dell'attenzione dei cittadini, dei sindaci e degli operatori del mare della Costiera Amalfitana. Dopo settimane di dubbi e manifestazioni pubbliche, sono finalmente arrivate rassicurazioni ufficiali sullo stato dei lavori previsti nello scalo commerciale. La conferma più importante riguarda il tema che ha destato maggior allarme: non ci saranno modifiche all'imbocco del porto commerciale e nessun ampliamento del Molo di Ponente, elemento che incide direttamente sul paesaggio tra Salerno e Vietri Sul Mare. La comunicazione ufficiale è arrivata dagli uffici dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale, nel corso di una riunione che ha visto coinvolti amministratori locali e dirigenti tecnici. I rappresentanti della Costiera Amalfitana hanno accolto positivamente la notizia, ritenendola un segnale di ascolto e rispetto verso un'area tra le più delicate dal punto di vista naturale e turistico. Incontro istituzionale con Autorità Portuale Il confronto si è svolto a Napoli, presso la sede dell'ente che gestisce il Porto Salerno e gli scali di Napoli e Castellammare di Stabia. All'appuntamento hanno preso parte il presidente Eliseo Cuccaro, il consigliere regionale Luca Cascone, il sindaco di Cetara Fortunato Della Monica e la vicesindaca di Vietri Sul Mare, Angela Infante. La convocazione faceva seguito alla protesta dei cittadini dello scorso 4 gennaio e alle richieste formali avanzate dai Comuni della Costiera Amalfitana. Questi enti avevano manifestato preoccupazione per eventuali lavori che avrebbero potuto alterare la forma del fronte mare, con possibili effetti visivi e ambientali. Il Porto Salerno, infatti, si trova in una posizione di continuità paesaggistica con la Costiera, e qualsiasi modifica strutturale richiede massima cautela. Porto Salerno: progetto senza impatto paesaggistico Durante la riunione è stato mostrato un progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno focalizzato sull'efficienza funzionale e non sull'espansione fisica delle infrastrutture. Secondo quanto illustrato, non sono

24ore News

Salerno

di accesso e dinamiche sedimentarie, con potenziali conseguenze imprevedibili su ecosistemi e balneabilità. Il ruolo dei Comuni della Costiera Amalfitana La tutela del paesaggio e dei diritti dei territori confinanti con il Porto Salerno è stata posta con forza dai sindaci. Della Monica ha ricordato come la sinergia istituzionale sia fondamentale per evitare interventi che privilegiano solo la logica commerciale, senza valutare gli effetti sul turismo, principale risorsa economica della Costiera. La vicesindaca Infante ha espresso soddisfazione per l'approccio dialogico, sottolineando che lo sviluppo del porto non deve mai penalizzare le comunità residenti e l'identità visiva del territorio. Prossimi step: progettazione condivisa Il presidente Cuccaro ha proposto un secondo tavolo tecnico da convocare quando il progetto entrerà nelle fasi approvative decisive. In quell'occasione saranno valutate eventuali integrazioni, comprese soluzioni per minimizzare l'impatto visivo verso le spiagge e il lungomare. Si tratta di un passaggio importante: riconosce ai Comuni della Costiera un ruolo di coprogettazione e non di semplice ascolto. Un cambio di prospettiva che conferma l'obiettivo di rendere il Porto Salerno un'infrastruttura moderna e sostenibile. Il molo 3 Gennaio resta ai pescatori Ultima conferma, non meno rilevante: il molo 3 Gennaio conserverà la sua funzione originaria, destinata esclusivamente alla pesca. Sarà pertanto tutelato un patrimonio culturale e sociale, fatto di mare, tradizione e lavoro quotidiano. Nessuna attività commerciale vi sarà trasferita.

Porto di Salerno, Cuccaro rassicura i sindaci: Nessuna modifica invasiva

Nessuna modifica all'imbocco del porto commerciale di Salerno e nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Le rassicurazioni sono arrivate nel corso di un incontro svoltosi questa mattina a Napoli presso la sede dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale Porto di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, al quale hanno parte il presidente Eliseo Cuccaro, il consigliere regionale Luca Cascone, il sindaco di Cetara (nella veste anche di presidente della Conferenza dei Sindaci della Costa d'Amalfi) Fortunato Della Monica e la vicesindaca di Vietri Sul Mare, Angela Infante. Nel corso dell'incontro, convocato dopo la manifestazione di protesta del 4 gennaio scorso e in seguito anche alle sollecitazioni dei due comuni della Costiera, è stato mostrato il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno che esclude uno stravolgimento della morfologia di quel tratto di costa evitando così conseguenti ulteriori e prevedibili danni ambientali derivanti da un nuovo disegno delle rotte delle navi. «Si è trattato di un incontro molto proficuo nel corso del quale abbiamo avuto, la possibilità, insieme con la collega vicesindaca di Vietri Sul Mare, di confrontarci con i vertici dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale dice il Sindaco di Cetara, Fortunato Della Monica Di questo ringrazio il presidente Eliseo Cuccaro che, alla presenza anche del consigliere regionale Luca Cascone il quale anche in questa occasione ha mostrato vicinanza e attenzione per il nostro territorio, ci ha portato in visione il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno. Dalle illustrazioni abbiamo avuto rassicurazioni concrete che l'imbocco del porto commerciale di Salerno non subirà alcuna modifica così come non vi sarà nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Con il Presidente dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale è stato concordato un successivo incontro quando la fase amministrativa avrà fatto passi più importanti e si entrerà nel merito delle fasi approvative nel quale si valuteranno eventuali proposte da condividere anche con il comune di Salerno che consentiranno di limitare al massimo anche l'impatto paesaggistico dell'intervento rispetto alla spiaggia. Nel corso dell'incontro siamo stati inoltre tranquillizzati circa l'utilizzo del molo 3 Gennaio di Salerno che non sarà a servizio delle operazioni di tipo commerciale ma resterà a uso esclusivo dei pescherecci e delle imbarcazioni dei pescatori di Salerno». WhatsApp.



Il Giornale di Salerno
Porto di Salerno, Cuccaro rassicura i sindaci: "Nessuna modifica invasiva"
01/14/2026 06:38
Nessuna modifica all'imbocco del porto commerciale di Salerno e nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Le rassicurazioni sono arrivate nel corso di un incontro svoltosi questa mattina a Napoli presso la sede dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale - Porto di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, al quale hanno parte il presidente Eliseo Cuccaro, il consigliere regionale Luca Cascone, il sindaco di Cetara (nella veste anche di presidente della Conferenza dei Sindaci della Costa d'Amalfi) Fortunato Della Monica e la vicesindaca di Vietri Sul Mare, Angela Infante. Nel corso dell'incontro, convocato dopo la manifestazione di protesta del 4 gennaio scorso e in seguito anche alle sollecitazioni dei due comuni della Costiera, è stato mostrato il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno che esclude uno stravolgimento della morfologia di quel tratto di costa evitando così conseguenti ulteriori e prevedibili danni ambientali derivanti da un nuovo disegno delle rotte delle navi. «Si è trattato di un incontro molto proficuo nel corso del quale abbiamo avuto, la possibilità, insieme con la collega vicesindaca di Vietri Sul Mare, di confrontarci con i vertici dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale - dice il Sindaco di Cetara, Fortunato Della Monica - Di questo ringrazio il presidente Eliseo Cuccaro che, alla presenza anche del consigliere regionale Luca Cascone il quale anche in questa occasione ha mostrato vicinanza e attenzione per il nostro territorio, ci ha portato in visione il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno. Dalle illustrazioni abbiamo avuto rassicurazioni concrete che l'imbocco del porto commerciale di Salerno non subirà alcuna modifica così come non vi sarà nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Con il Presidente

Informare

Salerno

Il servizio transatlantico TUX della CMA CGM scalerà il porto di Salerno

La linea collega la Turchia con la costa orientale degli USA

Dal prossimo 2 febbraio il servizio di linea transatlantico Turkey US Express (TUX) della francese CMA CGM effettuerà scali anche al **porto** di **Salerno**. Con l'inclusione del **porto** campano, la nuova rotazione del servizio settimanale toccherà gli scali di Iskenderun, Aliaga, Istanbul Avcilar, Pireo, **Salerno**, New York, Norfolk, Savannah.

Informare

Il servizio transatlantico TUX della CMA CGM scalerà il porto di Salerno



01/14/2026 12:56

Dal prossimo 2 febbraio il servizio di linea transatlantico Turkey US Express (TUX) della francese CMA CGM effettuerà scali anche al porto di Salerno. Con l'inclusione del porto campano, la nuova rotazione del servizio settimanale toccherà gli scali di Iskenderun, Aliaga, Istanbul Avcilar, Pireo, Salerno, New York, Norfolk, Savannah.

Informazioni Marittime

Salerno

Il servizio transatlantico TUX di Cma Cgm include Salerno

La compagnia francese ha spiegato che il collegamento diretto tra la città campana e New York consentirà tempi di transito particolarmente competitivi. Cma Cgm ha annunciato che a partire dal 2 febbraio il suo servizio di linea transatlantico Turkey US Express (TUX) effettuerà scali anche al **porto** di **Salerno**. Con l'inclusione del **porto** campano, la nuova rotazione del servizio settimanale toccherà gli scali di Iskenderun, Aliaga, Istanbul Avcilar, Pireo, **Salerno**, New York, Norfolk, Savannah. La compagnia francese ha spiegato che il collegamento diretto consentirà tempi di transito particolarmente competitivi, con una percorrenza stimata di soli dieci giorni tra **Salerno** e New York, tra le più rapide sul mercato transatlantico. La prima toccata nel **porto** campano sarà effettuata dalla nave Cma Cgm Lapis , con capacità di 4.360 teu. Condividi Tag cma cgm Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Il servizio transatlantico TUX di Cma Cgm include Salerno



01/14/2026 15:56

La compagnia francese ha spiegato che il collegamento diretto tra la città campana e New York consentirà tempi di transito particolarmente competitivi. Cma Cgm ha annunciato che a partire dal 2 febbraio il suo servizio di linea transatlantico Turkey US Express (TUX) effettuerà scali anche al porto di Salerno. Con l'inclusione del porto campano, la nuova rotazione del servizio settimanale toccherà gli scali di Iskenderun, Aliaga, Istanbul Avcilar, Pireo, Salerno, New York, Norfolk, Savannah. La compagnia francese ha spiegato che il collegamento diretto consentirà tempi di transito particolarmente competitivi, con una percorrenza stimata di soli dieci giorni tra Salerno e New York, tra le più rapide sul mercato transatlantico. La prima toccata nel porto campano sarà effettuata dalla nave Cma Cgm Lapis , con capacità di 4.360 teu. Condividi Tag cma cgm Articoli correlati.

