



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 20 gennaio 2026

INDICE



Prime Pagine

20/01/2026	Corriere della Sera	9
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	Il Fatto Quotidiano	10
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	Il Foglio	11
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	Il Giornale	12
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	Il Giorno	13
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	Il Manifesto	14
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	Il Mattino	15
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	Il Messaggero	16
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	Il Resto del Carlino	17
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	Il Secolo XIX	18
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	Il Sole 24 Ore	19
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	Il Tempo	20
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	Italia Oggi	21
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	La Nazione	22
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	La Repubblica	23
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	La Stampa	24
	Prima pagina del 20/01/2026	
20/01/2026	MF	25
	Prima pagina del 20/01/2026	

Primo Piano

19/01/2026	RavennaNotizie.it	26
	"Il Porto di Ravenna e la portualità nazionale" al centro di un incontro del Propeller Club	

Trieste

19/01/2026 Ansa.it Consalvo (Porto Trieste), serve un progetto Adriatico per le crociere	27
19/01/2026 Sea Reporter Porti: Serracchiani, si riscrive governance senza strategia	28
20/01/2026 Ship Mag Pd all'attacco sulla Porti spa: "Una grande agenzia immobiliare che si occuperà di cementificazione"	29
19/01/2026 Telefriuli.it Consalvo: a breve il segretario, ottimismo su Suez	<i>GIULIA VENEZIA</i> 31
19/01/2026 Telequattro TRIESTE PORTO, CONSALVO: «URGENTE ACCELERARE SU PROGETTI E INVESTIMENTI»	32
19/01/2026 Trieste Portualità, a Trieste focus su Imec e sviluppo dello scalo	<i>Francesco Viviani</i> 33

Venezia

19/01/2026 Corriere dell'Economia In crescita i porti di Venezia e Chioggia: 26 milioni di tonnellate nel 2025	35
19/01/2026 Informare Nel quarto trimestre del 2025 il traffico delle merci nel porto di Venezia è cresciuto del +13,5%	36
19/01/2026 Messaggero Marittimo Venezia e Chioggia, il 2025 chiude in crescita: traffici a quota 26 milioni di tonnellate	<i>Andrea Puccini</i> 38
19/01/2026 Shipping Italy Cemento, agribulk e container trainanti nel 2025 per i porti di Venezia e Chioggia	40
19/01/2026 Venezia Today Torce in testa, di corsa per calli e campielli: tutto pronto per il trail notturno a Venezia	42

Savona, Vado

19/01/2026 La Gazzetta Marittima Altolà all'incubo congestione, ora la Liguria vuole puntare sui "buffer"	43
---	----

Genova, Voltri

19/01/2026 104 News Ponti e impalcati, stamattina in Prefettura il tavolo richiesto dal Comune di Genova: interventi da almeno 700 milioni di euro	<i>Informazioni Sull'</i> 46
19/01/2026 Agenzia Giornalistica Opinione COMUNE DI GENOVA * : «I PONTI E GLI IMPALCATI CITTADINI RICHIEDONO 700 MILIONI, LA SICUREZZA AL PRIMO POSTO»	48

19/01/2026 BizJournal Liguria Ponti e impalcati a rischio a Genova, il Comune: 700 milioni di lavori	50
19/01/2026 Corriere Marittimo Medov Logistics, Andrea Dellacasa nuovo ceo e general manager	52
19/01/2026 FerPress Convegno Connect: Bucci, serve visione a lungo termine e sistema intelligente, senza colli di bottiglia	53
19/01/2026 Genova Today Infrastrutture, messa in sicurezza da più di 700 milioni: "Senza fondi si rischia il blocco della città"	54
19/01/2026 Genova24 Ponti e impalcati a Genova, Salis lancia l'allarme: Servono almeno 700 milioni o si blocca la città	56
19/01/2026 Genova24 Crisi Amt, Bucci sull'istanza di fallimento: Finché non vedo il bilancio 2024 non commento	58
19/01/2026 La Voce di Genova Ponti e impalcati, stanziati 9,5 milioni per i monitoraggi. Salis: "Ora bisogna trovare i fondi per fare i lavori"	59
19/01/2026 Liguria 24 Ponti e impalcati a Genova, Salis lancia l'allarme: Servono almeno 700 milioni o si blocca la città	61
19/01/2026 Liguria 24 Crisi Amt, Bucci sull'istanza di fallimento: Finché non vedo il bilancio 2024 non commento	62
19/01/2026 Messaggero Marittimo Ponte dei Mille, da oggi i lavori del viadotto di Stazione Marittima	63
19/01/2026 PrimoCanale.it Società Porti d'Italia, Botta (Spediporto): "Può rappresentare una spinta"	64
19/01/2026 PrimoCanale.it Allarme ponti a Genova, in Prefettura il nodo dei 40 milioni di Autostrade	66
19/01/2026 PrimoCanale.it Caos autostrade, i porti liguri guardano al basso Piemonte per limitare le code	68
19/01/2026 Ship 2 Shore Logistica del Nord Ovest al bivio: buffer, digitalizzazione e AI per evitare il collasso del sistema	69
19/01/2026 Ship Mag Andrea Dellacasa è il nuovo ceo della divisione spedizioni e logistica di Medov	72
19/01/2026 Shipping Italy Andrea Dellacasa nuovo vertice per Medov Logistics	73
19/01/2026 TeleNord Genova: traffico intenso a ponente a seguito del presidio Fillea Cgil	74

La Spezia

19/01/2026 BizJournal Liguria Faros, 7 startup selezionate per il quarto programma di accelerazione	75
19/01/2026 Città della Spezia Faros, al via la fase operativa della quarta edizione. Quattro mesi di 'accelerazione' per le sette startup selezionate	77
19/01/2026 Primo Magazine Torna a La Spezia A Bridge to Africa	79

Ravenna

19/01/2026 Agenzia Giornalistica Opinione REGIONE EMILIA-ROMAGNA * :«I CONTROLLI RAFFORZATI SUI PRODOTTI IMPORTATI NEL COMPARTO CEREALICOLO»	80
19/01/2026 RavennaNotizie.it Agroalimentare: in E-R controlli rafforzati su prodotti importati a partire dalle verifiche al Porto di Ravenna	82
19/01/2026 RavennaNotizie.it Scelto il progetto per l'opera in mosaico per il nuovo terminal crociere di Porto Corsini	84

Livorno

19/01/2026 Il Nautilus AdSP MTS-Esercitazione di soccorso in Darsena Europa	87
19/01/2026 Informazioni Marittime Livorno, esercitazione di soccorso in Darsena Europa	88
20/01/2026 La Gazzetta Marittima «Grave infortunio nel cantiere della maxi-Darsena» ma è una simulazione	89
19/01/2026 Messaggero Marittimo Misteri d'Italia: il travagliato iter della darsena Europa	<i>Renato Roffi</i> 92
19/01/2026 Messaggero Marittimo Esercitazione di soccorso in Darsena Europa	<i>Andrea Puccini</i> 94
19/01/2026 Port News Esercitazione di soccorso in Darsena Europa	95

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

19/01/2026 Ancona Today Riqualificazione dell'illuminazione al Porto della Rovere e rimozione dei detriti al Molo Sud: interventi al via	96
19/01/2026 Centro Pagina Ancona, molo per crociere al porto antico: un progetto divisivo e con tanti dubbi	<i>Giuseppe Poli</i> 98
19/01/2026 Messaggero Marittimo Cyber attacco all'AdSp di Ancona	<i>Giulia Sarti</i> 99
19/01/2026 vivereancona.it Comitato Porto-Città di Ancona: "Quanta fretta, ma dove corri, dove vai?"	100

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

19/01/2026 Fiumicino Online Fiumicino: scatta la bonifica della Darsena portuale	102
--	-----

Napoli

19/01/2026	Cronache Della Campania	103
	Napoli, il Molo San Vincenzo torna ai cittadini: Manfredi annuncia la fine dei lavori	
19/01/2026	Dire	104
	Venti di burrasca, piogge e fulmini: è arrivato il ciclone Harry, in allerta Sicilia, Calabria e Sardegna	

Brindisi

19/01/2026	Brindisi Report	105
	"Si crei il 'salotto' della città in corso Umberto e si riaprono al traffico i corsi"	
19/01/2026	Il Nautilus	106
	Identificata la nave sequestrata a Brindisi il 17 gennaio 2026	
19/01/2026	Shipping Italy	107
	Fermata a Brindisi una nave per sanzioni contro la Russia	

Cagliari

19/01/2026	Rai News	109
	Piogge e burrasca, forti mareggiate nel sud dell'Isola	

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

19/01/2026	giornaledisicilia.it	110
	Eolie, vento a 40 chilometri orari: viaggia solo la nave «Nerea». Il video dell'approdo	
19/01/2026	ilcittadinodimessina.it	111
	Incontro convocato dal Sindaco Basile sulle prospettive relative alla realizzazione del porto di Tremestieri	
19/01/2026	Messina Oggi	112
	118 Eolie, stato agitazione del personale: "Costi trasporti esosi"	
19/01/2026	Messina Today	114
	Andrea Castorina Porto Tremestieri, entro il mese sondaggi e trivellazioni per la tanto attesa diga foranea	
19/01/2026	New Sicilia	116
	Maltempo in Sicilia, lungomare messinese off-limits: peggiorano le condizioni alle Eolie	
19/01/2026	quotidianodisicilia.it	117
	Allerta meteo, variazioni alle corse dei treni in Sicilia: stop a collegamenti con Isole Minori	
19/01/2026	Stretto Web	118
	Porto Tremestieri a Messina, riunione di Basile con i sindacati	
19/01/2026	TempoStretto	119
	Porto di Tremestieri, il tavolo di confronto diventa stabile	

19/01/2026	TempoStretto Maltempo, scuole chiuse a Catania, Messina e Siracusa. Disagi nei collegamenti marittimi con le isole minori	120
19/01/2026	TempoStretto Il ciclone Harry a Messina con venti e burrasca forte per 36 ore VIDEO	122

Catania

19/01/2026	New Sicilia Allerta meteo, porti della Provincia di Catania insicuri: la Federazione Armatori Siciliani lancia l'allarme	123
------------	--	-----

Augusta

19/01/2026	The Medi Telegraph Augusta, ecco come è tornato a galla il bacino navale affondato	124
------------	--	-----

Palermo, Termini Imerese

19/01/2026	AostaNews.it-Gazzetta Matin Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking	125
19/01/2026	Appia News Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking	<i>Noto Serif, Meta Time</i> 126
19/01/2026	corriereadriatico.it Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking	127
19/01/2026	Cronache di Bari Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking	<i>Noto Serif, Meta Time</i> 128
19/01/2026	Cronache di Trento e Trieste Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking	<i>Meta Time, Noto Serif</i> 129
19/01/2026	Giornale d'Italia Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking	130
19/01/2026	Il Corriere di Firenze Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking	<i>Noto Serif, Meta Time</i> 131
19/01/2026	Icorrieredibologna.it Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking	<i>Meta Time, Noto Serif</i> 132
19/01/2026	libero.it Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking	133
19/01/2026	Notizie Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking	<i>Redazione Notizie</i> 134
19/01/2026	Palermo Today Fincantieri, sindacati in allarme: "Troppi ritardi per il bacino da 150 mila tonnellate"	135
19/01/2026	Rai News Palermo: slitta la consegna del bacino di Fincantieri	136

Focus

19/01/2026 Agenparl Difesa, Rixi: Infrastrutture e logistica sono un pilastro della sicurezza nazionale	138
19/01/2026 Agenzia Giornalistica Opinione LEGA * CAMERA: «DIFESA, RIXI: INFRASTRUTTURE E LOGISTICA SONO UN PILASTRO DELLA SICUREZZA NAZIONALE»	139
19/01/2026 Agipress Norwegian Cruise Line svela la nuova ammiraglia "Aura"	140
19/01/2026 Italpress.it Norwegian Cruise Line svela la nuova ammiraglia "Aura"	144
20/01/2026 La Gazzetta Marittima Mega-terminal in Libia: Msc investe insieme al Qatar ed è il volto dell'Italia	148
19/01/2026 Sea Reporter Assomarinas: fondi a pioggia agli enti pubblici per la portualità nautica	150
19/01/2026 Sea Reporter Gommoni Highfield, dal 2026 è Spartivento il nuovo importatore unico per l'Italia	152
19/01/2026 Shipping Italy Cemar: nel 2025 quasi 14,8 milioni di crocieristi nei porti italiani (+4%)	154

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizi Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it

La Spezia
L'assassino di Aba:
ho pensato al suicidio
di **Canettieri, Lorenzetti e Sciacca**
alle pagine 20 e 21



Anguillara, l'accusa
«Il marito l'ha uccisa
e le ha dato fuoco»
di **Rinaldo Frignani**
e **Ilaria Sacchettoni** a pagina 26



I problemi, i partiti

PIÙ SICURI
A COLPI
DI SLOGAN?di **Goffredo Buccini**

A ogni stormir di cronaca, la questione della sicurezza riesplode nella politica italiana con le sue consuete modalità: confusione, instrumentalizzazione, rimozione. Un dossier che dovrebbe risultare bipartito per natura (la sicurezza non può essere di destra o di sinistra, essendo semplicemente una precondizione della vita democratica con la tutela dei più deboli) si trasforma come sempre in una sequela di slogan da brandire contro gli avversari, soprattutto in un anno come questo, che ci proietta diritti verso le elezioni politiche del 2027.

Dunque, la perniciosa tendenza a mischiare casi e cose diventa irresistibile. I marziani di Milano e il ragazzo della Spezia, le lame e le piazze in tumulto, le stazioni ferroviarie pericolose e la legittima difesa. Un'insalata di questioni che la maggioranza di destra, preoccupata per le ricadute sulla propria constituency dopo tre anni di governo dai risultati non proprio esaltanti in materia, tende a riversare in provvedimenti omnibus, talvolta confusi: magari con alcune norme dal forte fumus incostituzionale come lo scudo penale agli agenti che sparano. E che la sinistra d'opposizione s'ostina a rigettare in toto senza produrre mai un progetto organico e alternativo, limitandosi a sbrattare sull'eterno ritorno del fascismo nascosto in ogni comma e ogni codicillo.

continua a pagina 40

Trenta i dispersi. I soccorritori: «Uno scenario apocalittico». Sánchez: «Massima trasparenza»

Strage dei treni, choc in Spagna

Almeno 40 morti in Andalusia. Un giunto rotto la possibile causa dello scontro

1932-2026 Aveva 93 anni, era il profeta del rosso



**Addio Valentino,
imperatore
della moda**

di **Paola Pollo**
da pagina 12 a pagina 19
Serra, Veneziani, Volpe

**Lui e Giammetti,
la vita in 57 mila foto**

di **Matteo Persivale** a pagina 16 | di **Gian Luca Bauzano** a pagina 14

Sono saliti a 40 i morti nel disastro ferroviario in Andalusia, 30 dispersi e 150 feriti, alcuni gravi. In Spagna tre giorni di lutto nazionale. Un giunto rotto la causa del deragliamento. I racconti dei superstiti, le grida nel buio, il terrore.

da pagina 2 a pagina 5 **S. Gandolfi, Virtuani**

LE VITTIME, LE STORIE

**Il macchinista, la bambina
Vite e famiglie spezzate**

di **Guido De Franceschi** a pagina 3

INCONTRO CON I MAGISTRATI

**Mattarella:
fondamentale
la separazione
dei poteri**

di **Monica Guerzoni**

La nostra Carta fondamentale, al pari delle altre costituzioni europee nate nel secondo Novecento, all'indomani dei devastanti conflitti mondiali e delle esperienze drammatiche delle dittature, si fonda sui principi della democrazia liberale basata sulla separazione tra poteri. Ecco il richiamo di Sergio Mattarella nell'incontro al Quirinale con i magistrati ordinari in tirocinio. Tale separazione, ha aggiunto, «persegue il duplice obiettivo di bilanciare i poteri dello Stato e garantire i diritti inviolabili e le libertà fondamentali di ciascuno».

a pagina 23

Caso Groenlandia-Ue Donald scrive al premier norvegese Trump, minacce in una lettera: senza Nobel non penso alla pace

SULL'ISOLA

**«Vogliamo qui
i soldati Nato»**

di **Giuseppe Sarcina**

Mille i soldati danesi schierati in Groenlandia. Ma l'unica invasione, per ora, è quella dei giornalisti.

alle pagine 10 e 11

IL SUMMIT

**Così l'America
si prende Davos**

di **Federico Fubini**

Trump per la prima volta da sei anni sbarca a Davos. A venire lo ha convinto Larry Fink, del colosso BlackRock.

a pagina 6

GIANNELLI



Non cala la tensione tra Ue e Usa per la Groenlandia. Trump alla Norvegia: senza Nobel non penso alla pace.

da pagina 6 a pagina 11

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Si tuoli di psicologi, per non dire di psichiatri, stanno analizzando la lettera scritta di suo pugno da Donald Trump al primo ministro norvegese. Vale la pena di riportarne il passo saliente: «Poiché il tuo Paese ha deciso di non darmi il premio Nobel per la Pace, pur avendo io fermato oltre otto guerre, non mi sento più obbligato a pensare puramente alla pace». Un bambino capriccioso non avrebbe saputo dirlo meglio. Trumpino era stato tanto buono, ma quel cativaccio di Oslo non gli hanno voluto regalare il giocattolo che in cuor suo pensava di meritare. Così adesso, per ripicca, si sente autorizzato a papparsi la Groenlandia.

I biografi avvalorano l'ipotesi degli psicanalisti: il piccolo Donald non ricevette

Dategli 'sto premio

gratificazioni dal padre e da allora ne è costantemente alla ricerca, tanto da aver finito per attribuire un'importanza esagerata a qualsiasi riconoscimento. Mentre Putin se ne infischia degli applausi e fa il duro per conservare il potere, Trump lo fa per reagire al bisogno insoddisfatto di essere approvato. Odia chi non lo ama, cioè chi non gli si sottomette, perché la sua concezione turbonarcisistica dell'amore coincide con la devozione assoluta e il complacimento continuo.

Se fossi nel premier norvegese, al ferro-bambino della Casa Bianca spedirei un Nobel per la pace di cioccolato. Un diploma a base di cacao venezuelano, coperto da una montagna di panna. Mornata, quindi somigliantissima a lui.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

60120
Postinfortre Sped in AP - 01.353/2003 come L 46/2004 art 1, c. 100 Minò

9 771120 498008



**L'ORO HA FATTO
LA STORIA.**

Dal 1929 Obrelli è la storia dell'oro.

BANCO METALLI PREZIOSI

OBRELLI 1929

LAVIS TRENTO MILANO

www.oro.obrelli.it

LAVIS | TRENTO | MILANO

0461 242040 | 338 8250553 | info@obrelli.it

AUTORIZZAZIONI BANCA D'ITALIA N. 5007737 - 5009402



VENDIAMO E
ACQUISTIAMO
ORO E
ARGENTO
ALLE MIGLIORI
CONDIZIONI



Big Pharma fa pagare il conto dei tagli di Trump ai Paesi Ue aumentando i prezzi
In Italia la spesa farmaceutica vola e le cure con assicurazioni private fanno +8%



Martedì 20 gennaio 2026 - Anno 18 - n° 19
 Redazione: via di San' Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

Il Fatto Quotidiano

NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO



€ 2,00 - Arretrati: € 3,00
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 Conv In L. 27/02/2004 n. 46
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SCOMPARSO A 93 ANNI

Valentino, ultimo imperatore di stile e del rosso in rosa



ARMANDO A PAG. 18

MELONI IN IMBARAZZO
 Groenlandia, l'Ue già divisa: Berlino e Londra vs Parigi

CANNAVÀ, CARDI E PROVENZANI A PAG. 2-3

INVITA PURE LUKASHENKO

Trump su Gaza: il board anti-Onu con Putin e Bibi

ANTONIUCCI E IACCARINO A PAG. 4

SALERNO IN FAMIGLIA

M5S e pezzi Pd: "No ai 2 De Luca" Elly non sceglie

MARRA A PAG. 8

» SERMONTI E IO ALLO STADIO

Con la cavallina di Cechov davanti a Parma-Genoa

Paolo Nori

Lo scorso fine settimana sono stato a Bologna a lavorare a un possibile spettacolo teatrale con Pietro Sermonti e Nicola Borghesi. Non sappiamo bene cosa scriveremo e non sappiamo neanche se lo scriveremo, ma ci siamo trovati per scriverlo. Forse parleremo dei nostri genitori, ma chissà. Non abbiamo combinato tanto. Non è grave. A PAG. 16

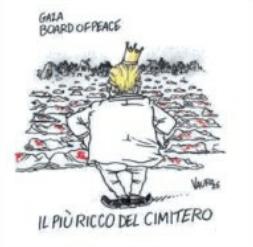


VENDUTO PER UN EURO

Air Force Renzi: storia di 168 mila buttati in 88 voli



BISBAGLIA A PAG. 9



BOOMERANG A Milano l'indagato fugge e minaccia i testimoni

Flop Nordio: la Cassazione buca l'arresto col preavviso

Le Sezioni unite complicano ulteriormente la norma del governo: chi può delinquere di nuovo va arrestato subito, rinviando a un secondo momento gli interrogatori dei complici

MILLELLA E MILOSA A PAG. 5



DIFESA EXTRALARGE ALTRI 24 COLLABORATORI E INDENNITÀ PIÙ ALTE

Crosetto si allarga: 1,2 milioni in più allo staff



L'ALIBI DELLE GUERRE

"TROPPA L'INSTABILITÀ INTERNAZIONALE". COSÌ GLI ASSUNTI CRESCONO A 160: 486 MILA EURO IN NUOVI STIPENDI, OLTRE 700 MILA NEGLI AUMENTI

GIARELLI A PAG. 6-7

I GUAI DEL GOVERNO NEL COM DI OGNI

Il Quirinale frena il Di Sicurezza: molti rilievi, slittamento probabile

Salvini insiste: "Soldati in strada"

ROSELLI E SALVINI A PAG. 6-7



LE NOSTRE FIRME

- **Canfora** Perché qui si odia la Russia a pag. 17
- **Montanari** La destra Pd pro Meloni a pag. 11
- **Orsini** Legittimi solo i nostri governi a pag. 11
- **Caselli** In Antimafia contro De Raho a pag. 13
- **Scanzi** Giorgia (ed Elly) come Allegri a pag. 11
- **Gismondo** Quante Sanità abbiamo? a pag. 20

LA SOPRINTENDENZA

Roma, lo stadio già bloccato: c'è la villa romana

VENDEMIALE A PAG. 12

La cattiveria

Boldi escluso dalla lista dei tedofori. Davvero basta una battuta sulla figa a rovinare una lunga carriera sportiva?

LA PALESTRA/LUDOVICO CARTA

Il testo e la testa

» Marco Travaglio

Un impeccabile video di Alessandro Barbero per il No al referendum ha mandato ai matti Antonio Di Pietro, forse geloso perché Barbero dice della separazione delle carriere ciò che Di Pietro disse per oltre 30 anni, prima di battere la testa: e cioè che è il primo passo verso la sottoposizione del pm al governo. Secondo Di Pietro, Barbero non ha letto la "riforma". In realtà l'ha letta e l'ha pure capita, mentre Di Pietro l'ha letta ma non l'ha capita, o forse di non capirla. Eppure gli basterebbe ricordare come divenne pm: diversamente da quasi tutti i migliori pm, non veniva dall'Ufficio Istruzione, ma dalla Polizia. Però, alla sezione di polizia giudiziaria, era stato educato dai pm all'imparzialità: a cercare la verità, non ad accusare chiunque pur di fare statistica. Poi, quando fece il concorso per la magistratura, non studiò da pm: tutte le aspiranti toghe seguirono lo stesso percorso formativo; vinto il concorso, svolgono un tirocinio di 15 mesi un po' in Procura e un po' in Tribunale per sperimentare le funzioni requirente e giudicante; e solo alla fine scelgono se fare il pm o il giudice. Invece, separando le carriere, la scelta avverrà all'inizio, una volta per tutte, dopodiché le due categorie impareranno due mestieri diversi e impermeabili su binari paralleli che non si incontreranno più.

Perciò il danno peggiora per i cittadini non è nel testo della "riforma". È nella testa dei futuri pm, che non verranno più educati a essere imparziali come i giudici, ma a diventare - come li chiama Nordio - "avvocati dell'accusa". Ciòè portavoce delle forze di polizia. Che dipendono gerarchicamente dal governo. Nella visione perversa dei separatisti, il processo non sarà più uno strumento per ricostruire il fatto-reato, ma un match fra due squadre (accusa e difesa) davanti a un arbitro (il giudice). Il pm, come il poliziotto che gli fornisce le notizie di reatoe gli indizi, baderà ad accusare e a ottenere più arresti, rinvii a giudizio e condanne possibili, senza porsi il problema di chi è colpevole e chi è innocente. Così come il difensore bada a far assolvere più clienti possibile, e se sono colpevoli tanto meglio. Ci conviene un pm così? O non è meglio che il pm resti il primo difensore dell'indagato, se scopre che non è stato lui o non ha indizi sufficienti, chieda di archiviarlo, o proscioglierlo, o assolverlo? Nel 1991, a Milano, un pm ricevette una querela di Mario Chiesa, presidente craxiano del Pio Albergo Trivulzio, contro un cronista del *Giorno*, Nino Leon, che aveva raccontato un giro di mazzette nell'ospizio. Indagò imparzialmente sulle due ipotesi: che avesse ragione Chiesa e che avesse ragione Leon. Scoprì che aveva ragione Leon, fece arrestare Chiesa e avviò Mani Pulite. Era il 17 febbraio 1992. Il pm si chiamava Antonio Di Pietro.