CMA CGM inserisce Salerno nel servizio TUX verso la East Coast Usa

Dal 2 Febbraio 2026 il porto campano entra nella rotazione transatlantica con un transit time di soli 10 giorni per New York

Andrea Puccini

SALERNO CMA CGM rafforza la propria presenza nel Sud Italia e nel traffico transatlantico annunciando l'inserimento del porto di Salerno nella rotazione del servizio TUX (Transatlantic), dedicato ai collegamenti tra Turchia, Mediterraneo occidentale e la East Coast degli Stati Uniti. Il primo scalo a Salerno è previsto il 2 Febbraio 2026, effettuato dalla portacontainer CMA CGM Lapis. Con questo aggiornamento, la nuova rotazione del servizio diventa: Iskenderun Aliaga Istanbul Avcilar Pireo Salerno New York Norfolk Savannah, rafforzando ulteriormente l'integrazione tra Mediterraneo orientale, Sud Europa e Stati Uniti. Secondo quanto comunicato dal gruppo armatoriale, l'inclusione di Salerno mira a consolidare la stabilità del network e a migliorare l'efficienza operativa del servizio TUX, offrendo al tempo stesso un significativo incremento della connettività per il mercato del Mezzogiorno. In particolare, il collegamento diretto con la East Coast statunitense consente tempi di transito particolarmente competitivi: da Salerno a New York la percorrenza è stimata in soli 10 giorni, uno dei valori più rapidi sul mercato transatlantico. Le informazioni operative diffuse da CMA CGM evidenziano come il servizio garantisca collegamenti veloci anche dagli altri scali del Mediterraneo orientale. I tempi di transito verso New York variano dai 13 giorni dal Pireo ai 16 giorni da Istanbul, fino ai 20 giorni da Iskenderun. Analogamente, i collegamenti verso Norfolk e Savannah presentano transit time compresi rispettivamente tra 12 e 22 giorni e tra 15 e 24 giorni, a seconda del porto di partenza. Sul fronte opposto, dagli Stati Uniti verso il Mediterraneo e la Turchia, i tempi di navigazione oscillano tra i 23 e i 37 giorni, confermando una copertura bilanciata sia per l'export sia per l'import. Il servizio TUX si inserisce inoltre in una rete globale che include collegamenti con il Mar Nero e l'area adriatica, rafforzando la capillarità dell'offerta CMA CGM. Per il porto di Salerno, l'ingresso nel servizio TUX rappresenta un passaggio strategico, con ricadute potenzialmente rilevanti per il traffico containerizzato e per le imprese del Sud Italia orientate all'export verso il mercato nordamericano. Per CMA CGM, invece, l'operazione conferma la volontà di presidiare con servizi dedicati e ad alta frequenza le rotte transatlantiche, puntando su tempi di transito rapidi e su una rete sempre più integrata tra Mediterraneo e Stati Uniti.



Salerno Today

Salerno

"Un porto che oggi blocca la città invece di servirla: che città vogliamo essere?": le riflessioni di Soglia

Gerardo Soglia, imprenditore salernitano ed ex parlamentare propone degli interrogativi via social. Il traffico "Salerno" vive giorni che invitano a una riflessione che va oltre i nomi e oltre le cronache. Una domanda semplice e necessaria: che città vogliamo essere?". Lo chiede, in un post su Facebook, Gerardo Soglia, imprenditore salernitano ed ex parlamentare. "La storia è chiara. Tra il IX e l'XI secolo Salerno fu capitale di un Principato e sede della Scuola Medica Salernitana, il primo grande centro medico d'Europa occidentale, luogo di incontro tra saperi latini, greci, arabi ed ebraici. Per un periodo fu anche sede papale. Non suggestioni, ma fatti. Mille anni sono passati da allora. E forse, lentamente, abbiamo smesso di interrogarci sul nostro ruolo nel tempo lungo. - continua Soglia- Lo scrivo da imprenditore che gira il mondo, ma prima ancora da figlio di questa città, cresciuto tra le sue strade e la brezza marina che porta il profumo del mare fin dentro l'anima. Ovunque vada mi definisco salernitano. Non per campanilismo, ma per identità. È un tratto che ci distingue: pochi come noi sentono l'appartenenza prima di ogni altra definizione. Oggi però Salerno sembra spesso prigioniera del presente. Pensieri liberi, fermo nel traffico del porto di Salerno. Un porto che oggi blocca la città invece di servirla. Le grandi città, quando hanno avuto visione, hanno saputo spostare, liberare, restituire spazio e futuro. Non è solo una questione tecnica: è una questione di coraggio. Nel mondo c'è chi sta costruendo città nel deserto, partendo da nulla se non da un'idea chiara di futuro". Le conclusioni dell'imprenditore. Noi abbiamo mare, storia, identità, bellezza. Eppure sembriamo fermi. Poi si riparte. Io torno dove il mondo corre veloce. Ma resto convinto che Salerno, se guidata da uomini liberi e visionari, possa smettere di restare bloccata nel traffico e tornare a muoversi verso ciò che è sempre stata capace di essere.



Ship Mag

Salerno

Cma Cgm amplia il Tux: Salerno entra nel collegamento diretto con gli Usa

Dal febbraio 2026 nuovo scalo transatlantico con soli 10 giorni di transito verso New York Marsiglia - Cma Cgm ha annunciato l'inserimento del **porto** di **Salerno** nella rotazione del servizio transatlantico Tux, rafforzando la propria presenza nel Mezzogiorno e nei collegamenti con la East Coast statunitense. Il primo scalo è previsto il 2 febbraio 2026 e sarà effettuato dalla portacontainer Lapis. Con l'aggiornamento, la rotazione del servizio diventa: Iskenderun - Aliaga - Istanbul Avcilar - Pireo - **Salerno** - New York - Norfolk - Savannah . Secondo il gruppo armatoriale, l'inclusione di **Salerno** è finalizzata a migliorare la stabilità del network e l'efficienza operativa del servizio, aumentando al contempo la connettività per il mercato del Sud Italia. La compagnia francese ha indicato che il collegamento diretto offrirà tempi di transito particolarmente competitivi, con una percorrenza stimata di soli 10 giorni tra **Salerno** e New York , tra le più rapide sul mercato transatlantico. Anche dagli altri scali del Mediterraneo orientale sono previsti transit time contenuti, a conferma del posizionamento del Tux come servizio ad alta performance. Come evidenziato dal Messaggero Marittimo, per lo scalo campano l'ingresso nel TUX rappresenta un passaggio strategico per lo sviluppo dei traffici containerizzati e per le imprese orientate all'export verso il Nord America. Per Cma Cgm, l'operazione conferma la strategia di rafforzamento delle rotte transatlantiche a ttraverso servizi dedicati, frequenti e integrati tra Mediterraneo e Stati Uniti.



Brindisi Report

Brindisi

Enel, Pd: "Bene accordo su indotto, ora capire prospettive sul territorio"

Intervento di Francesco Cannalire, che pone degli interrogativi anche in riferimento alla richiesta di proroga di un anno della concessione presso Costa Morena, per lo smantellamento delle strutture Riceviamo e pubblichiamo da Francesco Cannalire, segretario cittadino Pd e consigliere comunale Brindisi Accogliamo con favore l'intesa raggiunta tra Enel, Confindustria, Cna e organizzazioni sindacali che garantisce una prospettiva, seppur limitata a un trimestre, per cinquanta lavoratori del bacino storico dell'indotto. È un risultato che testimonia il valore del dialogo tra le parti sociali e l'azienda, offrendo un primo argine alle incertezze occupazionali immediate. Tuttavia, la natura transitoria di questa misura ci impone di non distogliere lo sguardo dallo scenario strategico complessivo, che necessita di risposte strutturali ben oltre l'orizzonte dell'emergenza. In questo quadro, gli atti amministrativi, e in particolare dell'avviso pubblico dell'**Autorità di Sistema Portuale**, sollevano interrogativi che meritano un approfondimento non solo politico. La richiesta di Enel di prorogare la concessione delle aree di Costa Morena per un'annualità ha come obiettivo specifico lo smantellamento degli asset di banchina e dei nastri trasportatori. È un passaggio procedurale che richiede di essere approfondito anche alle luci delle ipotesi, ancora presenti nel dibattito nazionale, relative al mantenimento della centrale in "riserva fredda". Appare evidente la necessità di chiarire come l'eventuale rimozione dell'infrastruttura logistica di approvvigionamento possa conciliarsi con la richiesta disponibilità dell'impianto a garantire la sicurezza energetica in caso di necessità e con l'attuale Aia che probabilmente dovrebbe essere revisionata. Non si tratta di esprimere giudizi preventivi sulle scelte aziendali, ma di richiedere che vi sia piena congruenza tra gli atti formali e la pianificazione aziendale. Il rischio che dobbiamo scongiurare, attraverso un confronto istituzionale serrato, è che la mancanza di coerenza tra dismissioni e nuove progettualità industriali generi vuoti operativi difficilmente colmabili. Il territorio ha bisogno di certezze e la transizione non può essere una somma di soluzioni tampone e precarie, ma deve rispondere a un disegno organico in cui ogni tassello, dalla gestione degli asset esistenti alle nuove filiere, trovi la sua logica collocazione. Governare il cambiamento significa, prima di tutto, garantire che la mano destra sappia esattamente cosa sta facendo la sinistra. E in questo caso c'è troppa confusione e incertezza che rischiano di vanificare ogni sforzo. Per questo abbiamo chiesto la convocazione urgente di una conferenza dei capigruppo alla presenza di rappresentanti di Enel e **Autorità di Sistema Portuale** al fine comprendere quali siano la strategia e la visione alla base della richiesta e del rilascio della concessione e le prospettive per il territorio. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca



Brindisi Report

Brindisi

qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me//Abampv2kioahdYYR/>.