IL FOGGLIO

quotidiano



Sped. in Nte. Period. - CL. 140/0001 Cose. L. 40/0004 Art. L. c. 1. D.R.C. NEL. 03



ANNO XXXI NUMERO 16

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MARTEDÌ 20 GENNAIO 2026 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 47

Cose, feste, quadri e amori di Valentino Garavani da Voghera, che voleva solo principesse e carlini, il rosso e niente "greige"

I comici! Per una volta il termine, grado zero della scrittura da marchetta-comunicato, non suona esagerato o fantocciiano. Lo stilista Valentino Garavani, morto ieri a Roma, era nato a Voghera, città che ha regalato alla capitale e alla Na-

di MICHELE MASNERI

zione tutta tre personaggi: mica male, lui, e poi Alberto Arbasino e Maria Girani poi militica signora Angiolillo. Vivevano o operavano nel Duemila in un raggi di duecento metri. Valentino era il figlio del pazzo Mignolino, un bambino di cui si sa un po' "gattara". Per le donne celebri, Hollywood doveva essere c'è la sua famiglia. La PM22 la Angiolillo attaccata alla scalinata, Arbasino di là da porta del Paolo. Angiolillo non sa, ma Arbasino e Valentino si conoscevano: stessa generazione, uno del '30 e uno del '32, entrambi enfant prodige (ignobili) scampati alla provincia e diventati

very internazionali. Oggi il Teatro Sociale di Voghera è stato ribattezzato proprio Valentino, grazie ai generosi restauri, ma a Voghera si ricordano ancora di arrivare in Rolls Royce blu (di ritorno da Cannes) di Valentino (mentre un'altra Rolls, rossa, Viva, come lo chiamavano gli amici, lo sfogliava negli anni del terremoto Tie). "Nato a Voghera, rinato a Roma", teorizzava Arbasino. Sono con Giancarlo Giannetti, romano, Valentino aveva creato una coppia e un mito italiani. Vestiti, certo, partiti da una sartoria a Voghera, Giannetti, di cui si sa un po' "gattara". Per le donne celebri, Hollywood doveva essere c'è la sua famiglia. La PM22 la Angiolillo attaccata alla scalinata, Arbasino di là da porta del Paolo. Angiolillo non sa, ma Arbasino e Valentino si conoscevano: stessa generazione, uno del '30 e uno del '32, entrambi enfant prodige (ignobili) scampati alla provincia e diventati

ancora ragazzini a via Veneto, uno appunto da Voghera con fiore, l'altro figlio di un imprenditore di elettrodomestici romano che non aveva voglia di studiare architettura. Non si saprà mai in quale bar, uno sosteneva all'Harry's e uno da Doney, e questo era uno dei sketch più divertenti (e di nuovo, "ignobili") di un documentario che in tanti sappiamo a memoria. "Valentino-The last emperor", storia a sua volta di un mondo finito, quello del giornalismo (il regista, Matt Tyrauer, era al suo primo film). Era predestinato a diventare direttore di Vanity Fair America, e già che l'epoca dei grandi giornali era finita, si è dovuto fare. Valentino Giannetti, due schegge, avevano capito, e accettarono. Il documentario uscito nel 2008 aveva filmato i due per mesi se non anni, raccontandone chateau a Gstaad e penthouse a New York e castello a Parigi, e un maggiordomo (Michael) che segue tutto,

pronto a tagliare con un forbiceone le tende di un costoso garage per far prendere aria agli ospiti e di rifornire di vodka la principessa del caso. E poi l'addetto al lavaggio denti dei cani carlini sul jet privato. Il film si può guardare come sit-com esilarante, come documentario sull'alta società del Novecento, come viaggio tra i Maestri del colore. Comunque testimonianza di un mondo perduto in cui se eri stilista imparavi dalle tue clienti, che a loro volta avevano imparato da case reali, e alla fine di tutto questo indotto e di questa economia circolare qualcosa restava, ah se restava. (segue nell'inserto VI)

• **VITA DA VALENTINO. COSA RACCONTA OGGI LA STORIA DI UN MITO**

Giacomotti nell'inserto VI

Viva l'Europa che reagisce a Trump

Le parole di Trump sulla Groenlandia non sono frutto di follia: sono una strategia coerente. Perché l'occidente per essere più forte deve imparare a marcire diviso e a non porgere più falta guancia (vale anche per l'Italia)

La postura molto minacciosa con cui Donald Trump sta seguendo l'evoluzione del dibattito attorno al futuro della Groenlandia ha avuto un effetto drammatico: ha spinto i europei a fare di più, oltre che su quelli delle borse del Vecchio continente, ieri tardi in forte calo, e ha spinto i paesi europei a fare quello che Trump mai avrebbe immaginato di vedere: fine della strategia dell'altra guancia da parte di fronte al baluomino del presidente americano, tentativo di trovare con urgenza delle chiavi per reagire di fronte a un alleato sempre meno alleato e mosso per esplicare il proprio potere. E' il simbolo dell'Europa, verbiacchia direttamente, pireticoamente, non solo a sfavore del retroscena. La Groenlandia, da questo punto di vista, è lo specchio perfetto di quello che l'Europa non può escludere dinanzi a Trump ma è anche lo specchio perfetto di altri fenomeni interessanti che riguardano anche l'Italia e in particolare il rapporto fra Trump e i leader. La Groenlandia è il simbolo di quello che non è: non è più Trump, quando parla d'Europa, e dopo aver definito l'Europa un continente popolato da "parassiti" non poteva che provare a tirarne un paese direttamente collegato all'Europa come se fosse terra di conquista. Ma la Groenlandia è lo specchio anche di quello che non potrà mai essere l'America di Trump per

(segue nell'inserto IV)

Anm imbonitrice

«Con gli slogan per il No noi magistrati perdiamo credibilità». Parla la giudice Ceccarelli

Roma. "La credibilità di noi magistrati si basa sulla nostra compostezza istituzionale. Nel momento in cui ci troviamo a dover fare affari con le magistrature, scendiamo a un livello di imbarazzo, contro l'immagine illegale. Ma nei fatti la postura minacciosa assunta da Trump sulla Groenlandia ha coinciso anche per Meloni con la fine della stagione dell'immagine. Trump, sul fronte militare, sul fronte della difesa, sul fronte del commercio, sul fronte dell'economia e composta, se non è il simbolo, è sempre il simbolo dell'Europa, interessi europei, è dunque anche di quelli italiani, e spiegherei di non considerare Trump una minaccia significa non voler fare di tutto per proteggere gli interessi europei, e dunque quelli italiani. Le minacce alla Groenlandia hanno mostrato, nel giro di pochi giorni, molte cose importanti. Un'Europa che si muoversi a due velocità, come ha dimostrato la lettera dei principali paesi europei contro Trump. Primo piano: il gennaio 2020. Un'Europa che si reagisce anche militarmente alle minacce di Trump, come è stato con l'invio dei soldati in Groenlandia, di alcuni paesi europei della nostra simbolica, ma anche pratica: provare ad attaccare la Groenlandia mettendo a rischio la vita di un milite europeo". (Continua segue nell'inserto IV)

Barbero, ma cosa dici?

Il popolare storico spiega in un video le sue ragioni del No al referendum, scommettendo falsità e disinformazione

Roma. La campagna referendaria per il No alla riforma della magistratura è sempre più sorprendente per quanto in basso si possa scendere. Dal fatto quotidiano, ad esempio, che a sostegno del Sì ci sono molti "impegnabili" e, tra questi, il prof. Barbero (Augusto). L'imprenditore della politica di Montecitorio - dispostivi che evidentemente non sapevano essere operativi ventiquattr'ore su ventiquattr' - immuteranno il nostro mestre depositando un plico sul banco dell'onorevole Giovanni Donzelli. Il plico diceva pure e corri e corri di vari colleghi in corso per il posto di vicegerente generale della Camera e conteneva un dossier con accertamenti del Consiglio dei dotti del Cognacchia. Il Consiglio d'ordinanza per la sicurezza della Repubblica di cui è responsabile, per l'amministrazione, il dottor Marco Caputo. Ebbene Caputo era il collega di Cerreto. Un funzionario con cui Cerreto contineva, da anni, scrivania e segreti di stato. Lavoravano gomito a gomito quasi tutti i giorni. Chi bisogna dirlo, ha definitivamente chiarito che "lavoravano gomito a gomito" ha un significato tutto particolare.

Il segretario generale della Camera, Fabrizio Castaldi, gestì la faccenda con quella "massima di scadenza" che a Montecitorio si significa che dopo ventiquattr'ore lo sapevano tutti, dai questori agli uscieri. (segue nell'inserto V)

Parla Franco Gabrielli

L'ex capo della Polizia: "La sinistra ha regalato il dossier sicurezza alla destra. Politica! Darò un contributo al dibattito"

Roma. La definisce "una miopia di differenza". Non risparmia critiche alla maggioranza, ma spiega: "Per troppo tempo la sinistra ha considerato la sicurezza come qualcosa che si identificasse solo sotto il profilo repressivo. Così ha di fatto consegnato la materia alla destra. Invece di tratta di una tematica riguardo al proprio potere, colo ha di fatto di voler trasferire la sicurezza a destra". La sinistra ha "negativi e molti dannosi". Sono il dottor Matteo Salvini è soddisfatto. "Altri dizi di Trump?" La smarriti di annunciare l'invio di truppe di qui a non riuscire a far raggiungere i suoi amari frutti". (Capone segue nell'inserto IV)

Il passo indietro

Von der Leyen ritira il "bazooka" europeo contro Trump. Le divisioni dentro l'Ue

Von der Leyen ritira il "bazooka" europeo contro Trump. Le divisioni dentro l'Ue

Bruxelles. Su pressione di Germania e Italia, Ursula von der Leyen ha già ritirato nell'ultimo dieci giorni la minaccia di coercizione, l'arma più potente dell'arsenale economico dell'Unione europea per rispondere alle minacce di Donald Trump sulla Groenlandia. "La priorità è dialogare, non un'escalation", ha detto ieri un portavoce della Commissione. Anche il cancelliere tedesco, Friedrich Merz, ha detto di voler dare una risposta europea a Trump, ma non una guerra mondiale. Tra Deutscher e il vertice straordinario convocato giovedì scorso dal presidente del Consiglio europeo, Antonio Costa, molte cose possono cambiare. Ma non tutti gli europei sono pronti a difendere fino in fondo la sovranità e l'integrità territoriale della Danimarca. (Corriente segue nell'inserto IV)

Il bazooka di Foti

Dice il ministro: "I controdazi sono un suicidio. No a crociate Ue contro Trump. Al Polo inviamo troppo Nato"

Roma. Parla il ministro dell'armamento, la chiacchia di governo e dei Fidi parla il titolo degli Affari Europei, Fidei e Cose. Tommaso Foti, Ministro, lo ripetiamo a voce alta, come lo ha detto Meloni? Trump ha sbagliato? "Ha sbagliato a rilanciare sui dati, ma la Groenlandia è una grande questione e va affrontata in sede Nato". I controdazi Ue contro Trump? "Sarebbe un suicidio. Il nostro compito è evitare la guerra mondiale, non una guerra sediata". Non inviare truppe in Groenlandia, come ha scelto il suo governo, è da furbi e da sottomessi? "E' da governo intelligente. Ho l'impressione che l'Europa dopo la sua inattività voglia quasi dimostrare in maniera scenografica la sua presenza modello Crociata. E' un errore". (Corriente segue nell'inserto IV)

Il passo indietro

Von der Leyen ritira il

"bazooka" europeo contro

Trump. Le divisioni dentro l'Ue

Roma. Parla il ministro dell'armamento, la chiacchia di governo e dei Fidi parla il titolo degli Affari Europei, Fidei e Cose. Tommaso Foti, Ministro, lo ripetiamo a voce alta, come lo ha detto Meloni? Trump ha sbagliato? "Ha sbagliato a rilanciare sui dati, ma la Groenlandia è una grande questione e va affrontata in sede Nato". I controdazi Ue contro Trump? "Sarebbe un suicidio. Il nostro compito è evitare la guerra mondiale, non una guerra sediata". Non inviare truppe in Groenlandia, come ha scelto il suo governo, è da furbi e da sottomessi? "E' da governo intelligente. Ho l'impressione che l'Europa dopo la sua inattività voglia quasi dimostrare in maniera scenografica la sua presenza modello Crociata. E' un errore". (Corriente segue nell'inserto IV)

Il corvo della Camera

Il funzionario che consegna pichi anemoni contro i colleghi torna al lavoro. Storia da Montecitorio

Roma. Sei mesi di sospensione e stipendio ridotto a circa 3.000 euro netti la Camera ha punito il "corvo" di Montecitorio" con una severità inedita. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Bernhard Meuser, fondatore assieme a Martin Brücke dell'iniziativa "Neuer Anfang", ha subito uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Bernhard Meuser, fondatore assieme a Martin Brücke dell'iniziativa "Neuer Anfang", ha subito uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Bernhard Meuser, fondatore assieme a Martin Brücke dell'iniziativa "Neuer Anfang", ha subito uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Bernhard Meuser, fondatore assieme a Martin Brücke dell'iniziativa "Neuer Anfang", ha subito uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Verso lo scisma?

"La Chiesa non può farsi riscrivere il Catechismo dal Sinodo tedesco". Intervista a Bernhard Meuser

Roma. Bernhard Meuser, fondatore assieme a Martin Brücke dell'iniziativa "Neuer Anfang", ha subito uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Dall'Avana a Kyiv

L'intervento ucraino contro i fronti di Putin arriva al dispositivo che colpiva gli americani nel mondo

Roma. Nei primi mesi del 2016, alcuni funzionari della Cia di stanza all'Avana, a Cuba, iniziarono a lamentarsi di essere stati a lungo privati di un trattamento che avrebbero meritato, persino a un trunfo criminale. Per i giorni XIV si ricevuta uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Nei primi mesi del 2016, alcuni funzionari della Cia di stanza all'Avana, a Cuba, iniziarono a lamentarsi di essere stati a lungo privati di un trattamento che avrebbero meritato, persino a un trunfo criminale. Per i giorni XIV si ricevuta uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Nei primi mesi del 2016, alcuni funzionari della Cia di stanza all'Avana, a Cuba, iniziarono a lamentarsi di essere stati a lungo privati di un trattamento che avrebbero meritato, persino a un trunfo criminale. Per i giorni XIV si ricevuta uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Nei primi mesi del 2016, alcuni funzionari della Cia di stanza all'Avana, a Cuba, iniziarono a lamentarsi di essere stati a lungo privati di un trattamento che avrebbero meritato, persino a un trunfo criminale. Per i giorni XIV si ricevuta uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Nei primi mesi del 2016, alcuni funzionari della Cia di stanza all'Avana, a Cuba, iniziarono a lamentarsi di essere stati a lungo privati di un trattamento che avrebbero meritato, persino a un trunfo criminale. Per i giorni XIV si ricevuta uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Nei primi mesi del 2016, alcuni funzionari della Cia di stanza all'Avana, a Cuba, iniziarono a lamentarsi di essere stati a lungo privati di un trattamento che avrebbero meritato, persino a un trunfo criminale. Per i giorni XIV si ricevuta uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Nei primi mesi del 2016, alcuni funzionari della Cia di stanza all'Avana, a Cuba, iniziarono a lamentarsi di essere stati a lungo privati di un trattamento che avrebbero meritato, persino a un trunfo criminale. Per i giorni XIV si ricevuta uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Nei primi mesi del 2016, alcuni funzionari della Cia di stanza all'Avana, a Cuba, iniziarono a lamentarsi di essere stati a lungo privati di un trattamento che avrebbero meritato, persino a un trunfo criminale. Per i giorni XIV si ricevuta uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Nei primi mesi del 2016, alcuni funzionari della Cia di stanza all'Avana, a Cuba, iniziarono a lamentarsi di essere stati a lungo privati di un trattamento che avrebbero meritato, persino a un trunfo criminale. Per i giorni XIV si ricevuta uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Nei primi mesi del 2016, alcuni funzionari della Cia di stanza all'Avana, a Cuba, iniziarono a lamentarsi di essere stati a lungo privati di un trattamento che avrebbero meritato, persino a un trunfo criminale. Per i giorni XIV si ricevuta uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Nei primi mesi del 2016, alcuni funzionari della Cia di stanza all'Avana, a Cuba, iniziarono a lamentarsi di essere stati a lungo privati di un trattamento che avrebbero meritato, persino a un trunfo criminale. Per i giorni XIV si ricevuta uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Nei primi mesi del 2016, alcuni funzionari della Cia di stanza all'Avana, a Cuba, iniziarono a lamentarsi di essere stati a lungo privati di un trattamento che avrebbero meritato, persino a un trunfo criminale. Per i giorni XIV si ricevuta uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Nei primi mesi del 2016, alcuni funzionari della Cia di stanza all'Avana, a Cuba, iniziarono a lamentarsi di essere stati a lungo privati di un trattamento che avrebbero meritato, persino a un trunfo criminale. Per i giorni XIV si ricevuta uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla finita, la Camera ha preso la parola e ha criticato fortemente le iniziative del sindacato. (Continua seguendo nell'inserto IV)

Roma. Nei primi mesi del 2016, alcuni funzionari della Cia di stanza all'Avana, a Cuba, iniziarono a lamentarsi di essere stati a lungo privati di un trattamento che avrebbero meritato, persino a un trunfo criminale. Per i giorni XIV si ricevuta uno dei tre sevizie inflitte da Montecitorio. Il 10 gennaio XIV ha ricevuto la sospensione e i tre giorni fa. Insieme a lui, oltre a Brücke, la direttore della rivista Tagespost, Franziska Harter. A loro, il Pontefice ha consigliato di condividere la preoccupazione per quanto avviene sulle rive del Reno, cosa che peralro si era capitata dalla risposta data in aereo tornando da Beirut, a inizio dicembre. A fine mese, a Stoccarda si terrà l'ultima assemblea plenaria del corso, prima di farla finita. Ma prima di farla

60120
9 77124 883008

il Giornale

Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRÒ MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.ilgiornale.it
039 7324911 ilgiornale.itd. reteadrevalle

MARTEDÌ 20 GENNAIO 2026

Anno LIII - Numero 16 - 1.50 euro**

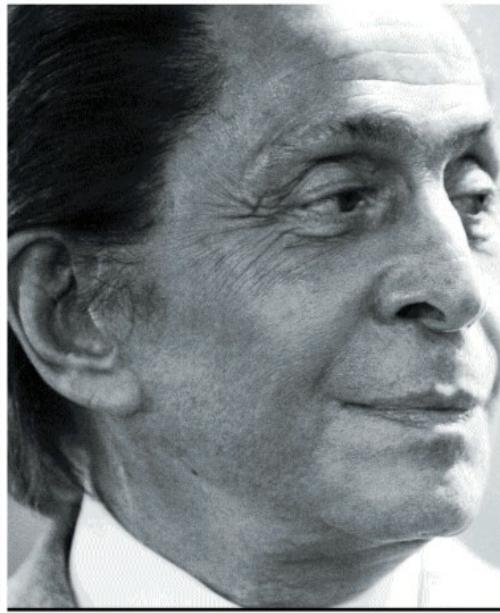


controcorrente

LA LORO OSSESSIONE
È IL NOSTRO BENE

di Tommaso Cerno

Da quando c'è Trump, in Europa non si parla più di fesserie. Come abbiamo fatto negli ultimi anni. Dopo harakiri come Green Deal e immigrazione senza limiti, finalmente smettiamo di misurare la lunghezza dei pesci rossi e regolamentare i regolamenti, ma parliamo di Guerra e di Pace, difesa comune, pericolo islamista, confini sicuri e, pur senza nominarli, eurobond, cioè debito europeo. Basterebbe questo a sperare che duri a lungo il presidente degli Stati Uniti. Anche se devo ammettere che un difetto ce l'ha: tiene unita la sinistra. Che lo tratta da matto e invece gli deve tutto. A lui e all'altra osessione che ha: Giorgia Meloni. A un anno dall'elezione alla Casa Bianca, invece, credo che il desiderio da esprimere - mentre Donald Trump soffia la candelina - sia che le sinistre dell'Occidente restino proprio così come sono oggi. Ossessionate. Secondo quel luogo comune per cui lui non ha capito nulla, è un pazzo, solo un signore fuori di testa che pensa di conquistare perfino la Groenlandia. Non so e non mi interessa se faccia bene il presidente degli americani. Non sono americani e non lo divento certo per l'occasione come fanno gli opinionisti in tv. Ma per l'Europa e per noi Trump è stato un bene. Perché ha mostrato che il re era nudo. Anzi, la regina. E ha mostrato che a destra ci sono delle ragioni profonde nel criticare quest'Europa e nel provare a cambiarla. Oltre ad averci consegnato la certezza che Giorgia Meloni è un leader che ha riportato l'Italia sul tavolo internazionale.



SAN VALENTINO ADDIO AL PATRONO DELLO STILE

Se ne va l'ultimo imperatore della moda. Vestì principesse e attrici

Daniela Fedi a pagina 2 con Cuomo a pagina 3

UN'IDEA DI ELEGANZA

Il suo Rosso, la donna in un colore

Valeria Braghieri a pagina 4

GLI AFFARI

Vendite in calo e un miliardo di debiti

Sofia Fraschini a pagina 5

LA GENERAZIONE D'ORO DEGLI STILISTI

Finisce l'era dei «sarti della bellezza»

Tony Damascelli a pagina 7 con Ruggeri e Locati alle pagine 6-7

CONFIRMATA L'INCHIESTA DEL «GIORNALE»

Hannoun resta in cella

I giudici lasciano in carcere il capo di Hamas in Italia. Intanto nasce il partito dei centri sociali

■ Mohammad Hannoun resta in carcere. Il Tribunale del riesame di Genova ha deciso che non vengono revocate le misure cautelari per l'uomo considerato il vertice della cupola di Hamas in Italia.

Sorrentino alle pagine 8-9 con Giubilei

IL RETROSCENA

**Delrio sbotta:
«Nel Pd è caccia
al riformista»**

di Augusto Minzolini a pagina 18

IL CASO REPORT
Non è libertà
di informazione
ma violazione
dei diritti

di Ginevra Cerrina Feroni
vicepresidente del Garante della Privacy

MINISTRO CASELLATI
«Più giustizia
con la riforma
E stabilità
col premierato»



Anna Maria Greco

■ Il ministro per le Riforme Elisabetta Casellati è stata ospite ieri sera della Festa de *Il Giornale*, dove l'ha intervistata il direttore Tommaso Cerno. Prima ha risposto alle nostre domande su giustizia, legge elettorale e semplificazione.

a pagina 16



VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE
INFLUENZALI CONGESTIONE NASALE
può iniziare ad agire dopo 15 MINUTI

A. M. NARAKI

IL SUICIDIO DI RAUL GARDINI

La millesima versione di Di Pietro

di Filippo Facci a pagina 24

UN ANNO DI TRUMP**L'ANALISI****Dem peggio dei Maga**

Micalessin a pagina 14 con Giubilei

SPAURACCHIO GLOBALE**L'incubo delle sinistre**

Francesco Maria Del Vigo a pagina 15

*ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

GIÙ LA
MASCHERA

di Luigi Mascheroni

I BARBERO
DEL DIRITTO

a pagina 24

la stanza di
Vita in fette.
L'ipocrisia perbenista

alle pagine 26-27

**SOLO AL SABATO IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO CON 'MONETA' E 1.50 (+ CONSUETE TESTATE ABBINATE - VEDI GERENZA)



IL GIORNO

MARTEDÌ 20 gennaio 2026

1.60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

Speciale

Trova Mi

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

GARLASCO Braccio di ferro sulle consulenze

Il pc e l'idea revisione
È scontro a distanza
tra Stasi e famiglia Poggi

Zanette a pagina 17



BRESCIA «Al lavoro fino a 70 anni»

«No alla pensione»
In Tribunale
la sfida del prof

Pacella a pagina 16



Studenti in corteo: ora giustizia

**Spezia, il giudice:
il 18enne ucciso
con brutalità
e disinvolta**

Della Maggesa, Marcello
e Elena Ugolini alle pagine 8 e 9

Almeno 40 morti. La prima ipotesi

**Scontro fra treni,
strage in Spagna
per colpa
di un binario rotto**

D'Amato a pagina 12

Borse a picco per i dazi di Trump Ma l'Europa rinvia la reazione

I mercati in un giorno bruciano 225 miliardi di euro per le tensioni Usa-Ue sulla Groenlandia
Meloni all'opera per la de-escalation. Il presidente Usa: «Senza Nobel non mi impegno per la pace»

Marin e Ottaviani
alle pagine 6 e 7

**VALENTINO GARAVANI
1932-2026**

Nato a Voghera, il grande stilista e creatore dell'omonimo marchio aveva mosso i primi passi a Parigi. Con lui il Made in Italy è diventato sinonimo di glamour senza tempo. Venerdì, a Roma, i funerali

L'IMPERATORE DELLA MODA

Mancinelli e servizi da pagina 2 a pagina 5

Intervista a Santo Versace
«Misurato
e umano»

Prosperetti a pagina 3

La fine di una belle époque

I sarti geniali
e la griffe Italia

Mattioli a pagina 4

**Landini provoca il governo:
sorreggiamo i parlamentari?**

Riforma giustizia,
Mattarella:
«Separazione
dei poteri,
ma con le toghe
imparziali»

Coppari
a pagina 14Bologna, denuncia presentata
dal consorzio organizzatore

**Test di Medicina,
indaga la procura:
gli hacker
hanno provato
a ottenere i quiz
prima delle prove**

Dondi
a pagina 15

In Serie A il Como gela la Lazio: 0-3

**Corsa Champions:
Inter, c'è l'Arsenal**

Todisco e servizi nel Qs

VIVINDUO

FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI

CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO
FEBBRE e CONGESTIONE NASALE

15 MINUTI

VIVINDUO è un medicina a base di paracetamolo e glicirilato di magnesio con altri indennizzanti e riequilibranti. Leggere attentamente il foglio informativo. Per uso orale. 10 bustine. 0,60/0,3. FM/07/2025. FM/07/2026.

A. MENARINI



Culture

AISLING RAWLE Nella distopia reale dell'apparenza. La scrittrice irlandese parla del romanzo «La vita facile»
Guido Caldironi pagina 12



Visioni

VALENTINO Addio al celebre stilista morto a 93 anni. Gli anni parigini e la maison, moda e eleganza
Andrea Penna pagina 15



L'ultima

L'AFFARE DEI PORTI L'azienda cinese Nuctech fornirà scanner agli scali italiani. Gli Usa si mettono di traverso
Alex Giulio pagina 16

il manifesto

quotidiano comunista

CON
LE GUIDE DIPLOMATI
+ EURO 3,00
CON
LA FINE DEL MONDO
+ EURO 4,00

MARTEDÌ 20 GENNAIO 2026 - ANNO LVI - N° 16

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Un'attivista suona un fischiotto per segnalare la presenza di agenti della Border Patrol a Minneapolis, in Minnesota foto Stephen Maren/Getty Images

Un anno dopo
Il patto faustiano con un re psicotico

LUCA CELADA

Trecentosessantacinque giorni fa Donald Trump si insedava per la seconda volta come presidente degli Stati uniti e il Paese (e il mondo) imboccava un vicolo cieco senza svincoli di uscita. La ricorrenza di oggi segna un anno di caos.

— segue a pagina 3 —

NELLA CITTÀ RIBELLE
Una battaglia dopo l'altra

MARINA CATUCCI
Invitata a Minneapolis

«Sono tutti incattiviti», Mike ha 65 e il dono della sintesi. Arrivati in città e ti accorgi subito che non c'è da discutere. Non ci sono favorevoli e contrari, a Minneapolis. Sono tutti d'accordo, l'intervento delle squadre dell'Ice - immigration and customs enforcement - gli assassini di Renee Nicole Good, è un'occupazione violenta e ostile della città.

CONTINUA A PAGINA 2

Crisi con gli Usa
L'Europa iceberg alla deriva

MARCO BASSETTA

L'estenuata maggioranza politica europea, detta Ursula, in assenza di contenuti più definiti, batte infine un colpo. Ma di quelli chiamati a certificare la presenza di un fantasma. È incapace di costruire una qualunque politica europea efficace e coerente.

— segue a pagina 11 —



Fischia il vento

Reportage da Minneapolis che resiste alle squadre naziste dell'Ice. Dalle chiese ai sexy shop trasformati in campi base, armati di acqua e ghiaccio, i cittadini tengono testa da giorni agli «occupanti» che hanno ucciso Renee Good. E con i loro fischiotti suonano la sveglia per tutti

pagina 2 e 3

IL MESSAGGIO AL PRIMO MINISTRO DELLA NORVEGIA. «NO COMMENT» SULL'USO DELLA FORZA IN GROENLANDIA

No Nobel, no pace: Trump vuole tutto

IN CERCA DI UN CONTATTO A DAVOS
Risposta Ue tra dialogo e fermezza

■ Fibrillazione a Bruxelles per rispondere ai dazi Usa contro gli otto Paesi che hanno inviato truppe in Groenlandia. Macron per il «bazooka», il cancelliere

Merz per il dialogo: oggi cercherà di parlare con Trump al foro di Davos. Che la Danimarca disenterà. L'Ucraina uno dei punti deboli. **VALDAMBRINI A PAGINA 4**

LA NUOVA SIRIA
Curdi abbandonati: la vittoria di Al Sharaa



■ Le Sdf si ritirano da ampie porzioni di territorio. Le carceri dove le forze curde per anni hanno tenuto per conto degli Usa i miliziani dell'Isis passeranno sotto il controllo dei «quedisti» Al Sharaa. Mazloum Abdi firma la tregua alle condizioni di Damasco per salvare il Rojava. **GIORGIO, SACCUCCI A PAGINA 7**

NORDIO CONTRO IL CSM
Mattarella difende l'autonomia dei giudici



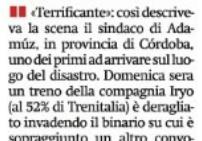
■ Il Capo dello Stato, parlando ai giovani magistrati, ricorda i principi cardine della separazione dei poteri. E l'autonomia delle toghe. Da Nordio velegno sul Csm: «Sul caso Palamaro ha nascosto la polvere, per questo va cambiato». Landini: «Il governo vuole controllare i giudici». **CARUGATI A PAGINA 8**

SICUREZZA
Lame e scuola, Meloni cavalca l'emergenza



■ Decreto sicurezza, la destra evoca e cavalca le emergenze utilizzando la cronaca in vista delle politiche. Oggi Giorgia Meloni affronterà la questione in un vertice di maggioranza. La Lega preme per colpire migranti, dissenso e minori. Intanto, si parte da metal detector e militari a scuola. **SANTORO E CIMINO A PAGINA 9**

SPAGNA
Treni deragliati, almeno 40 i morti



■ «Terrificante» così descriveva la scena il sindaco di Adamuz, in provincia di Córdoba, uno dei primi ad arrivare sul luogo del disastro. Domenica sera un treno della compagnia Iryo (al 52% di Trenitalia) è deragliato invadendo il binario su cui è sopravgiunto un altro convoglio. Almeno 40 i morti, 152 i feriti. Quel tratto di ferrovia era appena stato rifatto. Il ministro dei Trasporti: «C'è un giunto rotto ma per ora non si sa se è la causa o l'effetto del deraglamento». Il primo ministro Sánchez: «Renderemo nota la verità». **TANCREDI BARONE A PAGINA 10**



FINE

Poste Italiane Sped. In d. p. D. L. 353/2003 (par. L. 46/2004) art. 1, c. 1. D.lgs.C/RM/23/2003



9 770202 215000





€ 1,20 ANNO CCODIV - N° 18
SPEDIZIONE IN AERONAVE: 45% - ART. 2 COM. 30/L. 602/91

Martedì 20 Gennaio 2026 •

Fondato nel 1892

Commenta le notizie su ilmattino.it

A SCARICA PROIBITA "IL MATTINO" - "IL DOPPIO" - EURO 1,20

**Candy, partenopea con genitori nigeriani****Dai vicoli di Forcella al bronzo lady basket ora sogna la Nba****Stefano Prestisimone**

Dalla minuscola palestra della benemerita scuola Ristori di Forcella, a Napoli, al bronzo europeo con l'Italia Under 20, passando per il college in America grazie ad una borsa di studio di 4 anni. E nel futu-

ro, forse, la Nba al femminile. È il percorso da sogno di Candy Edokpabigbe, 20 anni da compiere, nata a Napoli da genitori nigeriani. Un viaggio iniziato nella comunità nigeriana del Borgo Sant'Antonio Abate, "o buvero" e Sant'Antonio". (...)

In Cronaca

L'analisi
LA RIVOLTA IRANIANA E L'OCCIDENTE DISTRATTO

Paolo Pombeni

Una domanda si aggiunge per l'Europa ed è inquietante: perché il dramma dell'Iran muove così poco il sentimento popolare? Poiché la questione è stata posta apertamente, in Italia e in qualche altro paese, partiti e organizzazioni hanno cercato di fare "atto di presenza" volendo sfuggire all'accusa di insensibilità per la tragedia degli iraniani che pagano con la vita e con una repressione sanguinaria l'esercito ribellato ad uno stato di cose che li condanna ad essere privati dei normali diritti allo sviluppo. Il risultato delle manifestazioni a sostegno delle lotte del popolo iraniano è stato modesto e lo è diventato platealmente evidente al confronto di quanto era successo, davvero non molto tempo fa, per le proteste a sostegno della popolazione palestinese massacrata dagli israeliani.

Cercare non diciamo di spiegare, ma almeno di interrogarsi su questo fenomeno è doveroso. In astratto ci sarebbero tutti gli ingredienti per muovere la partecipazione simpatetica dell'opinione pubblica occidentale allo sforzo degli iraniani di ribellarsi ad un regime arcaico e senza interesse per lo sviluppo culturale e sociale. Ma i manifestazioni, spesso trasformatasi in rivolta, sono lotte per uscire da una situazione economica che affama il popolo; la forza principale che le anima sono i giovani; è una battaglia per la libertà delle donne vittime di una ideologia che le umilia in tutti i modi. Non sono tutti elementi celebrati nelle manifestazioni storiche dell'Occidente euro-americano dal mitico '68 in poi?

È arduo pensare che ispirino una qualche simpatia i reggitori della rivoluzione komeinista. Se al tempo della caduta dello Scia, Reza Palahvi era percepito come un dittatore non certo benevolo (piaceva solo ai settimanali per le storie sulle sue mogli e per la vita sfarzosa) e la modernizzazione che aveva promosso nel paese era sottovalutata perché vista solo come una occasione per dare spazio all'avventurismo economico e neo coloniale, quel che è venuto dopo la sua cattura dimostra che non può essere considerato un progresso. Certo il ritorno da Parigi del grande ayatollah e imam in esilio fu salutato allora come un fattore che aveva sbloccato un sistema dittatoriale; lo fecero tutti i suoi oppositori, comunisti (legati a Mosca) inclusi.

Continua a pag. 39

Oggi a Copenaghen la sfida decisiva di Champions League. Conte: «Siamo in emergenza, ma conta solo vincere»

**«NAPOLI, FAI L'IMPRESA»**

L'Invito a Copenaghen Gennaro Arpaia alle pagg. 15 e 16

Il punto
FUORI
IL CARATTERE
DEI CAMPIONI

Francesco De Luca
Otto giorni di fuoco, dalla notte di Copenaghen alla sfida con il Chelsea campione del mondo allo stadio Maradona. Ma è oggi che si decide il futuro del Napoli in Champions League.

Continua a pag. 38

Majorano e Taormina
nello Sport

Groenlandia, effetto Borse

► Tensioni Usa-Ue, bruciati sui mercati europei 225 miliardi. Trump: «Senza Nobel niente pace» Dazi, piano di Meloni per scongiurare il bazooka di Bruxelles: terre rare per convincere Donald

Addio a Valentino, l'imperatore della moda: aveva 93 anni

**LA STORIA IN ROSSO**

Addio al grande stilista italiano Valentino Garavani, creatore dell'omonimo marchio. Aveva 93 anni, è morto a Roma.

Arnoldi e Ignazi
alle pagg. 2 e 3
e Marina Valensise
a pag. 38

Amarcord
Capri la sua
seconda pelle
quella volta
con Jacqueline



Anna Maria Boniello a pag. 3

Bassi, Dimito, Sciarra e Ventura alle pagg. 4, 5 e 7

Un anno del tycoon alla Casa Bianca
RITORNO ALLA POLITICA DI POTENZA

Umberto Ranieri a pag. 39

Tragedia in Andalusia, trovato un giunto rotto
Impatto tra due treni
almeno 40 vittime
nell'inferno di lamiere



Mauro Evangelisti a pag. 11

Assistenza, la relazione dei giudici contabili

«Campania, migliorano i conti della Sanità
ma pesano le liste d'attesa»

La Corte dei Conti promuove il lavoro svolto dalla Regione Campania sulla Sanità: «Numerosi sforzi su più fronti». Sulle liste d'attesa bloccate, spesi oltre 70 milioni per abbattere le code.

Calò e Mautone alle pagg. 10 e 11

il Resto del Carlino

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

MARTEDÌ 20 gennaio 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

REGGIO EMILIA Choc nella Bassa

Studentesse under 14
molestate a scuola
Sotto accusa il bidello

Codeluppi e Lecci a pagina 16



BOLOGNA Vittima di un raid

Minacce al pizzaiolo
«Ora denuncerò
Ma non arretrò»

Mastromarino in Cronaca



Studenti in corteo: ora giustizia

**Spezia, il giudice:
il 18enne ucciso
con brutalità
e disinvolta**

Della Maggesa, Marcello
e Elena Ugolini alle pagine 8 e 9

Almeno 40 morti. La prima ipotesi

**Scontro fra treni,
strage in Spagna
per colpa
di un binario rotto**

D'Amato a pagina 12

Borse a picco per i dazi di Trump Ma l'Europa rinvia la reazione

I mercati in un giorno bruciano 225 miliardi di euro per le tensioni Usa-Ue sulla Groenlandia
Meloni all'opera per la de-escalation. Il presidente Usa: «Senza Nobel non mi impegno per la pace»

Marin e Ottaviani
alle pagine 6 e 7

**VALENTINO GARAVANI
1932-2026**

Nato a Voghera, il grande stilista e creatore dell'omonimo marchio aveva mosso i primi passi a Parigi. Con lui il Made in Italy è diventato sinonimo di glamour senza tempo. Venerdì, a Roma, i funerali

L'IMPERATORE DELLA MODA

Mancinelli e servizi da pagina 2 a pagina 5

Intervista a Santo Versace
«Misurato e umano»

Prosperetti a pagina 3

La fine di una belle époque
I sarti geniali e la griffe Italia

Mattioli a pagina 4

Landini provoca il governo:
sorreggiamo i parlamentari?

**Riforma giustizia,
Mattarella:
«Separazione
dei poteri,
ma con le toghe
imparziali»**

Coppari
a pagina 14Bologna, denuncia presentata
dal consorzio organizzatore

**Test di Medicina,
indaga la procura:
gli hacker
hanno provato
a ottenere i quiz
prima delle prove**

Dondi
a pagina 15

Scoperta storica a Fano

**Basilica di Vitruvio,
la leggenda è realtà**

Iacomucci a pagina 21

VIVINDUO

FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI

CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO
FEBBRE e CONGESTIONE NASALE

15 MINUTI

VIVINDUO è un medicina a base di paracetamolo e di ibuprofene. Non contiene alcol, sali iodurati e zucche glic. Leggere attentamente il foglio informativo. Bolla 10 fiale. 0,010 g/fiale. FM/07/2025. FM/07/2026.

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

MARTEDÌ 20 GENNAIO 2026

IL SECOLO XIX

1,80 € (1,80 € con Tuttosport ad AT, AL, CH, 2,80 € con Tuttosport ad IM, SP, SV e con ed. Levante) - Anno CXI - NUMERO 16 - COMMAZIONE ABB. POST - GR. 50 - BLUEMEDIA S.R.L. - Per la pubblicità sul **IL SECOLO XIX** e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200**L'OMICIDIO DI ABU**

**PERCHÉ LA SCUOLA
NON È PIÙ
UN LUOGO SACRO**

GIUSEPPE CONTE

L'uccisione del povero Abu per mano di un compagno dentro la scuola è un fatto tanto più grave perché emblematico di due fenomeni su cui la società deve fermarsi a riflettere. Il primo è la fine della sacralità laica della scuola, e di ogni cosa. Il secondo è il ritorno di massa di un criminale analphabetismo amoroso.

La scuola italiana è stata a lungo un luogo di extraterritorialità in cui per gli allievi non contava la classe sociale di appartenenza, il censo e altro, ma la conquista del sapere. L'ascensore sociale era in piena funzione. Poi qualcosa si è rotto. Non si dà tutta la colpa al Sessantotto, l'ultimo grande movimento di rivolta giovanile in Occidente. La mia generazione voleva combattere l'autoritarismo dogmatico, polveroso, vecchiaro che era presente nella scuola di allora. Ma la vera desacralizzazione è avvenuta dopo: quando la figura del professore e il sapere sono stati umiliati dall'idea, non certo sessantottesca e libertaria, che solo il denaro conta, solo il successo economico, e la cronaca ha cominciato a parlare sempre più spesso di alunni e genitori che infieriscono e non solo a parole contro gli insegnanti, considerati poveri paria. Alzare le mani su un insegnante è cancellare ogni sacralità dalla scuola. Portare a scuola un coltello e usarlo vilmente contro un compagno è il punto estremo a cui questa desacralizzazione può arrivare.

Se è vero poi che Abu è stato ucciso per gelosia, per aver postato su un social la foto di una ragazza che l'altro, l'assassino, riteneva di sua esclusiva proprietà, siamo veramente di fronte a un salto all'indietro che ci porta nell'epoca buia del delitto d'onore. Troppo spesso si legge di accoltellamenti e risse provocate da uno sguardo di troppo a una ragazza. Chi sono gli analfabeti, gli imbecilli che spingono la loro idea di possesso di una donna sino a questo punto? Se io fossi stato accoltellato ogni volta che ho posato lo sguardo (educatamente) su una donna, non sarebbe rimasto in tutto un centimetro quadrato del mio corpo.

Sveglia, ragazzi, riprendete a parlare di libertà e non di lucchetti e rispetto da ottenere con il coltello. E sia pace al povero Abu, mille volte vittima innocente. —

ATIF: «NON VOLEVO UCCIDERE YOUSSEF»
La Spezia, l'ira dei ragazzi:
«L'Istituto è stato complice»

DORIS FRESCO E TIZIANO IVANI / PAGINA 9



LA CAUSA: UN GIUNTO ROTTO
Scontro fra treni in Spagna,
quaranta morti e cento feriti

FRANCESCO RODELLA / PAGINA 11



Buco Amt, l'accusa dei pm «Bancarotta e bilanci falsi Ecco l'elenco dei creditori»

Nuova svolta della Procura di Genova dopo la richiesta di fallimento

Bancarotta e falso in bilancio. Sono i due reati che i pubblici ministeri di Genova ipotizzano nell'inchiesta sulla crisi finanziaria di Amt, l'azienda del trasporto pubblico, che ha accelerato dopo l'esame dei bilanci e la quantificazione di debiti per oltre 200 milioni di euro. Non è chiaro quali nomi siano stati eventualmente iscritti sul registro degli indagati, ma già emerge una lista dei creditori.

TOMMASO FREGATTI E MATTEO INDICE / PAGINA 2

SILVIA SALIS

Annamaria Coluccia / PAGINA 3

«Situazione evidente
ma la destra diceva
che era un gioiellino»

La sindaca Salis ricorda come la nuova giunta avesse denunciato la situazione e allo stesso tempo rivendica il lavoro di messa in sicurezza.

MARCO BUCCI

Emanuele Rossi / PAGINA 3

«Vediamo le cifre vere
ma finché ero sindaco
i conti erano a posto»

L'ex sindaco Bucci vuole aspettare il bilancio dell'Amt per «capire davvero la situazione» e si dice pronto a un intervento della Regione.



Addio a Valentino, l'imperatore della moda

Valentino Garavani al termine di una sfilata tra le modelle in "rosso Valentino". L'imperatore della moda è morto ieri a 93 anni. Il mondo rende omaggio al suo genio

RENATO TORTAROLO / PAGINA 30 E 31

CRISINTERNAZIONALI

**Trump: «Basta pace
ora penso agli Usa»**
Dazi, borse in calo

Guerrera e Lapenda / PAGINE 4 E 5



Donald Trump parla con i giornalisti

Donald Trump scrive al premier norvegese: «Dopo il Natale negato penso più agli Usa che alla pace». Mercati in ribasso per l'ipotesi di nuovi dazi.

ROLLI

NON È CORRETTO DIRE
CHE DI FRONTE AGLI USA
CI CALIAMO LE BRACHE



**Stefanini: «Lo stop
può arrivare
anche dai mercati»**

Alessandro Farruggia / PAGINA 6



Soldati danesi si schierano a Nuuk
L'ex ambasciatore Stefano Stefanini: «Per Trump conta solo la forza, bisogna opporsi»

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
ACQUISTIAMO ORO
ARGENTO DIAMANTI
GIOIELLI E OROLOGI
CORSO BUENOS AIRES, 98
16129 GENOVA (GE)
351 8707 844
WWW.GOLDINVESTBRERA.IT



B R I P R O D U Z I O N E R I S P E R T A



Ri emerge a Fano la grande Basilica di Vitruvio

Giuli: «Eccezionale, è come aver scoperto la tomba di Tutankhamon»

Teobaldo Bianchini e Daniele Carotti

A Fano riemergono i resti della grande Basilica di Vitruvio, per il ministro Giuli «una scoperta eccezionale paragonabile al ritrovamento della tomba di Tutankhamon». L'opera fu realizzata nel I secolo dopo Cristo e restò un esempio di architettura.

L'ARTICOLO / PAGINA 12



GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
ACQUISTIAMO ORO A
€ 122 /gr
ACQUISTIAMO ARGENTO A
€ 2.000 /kg
STERLINA € 870

*LE QUOTAZIONI POSSONO LEGGERMENTE VARIARE IN BASE AL FIXING GERMANICO AUTOMATICO DELLE Borse INTERNAZIONALI





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 45195,89 -1,32% SPREAD BUND 10Y 61,59 +3,80% SOLE24ESG MORN. 1653,57 -1,26% SOLE40 MORN. 1696,43 -1,24%

Indici & Numeri → p. 39-43



Presenti al Futuro
Gruppo Il Sole 24 ORE, rinnovati il nome e il logo nel segno della tradizione

Il gruppo editoriale Sole 24 ORE, chiusi i festeggiamenti per i 160 anni della nascita, inizia il 2026 con un annuncio importante: il cambio di nome e logo, sempre nel solco della tradizione.

— Servizio a pagina 10



Dal 1860 contro ogni tipo di irritazione

Paura dazi, le Borse bruciano 225 miliardi Trump non arretra: «Al 100% li farò»

Lo scontro per l'Artico

In negativo le piazze europee
Danimarca e Groenlandia propongono missione Nato

Record di oro e argento
Il presidente attacca la Norvegia sul mancato Nobel

Torna la volatilità dei dazi sui listini azionari con le rinnovate tensioni Usa-Ue sulla Groenlandia. L'indice Stoxx 600 ha ceduto l'1,2% facendo registrare un calo della capitalizzazione europea di 225 miliardi di euro.

Sul fronte politico, Danimarca e Groenlandia propongono una missione Nato nell'isola, mentre Donald Trump polemizza con la Norvegia: vista la mancata assegnazione del Premio Nobel «non mi sento più in dovere di pensare esclusivamente alla pace».

— Servizi alle pagine 2-4

SCENARI DELL'ECONOMIA

Fmi: le incognite su intelligenza artificiale e le tariffe pesano sulla crescita mondiale

DI Donfrancesco — a pag. 5

DEMOGRAFIA 2025

Cina, natalità ai minimi dal '49 con 7,9 milioni di neonati

Rita Fatiguso — a pag. 13

+5%

IL PIL CINESE NEL 2025

La Cina chiude il 2025 con il Prodotto interno lordo in rialzo del 5%, poco sopra il 4,9% atteso, centrando il target ufficiale governativo della crescita programmata

L'ANALISI

IL PIL RASSICURA, MA IL TERREMOTO È IN ARRIVO

di Giuliano Noci — a pag. 13

Al via la corsa per rottamare 13 miliardi di vecchi debiti: istanze entro la fine di aprile

Riscissione

Pronto il form per aderire alla quinta definizione agevolata di multe e tasse

Parte la corsa alla rottamazione numero 5 per saldare in modo agevolato i conti per 13 miliardi di vecchi debiti con il Fisco. La data da segnare è il prossimo 30 aprile che rappresenta il vero spartiacque per provare a salire sul treno della nuova sanatoria sulle cartelle estese su un arco temporale di nove anni. **Mobili e Parente** — a pag. 8

167€

GLI AUMENTI
A regime l'aumento degli stipendi per gli statali dal 1° gennaio 2027

STIPENDI
Contratti Pa, partono i rinnovi: sul tavolo 10 miliardi

Gianni Trovati — a pag. 7

5%

L'ALIQUOTA
L'aliquota sui rinnovi contrattuali introdotta dalla Legge di Bilancio

ALLARME ASSOFTWARE
Buste paga di inizio anno senza bussola sui nuovi sgravi

Matteo Prioschi — a pag. 37

Dopo Crans Montana

Locali pubblici, scattano i controlli a tappeto

Manuela Perrone — a pag. 36

SOCIETÀ
Import-export, per i modelli 231 è ormai corsa contro il tempo

Lodoli, Rota, Santacroce — a pag. 33

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

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

DOVE IL VALORE PRENDE FORMA.

800 173057

www.orodei24.com



Dopo l'uscita della famiglia Riva

Ex Ilva, in 14 anni il salvataggio di Stato del maxi impianto è costato 3,6 miliardi

Carmine Fotina — a pag. 10

PANORAMA

NO ANCHE DALLA FRANCIA

Gaza, nel board per la pace gli Usa invitano Putin
Veto di Israele a Turchia e Qatar

Nel Board of Peace per Gaza voluto dall'amministrazione Trump, molti i leader invitati tra cui il russo Putin, Israele tuttavia alza i toni contro la partecipazione di Turchia e Qatar. Il presidente francese Macron ha invece declinato la chiamata a partecipare. Non ancora chiaro il ruolo dei tanti Paesi invitati e soprattutto il contributo da 1 miliardo che i singoli Stati dovrebbero versare. Trump vuole annunciare giovedì a Davos (Svizzera) l'avvio del Board e della fase 2 del piano di pace.

— Servizio a pagina 14

ADDIO 1932-2026

Morto Valentino, l'ultimo Imperatore dell'alta moda

Crivelli e Flaccavento — a pag. 9



Valentino Garavani. Lo stilista è morto ieri a Roma

GLI ASSETTI SOCIETARI

La parabola da HdP al Qatar
Destinazione finale Kering

Carlo Festa — a pag. 9

NOMINI

Oggi Cdm, Freni verso la presidenza della Consob

È Federico Freni, attualmente sottosegretario all'Economia, il nome che sarà indicato oggi in Consiglio dei ministri per la presidenza Consob. L'esponente leghista andrà a sostituire Paolo Savona.

— a pag. 28

Salute 24

Formazione
Infermieri, pronte tre nuove lauree

Marzio Bartoloni — a pag. 26

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

LA NAZIONE

MARTEDÌ 20 gennaio 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

FIRENZE Il filmato al processo per omicidio
«Non ho fatto niente»
In un video choc
l'assassinio di Maati
 Brogioni a pagina 12



EMPOLI Il territorio che cambia
Il futuro dei siti
degli scavi
archeologici
 Fiorentino in Cronaca



Studenti in corteo: ora giustizia

Spezia, il giudice:
il 18enne ucciso
con brutalità
e disinvolta

Della Maggesa, Marcello
 e Elena Ugolini alle pagine 8 e 9



Almeno 40 morti. La prima ipotesi
Scontro fra treni,
strage in Spagna
per colpa
di un binario rotto

D'Amato a pagina 13

Landini provoca il governo:
sorreggiamo i parlamentari?
Riforma giustizia,
Mattarella:
«Separazione
dei poteri,
ma con le toghe
imparziali»

Coppari
a pagina 15

Borse a picco per i dazi di Trump Ma l'Europa rinvia la reazione

I mercati in un giorno bruciano 225 miliardi di euro per le tensioni Usa-Ue sulla Groenlandia
 Meloni all'opera per la de-escalation. Il presidente Usa: «Senza Nobel non mi impegno per la pace»

Marin e Ottaviani
alle pagine 6 e 7

VALENTINO GARAVANI
 1932-2026

Nato a Voghera, il grande stilista e creatore dell'omonimo marchio aveva mosso i primi passi a Parigi. Con lui il Made in Italy è diventato sinonimo di glamour senza tempo. Venerdì, a Roma, i funerali

L'IMPERATORE DELLA MODA

Mancinelli e servizi da pagina 2 a pagina 5

Intervista a Santo Versace
 «Misurato e umano»

Prosperetti a pagina 3

La fine di una belle époque
 I sarti geniali e la griffe Italia

Mattioli a pagina 4

Landini provoca il governo:
 sorreggiamo i parlamentari?

Bologna, denuncia presentata
 dal consorzio organizzatore

Test di Medicina,
indaga la procura:
gli hacker
hanno provato
a ottenere i quiz
prima delle prove

Dondi
a pagina 16

La Toscana chiede la deroga,
 il ministero ha le armi spuntate

Salvataggio
 dei punti nascita
 Non sarà rapido
 né automatico
 «Valutazioni
 caso per caso»

Olivelli
a pagina 17

VIVINDUO

FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI

CONGESTIONE NASALE

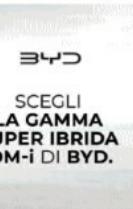
VIVINDUO
 FEBBRE e CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO è un medicina a base di paracetamolo e di ibuprofene. Non contiene altri ingredienti e reiezi gravi. Leggere attentamente il foglio informativo. Per uso orale. 10 bustine.

può iniziare ad agire dopo 15 MINUTI



la Repubblica

Fondatore
EUGENIO SCALFARIDirettore
MARIO ORFEO

IL RICORDO

Tardelli: al Mundial dell'82 litigai con Brera e Sconcerti

di EMANUELA AUDISIO all'interno

19
7
2026
I DISEGNI

Gli auguri speciali di cinquanta illustratori

all'interno

Martedì
20 gennaio 2026
Anno 51 - N° 16

In Italia € 1,90

“Non sono obbligato alla pace”

Groenlandia, la nuova minaccia di Trump
Borse in calo: bruciati 225 miliardi
L'Ue si divide sui controdazi. E Meloni frena

È tensione tra Europa e Stati Uniti sulla Groenlandia e sui dazi. Donald Trump scrive al premier norvegese e avverte: «Non mi avete dato il Nobel e non mi sento più in dovere di pensare esclusivamente alla pace». Borse europee in rosso, bruciati 225 miliardi. L'Unione si divide sull'ipotesi di contro-tariffe. Giorgia Meloni frena.

di CERAMI, CIRIACO, GRECO,
MASTROLILLI, SANTELLI, TITO
e VITALE da pagina 12 a pagina 19

L'INTERVISTA

di ANNA LOMBARDI

Kupchan: Europa è questo il tempo di opporsi al tycoon

a pagina 15

Mattarella ai magistrati: liberi per la difesa dei diritti

«La nostra Carta fondamentale si basa sulla separazione dei poteri, sia le agenti della Costituzione, attori nella difesa della legalità e della giustizia e presidio dei diritti di ogni persona». Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella si rivolge così ai magistrati tirocinanti, ricevendoli al Quirinale. E li esorta a decidere «secondo diritto e non in base a ragioni esterne dovute a condizionamenti, pregiudizi e influenze».

di CONCHITA SANNINO e CONCETTO VECCHIO a pagina 21



L'ultimo imperatore

Muore a 93 anni Valentino il rosso colore del mito
Venerdì i funerali a Roma

di BRUNELLA GIOVARA

Dovete pensare a cos'era Voghera nel 1932, quando nasceva Valentino Garavani, da padre commerciante di articoli elettrici, e cos'era ancora nel 1949, quando se ne staccò per volare altrove, finalmente libero dalla provincia più bassa.

a pagina 2
servizi di BENNEWITZ, FUMAROLA, LUPERINI, MAGNANINI, MANACORDA e PAOLINI da pagina 6 a pagina 11

Ha fatto dell'Italia la moda del mondo

di EMANUELE FARNETI

Che tu possa vivere cent'anni! Così Jacqueline Kennedy Onassis, dedicandogli un brindisi nel 1966.

a pagina 3

Cnr, ricerca shock
90mila studenti con la lama in tasca

IL CASO

di MICHELE BOCCI

Non si sa in quanti li tengano in tasca, ma si conosce il numero di coloro che li estraggono per minacciare, ferire e qualche volta addirittura, come a La Spezia, uccidere. E purtroppo è in crescita. Sono quasi 90mila gli studenti tra i 15 e i 19 anni che l'anno scorso hanno usato coltelli e in certi casi altre armi.

alle pagine 34 e 35

con i servizi di SALVO



Andalusia, scontro tra treni
una catastrofe in venti secondi

dalla nostra inviata

BENEDETTA PERILLI ADAMUZ

All'arrivo ad Adamuz il silenzio è rotto soltanto dal rumore dei mezzi di soccorso.

alle pagine 24 e 25 con i servizi di DUSI e FONTANAROSA



Prezzo di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Marocco P., Slovenia € 4,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00
Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49021 - Sped. AIA - Post. - Art. 1. Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

Concessione alla ditta pubblicitaria: A. Marzocchi & C. Milano - via F. Aprile, 8 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@marzocchi.it

La nostra carta preme
da raccogliere nei punti
di raccolta dei rifiuti
in maniera selettiva

NZ
0 1 50
* 77320 107009



OLTRE 40 VITTIME IN SPAGNA
La strage ad alta velocità
per un binario rotto

AGASSO, BARONI — PAGINE 20 E 21



LA SPEZIA, IL DELITTO A SCUOLA
Aba, la rabbia dei ragazzi
"Un omicidio annunciato"

FORTE, GIULIANI, MIETTA, RICCI — PAGINE 14, 15 E 29



IL PERSONAGGIO
Kelly: "Io senza famiglia
il calcio mi ha salvato"