Brindisi Report

Brindisi

Pesca di frodo con cinque chilometri di tramaglio: scatta il sequestro

Intervento degli uomini della guardia costiera della Capitaneria di **porto** di **Brindisi** in località Lendinuso: sequestrate cinque reti TORCHIAROLO - Prosegue l'attività di prevenzione e contrasto agli illeciti in materia di pesca ed ambientali della Guardia Costiera di **Brindisi**. Nella mattinata odierna i militari della sezione di Polizia Marittima della Capitaneria di **porto** - Guardia costiera di **Brindisi**, coordinati dal 6° Centro di controllo area pesca della Direzione marittima di Bari, nel corso di una specifica attività di tutela delle risorse ittiche e di contrasto alla pesca di frodo hanno posto sotto sequestro amministrativo cinque reti da posta del tipo tramaglio per un totale di cinque chilometri in località Lendinuso, del Comune di Torchiarolo, utilizzati per la pesca di frodo. Va ricordato la detenzione e l'utilizzo delle reti da posta tipo tramaglio è consentito unicamente ai pescatori professionali. L'utilizzo delle stesse ad opera dei pescatori di frodo possono costituire grave pericolo per la navigazione, in quanto sono prive di qualsivoglia segnalamento marittimo-obbligatorio, oltre al grave danno per la Fauna, poiché possono intrappolano indiscriminatamente pesci, minacciando l'ecosistema marino. Il comandante, capitano di vascello Luigi Amitrano, assicura che in questi giorni, in tutto il Compartimento Marittimo di giurisdizione, continueranno gli accertamenti al fine di verificare il rispetto, non solo della normativa in materia di cattura dei ricci di mare, ma delle leggi che tutelano l'intera filiera ittica ed il consumatore finale. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](https://m.me/j/Abampv2kioahdYVR/) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYVR/>.



Il Nautilus

Taranto

Presentazione del progetto "Magna Graecia Coast to Coast"

Conferenza stampa di presentazione del progetto "Magna Graecia Coast to Coast", l'iniziativa congiunta che unisce i porti di Taranto, Reggio Calabria e Agropoli in un nuovo sistema integrato dedicato al crocierismo d'eccellenza. Durante l'incontro verranno illustrati i contenuti del Protocollo d'Intesa sottoscritto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e da **Salerno** Cruises, con l'obiettivo di intercettare la crescente domanda di crociere luxury ed expedition e proporre un itinerario autentico, sostenibile e complementare ai grandi scali del Mediterraneo. Interverranno: -Avv. Giovanni Gugliotti, Presidente AdSP del Mar Ionio -Avv. Francesco Rizzo, Presidente AdSP dello Stretto -Ing. Giuseppe Amoruso, Legale Rappresentante di **Salerno** Cruises - Rappresentanti dell'Amministrazione Comunale di Agropoli.



Gioia Tauro sfiora i 4,5 milioni di teus e si conferma il primo porto italiano per la movimentazione container

"È il record dei record" Così si può definire il 2025 per il porto di Gioia Tauro, che ha chiuso l'anno con una movimentazione di circa 4,5 milioni di teus, andando oltre ogni più rosea aspettativa. Una crescita che ha visto la curva percentuale del traffico container segnare un aumento del 14 per cento, cristallizzando, anche quest'anno, l'incontrastata leadership nazionale dello scalo calabrese, che si posiziona altresì tra i numeri primi della portualità internazionale del Mediterraneo. Nel 2025, il porto di Gioia Tauro ha, così, dimostrato di riuscire brillantemente a far fronte alle diverse sfide poste sia dal mercato sia dallo scenario politico globale. Nonostante, infatti, le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso, che avrebbero, entrambi, potuto determinare un cambio di rotta nella traiettoria dei traffici globali, il porto di Gioia Tauro ha retto. E ha, evidentemente, retto bene, abbattendo così, per la prima volta nella sua storia, il muro dei quattro milioni. Collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, si è, infatti, confermato porto strategico per i suoi armatori di riferimento (MSC e Grimaldi), che hanno continuato a scegliere e a preferire lo scalo portuale di Gioia Tauro. Numeri importanti ottenuti grazie ad una vincente sinergia posta in essere tra pubblico e privato, che ha visto l'Ente, guidato dal Presidente Paolo Piacenza, adottare con vigore la propria politica di sviluppo a sostegno della sua infrastrutturazione, animata da alcuni interventi specificamente mirati ad assicurare una sempre maggiore capacità competitiva internazionale. Tra questi, la realizzazione dei lavori di elettrificazione delle banchine, per un totale complessivo pari a 70 milioni di euro, e l'investimento finalizzato al dragaggio dei fondali, che sta completando il relativo iter approvativo e che consentirà di mantenere la profondità dei fondali a 18 metri, prerogativa dello scalo, pari a 5 milioni di euro. Al riguardo, il Presidente Paolo Piacenza afferma: " Il 2025 conferma la centralità del Porto di Gioia Tauro nei traffici marittimi internazionali. L'intensa attività di programmazione infrastrutturale, definita per dare supporto all'ulteriore sviluppo dello scalo, investendo ingenti risorse senza interrompere nemmeno un giorno l'operatività del terminal a tutela della crescita e dell'occupazione, ha un duplice obiettivo. In primo luogo, confermare e incentivare la naturale vocazione dello scalo nel settore del transhipment, per scalare nuove posizioni di vertice nel circuito internazionale europeo e del Mediterraneo. Nel contempo, assicurare una maggiore infrastrutturazione all'avanguardia, per stimolare la nascita di posti di lavori specializzati, con il chiaro obiettivo di fare di Gioia Tauro un hub intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno. Si tratta di un intenso lavoro gestito in piena sinergia, anche, con i nostri Terminalisti, che hanno dimostrato

Informatore Navale

Gioia Tauro sfiora i 4,5 milioni di teus e si conferma il primo porto italiano per la movimentazione container

01/14/2026 18:14

"È il record dei record" Così si può definire il 2025 per il porto di Gioia Tauro, che ha chiuso l'anno con una movimentazione di circa 4,5 milioni di teus, andando oltre ogni più rosea aspettativa. Una crescita che ha visto la curva percentuale del traffico container segnare un aumento del 14 per cento, cristallizzando, anche quest'anno, l'incontrastata leadership nazionale dello scalo calabrese, che si posiziona altresì tra i numeri primi della portualità internazionale del Mediterraneo. Nel 2025, il porto di Gioia Tauro ha, così, dimostrato di riuscire brillantemente a far fronte alle diverse sfide poste sia dal mercato sia dallo scenario politico globale. Nonostante, infatti, le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso, che avrebbero, entrambi, potuto determinare un cambio di rotta nella traiettoria dei traffici globali, il porto di Gioia Tauro ha retto. E ha, evidentemente, retto bene, abbattendo così, per la prima volta nella sua storia, il muro dei quattro milioni. Collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, si è, infatti, confermato porto strategico per i suoi armatori di riferimento (MSC e Grimaldi), che hanno continuato a scegliere e a preferire lo scalo portuale di Gioia Tauro. Numeri importanti ottenuti grazie ad una vincente sinergia posta in essere tra pubblico e privato, che ha visto l'Ente, guidato dal Presidente Paolo Piacenza, adottare con vigore la propria politica di sviluppo a sostegno della sua infrastrutturazione, animata da alcuni interventi specificamente mirati ad assicurare una sempre maggiore capacità competitiva internazionale. Tra questi, la realizzazione dei lavori di elettrificazione delle banchine, per un totale complessivo pari a 70 milioni di euro, e l'investimento finalizzato al dragaggio dei fondali, che sta completando il relativo iter approvativo e che consentirà di mantenere la profondità dei fondali a 18 metri, prerogativa dello scalo, pari a 5 milioni di euro. Al riguardo, il Presidente Paolo Piacenza afferma: " Il 2025 conferma la centralità del Porto di Gioia Tauro nei traffici marittimi internazionali. L'intensa attività di programmazione infrastrutturale, definita per dare supporto all'ulteriore sviluppo dello scalo, investendo ingenti risorse senza interrompere nemmeno un giorno l'operatività del terminal a tutela della crescita e dell'occupazione, ha un duplice obiettivo. In primo luogo, confermare e incentivare la naturale vocazione dello scalo nel settore del transhipment, per scalare nuove posizioni di vertice nel circuito internazionale europeo e del Mediterraneo. Nel contempo, assicurare una maggiore infrastrutturazione all'avanguardia, per stimolare la nascita di posti di lavori specializzati, con il chiaro obiettivo di fare di Gioia Tauro un hub intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno. Si tratta di un intenso lavoro gestito in piena sinergia, anche, con i nostri Terminalisti, che hanno dimostrato

Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

un forte attaccamento allo scalo, definendo i propri piani di sviluppo attraverso importanti misure di investimento ". Con lo sguardo rivolto ai numeri, in particolare, la Medcenter Container Terminal ha movimentato 4.490.566 teus, con una crescita complessiva di mezzo milione di teus in più rispetto al 2024. Un risultato straordinario che evidenzia, altresì, la capacità dello scalo di incidere sulla buona riuscita della politica economica di import/export nazionale, essendo appunto l'unica porta di ingresso per le mega portacontainer che solcano le rotte transoceaniche per giungere in Italia. Una incidenza straordinaria che vede lo scalo di **Gioia Tauro** gestire il 40 per cento della movimentazione della merce internazionale nel mercato nazionale, grazie alla profondità dei suoi fondali (unico in Italia a 18 metri), alla sua alta infrastrutturazione e, non ultimo, alla centralità della sua posizione tra il canale di Suez e lo stretto di Gibilterra.

Il primato di Gioia Tauro, Piacenza: "Il porto diventerà un polo logistico strategico"

Il presidente dell'Autorità portuale commenta gli ultimi dati che confermano la leadership in Italia nella movimentazione dei container: "Investiremo ancora di più nell'intermodalità" E' stato l'anno dei record, il 2025, per il porto di Gioia Tauro, che ha chiuso con una movimentazione superiore del 14% rispetto all'anno precedente, confermando così la leadership nazionale. Abbiamo incontrato il presidente dell'autorità portuale Paolo Piacenza.



Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Nuovo massimo storico nei container per il porto di Gioia Tauro

Medcenter traina la crescita con mezzo milione di contenitori in più e raggiunge i 4,5 milioni di Teu. Un 2025 oltre le aspettative per il transhipment italiano con il porto di Gioia Tauro chiude l'anno con un nuovo massimo storico che ha toccato la soglia dei 4,5 milioni di Teu. Il risultato, corrispondente a un +14% rispetto ai dodici mesi precedenti, conferma la leadership dello scalo nel panorama nazionale e ne rafforza il peso specifico all'interno del bacino del Mediterraneo. Il record di volumi, sottolinea l'ente portuale, ha un valore strategico ancora più importante considerando le incognite che gravavano sul comparto marittimo, dalla crisi di sicurezza nel Mar Rosso all'introduzione della normativa Ets sulle emissioni. Nonostante le turbolenze che hanno modificato le rotte globali, l'infrastruttura calabrese ha dimostrato una solida capacità di tenuta, confermandosi hub di riferimento per i grandi player dello shipping come Msc e Grimaldi. Grazie alle sue caratteristiche tecniche, in primis i fondali profondi 18 metri - unicum in Italia - il porto ha continuato a garantire la connessione con 120 destinazioni mondiali, gestendo di fatto il 40% dell'intera movimentazione container in transito nel nostro Paese. Il motore operativo di questa crescita è stato il Medcenter Container Terminal. I dati di fine anno certificano una movimentazione di 4.490.566 Teu, con un saldo positivo di circa mezzo milione di unità rispetto al 2024. Un incremento di traffici che è andato di pari passo con l'attività di pianificazione portata avanti dall'Autorità di Sistema Portuale. Sotto la guida del presidente Paolo Piacenza, l'ente ha spinto sull'acceleratore degli investimenti per potenziare la competitività dello scalo senza intralciare l'operatività quotidiana. Tra i cantieri di importanza strategica attualmente in corso vi sono l'elettificazione delle banchine, un intervento di cold ironing dal valore di 70 milioni di euro, e le operazioni di manutenzione dei fondali, con un investimento di 5 milioni di euro per il dragaggio. Secondo i vertici dell'Authority, la strategia punta ora a consolidare il ruolo di Gioia Tauro non solo come piattaforma di transhipment puro, ma anche come volano per l'occupazione nel Mezzogiorno, sviluppando ulteriormente l'intermodalità e le sinergie tra pubblico e privato. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY. SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARRE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Messina Il liceo La Farina dedica la palestra al preside Pio Lo Re

Cerimonia partecipata al liceo classico di via Oratorio della Pace per ricordare lo storico dirigente scomparso lo scorso luglio: ex studenti, docenti e familiari riuniti per l'intitolazione

Personalizza le preferenze di consenso Qui di seguito è possibile personalizzare le preferenze di consenso in base alle categorie di cookie e le preferenze di tracciamento pubblicitario in base alle finalità e caratteristiche e ai fornitori. È possibile fornire un consenso granulare per ciascun . La maggior parte dei fornitori richiede il consenso esplicito per l'elaborazione dei dati personali, mentre alcuni eseguono l'elaborazione sulla base di interessi legittimi. Tuttavia, l'utente ha il diritto di opporsi al loro utilizzo per l'interesse legittimo. Inoltre, tieni presente che le tue preferenze in merito a finalità e fornitori vengono salvate in un cookie denominato "euconsent" sul tuo dispositivo e possono essere conservate fino a 730 giorni per ricordare le tue scelte. Sempre attivi Una cerimonia intensa e partecipata al liceo classico La Farina di Messina questa mattina ha visto intitolare la palestra dell'istituto di via Oratorio della Pace al professore Pio Lo Re , storico preside che ha guidato la scuola per 23 anni e che si è spento lo scorso luglio. L'iniziativa, fortemente voluta dalla dirigente scolastica Caterina Celesti insieme agli organi collegiali dell'istituto di via Oratorio della Pace , ha visto una grande partecipazione della comunità scolastica, della famiglia Lo Re , di ex docenti, collaboratori e numerosi amici del preside. Prima della scopertura della targa, nel corso di un incontro sono stati proiettati video e fotografie che hanno ripercorso momenti personali e professionali di Lo Re. A prendere la parola sono stati tre ex studenti: Walter Ignazitto , magistrato e procuratore aggiunto di Reggio Calabria Francesco Rizzo , avvocato e presidente dell'Autorità portuale dello Stretto , e Vincenzo Ciraolo , presidente del Consiglio d'istituto del La Farina A ricordare il profilo professionale del dirigente è stato anche il professore Nino Carabellò , già vicepresidente del liceo e amico di lunga data di Lo Re, che ha sottolineato il suo impegno costante per una scuola inclusiva e attenta alle esigenze degli studenti. Sono poi intervenuti Alessandra Minniti , dirigente scolastica dell'Ainis , e Gustavo Ricevuto , storico provveditore agli studi di Messina e amico fraterno di Lo Re. Proprio Ricevuto è stato tra i principali promotori dell'iniziativa insieme all'ex dirigente scolastico Nino Grasso L'intitolazione rappresenta un gesto dal forte valore simbolico per il La Farina , che ha voluto così rendere omaggio a una figura che ha segnato profondamente la storia dell'istituto e della scuola messinese.



Il Nautilus

Focus

Presentata l'Academy Assocostieri-Gente di Mare: formazione e innovazione per la logistica energetica e marittima

Roma - Oggi, nella Sala Conferenze Matteotti a Roma, si è svolta la presentazione ufficiale dell'Academy Assocostieri-Gente di Mare, l'iniziativa nata dalla collaborazione tra Assocostieri, l'associazione nazionale di rappresentanza delle imprese attive nella logistica energetica e nella gestione di combustibili liquidi e gassosi, e Gente di Mare Srl, società di formazione marittima e **portuale** accreditata a livello nazionale e internazionale. L'evento ha visto i saluti introduttivi dell'On. Salvatore Deidda e dell'On. Maria Grazia Frijia, che hanno sottolineato l'importanza di sostenere un settore strategico per il Paese, spesso poco visibile ma fondamentale per la sicurezza e la continuità del **sistema** logistico ed energetico nazionale. Il Presidente di Assocostieri, Elio Ruggeri, ha aperto i lavori evidenziando come l'Academy rappresenti un punto di partenza concreto per rafforzare il capitale umano del comparto. "Parlare di formazione significa parlare di qualità del lavoro, sicurezza e crescita professionale - ha dichiarato Ruggeri -. L'Academy nasce per mettere in relazione imprese, istituzioni, operatori e mondo della formazione, costruendo percorsi concreti e aderenti alla realtà operativa del settore". Il Direttore Generale di Assocostieri, Dario Soria, ha illustrato le ragioni della creazione dell'Academy, sottolineando come l'evoluzione del settore richieda competenze aggiornate in ambiti quali sicurezza, transizione energetica, digitalizzazione, cybersecurity e nuove professionalità marittimo-portuali. Durante il suo intervento, Soria ha presentato i membri del Comitato Tecnico Scientifico (CTS) dell'Academy: -Ammiraglio Vincenzo Vitale, Direttore Marittimo delle Marche e Comandante Regionale della Guardia Costiera, esperto di sicurezza operativa e decarbonizzazione del settore **portuale**; -Ing. Damiano Landi, dirigente Terna, con esperienza nella transizione energetica dei porti e nello sviluppo dell'idrogeno verde; -Dott.ssa Antonella Querci, dirigente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale**, con competenze nella pianificazione e nello sviluppo delle professionalità portuali. A seguire, la Dott.ssa Elena Di Tizio, Amministratore Delegato di Gente di Mare, ha presentato l'offerta formativa dell'Academy, che si articola in percorsi personalizzati e didattici esperienziali, sviluppati per rispondere alle esigenze operative delle imprese associate. Le macro-aree formative includono: Transizione energetica: biofuel, Energy Manager, innovazioni energetiche; Sicurezza industriale e terminalistica: normative, HSE e gestione dei rischi; Cybersecurity marittima e SCADA: protezione dei sistemi operativi e digitalizzazione; Competenze trasversali: ESG, contrattualistica internazionale, inglese marittimo. L'Academy si configura non come un semplice catalogo di corsi, ma come un ecosistema di competenze integrate, con docenti senior provenienti da Difesa, industria e portualità, supporto completo per fondi interprofessionali e finanziamenti, governance



01/14/2026 19:27

Roma - Oggi, nella Sala Conferenze Matteotti a Roma, si è svolta la presentazione ufficiale dell'Academy Assocostieri-Gente di Mare, l'iniziativa nata dalla collaborazione tra Assocostieri, l'associazione nazionale di rappresentanza delle imprese attive nella logistica energetica e nella gestione di combustibili liquidi e gassosi, e Gente di Mare Srl, società di formazione marittima e portuale accreditata a livello nazionale e internazionale. L'evento ha visto i saluti introduttivi dell'On. Salvatore Deidda e dell'On. Maria Grazia Frijia, che hanno sottolineato l'importanza di sostenere un settore strategico per il Paese, spesso poco visibile ma fondamentale per la sicurezza e la continuità del sistema logistico ed energetico nazionale. Il Presidente di Assocostieri, Elio Ruggeri, ha aperto i lavori evidenziando come l'Academy rappresenti un punto di partenza concreto per rafforzare il capitale umano del comparto. "Parlare di formazione significa parlare di qualità del lavoro, sicurezza e crescita professionale - ha dichiarato Ruggeri -. L'Academy nasce per mettere in relazione imprese, istituzioni, operatori e mondo della formazione, costruendo percorsi concreti e aderenti alla realtà operativa del settore". Il Direttore Generale di Assocostieri, Dario Soria, ha illustrato le ragioni della creazione dell'Academy, sottolineando come l'evoluzione del settore richieda competenze aggiornate in ambiti quali sicurezza, transizione energetica, digitalizzazione, cybersecurity e nuove professionalità marittimo-portuali. Durante il suo intervento, Soria ha presentato i membri del Comitato Tecnico Scientifico (CTS) dell'Academy: -Ammiraglio Vincenzo Vitale, Direttore Marittimo delle Marche e Comandante Regionale della Guardia Costiera, esperto di sicurezza operativa e decarbonizzazione del settore portuale; Ing. Damiano Landi, dirigente Terna, con esperienza nella transizione energetica dei porti e nello sviluppo dell'idrogeno verde; -Dott.ssa Antonella Querci, dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar

Il Nautilus

Focus

condivisa con Assocostieri, scambio di conoscenze, best practice e opportunità di networking esclusive. Con l'operatività già avviata, l'Academy mira a costruire una piattaforma formativa in continua evoluzione, capace di anticipare le esigenze del settore e di rafforzare le competenze tecniche, manageriali e di sicurezza delle imprese associate. "Formare persone competenti e consapevoli significa investire non solo sul presente, ma sul futuro del **sistema** logistico ed energetico italiano - ha concluso Soria -. Con l'Academy Assocostieri-Gente di Mare abbiamo posto basi solide per una crescita sostenibile e condivisa del nostro comparto".