FABIO RIVA — PAGINA 25

1,90 € || ANNO 160 || N.19 || IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) || SPEDIZIONE ABB. POSTALE || DL.353/03 (CONV.INL27/02/04) || ART. 1 COMMA 1, DCB-TO || WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MARTEDÌ 20 GENNAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

SI È SPENTO A 93 ANNI VALENTINO, L'ULTIMO IMPERATORE DELLO STILE ITALIANO. HA VESTITO QUATTRO GENERAZIONI DI STAR DEL CINEMA, REGINE E PRINCESSE



In quel colore una verità estetica

NICOLETTA VERNA — PAGINA 10

Giammetti: io e lui, tra liti e tanto amore

MARIA CORBI — PAGINA 9

Loren, Taylor, Kelly
e quegli abiti da sogno

RAFFAELLA SILIPO



The last emperor, l'ultimo imperatore. E il primo a vantare un'opera a suo nome. — PAGINA 12

La top Riccobono
"Un genio istrione"

MICHELA TAMBURRINO



«Io voglio ricordare
Valentino uomo di
enorme ironia», raccon-
ta la top model. — PAGINA 11

L'omaggio di Scervino
"Il maestro di tutti noi"

EVADESIDERO



«Ho sempre avuto
grande stima per
l'uomo e per il creativo»
dice lo stilista. — PAGINA 10

Cosa resta della moda
senza Armani e Garavani

LAURA ASNAGHI



Il panorama della
moda perde, nel giro di
breve tempo, due gigan-
ti dello stile. — PAGINA 13

LA FICTION "MORBO K"

Se la Rai cancella
i fascisti dalla Shoah

ANNA FOA

È assai probabile che la razzia
del 16 ottobre 1943 non abbia
visto la partecipazione diretta dei
militi fascisti, cioè di quanti, dopo
l'8 settembre, avevano aderito alla
Repubblica di Salò, anche se ci
sono state una o due testimonianze
in contrario. Ma fu l'unico caso
in cui i nazisti agirono da soli. Da
soli, bisogna sottolineare, durante
la fase del rastrellamento, quando i camion caricavano gli ebrei
dalle loro case. D'ANGELO — PAGINA 17

"GROENLANDIA, NON HO AVUTO IL NOBEL, NON GARANTISCO NULLA". VONDERLEYEN, DUBBI SUL BAZOOKA. LA DANIMARCA DISERTA DAVOS

Trump minaccia la pace, l'Ue frena sui dazi

IL COMMENTO

Donald senza regole
e la sindrome Caligola

ALAN FRIEDMAN

Ci sono momenti nella storia in cui il comportamento politico smette di seguire le regole della razionalità e della normale arte di governo e comincia a obbedire a una logica diversa, più inquietante. Una logica implausibile. — PAGINA 2-5

BRESOLIN, MALFETANO, SEMPRINI

"Senza il Nobel non mi sento più obbligato alla pace". Così scrive Donald Trump mentre tengono banco le minacce legate al caso Groenlandia. Ma al suo annuncio di nuovi dazi ai Paesi europei che hanno mandato soldati sull'Isola, Bruxelles risponde con una frenata sulle risposte più forti legate a controdazi e al "Bazooka" finanziario. La Danimarca diserta il Forum di Davos, dove domani arriva Trump. — PAGINA 2-5

L'INTERVISTA

Rogoff: colpisca sui chip
l'Europa può fare male

FABRIZIO GORIA

«Se l'Europa risponde ai dazi in modo meccanico, Trump raddoppierà. Serve una strategia chirurgica, non una guerra commerciale». Kenneth Rogoff, professore ad Harvard, osserva l'escalation sui dazi e lo scontro con l'Ue. — PAGINA 3

LE ANALISI

Putin e i suoi satrapi
nel board per Gaza

ANNA ZAFESOVA — PAGINA 6

Donald, Milei, Lula
e il suk del Mercosur

EMILIANO GUANELLA — PAGINA 7

Buongiorno

Si apre, da lei temutissimo, uno spazio alla destra di Giorgia Meloni, che è ancora piccino piccicò ma popolato di gente alquanto nervosa, perché vorrebbe una premier secondo promesse: nemica dell'Ue, dell'euro, dei mercati, delle banche, dell'immigrazione — ma per davvero — e amica di Trump e Putin — e per davverissimo. A noi dell'informazione si presenta una banale questione lessicale: come chiamare costoro, se prendessero consistenza? Destra estrema: già visto. Ultradestra: già fatto. Neonazisti: inflazionato dal secolo scorso. Fascisti: lasciamo perdere. Qui in Italia i fascisti sono stati individuati, definiti e combattuti dai tempi di Amintore Fanfani, che fu presidente del Senato e del Consiglio, numerosi volte ministro, segretario della Democrazia cristiana. E nonostante sia stato un



Stivaletti e stivaloni

MATTIA FELTRI

padre del centrosinistra, la sua politica fu detta fanfascismo. Poi toccò a Bettino Craxi. E stato il primo socialista a capo di un governo repubblicano, ma lo disegnavano e lo raccontavano con gli stivaloni, come il Duce. Toccò dunque a Silvio Berlusconi. Ricordate il Cavaliere Nero? Portava la colpa di avere ricordato all'agilità politica il Msi di Gianfranco Fini, uno sulla cui fascisteria non c'era nemmeno da discutere. Infine, e dai e dai, si è arrivati alla fascissima Giorgia Meloni. Soltanto che, a furia di dire fascisti ed allarmarsi per fascisti e combattere fascisti che poi tanto fascisti non erano, o forse per niente, si è spostato il confine sempre un po' più in là, e finiremo col ritrovarci qualcuno che un po' fascistello lo è senz'altro. E non sapremo neanche che nome dargli.

ACQUISTIAMO ANTIQUARIATO orientale ed europeo

www.barbieriantiquariato.it

Tel. 348 3582502

VALUTAZIONI
GRATUITE IN
TUTTA ITALIAIMPORTANTI
COLLEZIONI O
SINGOLI
OGGETTI



**Ferretti Yacht,
opa parziale
a 3,5 euro
ed è scontro
per il board**

Carosielli a pagina 13

**Morto Valentino
aveva 93 anni
il grande stilista
che ha vestito
dive e regine
servizi in MF Fashion**

ADVEST



Con MF Magazine for Financials: € 125 a € 9,30 (€ 4,26 + € 5,03) - Con MF Magazine for Living: € 67 a € 9,30 (€ 4,26 + € 5,03) - Con MF Magazine for Culture: € 114,59 (€ 4,30 + € 10,00)

FTSE MIB -1,32% 45.196

DOW JONES -0,17% 49.359**

NASDAQ -0,06% 23.515**

DAX -1,34% 24.959

SPREAD 62 (+0) €\$ 1.1631

** Dati aggiornati al 16 gennaio 2026

TRUMP ARRIVA AL FORUM TRA I TIMORI DI GUERRA COMMERCIALE CON L'EUROPA

Altro che pace a Davos

*La mossa del presidente Usa di imporre tariffe del 25% ai Paesi che si oppongono alla conquista della Groenlandia fa flettere le borse. Sale solo l'oro. Contromisure Ue
PER LE BANCHE ITALIANE BARCLAYS STIMA 5,6 MILIARDI DI PROFITTI TRIMESTRALI*

Capponi, Fiano e Gerosa alle pagine 2, 3 e 9. Commento di Sommella a pagina 2



IL BUDGET PER IL 2026

**Palazzo Chigi
spende 8 milioni
per le bollette
di acqua, luce e gas**

Valente a pagina 4

GIRI DI POLTRONE

**Generali
sceglie il team
che fa capo
a Terzariol**

Messia a pagina 9

STIME DEGLI ANALISTI

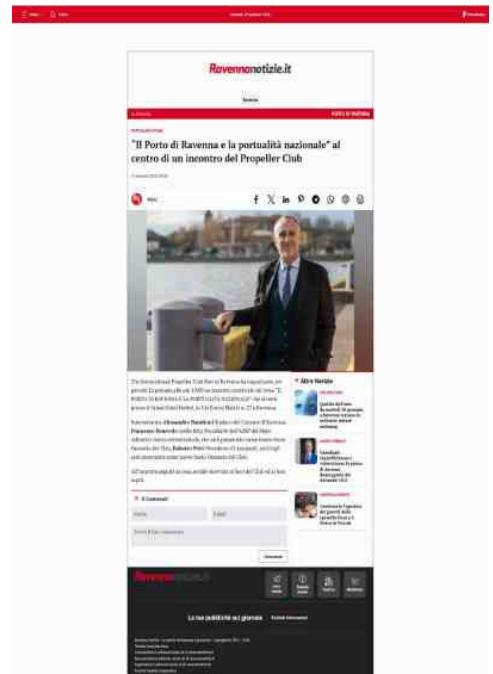
**Utili 2025 Unicredit
attesi a 10,5 miliardi
A Del Vecchio jr
prestito da 350 mln**

Dal Maso e Deigeni a pagina 7



"Il Porto di Ravenna e la portualità nazionale" al centro di un incontro del Propeller Club

The International Propeller Club Port of Ravenna ha organizzato per giovedì 22 gennaio alle ore 19:00 un incontro conviviale sul tema IL PORTO DI RAVENNA E LA PORTUALITÀ NAZIONALE che si terrà presso il Grand Hotel Mattei, in Via Enrico Mattei n. 25 a Ravenna. Interverranno Alessandro Barattoni Sindaco del Comune di Ravenna, Francesco Benevolo (nella foto) Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico centro settentrionale, che sarà presentato come nuovo Socio Onorario del Club, Roberto Petri Presidente di Assoporti, anch'egli sarà presentato come nuovo Socio Onorario del Club. All'incontro seguirà la cena sociale riservata ai Soci del Club ed ai loro ospiti.



Consalvo (Porto Trieste), serve un progetto Adriatico per le crociere

Il corridoio Imec e il Far East 'sono prospettive fondamentali' per lo scalo Sulle crociere "vedrei un 'progetto Adriatico'". E' quanto ha auspicato il neo presidente del porto di Trieste, **Marco Consalvo**, rispondendo a una domanda sulle sinergie possibili tra i porti dell'Adriatico durante un incontro promosso a Trieste dal Pd. "Possibile che nell'Adriatico non ci sia un piano completo per le crociere che tenga conto degli interessi e delle caratteristiche di Bari, Ravenna, Venezia e Trieste? - ha osservato **Consalvo** - ogni territorio si fa un'idea del suo terminal crocieristico, che costa tantissimi soldi e nel caso in cui si debba spostare costa anche di più. Bisogna parlare con gli operatori, capire che mercato è e poi questi investimenti pubblici come verranno affidati". L'idea del neopresidente è che "dal governo, ci sia un finanziamento, una valutazione del mercato e poi un accordo tra i Porti italiani". Tra i temi affrontati anche il corridoio Imec e il Far East, che "sono prospettive fondamentali": "è evidente che le caratteristiche di Trieste sono un flusso internazionale verso l'Europa centrale e orientale, che può diventare un flusso essenziale. Vediamo che tempi ci sono". E "in prospettiva" anche il Mercosur può essere "interessante". In generale, "in un mondo competitivo noi dobbiamo essere pronti con un'infrastruttura adeguata". "Il porto è stretto, lo allargheremo con una serie di investimenti". E ancora: "Oggi Suez ha 70% in meno di traffici, la ripresa significherebbe molto per il porto Trieste".

A
Ansa.it

Consalvo (Porto Trieste), serve un progetto Adriatico per le crociere



01/19/2026 19:57

Il corridoio Imec e il Far East 'sono prospettive fondamentali' per lo scalo Sulle crociere "vedrei un 'progetto Adriatico'". E' quanto ha auspicato il neo presidente del porto di Trieste, Marco Consalvo, rispondendo a una domanda sulle sinergie possibili tra i porti dell'Adriatico durante un incontro promosso a Trieste dal Pd. "Possibile che nell'Adriatico non ci sia un piano completo per le crociere che tenga conto degli interessi e delle caratteristiche di Bari, Ravenna, Venezia e Trieste? - ha osservato Consalvo - ogni territorio si fa un'idea del suo terminal crocieristico, che costa tantissimi soldi e nel caso in cui si debba spostare costa anche di più. Bisogna parlare con gli operatori, capire che mercato è e poi questi investimenti pubblici come verranno affidati". L'idea del neopresidente è che "dal governo ci sia un finanziamento, una valutazione del mercato e poi un accordo tra i Porti italiani". Tra i temi affrontati anche il corridoio Imec e il Far East, che "sono prospettive fondamentali": "è evidente che le caratteristiche di Trieste sono un flusso internazionale verso l'Europa centrale e orientale, che può diventare un flusso essenziale. Vediamo che tempi ci sono". E "in prospettiva" anche il Mercosur può essere "interessante". In generale, "in un mondo competitivo noi dobbiamo essere pronti con un'infrastruttura adeguata". "Il porto è stretto, lo allargheremo con una serie di investimenti". E ancora: "Oggi Suez ha 70% in meno di traffici, la ripresa significherebbe molto per il porto Trieste".

Porti: Serracchiani, si riscrive governance senza strategia

Gen 19, 2026 "La politica è entrata prepotentemente nei porti italiani e sta cominciando una fase nuova della portualità nazionale. Aspettiamo con ansia che arrivi la proposta di legge di Porti d'Italia alla Camera per discuterne, non solo in parlamento ma nel Paese. Perché Porti d'Italia spa è una grande agenzia immobiliare che si occuperà di cementificazione, assorberà personale e fino al 35% delle tasse portuali e in capo a Trieste resterà solo la manutenzione ordinaria. Siamo di fronte a una cesura molto pericolosa: si sta riscrivendo la governance della puntualità italiana senza un'idea della strategia nazionale". Lo ha detto oggi a Trieste la deputata e componente della segreteria nazionale di Pd Debora Serracchiani, intervenendo a un convegno su "Porto di Trieste: orizzonti locali e globali", con il presidente dell'autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale Marco Consalvo. La senatrice dem e segretaria della commissione Politiche europee Tatjana Rojc ha detto che "si dovrà mettere a punto ciò che serve concretamente per dare avvio al Corridoio Indo-Mediterraneo e avere chiaro il rilievo che assume in quest'ottica il porto franco internazionale di Trieste". Rivendicando i passi compiuti dal Pd per lo scalo triestino, la senatrice ha anche sottolineato che "i porti di Capodistria e Fiume fanno passi importanti e veloci nelle loro relazioni internazionali e noi a Trieste non abbiamo tanto tempo a disposizione per recuperare".

Sea Reporter

Porti: Serracchiani, si riscrive governance senza strategia



01/19/2026 22:57

Redazione Seareporter

Gen 19, 2026 "La politica è entrata prepotentemente nei porti italiani e sta cominciando una fase nuova della portualità nazionale. Aspettiamo con ansia che arrivi la proposta di legge di Porti d'Italia alla Camera per discuterne, non solo in parlamento ma nel Paese. Perché Porti d'Italia spa è una grande agenzia immobiliare che si occuperà di cementificazione, assorberà personale e fino al 35% delle tasse portuali e in capo a Trieste resterà solo la manutenzione ordinaria. Siamo di fronte a una cesura molto pericolosa: si sta riscrivendo la governance della puntualità italiana senza un'idea della strategia nazionale". Lo ha detto oggi a Trieste la deputata e componente della segreteria nazionale di Pd Debora Serracchiani, intervenendo a un convegno su "Porto di Trieste: orizzonti locali e globali", con il presidente dell'autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale Marco Consalvo. La senatrice dem e segretaria della commissione Politiche europee Tatjana Rojc ha detto che "si dovrà mettere a punto ciò che serve concretamente per dare avvio al Corridoio Indo-Mediterraneo e avere chiaro il rilievo che assume in quest'ottica il porto franco internazionale di Trieste". Rivendicando i passi compiuti dal Pd per lo scalo triestino, la senatrice ha anche sottolineato che "i porti di Capodistria e Fiume fanno passi importanti e veloci nelle loro relazioni internazionali e noi a Trieste non abbiamo tanto tempo a disposizione per recuperare".

Pd all'attacco sulla Porti spa: "Una grande agenzia immobiliare che si occuperà di cementificazione"

Serracchiani al convegno di Trieste: "Assorbirà il 35% delle tasse portuali".

Consalvo annuncia: "A febbraio il segretario generale dell'Adsp". E auspica "un progetto Adriatico per il segmento crociere" Trieste - "La politica è entrata prepotentemente nei porti italiani e sta cominciando una fase nuova della portualità nazionale. Aspettiamo con ansia che arrivi la proposta di legge di Porti d'Italia alla Camera per discuterne, non solo in Parlamento, ma nel Paese. Perché Porti d'Italia spa è una grande agenzia immobiliare che si occuperà di cementificazione, assorbirà personale e fino al 35% delle tasse portuali. In capo a Trieste e agli altri porti italiani resterà solo la manutenzione ordinaria. Siamo di fronte a una cesura molto pericolosa: si sta riscrivendo la governance della portualità italiana senza un'idea della strategia nazionale". Parole di Debora Serracchiani, deputata e componente della segreteria nazionale del Pd, nel corso del convegno "Porto di Trieste: orizzonti locali e globali", organizzato dal Pd del Friuli Venezia Giulia. Dalla senatrice dem Tajana Rojc, segretaria della commissione Politiche europee di Palazzo Madama, l'invito al governo a "mettere a punto ciò che serve concretamente per dare avvio al Corridoio indo-mediterraneo e avere chiaro il rilievo che assume in quest'ottica il porto franco internazionale di Trieste". Rivendicando i passi compiuti dal Pd per lo scalo triestino ai tempi di Zeno D'Agostino, la senatrice ha anche sottolineato che "i porti di Capodistria e Fiume fanno passi importanti e veloci nelle loro relazioni internazionali e noi a Trieste non abbiamo tanto tempo a disposizione per recuperare". Invitato a parlare all'appuntamento, il presidente dell'Autorità portuale, **Marco Consalvo**, ha spiegato che "fine febbraio potrebbe essere una buona data" per avere il segretario generale dell'Adsp. Per Consalvo, "è chiaro che, vedendo anche il passato, è importante avere un confronto politico. Sono confidente che entro un mese possiamo chiudere questa nomina: il profilo deve essere complementare, perché dobbiamo lavorare in sinergia, non può esserci una cosa differente. Se non fosse così sarebbe un problema". Nel corso dell'incontro, **Consalvo** ha auspicato "un progetto Adriatico" per il segmento crociere. "Possibile che nell'Adriatico non ci sia un piano completo per le crociere che tenga conto degli interessi e delle caratteristiche di Bari, Ravenna, Venezia e Trieste? Ogni territorio si fa un'idea del suo terminal crocieristico, che costa tantissimi soldi. Bisogna parlare con gli operatori, capire che mercato è e poi questi investimenti pubblici come verranno affidati". Tra i temi affrontati anche il corridoio Imec: "È evidente che le caratteristiche di Trieste sono un flusso internazionale verso l'Europa centrale e orientale, che può diventare un flusso essenziale. Vediamo che tempi ci sono". E "in prospettiva" anche il Mercosur può essere "interessante". E ancora: "Oggi Suez ha 70% in meno di traffici, la ripresa significherebbe



Serracchiani al convegno di Trieste: "Assorbirà il 35% delle tasse portuali". Consalvo annuncia: "A febbraio il segretario generale dell'Adsp". E auspica "un progetto Adriatico per il segmento crociere" Trieste - "La politica è entrata prepotentemente nei porti italiani e sta cominciando una fase nuova della portualità nazionale. Aspettiamo con ansia che arrivi la proposta di legge di Porti d'Italia alla Camera per discuterne, non solo in Parlamento, ma nel Paese. Perché Porti d'Italia spa è una grande agenzia immobiliare che si occuperà di cementificazione, assorbirà personale e fino al 35% delle tasse portuali. In capo a Trieste e agli altri porti italiani resterà solo la manutenzione ordinaria. Siamo di fronte a una cesura molto pericolosa: si sta riscrivendo la governance della portualità italiana senza un'idea della strategia nazionale". Parole di Debora Serracchiani, deputata e componente della segreteria nazionale del Pd, nel corso del convegno "Porto di Trieste: orizzonti locali e globali", organizzato dal Pd del Friuli Venezia Giulia. Dalla senatrice dem Tajana Rojc, segretaria della commissione Politiche europee di Palazzo Madama, l'invito al governo a "mettere a punto ciò che serve concretamente per dare avvio al Corridoio indo-mediterraneo e avere chiaro il rilievo che assume in quest'ottica il porto franco internazionale di Trieste". Rivendicando i passi compiuti dal Pd per lo scalo triestino ai tempi di Zeno D'Agostino, la senatrice ha anche sottolineato che "i porti di Capodistria e Fiume fanno passi importanti e veloci nelle loro relazioni internazionali e noi a Trieste non abbiamo tanto tempo a disposizione per recuperare". Invitato a parlare all'appuntamento, il presidente dell'Autorità portuale, Marco Consalvo, ha spiegato che "fine febbraio potrebbe essere una buona data" per avere il segretario generale dell'Adsp. Per Consalvo, "è chiaro che, vedendo anche il passato, è importante avere un confronto politico. Sono confidente che entro un mese possiamo chiudere questa nomina: il profilo deve essere complementare, perché dobbiamo lavorare in sinergia, non può esserci una cosa differente. Se non fosse così sarebbe un problema". Nel corso dell'incontro, Consalvo ha auspicato "un progetto Adriatico" per il segmento crociere. "Possibile che nell'Adriatico non ci sia un piano completo per le crociere che tenga conto degli interessi e delle caratteristiche di Bari, Ravenna, Venezia e Trieste? Ogni territorio si fa un'idea del suo terminal crocieristico, che costa tantissimi soldi. Bisogna parlare con gli operatori, capire che mercato è e poi questi investimenti pubblici come verranno affidati". Tra i temi affrontati anche il corridoio Imec: "È evidente che le caratteristiche di Trieste sono un flusso internazionale verso l'Europa centrale e orientale, che può diventare un flusso essenziale. Vediamo che tempi ci sono". E "in prospettiva" anche il Mercosur può essere "interessante". E ancora: "Oggi Suez ha 70% in meno di traffici, la ripresa significherebbe

molto per il porto Trieste". Sui nodi delle infrastrutture, **Consalvo** ha ricordato come "la stazione di Servola è determinante per il futuro del porto , ma la gara è stata stoppata anche perché mancava il presidente. Devo comprendere se ci sono altre motivazioni: nelle prossime settimane conto di capire con il ministero e anche con il Mef se questi soldi sono garantiti e se i tempi di realizzazione siano compatibili con i 190 milioni del finanziamento. Se la data di scadenza dei complementari non consente la realizzazione nei tempi corretti dell'opera poi diventa un problema". Infine un passaggio sulla riforma del sistema portuale varata dal governo: "Si ha bisogno di un progetto di riforma, la vedo come un'occasione".

Consalvo: a breve il segretario, ottimismo su Suez

GIULIA VENEZIA

Incontro promosso dal Partito democratico con il neo presidente Un paio di settimane forse un mese per il segretario mentre tra Suez e l'intervento di Msc i traffici dovrebbero ripartire. Il neo presidente dell'Autorità portuale Alto Adriatico Orientale, Marco Consalvo, ha preso parte all'incontro organizzato dal Partito democratico sul porto del Friuli Venezia Giulia.

Telefriuli.it

Consalvo: a breve il segretario, ottimismo su Suez



01/19/2026 19:15

GIULIA VENEZIA

Incontro promosso dal Partito democratico con il neo presidente Un paio di settimane forse un mese per il segretario mentre tra Suez e l'intervento di Msc i traffici dovrebbero ripartire. Il neo presidente dell'Autorità portuale Alto Adriatico Orientale, Marco Consalvo, ha preso parte all'incontro organizzato dal Partito democratico sul porto del Friuli Venezia Giulia.

TRIESTE | PORTO, CONSALVO: «URGENTE ACCELERARE SU PROGETTI E INVESTIMENTI»

19/01/2026 TRIESTE Un confronto pubblico sul ruolo strategico dello scalo giuliano nello scenario nazionale ed europeo: è il tema dell'incontro promosso dal Partito democratico con gli operatori del porto e il neo presidente dell'authority Marco Consalvo. Intervistati MARCO CONSALVO (PRESIDENTE AUTORITA' PORTUALE) (Servizio di Laura Buccarella) Questo contenuto audiovisivo è di proprietà esclusiva di Medianordest. È vietato l'utilizzo, la distribuzione, la riproduzione, o qualsiasi altra forma di elaborazione o condivisione del materiale senza previa autorizzazione scritta da parte di Medianordest.



Trieste

Trieste

Portualità, a Trieste focus su Imec e sviluppo dello scalo

Francesco Viviani

19.01.2026 22.10 La riforma della governance portuale , il futuro del porto franco internazionale di Trieste e il ruolo dei corridoi logistici globali sono stati al centro del dibattito promosso oggi a Trieste dal Partito democratico nel corso del convegno Porto di Trieste: orizzonti locali e globali . Un confronto che ha riunito esponenti politici nazionali e i vertici dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale , in una fase ritenuta rilevante per la portualità italiana . A intervenire è stata la deputata e componente della segreteria nazionale del Pd Debora Serracchiani , che ha espresso criticità sull'impianto della riforma della governance portuale attualmente in discussione a livello governativo. «La politica è entrata nei porti italiani e sta aprendo una nuova fase della portualità nazionale ha affermato . Attendiamo la proposta di legge di Porti d'Italia alla Camera per avviare un confronto non solo parlamentare». Secondo Serracchiani, il rischio è rappresentato dall'assenza di una visione strategica nazionale . « Porti d'Italia Spa si configura come una struttura con funzioni prevalentemente immobiliari, con competenze su aree portuali , personale e fino al 35% delle tasse portuali ha detto mentre ai territori resterebbero attività di manutenzione ordinaria . In questo modo si modifica la governance della portualità italiana senza una definizione chiara della strategia complessiva». Il tema della dimensione europea e internazionale del porto è stato affrontato dalla senatrice Tatjana Rojc , segretaria della Commissione Politiche europee , che ha richiamato l'attenzione sul Corridoio Indo-mediterraneo (Imec) . «È necessario passare dalla fase progettuale a quella operativa e chiarire il ruolo del porto franco internazionale di Trieste all'interno del corridoio», ha dichiarato. Rojc ha inoltre evidenziato il quadro di competizione nell'area adriatica , citando i porti di Capodistria e Fiume , impegnati nel rafforzamento delle proprie relazioni internazionali , e ha sottolineato la necessità di interventi tempestivi per il sistema portuale triestino . Sul piano operativo è intervenuto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, Marco Consalvo , che ha indicato nel corridoio Imec e nei collegamenti con il Far East elementi di interesse per lo sviluppo del porto di Trieste . «Lo scalo è inserito in un flusso logistico internazionale diretto verso l'Europa centrale e orientale », ha spiegato, richiamando l'attenzione su tempi e modalità di attuazione Consalvo ha fatto riferimento anche a possibili nuovi mercati , tra cui il Mercosur , e alla necessità di disporre di infrastrutture adeguate . In questo contesto rientra il piano di ampliamento del porto , previsto attraverso una serie di investimenti . Nel corso del convegno è stato affrontato anche il tema del comparto crocieristico . Il presidente dell'Autorità portuale ha richiamato l'ipotesi di un progetto Adriatico condiviso tra gli scali, evidenziando l'assenza di un piano nazionale per le crociere che coinvolga



Trieste

Trieste

porti come Bari, Ravenna, Venezia e Trieste . Secondo Consalvo, sono necessarie scelte coordinate a livello nazionale , basate sul confronto con gli operatori del settore , sull'analisi del mercato e sulla definizione dei criteri per l'utilizzo degli investimenti pubblici . Nel dibattito è stato richiamato anche l'andamento del traffico marittimo internazionale . «Il canale di Suez registra attualmente una riduzione dei traffici pari a circa il ha ricordato Consalvo con effetti diretti sui porti dell'Adriatico». Il confronto ha evidenziato come il futuro del porto di Trieste sia legato alle scelte nazionali sulla governance , oltre che alla capacità di collocarsi nei nuovi assetti logistici ed economici internazionali [f.v.].