Oman, analista "Da cooperazione con Italia a partnership concreta"

MILANO (ITALPRESS) - Le relazioni tra il Sultanato dell'Oman e l'Italia rappresentano molto più di una semplice cortesia diplomatica: "sono uno spazio di collaborazione concreto che può generare benefici tangibili per entrambi i Paesi, a condizione di dotarsi di strumenti pratici e obiettivi misurabili". È quanto afferma Asim Alshidi, caporedattore dell'Oman Daily Newspaper, in un'intervista rilasciata all'agenzia Italpress. "L'Oman è un punto di riferimento strategico sul Mare Arabico e lungo le rotte commerciali ed energetiche cruciali, mentre l'Italia funge da grande porta industriale e logistica sul Mediterraneo, con una consolidata esperienza nella manifattura avanzata, nell'economia creativa e nella valorizzazione del patrimonio culturale e turistico", spiega Alshidi. Secondo il giornalista omanita, è giunto il momento di superare la fase della "cooperazione" intesa come slogan generico per passare a una vera "partnership" strutturata in progetti concreti. Sul piano economico, Alshidi indica le priorità: "Ampliare gli investimenti reciproci nei **porti**, nei servizi marittimi, nelle catene di fornitura, nelle energie rinnovabili e nell'idrogeno verde, nonché nelle industrie di trasformazione che aumentano il valore aggiunto dei prodotti". Sul fronte della conoscenza e dell'innovazione, propone: "Programmi di scambio tra università, percorsi di formazione professionale congiunti con aziende italiane e incubatori condivisi per startup nei settori delle tecnologie verdi, del design e dell'ingegneria avanzata". Dal punto di vista politico e strategico, il caporedattore suggerisce di "rafforzare la consultazione permanente sulla sicurezza della navigazione, sulla stabilità regionale e di creare canali strutturati tra settore pubblico e privato per favorire un dialogo più efficace". Gestita con questo approccio pragmatico, conclude Alshidi, "la relazione bilaterale può trasformarsi in un vero ponte economico e culturale, capace di garantire a entrambi i Paesi un'influenza discreta ma solida, fondata su interessi comuni e sulla capacità di realizzare risultati misurabili". La visita di oggi arriva in un momento di particolare dinamismo nelle relazioni Oman-Italia, segnato dal crescente interesse delle imprese italiane per i piani di diversificazione economica del Sultanato previsti dalla Vision 2040. - foto Asim Alshidi - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



L'agenzia di Viaggi

Focus

Star Clippers, tanto Mediterraneo (e sud Italia) nell'estate 2027

C'è tanto Mediterraneo nella stagione operativa del 2027 di Star Clippers, il player delle crociere sui velieri che ha inaugurato l'anno con due importanti annunci: il primo è appunto l'atteso ritorno dell'intera flotta nel Mediterraneo nel prossimo anno. Il secondo è che questo ritorno avverrà in grandissimo stile, con itinerari inediti e nuovi **porti** di scalo tra Sud Italia, Grecia e Turchia. «Con i nuovi itinerari dell'estate 2027 rivolgiamo la nostra attenzione ai repeater, che costituiscono ad oggi oltre il 60% dei nostri passeggeri - spiega Birgit Gfölnner, sales manager Star Clippers Italia e Svizzera italiana - e possono così trovare un motivo in più per tornare a viaggiare con noi, visitando **porti** che non hanno mai visto dalla prospettiva privilegiata di un grande veliero Star Clippers». Nel dettaglio, per l'estate del prossimo anno ci saranno nuovi **porti** di scalo e nuove escursioni a terra nel Mediterraneo Orientale, che sarà presidiato dal veliero Star Flyer, e riporterà in vita i ricordi scolastici dei poemi omerici, con il nuovo itinerario intitolato Odissea delle Isole Greche. Un'attenzione particolare sarà dedicata alla Turchia, esplorata con itinerari da 10 e 11 notti tra Istanbul e il nuovo home port di Antalya. Durante la crociera, destinazioni gioiello della Riviera Turchese come Fethiye, Dalyan e Ka sono pronte a svelarsi ai passeggeri dei velieri Star Clippers. «Volevamo arricchire la nostra proposta su Grecia e Turchia - aggiunge Gfölnner - abbinando ai grandi classici come Mykonos e Santorini a destinazioni di nicchia, amate e frequentate principalmente da velisti, più che da croceristi. Segnaliamo, a tal proposito, anche la proposta Yachtsman's Paradise, tra Istanbul e il Pireo, costruita proprio su quei **porti** dove le grandi navi non arrivano». Restano invece invariati gli home port che coinvolgeranno per l'estate 2027 le coste italiane, ovvero Venezia e Civitavecchia per gli itinerari nell'Adriatico e nel Tirreno. E se per gli itinerari in partenza dalla Serenissima, oltre agli scali di Pesaro, Otranto, Barletta e Monopoli (già previsti nel 2026), la grande novità riguarda il porto albanese di Saranda, nel Tirreno si assisterà agli esordi del nuovo itinerario da 10 notti Sicilia Svelata e Tesori d'Italia, che toccherà i capoluoghi di Trapani e Palermo, il porto di Termini Imerese (con transfer via navetta a Cefalù) e, tornando sul continente, Vibo Marina e Agropoli. «Importante, per noi, avere a disposizione itinerari di durata maggiore anche nel Mediterraneo - chiarisce Gfölnner - Nei Caraibi la formula ci sta dando ragione e vogliamo metterla in uso anche nel Vecchio Continente. Nascono così sia i viaggi tra Istanbul e Antalya lungo la costa dell'Anatolia, che quelli nell'Italia del Sud, con grandi ritorni come Per questa inedita programmazione sono attivi i vantaggi di Early Booking Discount fino al 20%: per l'estate 2026 con prenotazioni entro il 31 gennaio 2026, e per l'estate 2027 entro il 31 gennaio 2027.



C'è tanto Mediterraneo nella stagione operativa del 2027 di Star Clippers, il player delle crociere sui velieri che ha inaugurato l'anno con due importanti annunci: il primo è appunto l'atteso ritorno dell'intera flotta nel Mediterraneo nel prossimo anno. Il secondo è che questo ritorno avverrà in grandissimo stile, con itinerari inediti e nuovi porti di scalo tra Sud Italia, Grecia e Turchia. «Con i nuovi itinerari dell'estate 2027 rivolgiamo la nostra attenzione ai repeater, che costituiscono ad oggi oltre il 60% dei nostri passeggeri - spiega Birgit Gfölnner, sales manager Star Clippers Italia e Svizzera italiana - e possono così trovare un motivo in più per tornare a viaggiare con noi, visitando porti che non hanno mai visto dalla prospettiva privilegiata di un grande veliero Star Clippers». Nel dettaglio, per l'estate del prossimo anno ci saranno nuovi porti di scalo e nuove escursioni a terra nel Mediterraneo Orientale, che sarà presidiato dal veliero Star Flyer, e riporterà in vita i ricordi scolastici dei poemi omerici, con il nuovo itinerario intitolato Odissea delle Isole Greche. Un'attenzione particolare sarà dedicata alla Turchia, esplorata con itinerari da 10 e 11 notti tra Istanbul e il nuovo home port di Antalya. Durante la crociera, destinazioni gioiello della Riviera Turchese come Fethiye, Dalyan e Kaş sono pronte a svelarsi ai passeggeri dei velieri Star Clippers. «Volevamo arricchire la nostra proposta su Grecia e Turchia - aggiunge Gfölnner - abbinando ai grandi classici come Mykonos e Santorini a destinazioni di nicchia, amate e frequentate principalmente da velisti, più che da croceristi. Segnaliamo, a tal proposito, anche la proposta Yachtsman's Paradise, tra Istanbul e il Pireo, costruita proprio su quei porti dove le grandi navi non arrivano». Restano invece invariati gli home port che coinvolgeranno per l'estate 2027 le coste italiane, ovvero Venezia e Civitavecchia per gli itinerari nell'Adriatico e nel Tirreno. E se per gli itinerari in partenza dalla Serenissima, oltre agli scali di Pesaro, Otranto, Barletta e Monopoli (già previsti nel 2026), la grande novità riguarda il porto albanese di Saranda, nel Tirreno si assisterà agli esordi del nuovo itinerario da 10 notti Sicilia Svelata e Tesori d'Italia, che toccherà i capoluoghi di Trapani e Palermo, il porto di Termini Imerese (con transfer via navetta a Cefalù) e, tornando sul continente, Vibo Marina e Agropoli. «Importante, per noi, avere a disposizione itinerari di durata maggiore anche nel Mediterraneo - chiarisce Gfölnner - Nei Caraibi la formula ci sta dando ragione e vogliamo metterla in uso anche nel Vecchio Continente. Nascono così sia i viaggi tra Istanbul e Antalya lungo la costa dell'Anatolia, che quelli nell'Italia del Sud, con grandi ritorni come Per questa inedita programmazione sono attivi i vantaggi di Early Booking Discount fino al 20%: per l'estate 2026 con prenotazioni entro il 31 gennaio 2026, e per l'estate 2027 entro il 31 gennaio 2027.

Presentata l'Academy Assocostieri-Gente di Mare: formazione e innovazione per la logistica energetica e marittima

Roma - Oggi, nella Sala Conferenze Matteotti a Roma, si è svolta la presentazione ufficiale dell' Academy Assocostieri-Gente di Mare , l'iniziativa nata dalla collaborazione tra Assocostieri, l'associazione nazionale di rappresentanza delle imprese attive nella logistica energetica e nella gestione di combustibili liquidi e gassosi, e Gente di Mare Srl, società di formazione marittima e **portuale** accreditata a livello nazionale e internazionale. On. Salvatore Deidda e dell' On. Maria Grazia Frijia che hanno sottolineato l'importanza di sostenere un settore strategico per il Paese, spesso poco visibile ma fondamentale per la sicurezza e la continuità del **sistema** logistico ed energetico nazionale. Il Presidente di Assocostieri, Elio Ruggeri ha aperto i lavori evidenziando come l'Academy rappresenti un punto di partenza concreto per rafforzare il capitale umano del comparto. "Parlare di formazione significa parlare di qualità del lavoro, sicurezza e crescita professionale - ha dichiarato Ruggeri -. L'Academy nasce per mettere in relazione imprese, istituzioni, operatori e mondo della formazione, costruendo percorsi concreti e aderenti alla realtà operativa del settore". Il Direttore Generale di Assocostieri,

Dario Soria ha illustrato le ragioni della creazione dell'Academy, sottolineando come l'evoluzione del settore richieda competenze aggiornate in ambiti quali sicurezza, transizione energetica, digitalizzazione, cybersecurity e nuove professionalità marittimo-portuali. Durante il suo intervento, Soria ha presentato i membri del Comitato Tecnico Scientifico (CTS) dell'Academy: Ammiraglio Vincenzo Vitale Direttore Marittimo delle Marche e Comandante Regionale della Guardia Costiera, esperto di sicurezza operativa e decarbonizzazione del settore **portuale**; Ing. Damiano Landi dirigente Terna, con esperienza nella transizione energetica dei porti e nello sviluppo dell'idrogeno verde; Dott.ssa Antonella Querci , dirigente dell'Autorità di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno** Settentrionale, con competenze nella pianificazione e nello sviluppo delle professionalità portuali. A seguire, la Dott.ssa Elena Di Tizio , Amministratore Delegato di Gente di Mare, ha presentato l'offerta formativa dell'Academy, che si articola in percorsi personalizzati e didattica esperienziale sviluppati per rispondere alle esigenze operative delle imprese associate. Le macro-aree formative includono: Transizione energetica : biofuel, Energy Manager, innovazioni energetiche; Sicurezza industriale e terminalistica normative, HSE e gestione dei rischi; Cybersecurity marittima e SCADA : protezione dei sistemi operativi e digitalizzazione; Competenze trasversali ESG, contrattualistica internazionale, inglese marittimo. L'Academy si configura non come un semplice catalogo di corsi, ma come un ecosistema di competenze integrate , con docenti senior provenienti da Difesa, industria e portualità, supporto completo per fondi interprofessionali e finanziamenti, governance condivisa con Assocostieri, scambio di conoscenze,



Roma - Oggi, nella Sala Conferenze Matteotti a Roma, si è svolta la presentazione ufficiale dell' Academy Assocostieri-Gente di Mare , l'iniziativa nata dalla collaborazione tra Assocostieri, l'associazione nazionale di rappresentanza delle imprese attive nella logistica energetica e nella gestione di combustibili liquidi e gassosi, e Gente di Mare Srl, società di formazione marittima e portuale accreditata a livello nazionale e internazionale. On. Salvatore Deidda e dell' On. Maria Grazia Frijia che hanno sottolineato l'importanza di sostenere un settore strategico per il Paese, spesso poco visibile ma fondamentale per la sicurezza e la continuità del sistema logistico ed energetico nazionale. Il Presidente di Assocostieri, Elio Ruggeri ha aperto i lavori evidenziando come l'Academy rappresenti un punto di partenza concreto per rafforzare il capitale umano del comparto. "Parlare di formazione significa parlare di qualità del lavoro, sicurezza e crescita professionale - ha dichiarato Ruggeri -. L'Academy nasce per mettere in relazione imprese, istituzioni, operatori e mondo della formazione, costruendo percorsi concreti e aderenti alla realtà operativa del settore". Il Direttore Generale di Assocostieri, Dario Soria ha illustrato le ragioni della creazione dell'Academy, sottolineando come l'evoluzione del settore richieda competenze aggiornate in ambiti quali sicurezza, transizione energetica, digitalizzazione, cybersecurity e nuove professionalità marittimo-portuali. Durante il suo intervento, Soria ha presentato i membri del Comitato Tecnico Scientifico (CTS) dell'Academy: Ammiraglio Vincenzo Vitale Direttore Marittimo delle Marche e Comandante Regionale della Guardia Costiera, esperto di sicurezza operativa e decarbonizzazione del settore portuale; Ing. Damiano Landi dirigente Terna, con esperienza nella transizione energetica dei porti e nello sviluppo dell'idrogeno verde; Dott.ssa Antonella Querci , dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, con competenze nella

Sea Reporter

Focus

best practice e opportunità di networking esclusive. Con l'operatività già avviata, l'Academy mira a costruire una piattaforma formativa in continua evoluzione capace di anticipare le esigenze del settore e di rafforzare le competenze tecniche, manageriali e di sicurezza delle imprese associate. " Formare persone competenti e consapevoli significa investire non solo sul presente, ma sul futuro del **sistema** logistico ed energetico italiano - ha concluso Soria -. Con l'Academy Assocostieri-Gente di Mare abbiamo posto basi solide per una crescita sostenibile e condivisa del nostro comparto".

Shipping Italy

Focus

Da Msc e One novità importanti per i porti container italiani sul trade Mediterraneo - Stati Uniti

Trieste inserita nel servizio Dragon che dall'Asia toccherà Gioia Tauro, Genova e La Spezia. One sostituisce Spezia e Vado con Salerno nel servizio Ema - East Mediterranean America

Alcune novità sono in arrivo a breve per i servizi container che raggiungono anche l'Italia. L'aggiunta di una toccata a Salerno nella rotazione del collegamento container tra Turchia e Stati Uniti - commercializzato da Cma Cgm come Tux ma noto anche come Ema -, annunciata qualche giorno fa, è infatti parte di una riorganizzazione più ampia delle linee transatlantiche di alcuni carrier partner che avrà impatti anche su altri scali della Penisola. Ad annunciarla è stata One, attiva sulla tratta in collaborazione con la collega francese nonché con Cosco e Oocl. Il liner giapponese nel dettaglio ha comunicato una variazione nel servizio Ema (East Mediterranean America) che oltre all'inserimento dello scalo a Salerno comporta anche la rimozione delle toccate a Vado Ligure e La Spezia. Conseguentemente, come già visto la rotazione aggiornata della linea sarà Iskenderun - Aliaga - Istanbul - Piraeus - Salerno - New York - Norfolk - Savannah - Iskenderun. La prima partenza in direzione westbound avrà luogo a Salerno il prossimo 1 febbraio, con la nave Cma Cgm Lapis da 4.360 Teu di capacità. Contestualmente, lo scalo campano sarà rimosso dalla rotazione di At4, che in Italia continuerà però a raggiungere La Spezia e Genova, mentre alla linea sarà aggiunto uno 'stop' a Fos sur Mer. La nuova rotazione del collegamento sarà quindi La Spezia - Genova - Fos - Valencia - Algeciras - Halifax - New York - Norfolk - Savannah - Miami - Algeciras - La Spezia. Il primo viaggio nella versione aggiornata vedrà impegnata la portacontainer Cma Cgm Endurance, che raggiungerà La Spezia il prossimo 4 febbraio. Un'altra novità interessante è quella che interesserà il servizio Dragon di Msc, che in Italia già raggiunge Gioia Tauro, Genova e La Spezia. Sulla linea sarà infatti inserita una toccata a **Trieste**, di modo che la nuova rotazione osservata sarà: Busan - Ningbo - Shanghai - Nansha - Yantian - Singapore - **Trieste** - Gioia Tauro - Genova - La Spezia - Sines - New York - Boston - Norfolk - Charleston - Freeport Grand Bahama - Busan. Il primo viaggio, con l'impiego della Msc Thais (15.600 Teu di capacità), raggiungerà Busan il prossimo 18 febbraio. Una ulteriore novità interesserà infine il servizio Jade di Msc (unico scalo italiano raggiunto quello di Gioia Tauro), su cui sarà introdotta una toccata a Fos Sur Mer. La rotazione finale della linea sarà pertanto: Qingdao - Busan - Ningbo - Shanghai - Xiamen - Yantian - Singapore - Valencia - Barcelona - Fos-sur-Mer - Gioia Tauro - Singapore - Qingdao.