In crescita i porti di Venezia e Chioggia: 26 milioni di tonnellate nel 2025

L'Autorità portuale certifica un anno positivo: traffici in aumento, container oltre quota 500mila e crociere in ripresa Il sistema portuale di Venezia e Chioggia chiude il 2025 con numeri in forte crescita , confermando il ruolo strategico degli scali dell'Alto Adriatico. Nel corso dell'ultimo anno sono state movimentate 26 milioni di tonnellate di merci , quasi 1,3 milioni in più rispetto al 2024 , secondo i dati ufficiali diffusi dall'Autorità di sistema portuale. A trainare l'espansione è stato soprattutto il porto di Venezia , che ha superato la soglia dei 25 milioni di tonnellate , facendo registrare un incremento del 4,9% su base annua. Positivo anche il bilancio del porto di Chioggia , che pur operando su volumi più contenuti ha messo a segno una crescita percentuale ancora più marcata: +10,7% , arrivando a quota 900mila tonnellate movimentate Tra i segnali più significativi del 2025 spicca il traffico container a Venezia , che ha abbondantemente superato i 500mila TEU , confermando un trend di rafforzamento della logistica e dei collegamenti commerciali. Molto positivo anche il bilancio del settore crocieristico , che nel 2025 ha registrato un aumento complessivo del 3,4% . Nei due scali sono stati accolti 617.454 passeggeri , un dato che conferma il ritorno di interesse verso l'area veneziana come destinazione turistica marittima. Nel dettaglio, Venezia rafforza il proprio appeal nel comparto crociere , con 584.284 passeggeri movimentati , pari a un incremento del 6,7% rispetto al 2024 Segno meno invece per Chioggia sul fronte crocieristico , dove si registra un calo di passeggeri. Secondo l'Autorità portuale, il dato evidenzia la necessità di potenziare le infrastrutture , così da consentire allo scalo clodiense di affermarsi come destinazione per le crociere di media e soprattutto piccola stazza , segmento ritenuto più coerente con le caratteristiche del porto.

Corriere dell'Economia

In crescita i porti di Venezia e Chioggia: 26 milioni di tonnellate nel 2025



01/19/2026 21:44

L'Autorità portuale certifica un anno positivo: traffici in aumento, container oltre quota 500mila e crociere in ripresa Il sistema portuale di Venezia e Chioggia chiude il 2025 con numeri in forte crescita , confermando il ruolo strategico degli scali dell'Alto Adriatico. Nel corso dell'ultimo anno sono state movimentate 26 milioni di tonnellate di merci , quasi 1,3 milioni in più rispetto al 2024 , secondo i dati ufficiali diffusi dall'Autorità di sistema portuale. A trainare l'espansione è stato soprattutto il porto di Venezia , che ha superato la soglia dei 25 milioni di tonnellate , facendo registrare un incremento del 4,9% su base annua. Positivo anche il bilancio del porto di Chioggia , che pur operando su volumi più contenuti ha messo a segno una crescita percentuale ancora più marcata: +10,7% , arrivando a quota 900mila tonnellate movimentate Tra i segnali più significativi del 2025 spicca il traffico container a Venezia , che ha abbondantemente superato i 500mila TEU , confermando un trend di rafforzamento della logistica e dei collegamenti commerciali. Molto positivo anche il bilancio del settore crocieristico , che nel 2025 ha registrato un aumento complessivo del 3,4% . Nei due scali sono stati accolti 617.454 passeggeri , un dato che conferma il ritorno di interesse verso l'area veneziana come destinazione turistica marittima. Nel dettaglio, Venezia rafforza il proprio appeal nel comparto crociere , con 584.284 passeggeri movimentati , pari a un incremento del 6,7% rispetto al 2024 Segno meno invece per Chioggia sul fronte crocieristico , dove si registra un calo di passeggeri. Secondo l'Autorità portuale, il dato evidenzia la necessità di potenziare le infrastrutture , così da consentire allo scalo clodiense di affermarsi come destinazione per le crociere di media e soprattutto piccola stazza , segmento ritenuto più coerente con le caratteristiche del porto.

Nel quarto trimestre del 2025 il traffico delle merci nel porto di Venezia è cresciuto del +13,5%

Nell'intero anno è stato registrato un aumento del +4,9%. Lo scorso anno il porto di Venezia ha movimentato 25,3 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del +4,9% sul 2024 a cui ha dato un notevole contributo l'incremento del +13,5% impresso nel solo quarto trimestre del 2025 quando sono state movimentate 6,9 milioni di tonnellate rispetto a meno di 6,1 milioni nell'ultimo trimestre dell'anno precedente. In particolare, nel periodo ottobre-dicembre del 2025 è stato registrato un marcato aumento dei volumi delle merci varie e delle rinfuse secche. Nel primo comparto il traffico è stato di 2,8 milioni di tonnellate (+16,1%), di cui 1,5 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+22,7%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 144.381 teu (+15,3%), 590mila tonnellate di rotabili (+3,5%) e 696mila tonnellate di altre merci varie (+14,7%). Nel settore delle rinfuse solide il totale è stato di quasi 2,4 milioni di tonnellate, con un netto rialzo del +24,1% determinato dalla crescita dei volumi di prodotti metallurgici (761mila tonnellate, +115,5%), minerali e materiali da costruzione (706mila tonnellate, +29,3%), prodotti chimici (50mila tonnellate, +46,3%) e delle altre merci varie (136mila tonnellate, +41,2%) a fronte di riduzioni dei volumi di mangimi, foraggi e semi oleosi (375mila tonnellate, -23,8%), cereali (253mila tonnellate, -8,6%) e carbone (99mila tonnellate, -17,3%). Le rinfuse liquide sono invece calate del -1,6% a 1,7 milioni di tonnellate, di cui 1,5 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-1,5%), 182mila tonnellate di prodotti chimici (-22,0%) e 91mila tonnellate di altri carichi (+103,0%). Nel terzo trimestre dello scorso anno i crocieristi nel porto di Venezia sono stati 83mila (+0,5%), di cui 74mila allo sbarco-imbarco (+2,5%) e oltre 8mila in transito (-13,8%). I passeggeri dei traghetti sono stati 14mila (+16,9%). Nell'intero 2025 lo scalo portuale veneziano ha movimentato 25,3 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +4,9% sull'anno precedente. Le merci varie sono ammontate a 10,5 milioni di tonnellate (+8,4%), incluse 5,6 milioni di tonnellate di merci in container (+15,4%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 532.762 teu (+11,2%), 2,4 milioni di tonnellate di rotabili (+0,7%) e 2,6 milioni di tonnellate di altre merci varie (+2,0%). Sensibile anche l'aumento annuale delle rinfuse solide attestatesi a 7,8 milioni di tonnellate (+6,9%), di cui 2,4 milioni di tonnellate di minerali e materiali da costruzione (+23,1%), 2,0 milioni di tonnellate di prodotti metallurgici (+2,7%), 1,5 milioni di tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (-6,4%), 688mila tonnellate di cereali (+42,5%), 368mila tonnellate di carbone (-41,9%), 210mila tonnellate di prodotti chimici (+19,0%) e 565mila tonnellate di altre rinfuse secche (+32,9%). Le rinfuse liquide sono state pari a 7,0 milioni di tonnellate (-1,9%), di cui 5,7 milioni



01/19/2026 12:15

Nell'intero anno è stato registrato un aumento del +4,9%. Lo scorso anno il porto di Venezia ha movimentato 25,3 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del +4,9% sul 2024 a cui ha dato un notevole contributo l'incremento del +13,5% impresso nel solo quarto trimestre del 2025 quando sono state movimentate 6,9 milioni di tonnellate rispetto a meno di 6,1 milioni nell'ultimo trimestre dell'anno precedente. In particolare, nel periodo ottobre-dicembre del 2025 è stato registrato un marcato aumento dei volumi delle merci varie e delle rinfuse secche. Nel primo comparto il traffico è stato di 2,8 milioni di tonnellate (+16,1%), di cui 1,5 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+22,7%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 144.381 teu (+15,3%), 590mila tonnellate di rotabili (+3,5%) e 696mila tonnellate di altre merci varie (+14,7%). Nel settore delle rinfuse solide il totale è stato di quasi 2,4 milioni di tonnellate, con un netto rialzo del +24,1% determinato dalla crescita dei volumi di prodotti metallurgici (761mila tonnellate, +115,5%), minerali e materiali da costruzione (706mila tonnellate, +29,3%), prodotti chimici (50mila tonnellate, +46,3%) e delle altre merci varie (136mila tonnellate, +41,2%) a fronte di riduzioni dei volumi di mangimi, foraggi e semi oleosi (375mila tonnellate, -23,8%), cereali (253mila tonnellate, -8,6%) e carbone (99mila tonnellate, -17,3%). Le rinfuse liquide sono invece calate del -1,6% a 1,7 milioni di tonnellate, di cui 1,5 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-1,5%), 182mila tonnellate di prodotti chimici (-22,0%) e 91mila tonnellate di altri carichi (+103,0%). Nel terzo trimestre dello scorso anno i crocieristi nel porto di Venezia sono stati 83mila (+0,5%), di cui 74mila allo sbarco-imbarco (+2,5%) e oltre 8mila in transito (-13,8%). I passeggeri dei traghetti sono stati 14mila (+16,9%). Nell'intero 2025 lo scalo portuale veneziano ha movimentato 25,3 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +4,9% sull'anno precedente. Le merci varie sono ammontate a 10,5 milioni di tonnellate (+8,4%), incluse 5,6 milioni di tonnellate di merci in container (+15,4%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 532.762 teu (+11,2%), 2,4 milioni di tonnellate di rotabili (+0,7%) e 2,6 milioni di tonnellate di altre merci varie (+2,0%). Sensibile anche l'aumento annuale delle rinfuse solide attestatesi a 7,8 milioni di tonnellate (+6,9%), di cui 2,4 milioni di tonnellate di minerali e materiali da costruzione (+23,1%), 2,0 milioni di tonnellate di prodotti metallurgici (+2,7%), 1,5 milioni di tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (-6,4%), 688mila tonnellate di cereali (+42,5%), 368mila tonnellate di carbone (-41,9%), 210mila tonnellate di prodotti chimici (+19,0%) e 565mila tonnellate di altre rinfuse secche (+32,9%). Le rinfuse liquide sono state pari a 7,0 milioni di tonnellate (-1,9%), di cui 5,7 milioni

Informare

Venezia

di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-1,0%), 981mila tonnellate di prodotti chimici (-9,2%) e 341mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+5,0%). Lo scorso anno il traffico crocieristico è stato di 584mila passeggeri (+6,7%), di cui 520mila allo sbarco-imbarco (+6,9%) e 64mila in transito (+4,9%). Nell'intero 2025 il porto di Chioggia, anch'esso amministrato dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico** Settentrionale, ha movimentato 901mila tonnellate di merci (+10,7%), di cui 406mila tonnellate di merci varie (+49,9%) e 494mila tonnellate di rinfuse secche (-9,0%), di cui 336mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (+3,3%), 62mila tonnellate di prodotti chimici (-27,0%), 20mila tonnellate di prodotti metallurgici (-32,6%), 18mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (-32,4%) e 54mila tonnellate di altre rinfuse solide (-21,8%).

Venezia e Chioggia, il 2025 chiude in crescita: traffici a quota 26 milioni di tonnellate

Traffici in aumento, rinfuse e container trainano la crescita. E il settore crocieristico consolida la ripresa

Andrea Puccini

VENEZIA Il sistema portuale dell'Alto Adriatico archivia il 2025 con un bilancio complessivamente positivo. I porti di Venezia e Chioggia hanno movimentato oltre 26 milioni di tonnellate di merci, con un incremento di circa 1,3 milioni di tonnellate rispetto al 2024, confermando un trend di crescita che rafforza il ruolo strategico dei due scali per le filiere industriali e commerciali del Nord-Est. A trainare l'andamento è soprattutto il porto di Venezia, che ha raggiunto 25,29 milioni di tonnellate, in aumento del 4,9% (+1,18 milioni di tonnellate). Più contenuti nei volumi ma molto dinamici i risultati di Chioggia, che chiude l'anno a 901 mila tonnellate, segnando una crescita a doppia cifra pari al +10,7%. Tra i compatti più performanti spiccano le rinfuse solide, che nel complesso sfiorano gli 8,3 milioni di tonnellate. A Venezia si registra una forte ripresa dei cereali (+42,5%), mentre risultano in lieve flessione i mangimi animali e i semi oleosi, che si attestano comunque oltre 1,53 milioni di tonnellate. Decisamente positivo anche il comparto minerali, cementi e calci, in crescita del 23,1% per un totale di 2,37 milioni di tonnellate. Un segnale favorevole che trova riscontro anche a Chioggia, dove lo stesso segmento ha movimentato 336 mila tonnellate. In controtendenza il carbone, il cui calo si inserisce nel più ampio quadro della strategia energetica nazionale ed europea, senza però incidere sull'andamento complessivo del settore. Molto incoraggianti i dati del traffico containerizzato. Nel 2025 Venezia ha superato con ampio margine la soglia dei 500 mila TEU, raggiungendo quota 532.762 TEU, con un incremento dell'11,2% su base annua. Un risultato che consolida il posizionamento dello scalo lagunare nelle rotte container del Mediterraneo. Sostanzialmente stabile il traffico Ro/Ro a Venezia, che si attesta a 2,36 milioni di tonnellate, mentre Chioggia, seppur su volumi ridotti, registra un dato in crescita: 7.403 tonnellate, pari a un aumento del 22,3% rispetto al 2024. Segno meno, invece, per le rinfuse liquide, concentrate prevalentemente a Porto Marghera, che chiudono il 2025 a 6,99 milioni di tonnellate, con una lieve flessione dell'1,9%. Di venezia rodigino zls Particolarmente significativo il recupero del traffico crocieristico. Dopo l'azzeramento seguito all'introduzione del Decreto-Legge n. 45 del 2021, il settore continua a mostrare segnali di ripresa: nel 2025 i passeggeri accolti nei porti di Venezia e Chioggia sono stati 617.454, con una crescita complessiva del 3,4%. Venezia conferma il proprio appeal con 584.284 crocieristi, in aumento del 6,7%, mentre Chioggia registra una flessione, evidenziando la necessità di interventi infrastrutturali e operativi per rafforzare il suo ruolo nel segmento delle crociere di media e piccola stazza. Nel complesso, il consuntivo 2025 restituisce l'immagine di un sistema portuale in crescita strutturale, sostenuto dai compatti dell'agribulk, dei materiali da costruzione e del traffico containerizzato.



Messaggero Marittimo

Venezia

Un andamento che consolida Venezia e Chioggia come snodi logistici di riferimento, capaci di supportare le principali catene del valore industriali e commerciali su scala nazionale e internazionale.

Cemento, agribulk e container trainanti nel 2025 per i porti di Venezia e Chioggia

Annata chiusa più che positivamente per gli scali veneti dove anche i numeri dei crocieristi chiudono l'esercizio in crescita. Nel corso dell'anno appena trascorso i porti di **Venezia** e Chioggia hanno registrato un andamento positivo, con un volume totale movimentato pari a 26 milioni di tonnellate, quasi 1,3 milioni di tonnellate in più rispetto al 2024. A trainare la crescita è soprattutto lo scalo di **Venezia**, che ha raggiunto 25.289.943 milioni di tonnellate (+4.9%, +1.185.589 tonnellate), mentre Chioggia, pur con volumi più contenuti, ha messo a segno un incremento del 10,7%, arrivando a 901.065 mila tonnellate (+87.650 tonnellate). In crescita sensibile i volumi delle rinfuse solide che raggiungono, nonostante il calo registrato a Chioggia, complessivamente quasi gli 8.3 milioni di tonnellate. In particolare, a **Venezia**, si registra una crescita del 42,5% dei cereali, una leggera flessione di mangimi animali e semi oleosi (per un volume di oltre 1.530.822 tonnellate) e un segno positivo del 23,1% (per un totale di 2.373.758) nel settore minerali, cementi e calci; settore in cui si registra un segno positivo anche per lo scalo di Chioggia che ha intermedio 336.368 tonnellate. Il carbone segna il passo, non incidendo tuttavia sul dato positivo complessivo delle rinfuse solide, in funzione della strategia energetica nazionale ed europea. Molto positivi anche i segnali registrati nel corso del 2025 per il comparto containerizzato, anno in cui, a **Venezia**, è stata abbondantemente superata la soglia dei 500.000 container (più precisamente 532.762 teu, pari a un incremento del 11,2% rispetto al 2024 e del 15,4% in tonnellate). Stabile il traffico Ro/Ro, che si attesta complessivamente a 2.361.293 tonnellate a **Venezia** (+0,7%); in questo settore anche Chioggia, pur con le dovute proporzioni, registra un dato positivo intermediano 7.403 tonnellate nel corso del 2025 con un incremento del 22,3% rispetto al 2024. Le rinfuse liquide, appannaggio di Porto Marghera, registrano un lieve calo (-1,9%), chiudendo il 2025 a 6.988.710 tonnellate. Molto positivo anche il settore crocieristico. Il 2025 si chiude con un aumento complessivo del +3,4% (sono 617.454 i crocieristi accolti negli scali di **Venezia** e Chioggia) rispetto all'anno precedente. Il traffico crocieristico vede **Venezia** confermare il proprio appeal (584.284 passeggeri nel 2025 pari al 6,7% in più rispetto al 2024) mentre si registra un calo a Chioggia, scalo che, secondo l'Autorità di sistema portuale, "necessita di una implementazione infrastrutturale e operativa per affermarsi quale destinazione per le crociere di media e soprattutto piccola stazza". I numeri evidenziano una tendenza di crescita costante, trainata da comparti chiave come cementi e calci, prodotti agribulk e traffico containerizzato: "La solidità di questi segmenti, unita a incrementi più contenuti in altri ambiti e flessioni non particolarmente significative, consolida il ruolo dei porti di **Venezia** e Chioggia come hub strategici per le principali



Shipping Italy

Venezia

filiere industriali e commerciali, sia a livello nazionale che internazionale" ha commentato l'ente. 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.



Torce in testa, di corsa per calli e campielli: tutto pronto per il trail notturno a Venezia

Sono già oltre 5mila gli iscritti al decennale dell'urban trail notturno, organizzato da Venicemarathon, in programma a Venezia sabato 28 marzo 2026. Mancano poco più di 2 mesi alla decima edizione del Cmp Venice Night Trail, l'affascinante corsa in notturna a lume di torcia che trasformerà calli e campielli del centro storico in una affascinante coreografia di luci in movimento. L'appuntamento, in programma sabato 28 marzo, ha già superato i 5mila iscritti e si avvia verso l'ennesimo sold out. Lo spettacolare urban trail, organizzato da Venicemarathon con il supporto e patrocinio dell'amministrazione comunale di Venezia e dell'Autorità di sistema portuale, sarà anche quest'anno a numero chiuso con una soglia massima di 6mila pettorali disponibili. Il percorso, lungo 16 chilometri, vedrà gli atleti attraversare 51 ponti, campi e campielli, e toccare luoghi iconici come l'Arsenale, Piazza San Marco, il Ponte dell'Accademia, Punta della Dogana, il Canale della Giudecca, Riva degli Schiavoni e Fondamenta delle Zattere. La partenza è in programma alle ore 21 dal Terminal crociere 123, dove sorgerà il Cmp Village con tutti i servizi pre e post gara. Nel dopo gara sono in programma i festeggiamenti legati al decennale della manifestazione, con un music party che farà ballare e divertire fino a notte fonda atleti e accompagnatori.

VENEZIA TODAY
Venezia Today

Torce in testa, di corsa per calli e campielli: tutto pronto per il trail notturno a Venezia



01/19/2026 14:59

Sono già oltre 5mila gli iscritti al decennale dell'urban trail notturno, organizzato da Venicemarathon, in programma a Venezia sabato 28 marzo 2026. Mancano poco più di 2 mesi alla decima edizione del Cmp Venice Night Trail, l'affascinante corsa in notturna a lume di torcia che trasformerà calli e campielli del centro storico in una affascinante coreografia di luci in movimento. L'appuntamento, in programma sabato 28 marzo, ha già superato i 5mila iscritti e si avvia verso l'ennesimo sold out. Lo spettacolare urban trail, organizzato da Venicemarathon con il supporto e patrocinio dell'amministrazione comunale di Venezia e dell'Autorità di sistema portuale, sarà anche quest'anno a numero chiuso con una soglia massima di 6mila pettorali disponibili. Il percorso, lungo 16 chilometri, vedrà gli atleti attraversare 51 ponti, campi e campielli, e toccare luoghi iconici come l'Arsenale, Piazza San Marco, il Ponte dell'Accademia, Punta della Dogana, il Canale della Giudecca, Riva degli Schiavoni e Fondamenta delle Zattere. La partenza è in programma alle ore 21 dal Terminal crociere 123, dove sorgerà il Cmp Village con tutti i servizi pre e post gara. Nel dopo gara sono in programma i festeggiamenti legati al decennale della manifestazione, con un music party che farà ballare e divertire fino a notte fonda atleti e accompagnatori.

Altolà all'incubo congestione, ora la Liguria vuole puntare sui "buffer"

Come ripensare la logistica del Nord Ovest: "check point" nel retroporto (lontano), ma... GENOVA. Basterebbe anche soltanto un piccolo incremento dell'attuale traffico container che orbita attorno ai porti liguri, «in primis su Genova e Savona», potrebbe «provocare il collasso dell'intero sistema logistico e produttivo del Nord Ovest che oggi rappresenta il 40% del Pil italiano». Parte da questa affermazione dirompente il teorema messo in piedi da Connect, società nata come una costola di Uirnet, una sorta di derivazione del progetto di piattaforma logistica nazionale che il governo aveva archiviato come società quasi cinque anni fa. Dall'esperienza di Connect, però, è emerso oggi a Genova uno scossone (e una sfida): nel convegno promosso nella sede di Regione Liguria, è stato messo in evidenza che senza un approccio globale che coinvolga anche le regioni, i territori e le comunità vicine, l'attuale congestionsamento cronico della rete autostradale («e di conseguenza anche di quella ferroviaria») che connette i centri manifatturieri con i porti liguri, l'intero sistema economico non potrà svilupparsi e sarà condannato a una recessione. Di conseguenza: solo interventi organizzativi dal contenuto fortemente innovativo potranno evitare, da un lato, di «vanificare gli investimenti che lo Stato sta effettuando» e, dall'altro, di «costruire uno schema di fluidificazione del traffico specie camionistico funzionale allo sviluppo». Soprattutto con la (futura) nuova diga di Genova, che consentirà al porto di accogliere le navi da oltre 20mila teu. L'elemento-chiave della formula lanciata dall'amministratore delegato di Connect, Rodolfo De Dominicis, sono i "buffer": cioè «veri e propri check point operativi che dovranno essere collocati nelle aree naturalmente retroportuali (Basso Piemonte e Bassa Lombardia)». Da far funzionare come «collettori delle merci in container, accogliendole dalle fabbriche e smistandole anche di notte, 24 ore su 24, verso i terminal portuali» secondo una logica di utilizzo della rete «nelle ore di minor traffico e di maggiore efficienza». Per anni questa idea - viene fatto rilevare - è stata osteggiata: veniva ritenuta portatrice di maggiori costi derivanti da quella che in logistica viene definita "una rottura di carico". Ma, numeri alla mano, «proprio la formula dei "buffer" è oggi in grado di contenere i costi di trasporto e logistica rispetto a quello che è ormai un congestionsamento cronico della rete autostradale». Oltre a ciò gli assi viari sono «messi alla frusta anche da cantieri per la manutenzione che resteranno aperti per anni». In questa visione si conta su «grandi spazi disponibili nelle aree retroportuali (e ciò vale anche per La Spezia)»: è questo - viene sottolineare - che dovrebbe consentire di «razionalizzare il traffico con effetti evidenti sull'efficienza dei porti, sui costi per le industrie, ma anche sull'inquinamento, e sulla sicurezza stradale». In realtà, quest'impostazione risente dei limiti che la geografia ha da sempre posto a Genova, da secoli capitale della portualità della Bel Paese,



La Gazzetta Marittima

Savona, Vado

così come agli scali del resto della Liguria, con gli Appennini così vicino al mare. Limiti lato terra, l'esatto opposto di quel che accade a Livorno, dove le strozzature sono lato mare con i fondali e il canale d'accesso penalizzanti rispetto al gigantismo delle nuove flotte di portacontainer. E se Livorno a terra può contare sull'interporto di Guasticce e su una piana enorme di milioni di ettari nel cuore della parte più produttiva di Toscana, Genova punta sul Basso Piemonte allargando il perimetro della "ZIs" in modo da includere il Basso Piemonte. Con una differenza: i porti liguri sono ben più vicini ai centri manifatturieri piemontesi e lombardi, ma a quanto sembra il "check point" potrebbe essere in località come Alessandria, Arquata Scrivia, Belforte Monferrato, Castellazzo Bormida, Novi Ligure, Ovada o Tortona. Ma c'è un "ma". A dar retta al tracciamento online, dal terminal Psa Sech c'è una distanza che varia da 45 a 81 chilometri e un tempo di guida da 42 a 68 minuti (qualcosa meno invece per le banchine di Genova Pra'). A Livorno il "truck village" esiste, è già funzionante da mesi e già adesso è in un sistema di servizi ad uso di camionisti: soprattutto è a meno di dieci chilometri dalle banchine della Darsena Toscana o della (futura) Darsena Europa, tempo di percorrenza 13-14 minuti per arrivare al varco portuale. Già preordinato per programmare l'ingresso scaglionato in porto, e con una poca incertezza sul rischio di intoppi esterni di traffico: ammesso ovviamente che il terminal funzioni a dovere Beninteso, i "check point", sembra di capire, dovrebbero funzionare non tanto con l'idea del retroporto classico bensì soprattutto come riorganizzatori dei flussi di merci nell'arco orario della giornata per utilizzare di più gli orari notturni così da evitare il tilt complessivo. L'autorevole giornale specializzato online "Shipping Italy" segnala che il progetto dei "buffer" non è una teoria accademica, anzi ci sarebbe un qualche interesse da parte di Rail Hub Europa, l'inland terminal di Rivalta Scrivia partecipato da Msc, e il duo Metrocargo Italia-Denegri attivo ad Arquata Scrivia. Nell'uno come nell'altro caso, parliamo di poli che nei momenti clou come la mattinata sono a 60-80 minuti di distanza dalle banchine. Comunque sia, resta il fatto che adesso questa visione dei "buffer" sembra aver suscitato l'interesse sia della Regione Liguria con il presidente Marco Bucci (non è un caso se ha ospitato nel proprio quartier generale la presentazione del progetto Connect) sia delle altre Regioni del Nord Ovest. La proposta dei "buffer" - viene ribadito - potrebbe anche «rientrare in uno schema di finanziamento analogo a quello che ha determinato negli anni uno spostamento del traffico dalle autostrade "di terra" alle autostrade del mare (i traghetti) sull'asse nord-sud. Tutto questo dovrebbe "mollare gli ormeggi" attraverso un intervento decisivo del governo: «Assume particolare rilevanza una gestione più ordinata e programmata dei flussi di traffico pesante - queste le parole del viceministro Edoardo Rixi - anche attraverso strumenti innovativi che consentano di separare, razionalizzare e distribuire i volumi lungo la catena logistica». Il primo passo? La sperimentazione di un prototipo di "buffer" nel Basso Piemonte. In seguito si progetterebbe e realizzerebbe l'ecosistema logistico del Nord Ovest, eventualmente tramite un partenariato pubblico-privato in project financing, un "osservatorio tecnico-scientifico". Arrivando infine a una forma di sostegno ai "buffer" simile ai "ferrobonus" e "marebonus". Insomma, c'è bisogno

La Gazzetta Marittima

Savona, Vado

che il governo metta mano al portafoglio per far funzionare l'ingranaggio mediante incentivazione. A questo proposito, torniamo ad ascoltare un rilievo arrivato dalla testata genovese di Nicola Capuzzo: il problema se tale sostegno pubblico possa configurarsi come un aiuto di Stato. La risposta dei promotori - viene spiegato da "Shipping Italy" - fa riferimento a un chiarimento ottenuto dallo studio legale Cleary Gottlieb: occorre una prenotifica a Bruxelles che ci permetta di risolvere in 2-3 mesi questo passaggio evitando la notifica (e a farsi avanti nei riguardi dell'Unione europea potrebbe essere il ministero delle infrastrutture, è stato precisato). «Il sistema dei "buffer" - è la sottolineatura del presidente della Regione Liguria. Marco Bucci - deve essere il primo passo verso la costruzione di un sistema logistico articolato, da realizzare pezzo dopo pezzo». Così Matteo Paroli, numero uno dell'Authority genovese: «I "buffer" non dovrebbero esistere, ma oggi sono indispensabili con un'attenzione rivolta all'autotrasporto». E anche Bruno Pisano, presidente dell'ente portuale spezzino, pare su analoga lunghezza d'onda, definendo i "buffer" un «elemento determinante per l'efficienza del porto». Per Fabrizio Palenzona, presidente onorario di Fondazione Slala, il sistema integrato fra Genova e le aree retroportuali è «la vera strategia per il futuro: noi abbiamo bisogno di tempi certi per il trasporto, avendo contezza che il sistema Italia dipende dall'autotrasporto». In effetti, la galassia dell'autotrasporto è stata rappresentata ai più alti livelli a quest'appuntamento: al dibattito organizzato da Connect c'erano tanto Paolo Uggè, leader storico di Fai, e Giuseppe Tagnochetti, coordinatore di Trasportounito. Così come «forte interesse e coinvolgimento immediato» è stato espresso dagli esponenti delle altre Regioni del Nord Ovest (Piemonte e Lombardia) presenti: non è questo il primo tentativo di costruire una piattaforma di posizioni comuni fra le "capitali" dell'ex Triangolo Industriale Genova-Torino-Milano. M.Z.

Ponti e impalcati, stamattina in Prefettura il tavolo richiesto dal Comune di Genova: interventi da almeno 700 milioni di euro

Informazioni Sull

«Il monitoraggio e la messa in sicurezza dei ponti e degli impalcati, secondo la nuova normativa del 2022, è la grande emergenza di Genova. In città ne abbiamo circa 650 e non pochi sono addirittura antecedenti al Ponte Morandi. Abbiamo iniziato le ispezioni, ma poi bisogna fare il monitoraggio e successivamente servono le risorse per la messa in sicurezza delle infrastrutture che non rispettano i nuovi standard di sicurezza. Rischiamo di dover chiudere un numero di ponti e impalcati incredibile, di bloccare la circolazione in città, i collegamenti con il porto e i traffici commerciali». Così la sindaca di Genova, Silvia Salis, al termine del tavolo in Prefettura tra i firmatari dell'Accordo di ristoro alla città in seguito al crollo del Ponte Morandi. Al tavolo sulla sicurezza di ponti e impalcati sul territorio cittadino, richiesto dal Comune di Genova, con Autostrade per l'Italia, Regione Liguria e Autorità di Sistema portuale, hanno partecipato anche il vicesindaco Alessandro Terrile, l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture, Massimo Ferrante, e i tecnici. «Regione e Autorità portuale si sono resi disponibili a darci le risorse per i monitoraggi, che ammontano a circa 9,5 milioni, e le ringrazio prosegue la sindaca ma ora bisogna trovare i fondi per fare i lavori. Dai primi cento tra ponti e impalcati ispezionati, è emersa la necessità di intervenire su 30 per un importo di circa 120 milioni. Facendo una proiezione su tutti i ponti e impalcati della città, rischiamo di arrivare a una cifra tra i 700 milioni e il miliardo». Salis sottolinea che al tavolo «il Comune ha chiesto di dedicare a questi interventi una parte delle risorse previste nell'accordo per i ristori e non ancora impegnati, per quasi 48 milioni. Ma la Regione non si è detta disponibile a modificare l'accordo, che è sottoscritto anche da Aspi e Autorità portuale, perché vuole che si completino i lavori per la smart city. Certo, sono importanti anche quelli e proiettano la città nel futuro, ma nel futuro bisogna arrivarci ed è complicato farlo se bisogna chiudere ponti e impalcati uno dietro l'altro. Credo sia più importante la sicurezza della città, che ha già pagato troppo per l'incuria delle infrastrutture e lavori che si sarebbero dovuti fare da anni e anni». Genova, conclude la sindaca, «è una città che si aspetta grandi infrastrutture, come il tunnel subportuale, ma così rischiamo di non arrivarci al tunnel subportuale, come rischiamo di non riuscire più a uscire dalle autostrade o di bloccare i traffici del porto. Questo è inaccettabile sia per la vita delle genovesi e dei genovesi che per l'economia del principale porto d'Italia». «La buona notizia ha detto al termine dell'incontro il vicesindaco Alessandro Terrile è che Regione Liguria a Autorità di sistema Portuale si sono resi disponibili a destinare al monitoraggio di ponti e impalcati, rispettivamente 5 e 4 milioni di euro delle risorse dell'accordo sottoscritto da enti locali, Aspi e **Adsp** per i ristori alla città di Genova, da parte di Autostrade per il crollo del ponte Morandi. Abbiamo anche avanzato la richiesta



che i 47,81 residui, sui 108 milioni complessivi dell'Accordo, oggi destinati alla digitalizzazione e smart city, non ancora spesi, venissero utilizzati per monitoraggio e i primi interventi per la messa in sicurezza delle situazioni di pericolo su ponti e impalcati. Purtroppo, nonostante la disponibilità di Aspi, Regione Liguria si è detta contraria, respingendo anche la nostra proposta di tenere i 47 milioni, non impegnati, a garanzia per la realizzazione dei primi interventi. Anche questa proposta non è stata accettata. Riteniamo che ha concluso il vicesindaco debba passare il principio che, visto che i 108 milioni di risorse di Aspi sono un ristoro per la città, sia il Comune di Genova a dover decidere come impegnare queste risorse. Il via libera dell'Autorità di sistema portuale, incassato oggi, allo stanziamento di 4 milioni, nell'ambito dell'Accordo risarcitorio precedente, dimostra che la rimodulazione della destinazione delle risorse sia effettivamente percorribile». «La situazione dello stato di vetustà di ponti e impalcati ha spiegato l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture, Massimo Ferrante era chiara dal censimento avviato nel 2022 e terminato nel 2024. In questo momento dobbiamo agire in emergenza sulle situazioni che emergono via via, nel procedere delle ispezioni. Già è già emerso che gli impalcati esistenti sono circa 650, un numero superiore rispetto alla stima iniziale. Genova è una città costruita su impalcati: Roma, tanto per fare un esempio di città decisamente maggiore per dimensioni alla nostra, ne ha 400 e altre città solo alcune decine. Siamo una città che rappresenta un unicum nazionale in questo senso. Per la messa in sicurezza di un impalcato o viadotto cittadino si parla di alcuni milioni di euro necessari per ciascuna opera. Dalle ispezioni in atto è emerso, inoltre, che il 30-35% dei ponti e impalcati, risalenti per costruzione agli anni Sessanta, oggi presenta delle criticità e questo implica un cambio di ordine delle priorità degli interventi sulla viabilità, con massima attenzione alla sicurezza dei cittadini. Con i 9 milioni di euro che ci sono stati garantiti da Regione e **Adsp** conclude Ferrante riusciremo a fare, oltre alle ispezioni in atto, i monitoraggi. Alla luce delle risultanze delle ispezioni attuali, possiamo ipotizzare che per gli interventi di messa in sicurezza, in via prudenziale, una cifra di partenza di almeno di 700 milioni di euro per il totale delle opere sul territorio comunale.

COMUNE DI GENOVA * : «I PONTI E GLI IMPALCATI CITTADINI RICHIEDONO 700 MILIONI, LA SICUREZZA AL PRIMO POSTO»

Genova, 19 gen. «Il monitoraggio e la messa in sicurezza dei ponti ede gli impalcati, secondo la nuova normativa del 2022, è la grande emergenza di Genova. In città ne abbiamo circa 650 e non pochi sono addirittura antecedenti al Ponte Morandi. Abbiamo iniziato le ispezioni, ma poi bisogna fare il monitoraggio e successivamente servono le risorse per la messa in sicurezza delle infrastrutture che non rispettano i nuovi standard di sicurezza. Rischiamo di dover chiudere un numero di ponti e impalcati incredibile, di bloccare la circolazione in città, i collegamenti con il porto e i traffici commerciali». Così la sindaca di Genova, Silvia Salis, al termine del tavolo in Prefettura tra i firmatari dell'Accordo di ristoro alla città in seguito al crollo del Ponte Morandi. Al tavolo sulla sicurezza di ponti e impalcati sul territorio cittadino, richiesto dal Comune di Genova, con Autostrade per l'Italia, Regione Liguria e Autorità di Sistema portuale, hanno partecipato anche il vicesindaco Alessandro Terrile, l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture, Massimo Ferrante, e i tecnici. «Regione e Autorità portuale si sono rese disponibili a darci le risorse per i monitoraggi, che ammontano a circa 9,5 milioni, e le ringrazio prosegue la sindaca ma ora bisogna trovare i fondi per fare i lavori. Dai primi cento tra ponti e impalcati ispezionati, è emersa la necessità di intervenire su 30 per un importo di circa 120 milioni. Facendo una proiezione su tutti i ponti e impalcati della città, rischiamo di arrivare a una cifra tra i 700 milioni e il miliardo». Salis sottolinea che al tavolo «il Comune ha chiesto di dedicare a questi interventi una parte delle risorse previste nell'accordo per i ristori e non ancora impegnate, per quasi 48 milioni. Ma la Regione non si è detta disponibile a modificare l'accordo, che è sottoscritto anche da Aspi e Autorità portuale, perché vuole che si completino i lavori per la smart city. Certo, sono importanti anche quelli e proiettano la città nel futuro, ma nel futuro bisogna arrivarcì ed è complicato farlo se bisogna chiudere ponti e impalcati uno dietro l'altro. Credo sia più importante la sicurezza della città, che ha già pagato troppo per l'incuria delle infrastrutture e lavori che si sarebbero dovuti fare da anni e anni». Genova, conclude la sindaca, «è una città che si aspetta grandi infrastrutture, come il tunnel subportuale, ma così rischiamo di non arrivarcì al tunnel subportuale, come rischiamo di non riuscire più a uscire dalle autostrade o di bloccare i traffici del porto. Questo è inaccettabile sia per la vita delle genovesi e dei genovesi che per l'economia del principale porto d'Italia». «La buona notizia ha detto al termine dell'incontro il vicesindaco Alessandro Terrile è che Regione Liguria a Autorità di sistema Portuale si sono resi disponibili a destinare al monitoraggio di ponti e impalcati, rispettivamente 5 e 4 milioni di euro delle risorse dell'accordo sottoscritto da enti locali, Aspi e **Adsp** per i ristori alla città di Genova, da parte di Autostrade per il



Genova, 19 gen. - «Il monitoraggio e la messa in sicurezza dei ponti ede gli impalcati, secondo la nuova normativa del 2022, è la grande emergenza di Genova. In città ne abbiamo circa 650 e non pochi sono addirittura antecedenti al Ponte Morandi. Abbiamo iniziato le ispezioni, ma poi bisogna fare il monitoraggio e successivamente servono le risorse per la messa in sicurezza delle infrastrutture che non rispettano i nuovi standard di sicurezza. Rischiamo di dover chiudere un numero di ponti e impalcati incredibile, di bloccare la circolazione in città, i collegamenti con il porto e i traffici commerciali». Così la sindaca di Genova, Silvia Salis, al termine del tavolo in Prefettura tra i firmatari dell'Accordo di ristoro alla città in seguito al crollo del Ponte Morandi. Al tavolo sulla sicurezza di ponti e impalcati sul territorio cittadino, richiesto dal Comune di Genova, con Autostrade per l'Italia, Regione Liguria e Autorità di Sistema portuale, hanno partecipato anche il vicesindaco Alessandro Terrile, l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture, Massimo Ferrante, e i tecnici. «Regione e Autorità portuale si sono rese disponibili a darci le risorse per i monitoraggi, che ammontano a circa 9,5 milioni, e le ringrazio - prosegue la sindaca - ma ora bisogna trovare i fondi per fare i lavori. Dai primi cento tra ponti e impalcati ispezionati, è emersa la necessità di intervenire su 30 per un importo di circa 120 milioni. Facendo una proiezione su tutti i ponti e impalcati della città, rischiamo di arrivare a una cifra tra i 700 milioni e il miliardo». Salis sottolinea che al tavolo «il Comune ha chiesto di dedicare a questi interventi una parte delle risorse previste nell'accordo per i ristori e non ancora impegnate, per quasi 48 milioni. Ma la Regione non si è detta disponibile a modificare l'accordo, che è sottoscritto anche da Aspi e Autorità portuale, perché vuole che si completino i lavori per la smart city. Certo, sono importanti anche quelli e proiettano la città nel futuro, ma nel futuro bisogna arrivarcì ed è complicato farlo se bisogna chiudere ponti e impalcati uno dietro l'altro. Credo sia più importante la sicurezza della città, che ha già pagato troppo per l'incuria delle infrastrutture e lavori che si sarebbero dovuti fare da anni e anni». Genova, conclude la sindaca, «è una città che si aspetta grandi infrastrutture, come il tunnel subportuale, ma così rischiamo di non arrivarcì al tunnel subportuale, come rischiamo di non riuscire più a uscire dalle autostrade o

Agenzia Giornalistica Opinione

Genova, Voltri

crollo del ponte Morandi. Abbiamo anche avanzato la richiesta che i 47,81 residui, sui 108 milioni complessivi dell'Accordo, oggi destinati alla digitalizzazione e smart city, non ancora spesi, venissero utilizzati per monitoraggio e i primi interventi per la messa in sicurezza delle situazioni di pericolo su ponti e impalcati. Purtroppo, nonostante la disponibilità di Aspi, Regione Liguria si è detta contraria, respingendo anche la nostra proposta di tenere i 47 milioni, non impegnati, a garanzia per la realizzazione dei primi interventi. Anche questa proposta non è stata accettata. Riteniamo che ha concluso il vicesindaco debba passare il principio che, visto che i 108 milioni di risorse di Aspi sono un ristoro per la città, sia il Comune di Genova a dover decidere come impegnare queste risorse. Il via libera dell'Autorità di sistema portuale, incassato oggi, allo stanziamento di 4 milioni, nell'ambito dell'Accordo risarcitorio precedente, dimostra che la rimodulazione della destinazione delle risorse sia effettivamente percorribile». «La situazione dello stato di vetustà di ponti e impalcati ha spiegato l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture, Massimo Ferrante era chiara dal censimento avviato nel 2022 e terminato nel 2024. In questo momento dobbiamo agire in emergenza sulle situazioni che emergono via via, nel procedere delle ispezioni. Già è già emerso che gli impalcati esistenti sono circa 650, un numero superiore rispetto alla stima iniziale. Genova è una città costruita su impalcati: Roma, tanto per fare un esempio di città decisamente maggiore per dimensioni alla nostra, ne ha 400 e altre città solo alcune decine. Siamo una città che rappresenta un unicum nazionale in questo senso. Per la messa in sicurezza di un impalcato o viadotto cittadino si parla di alcuni milioni di euro necessari per ciascuna opera. Dalle ispezioni in atto è emerso, inoltre, che il 30-35% dei ponti e impalcati, risalenti per costruzione agli anni Sessanta, oggi presenta delle criticità e questo implica un cambio di ordine delle priorità degli interventi sulla viabilità, con massima attenzione alla sicurezza dei cittadini. Con i 9 milioni di euro che ci sono stati garantiti da Regione e **Adsp** conclude Ferrante riusciremo a fare, oltre alle ispezioni in atto, i monitoraggi. Alla luce delle risultanze delle ispezioni attuali, possiamo ipotizzare che per gli interventi di messa in sicurezza, in via prudenziale, una cifra di partenza di almeno di 700.000 di euro per il totale delle opere sul territorio comunale».

Ponti e impalcati a rischio a Genova, il Comune: 700 milioni di lavori

Trenta sui cento ispezionati hanno bisogno di manutenzione. Salis: «Chiesti fondi dei ristori del Morandi, ma Regione ha detto no» «Il monitoraggio e la messa in sicurezza dei ponti e degli impalcati, secondo la nuova normativa del 2022, è la grande emergenza di Genova. In città ne abbiamo circa 650 e non pochi sono addirittura antecedenti al Ponte Morandi. Abbiamo iniziato le ispezioni, ma poi bisogna fare il monitoraggio e successivamente servono le risorse per la messa in sicurezza delle infrastrutture che non rispettano i nuovi standard di sicurezza. Rischiamo di dover chiudere un numero di ponti e impalcati incredibile, di bloccare la circolazione in città, i collegamenti con il porto e i traffici commerciali». Così la sindaca di Genova, Silvia Salis, al termine del tavolo in prefettura tra i firmatari dell'accordo di ristoro alla città in seguito al crollo del Ponte Morandi. Al tavolo sulla sicurezza di ponti e impalcati sul territorio cittadino, richiesto dal Comune di Genova, con Autostrade per l'Italia, Regione Liguria e **Autorità di Sistema portuale**, hanno partecipato anche il vicesindaco Alessandro Terrile, l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture, Massimo Ferrante, e i tecnici. «Regione e **Autorità portuale** si sono resi disponibili a darci le risorse per i monitoraggi, che ammontano a circa 9,5 milioni, e le ringrazio - prosegue la sindaca - ma ora bisogna trovare i fondi per fare i lavori. Dal primo cento tra ponti e impalcati ispezionati, è emersa la necessità di intervenire su 30 per un importo di circa 120 milioni. Facendo una proiezione su tutti i ponti e impalcati della città, rischiamo di arrivare a una cifra tra i 700 milioni e il miliardo». Salis sottolinea che al tavolo «il Comune ha chiesto di dedicare a questi interventi una parte delle risorse previste nell'accordo per i ristori e non ancora impegnati, per quasi 48 milioni. Ma la Regione non si è detta disponibile a modificare l'accordo, che è sottoscritto anche da Aspi e **Autorità portuale**, perché vuole che si completino i lavori per la smart city. Certo, sono importanti anche quelli e proiettano la città nel futuro, ma nel futuro bisogna arrivarci ed è complicato farlo se bisogna chiudere ponti e impalcati uno dietro l'altro. Credo sia più importante la sicurezza della città, che ha già pagato troppo per l'incuria delle infrastrutture e lavori che si sarebbero dovuti fare da anni e anni». Genova, sostiene la sindaca, «è una città che si aspetta grandi infrastrutture, come il tunnel subportuale, ma così rischiamo di non arrivarci al tunnel subportuale, come rischiamo di non riuscire più a uscire dalle autostrade o di bloccare i traffici del porto. Questo è inaccettabile sia per la vita delle genovesi e dei genovesi che per l'economia del principale porto d'Italia». «La buona notizia - ha detto al termine dell'incontro il vicesindaco Alessandro Terrile è che Regione Liguria a **Autorità di sistema Portuale** si sono resi disponibili a destinare al monitoraggio di ponti e impalcati, rispettivamente 5 e 4 milioni

BizJournal Liguria

Ponti e impalcati a rischio a Genova, il Comune: 700 milioni di lavori



01/19/2026 15:51

Trenta sui cento ispezionati hanno bisogno di manutenzione. Salis: «Chiesti fondi dei ristori del Morandi, ma Regione ha detto no» «Il monitoraggio e la messa in sicurezza dei ponti e degli impalcati, secondo la nuova normativa del 2022, è la grande emergenza di Genova. In città ne abbiamo circa 650 e non pochi sono addirittura antecedenti al Ponte Morandi. Abbiamo iniziato le ispezioni, ma poi bisogna fare il monitoraggio e successivamente servono le risorse per la messa in sicurezza delle infrastrutture che non rispettano i nuovi standard di sicurezza. Rischiamo di dover chiudere un numero di ponti e impalcati incredibile, di bloccare la circolazione in città, i collegamenti con il porto e i traffici commerciali». Così la sindaca di Genova, Silvia Salis, al termine del tavolo in prefettura tra i firmatari dell'accordo di ristoro alla città in seguito al crollo del Ponte Morandi. Al tavolo sulla sicurezza di ponti e impalcati sul territorio cittadino, richiesto dal Comune di Genova, con Autostrade per l'Italia, Regione Liguria e **Autorità di Sistema portuale**, hanno partecipato anche il vicesindaco Alessandro Terrile, l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture, Massimo Ferrante, e i tecnici. «Regione e **Autorità portuale** si sono resi disponibili a darci le risorse per i monitoraggi, che ammontano a circa 9,5 milioni, e le ringrazio - prosegue la sindaca - ma ora bisogna trovare i fondi per fare i lavori. Dal primo cento tra ponti e impalcati ispezionati, è emersa la necessità di intervenire su 30 per un importo di circa 120 milioni. Facendo una proiezione su tutti i ponti e impalcati della città, rischiamo di arrivare a una cifra tra i 700 milioni e il miliardo». Salis sottolinea che al tavolo «il Comune ha chiesto di dedicare a questi interventi una parte delle risorse previste nell'accordo per i ristori e non ancora impegnati, per quasi 48 milioni. Ma la Regione non si è detta disponibile a modificare l'accordo, che è sottoscritto anche da Aspi e **Autorità portuale**, perché vuole che si completino i lavori per la smart city. Certo, sono importanti anche quelli e proiettano la città nel futuro, ma nel futuro bisogna arrivarci ed è complicato farlo se bisogna chiudere ponti e impalcati uno dietro l'altro. Credo sia più importante la sicurezza della città, che ha già pagato troppo per l'incuria delle infrastrutture e lavori che si sarebbero dovuti fare da anni e anni». Genova, sostiene la sindaca, «è una città che si aspetta grandi infrastrutture, come il tunnel subportuale, ma così rischiamo di non arrivarci al tunnel subportuale, come rischiamo di non riuscire più a uscire dalle autostrade o di bloccare i traffici del porto. Questo è inaccettabile sia per la vita delle genovesi e dei genovesi che per l'economia del principale porto d'Italia». «La buona notizia - ha detto al termine dell'incontro il vicesindaco Alessandro Terrile è che Regione Liguria a **Autorità di sistema Portuale** si sono resi disponibili a destinare al monitoraggio di ponti e impalcati, rispettivamente 5 e 4 milioni

di euro delle risorse dell'accordo sottoscritto da enti locali, Aspi e Adsp per i ristori alla città di Genova, da parte di Autostrade per il crollo del ponte Morandi. Abbiamo anche avanzato la richiesta che i 47,81 residui, sui 108 milioni complessivi dell'Accordo, oggi destinati alla digitalizzazione e smart city, non ancora spesi, venissero utilizzati per monitoraggio e i primi interventi per la messa in sicurezza delle situazioni di pericolo su ponti e impalcati. Purtroppo, nonostante la disponibilità di Aspi, Regione Liguria si è detta contraria, respingendo anche la nostra proposta di tenere i 47 milioni, non impegnati, a garanzia per la realizzazione dei primi interventi. Anche questa proposta non è stata accettata. Riteniamo che debba passare il principio che, visto che i 108 milioni di risorse di Aspi sono un ristoro per la città, sia il Comune di Genova a dover decidere come impegnare queste risorse. Il via libera dell'Autorità di sistema portuale, incassato oggi, allo stanziamento di 4 milioni, nell'ambito dell'Accordo risarcitorio precedente, dimostra che la rimodulazione della destinazione delle risorse sia effettivamente percorribile». «La situazione dello stato di vetustà di ponti e impalcati - ha spiegato l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture, Massimo Ferrante era chiara dal censimento avviato nel 2022 e terminato nel 2024. In questo momento dobbiamo agire in emergenza sulle situazioni che emergono via via, nel procedere delle ispezioni. Già è già emerso che gli impalcati esistenti sono circa 650, un numero superiore rispetto alla stima iniziale. Genova è una città costruita su impalcati: Roma, tanto per fare un esempio di città decisamente maggiore per dimensioni alla nostra, ne ha 400 e altre città solo alcune decine. Siamo una città che rappresenta un unicum nazionale in questo senso. Per la messa in sicurezza di un impalcato o viadotto cittadino si parla di alcuni milioni di euro necessari per ciascuna opera. Dalle ispezioni in atto è emerso, inoltre, che il 30-35% dei ponti e impalcati, risalenti per costruzione agli anni Sessanta, oggi presenta delle criticità e questo implica un cambio di ordine delle priorità degli interventi sulla viabilità, con massima attenzione alla sicurezza dei cittadini. Con i 9 milioni di euro che ci sono stati garantiti da Regione e Adsp riusciremo a fare, oltre alle ispezioni in atto, i monitoraggi. Alla luce delle risultanze delle ispezioni attuali, possiamo ipotizzare che per gli interventi di messa in sicurezza, in via prudenziale, una cifra di partenza di almeno di 700 milioni di euro per il totale delle opere sul territorio comunale». Tags: home Infrastrutture e trasporti ponti genova.

Medov Logistics, Andrea Dellacasa nuovo ceo e general manager

Medov Logistics, divisione del Medov Group specializzata in spedizioni, logistica integrata, air freight e supply chain logistics, annuncia la nomina di Andrea Dellacasa ceo e general manager. Il rinnovo dei vertici rappresenta il primo cambiamento strategico del 2026 per il gruppo e segna un passaggio rilevante nel percorso di crescita e rafforzamento organizzativo delle società guidate da Giulio Schenone. Fondata nel 2016, Medov Logistics si è affermata a livello internazionale per l'offerta di servizi logistici just-in-time altamente specializzati, che spaziano dalle spedizioni marittime e aeree al supporto per il refitting e le nuove costruzioni di navi da crociera, fino alla gestione di progetti speciali e supply chain complesse. Un posizionamento costruito grazie a competenze tecniche consolidate e a un approccio fortemente orientato al cliente. Andrea Dellacasa entra in Medov Logistics con una solida esperienza manageriale nel settore della logistica, maturata in ruoli apicali e in contesti di crescita, trasformazione e consolidamento aziendale. La sua visione strategica e il suo approccio operativo contribuiranno a rafforzare ulteriormente la competitività della società. «La nomina di Andrea Dellacasa segna un passaggio chiave nel percorso di sviluppo di Medov Logistics e del gruppo nel suo complesso. Dopo i significativi passi compiuti sul piano industriale e strategico, questo incarico apre una nuova fase orientata al consolidamento, alla crescita e alla creazione di valore nel lungo periodo», ha dichiarato Giulio Schenone, Chairman di Medov Group. Il 2025 è stato un anno di forte evoluzione per il gruppo. Tra le principali tappe: l'inaugurazione del magazzino refrigerato Janua Algor a **Genova Voltri**, l'acquisizione di Programma Mare S.r.l., l'ingresso con una partecipazione del 50% nell'agenzia marittima Prosper e il completamento di un articolato percorso di rebranding, culminato nella presentazione ufficiale del nuovo brand Medov Group il 14 ottobre. «Entrare in Medov Logistics in questa fase di crescita strutturata è per me una grande responsabilità e un'opportunità stimolante. Lavorerò con il team per valorizzare le competenze esistenti, rafforzare l'offerta e continuare a garantire ai clienti un servizio affidabile, flessibile e di eccellenza», ha commentato Andrea Dellacasa. La nomina ha effetto immediato. Dellacasa opererà in stretta collaborazione con il management esistente; Nick Angeletos continuerà a ricoprire il ruolo di Global Chief Operating Officer, assicurando il coordinamento delle attività a livello globale.