01/14/2026 15:04

Nicola Capuzzo

Trieste inserita nel servizio Dragon che dall'Asia toccherà Gioia Tauro, Genova e La Spezia. One sostituisce Spezia e Vado con Salerno nel servizio Ema - East Mediterranean America. Alcune novità sono in arrivo a breve per i servizi container che raggiungono anche l'Italia. L'aggiunta di una toccata a Salerno nella rotazione del collegamento container tra Turchia e Stati Uniti - commercializzato da Cma Cgm come Tux ma noto anche come Ema -, annunciata qualche giorno fa, è infatti parte di una riorganizzazione più ampia delle linee transatlantiche di alcuni carrier partner che avrà impatti anche su altri scali della Penisola. Ad annunciarla è stata One, attiva sulla tratta in collaborazione con la collega francese nonché con Cosco e Oocl. Il liner giapponese nel dettaglio ha comunicato una variazione nel servizio Ema (East Mediterranean America) che oltre all'inserimento dello scalo a Salerno comporta anche la rimozione delle toccate a Vado Ligure e La Spezia. Conseguentemente, come già visto la rotazione aggiornata della linea sarà Iskenderun - Aliaga - Istanbul - Piraeus - Salerno - New York - Norfolk - Savannah - Iskenderun. La prima partenza in direzione westbound avrà luogo a Salerno il prossimo 1 febbraio, con la nave Cma Cgm Lapis da 4.360 Teu di capacità. Contestualmente, lo scalo campano sarà rimosso dalla rotazione di At4, che in Italia continuerà però a raggiungere La Spezia e Genova, mentre alla linea sarà aggiunto uno 'stop' a Fos sur Mer. La nuova rotazione del collegamento sarà quindi La Spezia - Genova - Fos - Valencia - Algeciras - Halifax - New York - Norfolk - Savannah - Miami - Algeciras - La Spezia. Il primo viaggio nella versione aggiornata vedrà impegnata la portacontainer Cma Cgm Endurance, che raggiungerà La Spezia il prossimo 4 febbraio. Un'altra novità interessante è quella che interesserà il servizio Dragon di Msc, che in Italia già raggiunge Gioia Tauro, Genova e La Spezia. Sulla linea sarà infatti inserita una toccata a Trieste, di modo

Shipping Italy

Focus

Logistica energetica: al via l'Academy Assocostieri - Gente di Mare

Transizione energetica, Hse e cybersecurity: un ecosistema didattico guidato da un Comitato Tecnico Scientifico d'eccellenza per la crescita competente, sostenibile e condivisa del comparto Assocostieri e Gente di Mare Srl hanno dato vita a una nuova realtà formativa dedicata alla logistica energetica e marittima che è stata presentata ufficialmente oggi presso la Sala Conferenze Matteotti a Roma. L'iniziativa intende potenziare le competenze in un comparto fondamentale per l'economia nazionale, unendo l'esperienza dell'associazione di categoria con il know-how di una società di formazione accreditata a livello internazionale. Il progetto ha registrato l'interesse delle istituzioni, rappresentate nell'occasione dagli onorevoli Salvatore Deidda e Maria Grazia Frijia, i quali hanno ribadito come il settore, seppur operando spesso 'dietro le quinte', costituisca l'asse portante per la sicurezza degli approvvigionamenti e la continuità operativa del Paese. La creazione dell'Academy risponde proprio alla necessità di sostenere questa infrastruttura strategica attraverso la qualificazione del capitale umano. Il presidente di Assocostieri, Elio Ruggeri, aprendo i lavori ha evidenziato la valenza concreta del progetto, descrivendolo come uno strumento per elevare la qualità del lavoro e la sicurezza. L'obiettivo, ha spiegato, è quello di superare la logica della formazione astratta per costruire percorsi che rispondano alle reali esigenze operative, mettendo in diretta connessione le imprese, gli operatori e gli enti istituzionali. Sulla stessa linea è intervenuto il direttore generale Dario Soria, che ha messo in luce come le sfide poste dalla transizione ecologica e digitale impongano il costante aggiornamento delle professionalità coinvolte. A garanzia dell'alto profilo didattico, l'Academy si avvale di un Comitato Tecnico Scientifico composto da figure di spicco quali l'ammiraglio Vincenzo Vitale per la sicurezza operativa e decarbonizzazione del settore portuale, l'ing. Damiano Landi di Terna per i temi legati all'idrogeno e alla transizione dei porti, e la dott.ssa Antonella Querci dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per la pianificazione e sviluppo delle professioni portuali. L'offerta formativa, dettagliata dall'amministratore delegato di Gente di Mare, Elena Di Tizio, è stata concepita per abbracciare trasversalmente le necessità delle aziende associate. Il programma spazia dalle tematiche legate alla transizione energetica, con focus su biofuel e figure manageriali dedicate, alla sicurezza industriale e terminalistica, includendo la gestione dei rischi e le normative Hse. Un'attenzione particolare è riservata all'innovazione tecnologica, con moduli specifici sulla cybersecurity marittima e la protezione dei sistemi Scada, senza trascurare competenze gestionali come i criteri Esg, la contrattualistica internazionale e l'inglese marittimo. L'Academy, è stato spiegato, si configura dunque non come un semplice ente erogatore di corsi, ma come un ecosistema di competenze integrate che offre docenza senior proveniente



01/14/2026 22:35

Nicola Capuzzo

Transizione energetica, Hse e cybersecurity: un ecosistema didattico guidato da un Comitato Tecnico Scientifico d'eccellenza per la crescita competente, sostenibile e condivisa del comparto Assocostieri e Gente di Mare Srl hanno dato vita a una nuova realtà formativa dedicata alla logistica energetica e marittima che è stata presentata ufficialmente oggi presso la Sala Conferenze Matteotti a Roma. L'iniziativa intende potenziare le competenze in un comparto fondamentale per l'economia nazionale, unendo l'esperienza dell'associazione di categoria con il know-how di una società di formazione accreditata a livello internazionale. Il progetto ha registrato l'interesse delle istituzioni, rappresentate nell'occasione dagli onorevoli Salvatore Deidda e Maria Grazia Frijia, i quali hanno ribadito come il settore, seppur operando spesso 'dietro le quinte', costituisca l'asse portante per la sicurezza degli approvvigionamenti e la continuità operativa del Paese. La creazione dell'Academy risponde proprio alla necessità di sostenere questa infrastruttura strategica attraverso la qualificazione del capitale umano. Il presidente di Assocostieri, Elio Ruggeri, aprendo i lavori ha evidenziato la valenza concreta del progetto, descrivendolo come uno strumento per elevare la qualità del lavoro e la sicurezza. L'obiettivo, ha spiegato, è quello di superare la logica della formazione astratta per costruire percorsi che rispondano alle reali esigenze operative, mettendo in diretta connessione le imprese, gli operatori e gli enti istituzionali. Sulla stessa linea è intervenuto il direttore generale Dario Soria, che ha messo in luce come le sfide poste dalla transizione ecologica e digitale impongano il costante aggiornamento delle professionalità coinvolte. A garanzia dell'alto profilo didattico, l'Academy si avvale di un Comitato Tecnico Scientifico composto da figure di spicco quali l'ammiraglio Vincenzo Vitale per la sicurezza operativa e decarbonizzazione del settore portuale, l'ing. Damiano Landi di Terna per i temi

Shipping Italy

Focus

anche dal comparto Difesa, supporto per l'accesso ai fondi interprofessionali e occasioni di networking. Come concluso da Dario Soria, "l'Academy Assocostieri-Gente di Mare rappresenta un investimento strutturale sul futuro, ponendo le basi per una crescita del comparto logistico che sia al contempo sostenibile, competente e condivisa.". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Dazi USA-Iran e rischi per il trasporto marittimo

Le nuove tariffe del 25% annunciate da Donald Trump aumentano la pressione su shipping, petrolio e rotte strategiche

L'inasprimento delle tensioni tra Stati Uniti e Iran apre una nuova fase di rischio per il trasporto marittimo internazionale. L'annuncio di dazi USA-Iran al 25% sulle merci provenienti dai Paesi che intrattengono rapporti commerciali con Teheran sta già alimentando volatilità nei mercati dello shipping, con potenziali effetti su commercio globale, sicurezza marittima ed energia. Dazi del 25% annunciati dagli Stati Uniti Donald Trump ha dichiarato che gli Stati Uniti applicheranno con effetto immediato dazi del 25% su tutte le merci importate da Paesi partner commerciali dell'Iran. La misura, annunciata tramite Truth Social, rientra nella strategia di pressione economica e politica su Teheran e rappresenta un ulteriore rafforzamento del regime di sanzioni USA contro l'Iran. I Paesi coinvolti e le conseguenze sul commercio marittimo Il provvedimento interessa alcuni dei principali partner commerciali dell'Iran, tra cui Cina, India, Turchia, Emirati Arabi Uniti, Pakistan e Armenia. Per gli operatori logistici e gli importatori statunitensi, ciò comporta il rischio concreto di aumenti tariffari, rialzo dei costi di trasporto e possibili rallentamenti delle catene di approvvigionamento via mare. Il trasporto marittimo, già sotto pressione per le tensioni geopolitiche globali, si trova così esposto a nuovi fattori di instabilità. Crisi interna iraniana e impatto geopolitico La decisione di Washington arriva in un contesto di forti tensioni interne in Iran. Secondo Iran International, nelle ultime settimane si sarebbero registrati oltre 10.700 arresti e migliaia di vittime, in gran parte giovani, aumentando l'incertezza politica e il rischio per il commercio internazionale e la sicurezza delle rotte marittime. La Cina, principale acquirente di petrolio iraniano, potrebbe reagire all'introduzione di dazi USA anche sulle merci di provenienza cinese, con impatti diretti sui traffici marittimi energetici. Un'eventuale escalation commerciale rischia infatti di modificare i flussi globali di greggio, influenzando domanda di tonnellaggio e noli delle navi cisterna. Anche l'India, tra i principali partner commerciali dell'Iran, è coinvolta nello scenario. La cooperazione bilaterale ruota in particolare attorno al porto di Chabahar, infrastruttura strategica sulla costa meridionale iraniana, fondamentale per rafforzare i collegamenti marittimi regionali e l'accesso alle rotte energetiche. Sicurezza marittima e Stretto di Hormuz Dal punto di vista politico, gli Stati Uniti hanno fatto sapere di valutare opzioni molto forti qualora la situazione dovesse deteriorarsi ulteriormente. Teheran, pur dichiarandosi aperta al dialogo, ha ribadito di essere pronta alla guerra. In passato, l'Iran ha più volte minacciato la chiusura dello Stretto di Hormuz, uno dei principali snodi mondiali per il trasporto marittimo di petrolio. Un'eventuale interruzione avrebbe conseguenze immediate sui mercati energetici e sulla navigazione commerciale globale. Petrolio, flotte ombra e mercato delle petroliere



Transport Online

Focus

Secondo il broker marittimo internazionale BRS, l'Iran continua a esportare circa 1,6 milioni di barili di petrolio al giorno, destinati quasi esclusivamente alla Cina e trasportati tramite flotte ombra (grey fleet). Un peggioramento della crisi potrebbe spingere la Cina a rifornirsi maggiormente dal Medio Oriente, aumentando la domanda di tonnellaggio tradizionale e favorendo un rialzo dei noli per: VLCC (Very Large Crude Carrier) Suezmax. Uno scenario che accentuerebbe la pressione sul mercato dello shipping petrolifero e sulla disponibilità di capacità navale. Prospettive per lo shipping internazionale L'evoluzione delle tensioni USA-Iran rappresenta un fattore chiave per il futuro del trasporto marittimo internazionale. Tra dazi, sanzioni, rischi geopolitici e sicurezza delle rotte, il settore dello shipping si prepara a una fase di elevata incertezza, con impatti diretti su costi, tempi di consegna e strategie logistiche globali. Fonte: Corriere marittimo.