Convegno Connect: Bucci, serve visione a lungo termine e sistema intelligente, senza colli di bottiglia

(FERPRESS) Genova, 19 GEN Genova, dal punto di vista geografico e geopolitico, è da secoli la vera porta d'ingresso del sud Europa nel Mediterraneo e come tale deve continuare a giocare pienamente il suo ruolo. È necessario che tutti noi concordiamo su una visione: non su quello che faremo nei prossimi tre mesi, ma su ciò che vogliamo costruire nei prossimi cinque, dieci e forse venti anni. Lo ha detto il presidente della Regione Liguria Marco Bucci oggi nell'intervento di apertura del convegno Connect Port and logistics congestion? Me ne faccio un buffer!, dedicato al futuro del sistema portuale e logistico e al progetto buffer, che si è svolto questa mattina nella sala della Trasparenza della Regione Liguria. L'iniziativa, organizzata da Connect Id per fare il punto sullo sviluppo infrastrutturale e portuale della Liguria e del nord-ovest, di fronte alla sfida dei buffer merci tra porto e retroporto, ha visto la partecipazione di rappresentanti delle autorità di sistema portuale, delle istituzioni, del mondo produttivo e accademico. Gli investimenti che stiamo portando avanti non riguardano solo la nuova diga, ma l'intero sistema portuale: i bacini, la sopraelevata portuale, le nuove aree operative e, soprattutto, il collegamento con le grandi infrastrutture terrestri come il Terzo Valico, il sestuplicamento del nodo di Genova, il quadruplicamento a Voltri e il raddoppio Finale-Andora ha proseguito Bucci nel giro di cinque o sei anni dovremo avere un sistema completo e in grado di sostenere i flussi di merci, dati, persone e cultura. Questo sistema però deve essere anche gestito in modo moderno e intelligente ha spiegato dobbiamo superare la logica dei controlli sequenziali e costruire processi che funzionino bene fin dall'inizio, riducendo i tempi morti e gli sprechi, come avviene nei modelli produttivi più avanzati. Il progetto buffer va in questa direzione: non dobbiamo abituarci ai colli di bottiglia, ma lavorare per eliminarli progressivamente, tratto dopo tratto, con un vero cambio di mentalità e di organizzazione. L'obiettivo è arrivare tra il 2030 e il 2032 a un sistema logistico portuale efficiente, competitivo e integrato a livello europeo ha concluso se lavoriamo tutti insieme, è un traguardo alla nostra portata. La Liguria è il baricentro logistico del nord-ovest e dell'intero Paese. Oggi, nel confronto con operatori e istituzioni, abbiamo ribadito un principio chiave: le grandi opere funzionano solo se accompagnate da una gestione moderna dei flussi di merci ha detto l'assessore regionale a blue economy, porti e logistica Alessio Piana, tra i relatori al convegno aree buffer, digitalizzazione, operatività h24 e collaborazione pubblico-privato sono le leve per ridurre congestioni, costi e impatti sul territorio, a beneficio di imprese e cittadini.



Infrastrutture, messa in sicurezza da più di 700 milioni: "Senza fondi si rischia il blocco della città"

Regione Liguria e **Autorità portuale** pagheranno i monitoraggi di ponti e impalcati in città, ma resta ancora il rebus dei soldi per la messa in sicurezza, una cifra stimata tra i 700 milioni e il miliardo. Dal Comune arriva un nuovo grido d'allarme sulla situazione dei ponti e degli impalcati in città, in occasione del tavolo in Prefettura tra i firmatari dell'accordo di ristoro della città in seguito al crollo del Morandi. Alla riunione, richiesta dalla giunta, presenti anche i rappresentanti di Autostrade per l'Italia, Regione Liguria e **Autorità portuale**. Per conto dell'amministrazione, la sindaca Silvia Salis, il vicesindaco Alessandro Terrile e l'assessore ai Lavori pubblici Massimo Ferrante. Regione e **Autorità portuale** pagheranno i monitoraggi. Le ispezioni sugli impalcati cittadini sono state avviate, ma mentre Regione e **Autorità portuale** si sono rese disponibili a pagare i monitoraggi (una spesa di circa 9,5 milioni di euro) bisognerà pensare al terzo e ultimo step, ovvero la messa in sicurezza delle infrastrutture che non rispettano i nuovi standard di sicurezza. Salis: "Senza soldi per la messa in sicurezza, rischiamo di dover chiudere un numero di ponti incredibile". Ed è proprio quest'ultimo punto a preoccupare Tursi:

"Rischiamo - spiega la sindaca Silvia Salis - di dover chiudere un numero di ponti e impalcati incredibile, di bloccare la circolazione in città, i collegamenti con il porto e i traffici commerciali". I ponti e gli impalcati a Genova sono circa 650 (numero superiore rispetto alla stima iniziale) molti dei quali sono anche più vecchi del ponte Morandi, crollato nel 2018 e ormai simbolo dell'incuria nelle manutenzioni. Proprio sui ristori per i danni derivati dalla tragedia è in corso una trattativa: il Comune, lo scorso luglio, ha chiesto ad Aspi di poter trasferire alla manutenzione di ponti e viadotti circa 100 milioni inizialmente destinati ad altre opere di mobilità. Gli accordi sottoscritti da Tursi e Autostrade prevedono in primis l'esecuzione del tunnel subportuale e di quello della Val Fontanabuona. Quanto costa la messa in sicurezza: tra i 700 milioni e il miliardo "Regione e **Autorità portuale** si sono rese disponibili a darci le risorse per i monitoraggi, che ammontano a circa 9,5 milioni, e le ringrazio - commenta la sindaca - ma ora bisogna trovare i fondi per fare i lavori. Dai primi cento tra ponti e impalcati ispezionati, è emersa la necessità di intervenire su 30 per un importo di circa 120 milioni. Facendo una proiezione su tutti i ponti e impalcati della città, rischiamo di arrivare a una cifra tra i 700 milioni e il miliardo". Al tavolo di questa mattina il Comune ha chiesto di dedicare a questi interventi una parte delle risorse previste nell'accordo per i ristori e non ancora impegnati, per quasi 48 milioni: "Ma la Regione non si è detta disponibile a modificare l'accordo, che è sottoscritto anche da Aspi e **Autorità portuale**, perché vuole che si completino i lavori per la smart



01/19/2026 15:58

Valentina Bocchino

Infrastrutture, messa in sicurezza da più di 700 milioni: "Senza fondi si rischia il blocco della città"

Regione Liguria e **Autorità portuale** pagheranno i monitoraggi di ponti e impalcati in città, ma resta ancora il rebus dei soldi per la messa in sicurezza, una cifra stimata tra i 700 milioni e il miliardo. Dal Comune arriva un nuovo grido d'allarme sulla situazione dei ponti e degli impalcati in città, in occasione del tavolo in Prefettura tra i firmatari dell'accordo di ristoro della città in seguito al crollo del Morandi. Alla riunione, richiesta dalla giunta, presenti anche i rappresentanti di Autostrade per l'Italia, Regione Liguria e **Autorità portuale**. Per conto dell'amministrazione, la sindaca Silvia Salis, il vicesindaco Alessandro Terrile e l'assessore ai Lavori pubblici Massimo Ferrante. Regione e **Autorità portuale** pagheranno i monitoraggi. Le ispezioni sugli impalcati cittadini sono state avviate, ma mentre Regione e **Autorità portuale** si sono rese disponibili a pagare i monitoraggi (una spesa di circa 9,5 milioni di euro) bisognerà pensare al terzo e ultimo step, ovvero la messa in sicurezza delle infrastrutture che non rispettano i nuovi standard di sicurezza. Salis: "Senza soldi per la messa in sicurezza, rischiamo di dover chiudere un numero di ponti incredibile". Ed è proprio quest'ultimo punto a preoccupare Tursi: "Rischiamo - spiega la sindaca Silvia Salis - di dover chiudere un numero di ponti e impalcati incredibile, di bloccare la circolazione in città, i collegamenti con il porto e i traffici commerciali". I ponti e gli impalcati a Genova sono circa 650 (numero superiore rispetto alla stima iniziale). I ponti e gli impalcati a Genova sono circa 650 (numero superiore rispetto alla stima iniziale) molti dei quali sono anche più vecchi del ponte Morandi, crollato nel 2018 e ormai simbolo dell'incuria nelle manutenzioni. Proprio sui ristori per i danni derivati dalla tragedia è in corso una trattativa: il Comune, lo scorso luglio, ha chiesto ad Aspi di poter trasferire alla manutenzione di ponti e viadotti circa 100 milioni inizialmente destinati ad altre opere di mobilità. Gli accordi sottoscritti da Tursi e Autostrade prevedono in primis l'esecuzione del tunnel subportuale e di quello della Val Fontanabuona. Quanto costa la messa in sicurezza: tra i 700 milioni e il miliardo "Regione e **Autorità portuale** si sono rese disponibili a darci le risorse per i monitoraggi, che ammontano a circa 9,5 milioni, e le ringrazio - commenta la sindaca - ma ora bisogna trovare i fondi per fare i lavori. Dai primi cento tra ponti e impalcati ispezionati, è emersa la necessità di intervenire su 30 per un importo di circa 120 milioni. Facendo una proiezione su tutti i ponti e impalcati della città, rischiamo di arrivare a una cifra tra i 700 milioni e il miliardo". Al tavolo di questa mattina il Comune ha chiesto di dedicare a questi interventi una parte delle risorse previste nell'accordo per i ristori e non ancora impegnati, per quasi 48 milioni: "Ma la Regione non si è detta disponibile a modificare l'accordo, che è sottoscritto anche da Aspi e **Autorità portuale**, perché vuole che si completino i lavori per la smart

Genova Today

Genova, Voltri

city. Certo, sono importanti anche quelli e proiettano la città nel futuro, ma nel futuro bisogna arrivarci ed è complicato farlo se bisogna chiudere ponti e impalcati uno dietro l'altro. Credo sia più importante la sicurezza della città, che ha già pagato troppo per l'incuria delle infrastrutture e lavori che si sarebbero dovuti fare da anni e anni" I fondi per il tunnel subportuale: "Ma rischiamo di non arrivarci" Genova, conclude la sindaca, "è una città che si aspetta grandi infrastrutture, come il tunnel subportuale, ma così rischiamo di non arrivarci al tunnel subportuale, come rischiamo di non riuscire più a uscire dalle autostrade o di bloccare i traffici del porto. Questo è inaccettabile sia per la vita delle genovesi e dei genovesi che per l'economia del principale porto d'Italia". " La buona notizia - ha detto al termine dell'incontro il vicesindaco Alessandro Terrile - è che Regione Liguria a Autorità di sistema Portuale si sono resi disponibili a destinare al monitoraggio di ponti e impalcati, rispettivamente 5 e 4 milioni di euro delle risorse dell'accordo sottoscritto da enti locali, Aspi e Adsp per i ristori alla città di Genova, da parte di Autostrade per il crollo del ponte Morandi". Il braccio di ferro con la Regione Il Comune ha anche avanzato la richiesta che i 47,81 residui - sui 108 milioni complessivi dell'accordo - oggi destinati alla digitalizzazione e smart city e non ancora spesi, vengano utilizzati per monitoraggio e i primi interventi di messa in sicurezza: "Ma nonostante la disponibilità di Aspi, Regione Liguria si è detta contraria, respingendo anche la nostra proposta di tenere i 47 milioni, non impegnati, a garanzia per la realizzazione dei primi interventi. Anche questa proposta non è stata accettata. Visto che i 108 milioni di risorse di Aspi sono un ristoro per la città, riteniamo che sia il Comune di Genova a dover decidere come impegnare queste risorse" conclude Terrile. La questione è urgente considerato che Genova è una città costruita su impalcati: "Roma, per fare un esempio, ne ha 400, e altre città solo alcune decine - spiega l'assessore Ferrante -. Per la messa in sicurezza di un impalcato o viadotto cittadino si parla di alcuni milioni di euro necessari per ciascuna opera. Dalle ispezioni in atto è emerso, inoltre, che il 30-35% dei ponti e impalcati, risalenti per costruzione agli anni Sessanta, oggi presenta delle criticità e questo implica un cambio di ordine delle priorità degli interventi sulla viabilità, con massima attenzione alla sicurezza dei cittadini". Una situazione di emergenza che, per Ferrante, era "chiara dal censimento avviato nel 2022 e terminato nel 2024 ".

Ponti e impalcati a Genova, Salis lancia l'allarme: Servono almeno 700 milioni o si blocca la città

Il Comune chiede di dirottare i fondi di Autostrade, la Regione dice no. Arrivano 9 milioni per i monitoraggi. Ferrante: "Il 30-35% dei manufatti presenta criticità" Genova . Potrebbe servire fino a un miliardo di euro per mettere in sicurezza ponti, viadotti e impalcati stradali della città di Genova . Soldi che al momento non esistono in alcuna fonte di finanziamento. A lanciare l'allarme è stata oggi la sindaca di Genova Silvia Salis a margine del tavolo in prefettura chiesto dal Comune con tutti gli attori dell'accordo per i risarcimenti post crollo del ponte Morandi: Autostrade per l'Italia, Regione Liguria e Autorità portuale . Assente invece il ministero dei Trasporti. A Genova ci sono 650 manufatti di questo tipo , la maggior parte coetanei dell'ex ponte Morandi o antecedenti. Solo per dare un'idea della complessità della situazione, Roma ne conta circa 400. L'anno scorso Tursi aveva stanziato 7 milioni per le prime ispezioni. E i risultati oltre alle prime limitazioni di carico scattate nelle scorse settimane sono preoccupanti. Tra i primi 100 già 30 richiedono un intervento, quantificato in 120 milioni spiega Salis -. Questa sarà la grande emergenza di Genova. Si rischia di dover chiudere un numero incredibile di ponti e impalcati , bloccando non solo la circolazione in città ma anche i commerci del porto . Da qui l'istanza portata avanti dal Comune: dirottare su questa partita una parte delle risorse di Autostrade. Sicuramente la città si aspetta grandi infrastrutture come il tunnel subportuale, ma rischiamo di non riuscire ad arrivarci. Questo è inaccettabile, Genova è il principale porto d'Italia e anche questo va tenuto in considerazione rimarca la sindaca -. Noi abbiamo chiesto che i fondi disponibili non ancora impegnati, quasi 48 milioni , potessero essere usati per la messa in sicurezza dei viadotti. La Regione non è stata d'accordo perché vuole che si completino i lavori per la digitalizzazione e la smart city . Certo, sono importanti anche quelli e progettano la città nel futuro, ma nel futuro bisogna arrivareci ed è complicato farlo se bisogna chiudere ponti e impalcati uno dietro l'altro. Credo sia più importante la sicurezza della città , che ha già pagato troppo per l'incuria delle infrastrutture e lavori che si sarebbero dovuti fare da anni e anni. Cercheremo fondi del ministero . È un'operazione che richiederà in proiezione tra 700 milioni e un miliardo di euro . Al tavolo ho detto chiaramente che devo difendere l'andamento della città: pensate ai camion che arrivano ai supermercati, ma anche ai bus che arrivano agli alberghi. Intanto dal tavolo in prefettura il Comune ha portato a casa un risultato: Regione e Autorità portuale metteranno a disposizione complessivamente oltre 9 milioni di euro per supportare la campagna di monitoraggio. Dopodiché sottolinea Salis dovremo quantificare la spesa totale e soprattutto il grado di urgenza : un conto è essere fuori norma, un conto è essere pericoloso. Abbiamo trovato la soluzione per fare il controllo dei ponti e l'accordo non si tocca commenta



01/19/2026 15:55

Il Comune chiede di dirottare i fondi di Autostrade, la Regione dice no. Arrivano 9 milioni per i monitoraggi. Ferrante: "Il 30-35% dei manufatti presenta criticità" Genova . Potrebbe servire fino a un miliardo di euro per mettere in sicurezza ponti, viadotti e impalcati stradali della città di Genova . Soldi che al momento non esistono in alcuna fonte di finanziamento. A lanciare l'allarme è stata oggi la sindaca di Genova Silvia Salis a margine del tavolo in prefettura chiesto dal Comune con tutti gli attori dell'accordo per i risarcimenti post crollo del ponte Morandi: Autostrade per l'Italia, Regione Liguria e Autorità portuale. Assente invece il ministero dei Trasporti. A Genova ci sono 650 manufatti di questo tipo , la maggior parte coetanei dell'ex ponte Morandi o antecedenti. Solo per dare un'idea della complessità della situazione, Roma ne conta circa 400. L'anno scorso Tursi aveva stanziato 7 milioni per le prime ispezioni. E i risultati - oltre alle prime limitazioni di carico scattate nelle scorse settimane - sono preoccupanti. "Tra i primi 100 già 30 richiedono un intervento, quantificato in 120 milioni - spiega Salis -. Questa sarà la grande emergenza di Genova. Si rischia di dover chiudere un numero incredibile di ponti e impalcati , bloccando non solo la circolazione in città ma anche i commerci del porto . Da qui l'istanza portata avanti dal Comune: dirottare su questa partita una parte delle risorse di Autostrade. "Sicuramente la città si aspetta grandi infrastrutture come il tunnel subportuale, ma rischiamo di non riuscire ad arrivarci. Questo è inaccettabile, Genova è il principale porto d'Italia e anche questo va tenuto in considerazione - rimarca la sindaca -. Noi abbiamo chiesto che i fondi disponibili non ancora impegnati, quasi 48 milioni , potessero essere usati per la messa in sicurezza dei viadotti. La Regione non è stata d'accordo perché vuole che si completino i lavori per la digitalizzazione e la smart city . Certo, sono importanti anche quelli e progettano la città nel futuro, ma nel futuro bisogna arrivareci ed è complicato farlo se bisogna chiudere ponti e impalcati uno dietro l'altro. Credo sia più importante la sicurezza della città , che ha già pagato troppo per l'incuria delle infrastrutture e lavori che si sarebbero dovuti fare da anni e anni. Cercheremo fondi del ministero . È un'operazione che richiederà in proiezione tra 700 milioni e un miliardo di euro . Al tavolo ho detto chiaramente che devo difendere l'andamento della città: pensate ai camion che arrivano ai supermercati, ma anche ai bus che arrivano agli alberghi. Intanto dal tavolo in prefettura il Comune ha portato a casa un risultato: Regione e Autorità portuale metteranno a disposizione complessivamente oltre 9 milioni di euro per supportare la campagna di monitoraggio. Dopodiché sottolinea Salis dovremo quantificare la spesa totale e soprattutto il grado di urgenza : un conto è essere fuori norma, un conto è essere pericoloso. Abbiamo trovato la soluzione per fare il controllo dei ponti e l'accordo non si tocca commenta

Genova24

Genova, Voltri

Marco Bucci , presidente della Regione - . Noi autorizziamo tutti i Comuni a fare progettazioni, questo è normale. Stanzieremo 5 milioni. Al tavolo hanno partecipato anche il vicesindaco Alessandro Terrile , l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture Massimo Ferrante e i tecnici del Comune. La buona notizia ha detto Terrile è che Regione Liguria e Autorità di sistema Portuale si sono resi disponibili a destinare al monitoraggio di ponti e impalcati rispettivamente 5 e 4 milioni di euro delle risorse dell'accordo sottoscritto da enti locali, Aspi e Adsp per i ristori alla città di Genova, da parte di Autostrade per il crollo del ponte Morandi. Abbiamo anche avanzato la richiesta che i 47,81 residui, sui 108 milioni complessivi dell'accordo, oggi destinati alla digitalizzazione e smart city, non ancora spesi, venissero utilizzati per monitoraggio e i primi interventi per la messa in sicurezza delle situazioni di pericolo su ponti e impalcati. Purtroppo, nonostante la disponibilità di Aspi, Regione Liguria si è detta contraria , respingendo anche la nostra proposta di tenere i 47 milioni, non impegnati, a garanzia per la realizzazione dei primi interventi. Anche questa proposta non è stata accettata. Riteniamo ha concluso il vicesindaco che debba passare il principio che, visto che i 108 milioni di risorse di Aspi sono un ristoro per la città, sia il Comune di Genova a dover decidere come impegnare queste risorse . Il via libera dell'Autorità di sistema portuale, incassato oggi, allo stanziamento di 4 milioni, nell'ambito dell'Accordo risarcitorio precedente, dimostra che la rimodulazione della destinazione delle risorse sia effettivamente percorribile. La situazione dello stato di vetustà di ponti e impalcati ha spiegato l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture, Massimo Ferrante era chiara dal censimento avviato nel 2022 e terminato nel 2024 . In questo momento dobbiamo agire in emergenza sulle situazioni che emergono via via, nel procedere delle ispezioni. Già è già emerso che gli impalcati esistenti sono circa 650, un numero superiore rispetto alla stima iniziale. Genova è una città costruita su impalcati: Roma, tanto per fare un esempio di città decisamente maggiore per dimensioni alla nostra, ne ha 400 e altre città solo alcune decine. Siamo una città che rappresenta un unicum nazionale in questo senso. Per la messa in sicurezza di un impalcato o viadotto cittadino si parla di alcuni milioni di euro necessari per ciascuna opera. Dalle ispezioni in atto è emerso, inoltre, che il 30-35% dei ponti e impalcati, risalenti per costruzione agli anni Sessanta, oggi presenta delle criticità e questo implica un cambio di ordine delle priorità degli interventi sulla viabilità, con massima attenzione alla sicurezza dei cittadini. Con i 9 milioni di euro che ci sono stati garantiti da Regione e Adsp conclude Ferrante riusciremo a fare, oltre alle ispezioni in atto, i monitoraggi. Alla luce delle risultanze delle ispezioni attuali, possiamo ipotizzare che per gli interventi di messa in sicurezza, in via prudenziale, una cifra di partenza di almeno di 700 milioni di euro per il totale delle opere sul territorio comunale. leggi anche Infrastrutture Sicurezza, limitazioni di viabilità per cinque ponti cittadini: procedono le ispezioni su 620 impalcati.

Crisi Amt, Bucci sull'istanza di fallimento: Finché non vedo il bilancio 2024 non commento

L'ex sindaco ribadisce: "Non ho visto i numeri ufficiali da nessuno. Gli amministratori devono tirare fuori il bilancio, se l'avessi fatto io sarebbe diverso" Genova . Aspettiamo di vedere il bilancio del 2024. Io non ho i numeri ufficiali da nessuno, non ho visto nessun parere da nessuno. Così il presidente della Regione Liguria Marco Bucci , a margine dell'incontro in prefettura con Comune di Genova, Autostrade e Autorità portuale, commenta la notizia dell'istanza presentata dalla Procura di Genova per il fallimento di Amt a causa di oltre 200 milioni di debiti accumulati verso fornitori, banche e fisco. Debiti? Non vuol dire niente, bisogna vedere quanto sono i crediti risponde Bucci incalzato dai cronisti -. Io non posso commentare se non ho il bilancio. Io non parlo di quello che fanno i pm, dico solo che gli amministratori di Amt devono tirare fuori il bilancio. Non si può tenere le aziende senza bilancio. È il compito di ogni Cda fare il bilancio, stiamo aspettando e sinceramente non vedo il motivo. Ad oggi Amt non ha ancora approvato né il bilancio consolidato 2024 né il preventivo 2025. Ma il bilancio 2024 era competenza dell'amministrazione di centrodestra, gli viene fatto notare, " il bilancio del 2024 io non l'ho fatto e l'avessi fatto sarebbe diverso - ribatte l'ex sindaco -. Io i bilanci li ho sempre fatti e continuerò a farli sempre". Oggi Bucci, in qualità di presidente della Regione, gioca un ruolo chiave nella partita del salvataggio di Amt , sia in termini di risorse extra per garantire la liquidità corrente (14,3 milioni incassati a fine 2025 che dovrebbero diventare strutturali nelle prossime annualità) sia nell'operazione di acquisizione e ricapitalizzazione dell'azienda a valle del piano di risanamento. leggi anche Intervento Istanza dei pm sul debito di Amt, Salis: Se non avessimo fatto nulla sarebbe fallita Doccia fredda Crisi Amt, la procura di Genova ha chiesto il fallimento: debiti per 200 milioni.



Ponti e impalcati, stanziati 9,5 milioni per i monitoraggi. Salis: "Ora bisogna trovare i fondi per fare i lavori"

Oggi il tavolo in Prefettura richiesto dal Comune di Genova. Assessore Ferrante: "Dalle ispezioni è emerso che il 30-35% di questi, risalenti per costruzione agli anni Sessanta, oggi presenta delle criticità" "Il monitoraggio e la messa in sicurezza dei ponti e degli impalcati, secondo la nuova normativa del 2022, è la grande emergenza di Genova. In città ne abbiamo circa 650 e non pochi sono addirittura antecedenti al Ponte Morandi. Abbiamo iniziato le ispezioni, ma poi bisogna fare il monitoraggio e successivamente servono le risorse per la messa in sicurezza delle infrastrutture che non rispettano i nuovi standard di sicurezza. Rischiamo di dover chiudere un numero di ponti e impalcati incredibile, di bloccare la circolazione in città, i collegamenti con il porto e i traffici commerciali". Così la sindaca di Genova, Silvia Salis, al termine del tavolo in Prefettura tra i firmatari dell'Accordo di ristoro alla città in seguito al crollo del Ponte Morandi. Al tavolo sulla sicurezza di ponti e impalcati sul territorio cittadino, richiesto dal Comune di Genova, con Autostrade per l'Italia, Regione Liguria e Autorità di Sistema portuale, hanno partecipato anche il vicesindaco Alessandro Terrile, l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture, Massimo Ferrante, e i tecnici. "Regione e Autorità portuale si sono rese disponibili a darci le risorse per i monitoraggi, che ammontano a circa 9,5 milioni, e le ringrazio - prosegue la sindaca - ma ora bisogna trovare i fondi per fare i lavori. Dai primi cento tra ponti e impalcati ispezionati, è emersa la necessità di intervenire su 30 per un importo di circa 120 milioni. Facendo una proiezione su tutti i ponti e impalcati della città, rischiamo di arrivare a una cifra tra i 700 milioni e il miliardo". Salis sottolinea che al tavolo "il Comune ha chiesto di dedicare a questi interventi una parte delle risorse previste nell'accordo per i ristori e non ancora impegnati, per quasi 48 milioni. Ma la Regione non si è detta disponibile a modificare l'accordo, che è sottoscritto anche da Aspi e Autorità portuale, perché vuole che si completino i lavori per la smart city. Certo, sono importanti anche quelli e proiettano la città nel futuro, ma nel futuro bisogna arrivarci ed è complicato farlo se bisogna chiudere ponti e impalcati uno dietro l'altro. Credo sia più importante la sicurezza della città, che ha già pagato troppo per l'incuria delle infrastrutture e lavori che si sarebbero dovuti fare da anni e anni". Genova, conclude la sindaca, "è una città che si aspetta grandi infrastrutture, come il tunnel subportuale, ma così rischiamo di non arrivarci al tunnel subportuale, come rischiamo di non riuscire più a uscire dalle autostrade o di bloccare i traffici del porto. Questo è inaccettabile sia per la vita delle genovesi e dei genovesi che per l'economia del principale porto d'Italia". "La buona notizia - ha detto al termine dell'incontro il vicesindaco Alessandro Terrile - è che Regione Liguria e Autorità di sistema Portuale si sono resi disponibili a destinare al monitoraggio di ponti e impalcati, rispettivamente 5 e 4 milioni di euro delle risorse dell'accordo sottoscritto da enti locali, Aspi è Adsp per i ristori alla città di Genova,

La Voce di Genova

Ponti e impalcati, stanziati 9,5 milioni per i monitoraggi. Salis: "Ora bisogna trovare i fondi per fare i lavori"