Ship 2 Shore

Focus

Assocostieri investe nella formazione per la logistica energetica del futuro

L'associazione guidata da Elio Ruggeri ha istituito, insieme a Gente di Mare, un'Accademia pensata per accompagnare le imprese nell'attuale fase di profonda trasformazione. Soria: "Sarà uno strumento credibile, concreto e utile per il settore" di Marco Valentini Roma - La fase di profondi cambiamenti che stiamo attraversando negli ultimi anni - iniziata con la pandemia di coronavirus e proseguita con le tensioni internazionali che stanno ridisegnando gli equilibri geopolitici mondiali - ha prodotto cambi di paradigma, quasi in ogni campo, di tale portata che possiamo considerarci all'interno di un tornante della storia. I meccanismi azionati da questa reazione a catena riguardano tutti i settori dell'economia, con un particolare coinvolgimento dell'industria e della logistica energetica, segmenti investiti dal tema della sicurezza quanto da quelli della transizione ecologica e della rivoluzione tecnologica accelerata dall'ingresso dell'IA nei processi. Proprio dall'esigenza di rispondere prontamente a un mondo in continuo e frenetico mutamento, deriva la decisione di Assocostieri di istituire una piattaforma formativa da mettere a disposizione delle imprese associate, pensata per accompagnare lo sviluppo

delle competenze tecniche, manageriali e trasversali, in coerenza con le sfide attuali e con quelle all'orizzonte. La presentazione dell'Accademia Assocostieri, creata in collaborazione con la società di formazione marittima e portuale Gente di Mare, è avvenuta a Roma, presso la Sala Conferenze Giacomo Matteotti della Camera dei Deputati. Un evento al quale hanno partecipato anche il Presidente della Commissione Trasporti di Montecitorio, Salvatore Deidda, e la parlamentare di Fratelli d'Italia, Maria Grazia Frijia, volendo segnalare con la loro presenza la vicinanza delle istituzioni a un progetto considerato importante per la crescita di un settore cruciale per il sistema Paese. I 2 politici, infatti, in apertura hanno plaudito all'iniziativa, sottolineando come sia in grado di aiutare ad attivare processi legislativi che siano veramente dalla parte delle imprese che fanno parte del segmento della logistica energetica, vitale per il futuro dell'Italia. Pur non presente in aula, ma collegato da remoto, il numero uno di Assocostieri Elio Ruggeri ha poi rimarcato quanto "sia sentita l'esigenza di mantenere aperto un dialogo tra istituzioni e imprese sull'evoluzione del comparto", ponendo l'accento sul fatto che "le nostre aziende operano in un contesto normativo articolato e complesso, in uno scenario in cui la spinta all'innovazione tecnologica è sempre più forte e affiancato dall'esigenza di sostenibilità ambientale e sociale". È in questo quadro che l'associazione cerca di operare in maniera proattiva, ha proseguito il Presidente, "partecipando alla fase ascendente del cambiamento e provando a guidarlo mettendo a disposizione le competenze ormai maturate. L'Accademia Assocostieri-Gente di Mare aggiunge, appunto, un tassello importante alla nostra capacità di contribuire allo sviluppo del segmento che rappresentiamo, partendo dall'asset

Ship 2 Shore

Assocostieri investe nella formazione per la logistica energetica del futuro

01/14/2026 17:49

L'associazione guidata da Elio Ruggeri ha istituito, insieme a Gente di Mare, un'Accademia pensata per accompagnare le imprese nell'attuale fase di profonda trasformazione. Soria: "Sarà uno strumento credibile, concreto e utile per il settore" di Marco Valentini Roma - La fase di profondi cambiamenti che stiamo attraversando negli ultimi anni - iniziata con la pandemia di coronavirus e proseguita con le tensioni internazionali che stanno ridisegnando gli equilibri geopolitici mondiali - ha prodotto cambi di paradigma, quasi in ogni campo, di tale portata che possiamo considerarci all'interno di un tornante della storia. I meccanismi azionati da questa reazione a catena riguardano tutti i settori dell'economia, con un particolare coinvolgimento dell'industria e della logistica energetica, segmenti investiti dal tema della sicurezza quanto da quelli della transizione ecologica e della rivoluzione tecnologica accelerata dall'ingresso dell'IA nei processi. Proprio dall'esigenza di rispondere prontamente a un mondo in continuo e frenetico mutamento, deriva la decisione di Assocostieri di istituire una piattaforma formativa da mettere a disposizione delle imprese associate, pensata per accompagnare lo sviluppo delle competenze tecniche, manageriali e trasversali, in coerenza con le sfide attuali e con quelle all'orizzonte. La presentazione dell'Accademia Assocostieri, creata in collaborazione con la società di formazione marittima e portuale Gente di Mare, è avvenuta a Roma, presso la Sala Conferenze Giacomo Matteotti della Camera dei Deputati. Un evento al quale hanno partecipato anche il Presidente della Commissione Trasporti di Montecitorio, Salvatore Deidda, e la parlamentare di Fratelli d'Italia, Maria Grazia Frijia, volendo segnalare con la loro presenza la vicinanza delle istituzioni a un progetto considerato importante per la crescita di un settore cruciale per il sistema Paese. I 2 politici, infatti, in apertura hanno plaudito all'iniziativa, sottolineando come sia in grado di aiutare ad attivare processi legislativi che siano veramente dalla parte delle imprese che fanno parte del segmento della logistica energetica, vitale per il futuro dell'Italia. Pur non presente in aula, ma collegato da remoto, il numero uno di Assocostieri Elio Ruggeri ha poi rimarcato quanto "sia sentita l'esigenza di mantenere aperto un dialogo tra istituzioni e imprese sull'evoluzione del comparto", ponendo l'accento sul fatto che "le nostre aziende operano in un contesto normativo articolato e complesso, in uno scenario in cui la spinta all'innovazione tecnologica è sempre più forte e affiancato dall'esigenza di sostenibilità ambientale e sociale". È in questo quadro che l'associazione cerca di operare in maniera proattiva, ha proseguito il Presidente, "partecipando alla fase ascendente del cambiamento e provando a guidarlo mettendo a disposizione le competenze ormai maturate. L'Accademia Assocostieri-Gente di Mare aggiunge, appunto, un tassello importante alla nostra capacità di contribuire allo sviluppo del segmento che rappresentiamo, partendo dall'asset

Ship 2 Shore

Focus

centrale: le persone. L'Academy nasce proprio dalla consapevolezza della necessità di investire sulla formazione del capitale umano, che sarà al centro della performance delle nostre imprese". A fornire qualche dettaglio in più sulla struttura e sulla natura del progetto, è stato Davide Soria, Direttore Generale di Assocostieri, che ha innanzitutto presentato i membri del Comitato Tecnico-Scientifico dell'Academy: l'ammiraglio Vincenzo Vitale, Direttore marittimo e Comandante del porto di Ancona; Antonella Querci, dirigente presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale; e Damiano Landi di Terna. "Negli ultimi anni il contesto in cui opera la logistica energetica è cambiato con una rapidità senza precedenti e il livello di complessità è cresciuto in modo esponenziale. Oggi sicurezza, transizione energetica, digitalizzazione e resilienza delle infrastrutture non sono più temi separati, ma fattori che incidono direttamente sulla strategia e sulla gestione quotidiana delle imprese", ha esordito Soria, spiegando poi che "il nostro obiettivo è trasformare queste parole in competenze operative. Competenze che aiutino chi lavora nel settore a prendere decisioni consapevoli e ad adottare comportamenti responsabili". "L'Accademia Assocostieri-Gente di Mare non vuole essere un luogo di formazione solo teorica, ma uno spazio di confronto reale, in cui portare esperienze concrete e ragionare insieme sulle nuove pressioni che le imprese stanno affrontando, capitalizzando le competenze di chi queste sfide le vive ogni giorno sul campo. Per garantire concretezza e credibilità al progetto abbiamo voluto dotare l'Academy di un Comitato tecnico-scientifico autorevole e indipendente, composto da figure che hanno dimostrato sul campo la capacità di operare in contesti complessi e di trasformare le competenze in capacità di fare", ha aggiunto Soria, concludendo che "formare persone consapevoli, competenti e responsabili significa investire non solo sul presente, ma sul futuro dell'intero sistema logistico-energetico italiano. È questo lo spirito con cui nasce l'Accademia: uno strumento concreto, credibile e utile per il settore". A chiudere la presentazione è stata l'Amministratore Delegato di Gente di Mare, Elena di Tizio, che ha ulteriormente dettagliato il perimetro di azione del progetto: "L'Accademia nasce con un'offerta formativa strutturata. Non sarà un semplice catalogo di corsi, ma un vero ecosistema di competenze, che integra sicurezza, logistica energetica, attività terminalistiche, ESG e formazione HSE (Health, Safety and Environment) partendo sempre da situazioni reali e operative". "I dati ci dicono che circa l'80% degli incidenti marittimi è legato al fattore umano - ha proseguito Di Tizio-. La formazione specialistica continua, soprattutto se supportata dalla simulazione, può ridurre fino al 40% le decisioni errate e abbattere in modo significativo il numero degli incidenti. È un elemento che nessuna impresa può più permettersi di trascurare". "Ringraziamo Assocostieri per aver creduto in questa visione e il CTS, che rappresenterà un riferimento fondamentale per garantire qualità, concretezza e continuità al progetto".