01/19/2026 15:24

Oggi il tavolo in Prefettura richiesto dal Comune di Genova. Assessore Ferrante: "Dalle ispezioni è emerso che il 30-35% di questi, risalenti per costruzione agli anni Sessanta, oggi presenta delle criticità" "Il monitoraggio e la messa in sicurezza dei ponti e degli impalcati, secondo la nuova normativa del 2022, è la grande emergenza di Genova. In città ne abbiamo circa 650 e non pochi sono addirittura antecedenti al Ponte Morandi. Abbiamo iniziato le ispezioni, ma poi bisogna fare il monitoraggio e successivamente servono le risorse per la messa in sicurezza delle infrastrutture che non rispettano i nuovi standard di sicurezza. Rischiamo di dover chiudere un numero di ponti e impalcati incredibile, di bloccare la circolazione in città, i collegamenti con il porto e i traffici commerciali". Così la sindaca di Genova, Silvia Salis, al termine del tavolo in Prefettura tra i firmatari dell'Accordo di ristoro alla città in seguito al crollo del Ponte Morandi. Al tavolo sulla sicurezza di ponti e impalcati sul territorio cittadino, richiesto dal Comune di Genova, con Autostrade per l'Italia, Regione Liguria e Autorità di Sistema portuale, hanno partecipato anche il vicesindaco Alessandro Terrile, l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture, Massimo Ferrante, e i tecnici. "Regione e Autorità portuale si sono rese disponibili a darci le risorse per i monitoraggi, che ammontano a circa 9,5 milioni, e le ringrazio - prosegue la sindaca - ma ora bisogna trovare i fondi per fare i lavori. Dai primi cento tra ponti e impalcati ispezionati, è emersa la necessità di intervenire su 30 per un importo di circa 120 milioni. Facendo una proiezione su tutti i ponti e impalcati della città, rischiamo di arrivare a una cifra tra i 700 milioni e il miliardo". Salis sottolinea che al tavolo "il Comune ha chiesto di dedicare a questi interventi una parte delle risorse previste nell'accordo per i ristori e non ancora impegnati, per quasi 48 milioni. Ma la Regione non si è detta disponibile a modificare l'accordo, che è sottoscritto anche da Aspi e Autorità portuale, perché vuole che si completino i lavori per la smart city. Certo, sono importanti anche quelli e proiettano la città nel futuro, ma nel futuro bisogna arrivarci ed è complicato farlo se bisogna chiudere ponti e impalcati uno dietro l'altro. Credo sia più importante la sicurezza della città, che ha già pagato troppo per l'incuria delle infrastrutture e lavori che si sarebbero dovuti fare da anni e anni". Genova, conclude la sindaca, "è una città che si aspetta grandi infrastrutture, come il tunnel subportuale, ma così rischiamo di non arrivarci al tunnel subportuale, come rischiamo di non riuscire più a uscire dalle autostrade o di bloccare i traffici del porto. Questo è inaccettabile sia per la vita delle genovesi e dei genovesi che per l'economia del principale porto d'Italia". "La buona notizia - ha detto al termine dell'incontro il vicesindaco Alessandro Terrile - è che Regione Liguria e Autorità di sistema Portuale si sono resi disponibili a destinare al monitoraggio di ponti e impalcati, rispettivamente 5 e 4 milioni di euro delle risorse dell'accordo sottoscritto da enti locali, Aspi è Adsp per i ristori alla città di Genova,

La Voce di Genova

Genova, Voltri

di ponti e impalcati, rispettivamente 5 e 4 milioni di euro delle risorse dell'accordo sottoscritto da enti locali, Aspi e **Adsp** per i ristori alla città di Genova, da parte di Autostrade per il crollo del ponte Morandi. Abbiamo anche avanzato la richiesta che i 47,81 residui, sui 108 milioni complessivi dell'Accordo, oggi destinati alla digitalizzazione e smart city, non ancora spesi, venissero utilizzati per monitoraggio e i primi interventi per la messa in sicurezza delle situazioni di pericolo su ponti e impalcati. Purtroppo, nonostante la disponibilità di Aspi, Regione Liguria si è detta contraria, respingendo anche la nostra proposta di tenere i 47 milioni, non impegnati, a garanzia per la realizzazione dei primi interventi. Anche questa proposta non è stata accettata. Riteniamo che - ha concluso il vicesindaco - debba passare il principio che, visto che i 108 milioni di risorse di Aspi sono un ristoro per la città, sia il Comune di Genova a dover decidere come impegnare queste risorse. Il via libera dell'Autorità di sistema portuale, incassato oggi, allo stanziamento di 4 milioni, nell'ambito dell'Accordo risarcitorio precedente, dimostra che la rimodulazione della destinazione delle risorse sia effettivamente percorribile ". "La situazione dello stato di vetustà di ponti e impalcati ha spiegato l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture, Massimo Ferrante - era chiara dal censimento avviato nel 2022 e terminato nel 2024. In questo momento dobbiamo agire in emergenza sulle situazioni che emergono via via, nel procedere delle ispezioni. Già è già emerso che gli impalcati esistenti sono circa 650, un numero superiore rispetto alla stima iniziale. Genova è una città costruita su impalcati: Roma, tanto per fare un esempio di città decisamente maggiore per dimensioni alla nostra, ne ha 400 e altre città solo alcune decine. Siamo una città che rappresenta un unicum nazionale in questo senso. Per la messa in sicurezza di un impalcato o viadotto cittadino si parla di alcuni milioni di euro necessari per ciascuna opera. Dalle ispezioni in atto è emerso, inoltre, che il 30-35% dei ponti e impalcati, risalenti per costruzione agli anni Sessanta, oggi presenta delle criticità e questo implica un cambio di ordine delle priorità degli interventi sulla viabilità, con massima attenzione alla sicurezza dei cittadini. Con i 9 milioni di euro che ci sono stati garantiti da Regione e **Adsp** - conclude Ferrante - riusciremo a fare, oltre alle ispezioni in atto, i monitoraggi. Alla luce delle risultanze delle ispezioni attuali, possiamo ipotizzare che per gli interventi di messa in sicurezza, in via prudenziale, una cifra di partenza di almeno di 700 milioni di euro per il totale delle opere sul territorio comunale.

Ponti e impalcati a Genova, Salis lancia l'allarme: Servono almeno 700 milioni o si blocca la città

Redazione Genova

Genova . Potrebbe servire fino a un miliardo di euro per mettere in sicurezza ponti, viadotti e impalcati stradali della città di Genova . Soldi che al momento non esistono in alcuna fonte di finanziamento. A lanciare l'allarme è stata oggi la sindaca di Genova Silvia Salis a margine del tavolo in prefettura chiesto dal Comune con tutti gli attori dell'accordo per i risarcimenti post crollo del ponte Morandi: Autostrade per l'Italia, Regione Liguria e Autorità portuale . Assente invece il ministero dei Trasporti. A Genova ci sono 650 manufatti di questo tipo , la maggior parte coetanei dell'ex ponte Morandi o antecedenti. Solo per dare un'idea della complessità della situazione, Roma ne conta circa 400. L'anno scorso Tursi aveva stanziato 7 milioni per le prime ispezioni. E i risultati oltre alle prime limitazioni di carico scattate nelle scorse settimane sono preoccupanti. Tra i primi 100 già 30 richiedono un intervento, quantificato in 120 milioni spiega Salis -. Questa sarà la grande emergenza di Genova. Si rischia di dover chiudere un numero incredibile di ponti e impalcati , bloccando non solo la circolazione in città ma anche i commerci del porto .

Liguria 24

Ponti e impalcati a Genova, Salis lancia l'allarme: "Servono almeno 700 milioni o si blocca la città"



01/19/2026 16:07

Redazione Genova

Genova . Potrebbe servire fino a un miliardo di euro per mettere in sicurezza ponti, viadotti e impalcati stradali della città di Genova . Soldi che al momento non esistono in alcuna fonte di finanziamento. A lanciare l'allarme è stata oggi la sindaca di Genova Silvia Salis a margine del tavolo in prefettura chiesto dal Comune con tutti gli attori dell'accordo per i risarcimenti post crollo del ponte Morandi: Autostrade per l'Italia, Regione Liguria e Autorità portuale . Assente invece il ministero dei Trasporti. A Genova ci sono 650 manufatti di questo tipo , la maggior parte coetanei dell'ex ponte Morandi o antecedenti. Solo per dare un'idea della complessità della situazione, Roma ne conta circa 400. L'anno scorso Tursi aveva stanziato 7 milioni per le prime ispezioni. E i risultati – oltre alle prime limitazioni di carico scattate nelle scorse settimane – sono preoccupanti. " Tra i primi 100 già 30 richiedono un intervento, quantificato in 120 milioni – spiega Salis -. Questa sarà la grande emergenza di Genova. Si rischia di dover chiudere un numero incredibile di ponti e impalcati , bloccando non solo la circolazione in città ma anche i commerci del porto ".

Crisi Amt, Bucci sull'istanza di fallimento: Finché non vedo il bilancio 2024 non commento

Redazione Genova

Genova . Aspettiamo di vedere il bilancio del 2024. Io non ho i numeri ufficiali da nessuno, non ho visto nessun parere da nessuno. Così il presidente della Regione Liguria Marco Bucci , a margine dell'incontro in prefettura con Comune di Genova, Autostrade e Autorità portuale, commenta la notizia dell'istanza presentata dalla Procura di Genova per il fallimento di Amt a causa di oltre 200 milioni di debiti accumulati verso fornitori, banche e fisco. Debiti? Non vuol dire niente, bisogna vedere quanto sono i crediti risponde Bucci incalzato dai cronisti -. Io non posso commentare se non ho il bilancio. Io non parlo di quello che fanno i pm, dico solo che gli amministratori di Amt devono tirare fuori il bilancio. Non si può tenere le aziende senza bilancio. È il compito di ogni Cda fare il bilancio, stiamo aspettando e sinceramente non vedo il motivo.

Liguria 24

Crisi Amt, Bucci sull'istanza di fallimento: "Finché non vedo il bilancio 2024 non commento"



01/19/2026 16:37

Redazione Genova

Genova. "Aspettiamo di vedere il bilancio del 2024. Io non ho i numeri ufficiali da nessuno, non ho visto nessun parere da nessuno". Così il presidente della Regione Liguria Marco Bucci , a margine dell'incontro in prefettura con Comune di Genova, Autostrade e Autorità portuale, commenta la notizia dell'istanza presentata dalla Procura di Genova per il fallimento di Amt a causa di oltre 200 milioni di debiti accumulati verso fornitori, banche e fisco. "Debiti? Non vuol dire niente, bisogna vedere quanto sono i crediti" - risponde Bucci incalzato dai cronisti -. Io non posso commentare se non ho il bilancio. Io non parlo di quello che fanno i pm, dico solo che gli amministratori di Amt devono tirare fuori il bilancio. Non si può tenere le aziende senza bilancio. È il compito di ogni Cda fare il bilancio, stiamo aspettando e sinceramente non vedo il motivo".

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Ponte dei Mille, da oggi i lavori del viadotto di Stazione Marittima

Fino al 19 Maggio il varco per i mezzi sarà accessibile solo in ingresso

Giulia Sarti

GENOVA Partono oggi i lavori di manutenzione straordinaria del viadotto Marinai d'Italia adiacente a Stazione Marittima su ponte dei Mille. L'intervento, programmato dall'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale, riguarda il ripristino delle impermeabilizzazioni, la sostituzione dei giunti viari e l'adeguamento delle reti di drenaggio per eliminare infiltrazioni e deterioramenti strutturali e decorativi. Fino al 19 Maggio 2026 il varco di Ponte dei Mille per i mezzi sarà accessibile solo in ingresso, con uscite deviate verso i varchi di Santa Limbania e Albertazzi. Nessuna modifica invece per i pedoni che potranno usufruire del varco in entrambe le direzioni. L'intervento di manutenzione, pur avendo natura prevalentemente stradale, si colloca all'interno di un più ampio programma di riqualificazione del compendio di ponte dei Mille e Stazione Marittima, terminal moderno per i crocieristi e al contempo edificio storico di grande valore architettonico, la cui costruzione è iniziata nel 1914 per poi proseguire, dopo l'interruzione dovuta agli eventi bellici, nel 1924. Questo simbolo della tradizione marinara genovese, che ha ospitato i grandi transatlantici e personaggi illustri del Novecento, è oggi il principale punto di accoglienza per il traffico crocieristico e un elemento chiave dell'integrazione tra porto e città, con milioni di passeggeri transiti ogni anno. Il programma di interventi, che comprende anche potenziamenti delle banchine, modernizzazione dei servizi passeggeri e attenzione alla sostenibilità, mira a coniugare efficienza operativa e tutela del patrimonio culturale, rafforzando il ruolo di Genova come hub crocieristico di primo piano nel Mediterraneo e spazio di interazione tra turismo, mobilità e città.



Società Porti d'Italia, Botta (Spediporto): "Può rappresentare una spinta"

di Elisabetta Biancalani h Primocanale continua a raccogliere voci della portualità ligure sulla nuova società Porti d'Italia che è stata varata sotto forma di disegno di legge dal Governo e che passerà poi dalle Camere, prima tappa della riforma della legge sui porti. Ne parliamo con Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto. Porti d'Italia, via libera del Governo. Rixi: "Riforma all'altezza dei tempi" "Stiamo parlando ancora di un disegno di legge che dovrà ovviamente passare l'esame delle Camere e quindi un esame politico approfondito e allargato a tutte le forze politiche del Paese. E' sicuramente un primo passo importante perché mostra la volontà del Governo, del Paese, di prendere seriamente il tema dell'aggiornamento del quadro normativo di riferimento della portualità, questo forse in funzione del fatto che la portualità e la logistica sono oggi avvertite come un asset strategico per l'industria, per l'economia del Paese e per la possibilità di dare al nostro Nord Ovest, ma in generale a tutta la portualità italiana, un ruolo di primaria importanza all'interno del Mediterraneo. Assetto più moderno e aggiornato e regia nazionale Per sapere quello che sarà di questa legge bisognerà attendere e soprattutto vedere quale organizzazione ci sarà a livello nazionale. Da parte della portualità e da parte degli operatori c'è la speranza che con questa riforma si possa finalmente dare al quadro legislativo e normativo italiano un assetto più moderno, più aggiornato, in linea con le necessità dei traffici internazionali e soprattutto speriamo che si possa finalmente arrivare ad un quadro di concertazione di regie, di governance della portualità italiana che tenga conto di tutte le amministrazioni che incidono nei traffici mercantili, in import e in export, che quindi sia un discorso aperto anche alle amministrazioni doganali, alle amministrazioni sanitarie, veterinari, a tutti coloro che con i loro interventi possono incidere sull'efficienza del nostro sistema portuale. Teme che questa centralizzazione possa portare ad un rallentamento magari di alcune pratiche, visto che le Autorità portuali forse qualche potere lo perderanno? Ma certamente nella fase di avvio, quando ciò avverrà, questo comporterà un inevitabile rallentamento, non fosse altro per il passaggio di mano dei dossier dalla portualità periferica a quella centralizzata. Auspichiamo però che in questo ci sia un adeguato livello di preparazione a questo passaggio, nel senso che non avvenga un salto al buio, ma si accompagni questo trasferimento di competenze e di fascicoli in modo intelligente e strutturato, che la centralizzazione di molte delle pratiche più importanti della nostra portualità possa immediatamente essere lavorata in maniera efficiente e cercando di soddisfare quelle tempestiche che sono proprie del nostro settore economico. Mi sembra di capire che comunque da parte sua ci sia un accoglimento abbastanza positivo di quello che è lo stato dell'arte Accogliamo in senso favorevole l'iniziativa e la volontà di dare alla portualità una spinta



nuova e innovativa. Attendiamo poi di vedere come le norme verranno scritte e quali saranno gli effetti organizzativi che ne conseguiranno per poterci poi esprimere in maniera più compiuta. Giampaolo Botta, direttore generale Spediporto Piano regolatore **portuale**, elemento strategico Le chiedo ancora una cosa un po' fuori tema rispetto a questo, siete stati convocati voi dall'**Autorità portuale** per parlare del piano regolatore **portuale** o no? In questo momento ancora no, sappiamo che è previsto che ciò avvenga, quindi ci faremo trovare pronti al fine di poter dire la nostra su uno degli argomenti più importanti, perché quando si parla di piano regolatore **portuale** si parla della carta strategica di un porto che guarda al suo futuro e che necessariamente deve trovare gli equilibri, le corrette alchimie economico finanziarie e strategiche per reggere il passo con i traffici internazionali. I servizi il punto di forza Avete già pensato a cosa chiederete come priorità? Sicuramente all'interno dei nostri desiderata c'è quello dei servizi, noi riteniamo che la portualità genovese debba oggi investire in servizi, in buona parte già l'abbiamo fatto, lo stiamo facendo con i servizi di tipo digitale, ma riteniamo che così come stanno facendo altre portualità in Europa, come Rotterdam, Amburgo, Anversa e Barcellona, sia necessario cominciare a misurare la qualità dei nostri servizi, a renderla anche pubblica perché deve diventare un asset competitivo, cioè non dobbiamo avere paura a parlare della qualità dei nostri servizi, delle rese sulla merce, perché questo è un elemento di valutazione che i mercati internazionali, importatori e esportatori devono avere a loro disposizione per scegliere Genova piuttosto che altre destinazioni". 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.

Allarme ponti a Genova, in Prefettura il nodo dei 40 milioni di Autostrade

Con i 9 milioni di Regione e Adsp si faranno ispezioni e monitoraggi di Redazione "Il monitoraggio e la messa in sicurezza dei ponti e degli impalcati, secondo la nuova normativa del 2022, è la grande emergenza di Genova. In città ne abbiamo circa 650 e non pochi sono addirittura antecedenti al Ponte Morandi. Abbiamo iniziato le ispezioni, ma poi bisogna fare il monitoraggio e successivamente servono le risorse per la messa in sicurezza delle infrastrutture che non rispettano i nuovi standard di sicurezza. Rischiamo di dover chiudere un numero di ponti e impalcati incredibile, di bloccare la circolazione in città, i collegamenti con il porto e i traffici commerciali". Così la sindaca di Genova, Silvia Salis, al termine del tavolo in Prefettura tra i firmatari dell'Accordo di ristoro alla città in seguito al crollo del Ponte Morandi. Allarme a Genova, via alle ispezioni sugli impalcati: scattano i primi divieti su cinque ponti Il tavolo sulla sicurezza di ponti e impalcati sul territorio cittadino Al tavolo sulla sicurezza di ponti e impalcati sul territorio cittadino, richiesto dal Comune di Genova, con Autostrade per l'Italia, Regione Liguria e **Autorità di Sistema portuale**, hanno partecipato anche il vicesindaco Alessandro Terrile, l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture, Massimo Ferrante, e i tecnici. "Regione e **Autorità portuale** si sono rese disponibili a darci le risorse per i monitoraggi, che ammontano a circa 9,5 milioni, e le ringrazio - prosegue la sindaca - ma ora bisogna trovare i fondi per fare i lavori. Dai primi cento tra ponti e impalcati ispezionati, è emersa la necessità di intervenire su 30 per un importo di circa 120 milioni. Facendo una proiezione su tutti i ponti e impalcati della città, rischiamo di arrivare a una cifra tra i 700 milioni e il miliardo". Salis sottolinea che al tavolo "il Comune ha chiesto di dedicare a questi interventi una parte delle risorse previste nell'accordo per i ristori e non ancora impegnati, per quasi 48 milioni. Ma la Regione non si è detta disponibile a modificare l'accordo, che è sottoscritto anche da Aspi e **Autorità portuale**, perché vuole che si completino i lavori per la smart city. Certo, sono importanti anche quelli e proiettano la città nel futuro, ma nel futuro bisogna arrivarci ed è complicato farlo se bisogna chiudere ponti e impalcati uno dietro l'altro. Credo sia più importante la sicurezza della città, che ha già pagato troppo per l'incuria delle infrastrutture e lavori che si sarebbero dovuti fare da anni e anni". Genova, dal 2026 potrebbero chiudere impalcati e ponti: ecco perché La richiesta del Comune di Genova Genova, conclude la sindaca, "è una città che si aspetta grandi infrastrutture, come il tunnel subportuale, ma così rischiamo di non arrivarci al tunnel subportuale, come rischiamo di non riuscire più a uscire dalle autostrade o di bloccare i traffici del porto. Questo è inaccettabile sia per la vita delle genovesi e dei genovesi che per l'economia del principale porto d'Italia. La buona



Allarme ponti a Genova, in Prefettura il nodo dei 40 milioni di Autostrade



01/19/2026 15:39

Con i 9 milioni di Regione e Adsp si faranno ispezioni e monitoraggi di Redazione "Il monitoraggio e la messa in sicurezza dei ponti e degli impalcati, secondo la nuova normativa del 2022, è la grande emergenza di Genova. In città ne abbiamo circa 650 e non pochi sono addirittura antecedenti al Ponte Morandi. Abbiamo iniziato le ispezioni, ma poi bisogna fare il monitoraggio e successivamente servono le risorse per la messa in sicurezza delle infrastrutture che non rispettano i nuovi standard di sicurezza. Rischiamo di dover chiudere un numero di ponti e impalcati incredibile, di bloccare la circolazione in città, i collegamenti con il porto e i traffici commerciali". Così la sindaca di Genova, Silvia Salis, al termine del tavolo in Prefettura tra i firmatari dell'Accordo di ristoro alla città in seguito al crollo del Ponte Morandi. Allarme a Genova, via alle ispezioni sugli impalcati: scattano i primi divieti su cinque ponti Il tavolo sulla sicurezza di ponti e impalcati sul territorio cittadino, richiesto dal Comune di Genova, con Autostrade per l'Italia, Regione Liguria e Autorità di Sistema portuale, hanno partecipato anche il vicesindaco Alessandro Terrile, l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture, Massimo Ferrante, e i tecnici. "Regione e **Autorità portuale** si sono rese disponibili a darci le risorse per i monitoraggi, che ammontano a circa 9,5 milioni, e le ringrazio - prosegue la sindaca - ma ora bisogna trovare i fondi per fare i lavori. Dai primi cento tra ponti e impalcati ispezionati, è emersa la necessità di intervenire su 30 per un importo di circa 120 milioni. Facendo una proiezione su tutti i ponti e impalcati della città, rischiamo di arrivare a una cifra tra i 700 milioni e il miliardo". Salis sottolinea che al tavolo "il Comune ha chiesto di dedicare a questi interventi una parte delle risorse previste nell'accordo per i ristori e non ancora impegnati, per quasi 48 milioni. Ma la Regione non si è detta disponibile a modificare l'accordo, che è sottoscritto anche da Aspi e **Autorità portuale**, perché vuole che si completino i lavori per la smart city. Certo, sono importanti anche quelli e proiettano la città nel futuro, ma nel futuro bisogna arrivarci ed è complicato farlo se bisogna chiudere ponti e impalcati uno dietro l'altro. Credo sia più importante la sicurezza della città, che ha già pagato troppo per l'incuria delle infrastrutture e lavori che si sarebbero dovuti fare da anni e anni". Genova, dal 2026 potrebbero chiudere impalcati e ponti: ecco perché La richiesta del Comune di Genova Genova, conclude la sindaca, "è una città che si aspetta grandi infrastrutture, come il tunnel subportuale, ma così rischiamo di non arrivarci al tunnel subportuale, come rischiamo di non riuscire più a uscire dalle autostrade o di bloccare i traffici del porto. Questo è inaccettabile sia per la vita delle genovesi e dei genovesi che per l'economia del principale porto d'Italia. La buona

notizia - ha detto al termine dell'incontro il vicesindaco Alessandro Terrile - è che Regione Liguria a **Autorità di sistema Portuale** si sono resi disponibili a destinare al monitoraggio di ponti e impalcati, rispettivamente 5 e 4 milioni di euro delle risorse dell'accordo sottoscritto da enti locali, Aspi e Adsp per i ristori alla città di Genova, da parte di Autostrade per il crollo del ponte Morandi. Abbiamo anche avanzato la richiesta che i 47,81 residui, sui 108 milioni complessivi dell'Accordo, oggi destinati alla digitalizzazione e smart city, non ancora spesi, venissero utilizzati per monitoraggio e i primi interventi per la messa in sicurezza delle situazioni di pericolo su ponti e impalcati. Purtroppo, nonostante la disponibilità di Aspi, Regione Liguria si è detta contraria, respingendo anche la nostra proposta di tenere i 47 milioni, non impegnati, a garanzia per la realizzazione dei primi interventi. Anche questa proposta non è stata accettata. Riteniamo che - ha concluso il vicesindaco - debba passare il principio che, visto che i 108 milioni di risorse di Aspi sono un ristoro per la città, sia il Comune di Genova a dover decidere come impegnare queste risorse. Il via libera dell'**Autorità di sistema portuale**, incassato oggi, allo stanziamento di 4 milioni, nell'ambito dell'Accordo risarcitorio precedente, dimostra che la rimodulazione della destinazione delle risorse sia effettivamente percorribile". Con i 9 milioni di Regione e Adsp si faranno ispezioni e monitoraggi "La situazione dello stato di vetustà di ponti e impalcati - ha spiegato l'assessore ai Lavori pubblici e Infrastrutture, Massimo Ferrante - era chiara dal censimento avviato nel 2022 e terminato nel 2024. In questo momento dobbiamo agire in emergenza sulle situazioni che emergono via via, nel procedere delle ispezioni. Già è già emerso che gli impalcati esistenti sono circa 650, un numero superiore rispetto alla stima iniziale. Genova è una città costruita su impalcati: Roma, tanto per fare un esempio di città decisamente maggiore per dimensioni alla nostra, ne ha 400 e altre città solo alcune decine. Siamo una città che rappresenta un unicum nazionale in questo senso. Per la messa in sicurezza di un impalcato o viadotto cittadino si parla di alcuni milioni di euro necessari per ciascuna opera. Dalle ispezioni in atto è emerso, inoltre, che il 30-35% dei ponti e impalcati, risalenti per costruzione agli anni Sessanta, oggi presenta delle criticità e questo implica un cambio di ordine delle priorità degli interventi sulla viabilità, con massima attenzione alla sicurezza dei cittadini. Con i 9 milioni di euro che ci sono stati garantiti da Regione e Adsp - conclude Ferrante - riusciremo a fare, oltre alle ispezioni in atto, i monitoraggi. Alla luce delle risultanze delle ispezioni attuali, possiamo ipotizzare che per gli interventi di messa in sicurezza, in via prudenziale, una cifra di partenza di almeno di 700 milioni di euro per il totale delle opere sul territorio comunale". 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.

Caos autostrade, i porti liguri guardano al basso Piemonte per limitare le code

Un progetto di aree tampone tra Basso Piemonte e Bassa Lombardia per smistare merci e alleggerire **porto** e autostrade. Utilizzare i retroporti per decongestionare il traffico pesante in entrata al **porto di Genova**: l'idea, discussa e ridiscussa molte volte nel corso degli anni, è tornata d'attualità grazie a una proposta presentata da Connect, spin off di Urinet specializzata in ingegneria e digitalizzazione. Il progetto mira a ripensare l'organizzazione dei flussi logistici legati al **porto di Genova** attraverso una rete di zone tampone collocate nelle aree del Basso Piemonte e della Bassa Lombardia.

Verso **Genova** traffico spesso in tilt Incanalare in modo diverso il traffico diretto al **porto di Genova** è un obiettivo, per il momento solo teorico, che si persegue da tempo: già l'ipotesi di un Piattaforma Logistica Nazionale, lanciata dall'allora ministro Delrio e poi rimasta lettera morta, puntava a un'interconnessione stretta tra aziende, trasportatori e terminal, per consentire una distribuzione più intelligente del traffico pesante. In origine si pensava di arrivare addirittura a un sistema di prenotazione che, potenzialmente, avrebbe quasi azzerato le code: decenni di finanziamenti e studi, però, non hanno portato a niente. Il concetto di buffer retroportuali Il progetto rilanciato oggi da Connect prevede la creazione di aree attrezzate nelle zone retroportuali con la funzione di collettori delle merci in container. I buffer accoglierebbero i carichi direttamente dalle fabbriche, gestendone lo stoccaggio temporaneo e lo smistamento verso i terminal portuali anche nelle ore notturne. In questo modo le merci arriverebbero agli scali nei momenti di minore congestione, superando le attuali rigidità del sistema e azzerando le code ai varchi portuali. Decongestionare **porto** e autostrade L'obiettivo è alleggerire in modo strutturale il **porto di Genova** e la rete autostradale, oggi sottoposti a forti pressioni nei momenti di punta. La distribuzione temporale più razionale dei flussi consentirebbe una maggiore regolarità negli arrivi ai terminal, con benefici diretti sull'operatività portuale e sulla fluidità dei collegamenti terrestri, riducendo tempi morti e inefficienze.



01/19/2026 16:04

Matteo Cantile

Un progetto di aree tampone tra Basso Piemonte e Bassa Lombardia per smistare merci e alleggerire porto e autostrade. Utilizzare i retroporti per decongestionare il traffico pesante in entrata al porto di Genova: l'idea, discussa e ridiscussa molte volte nel corso degli anni, è tornata d'attualità grazie a una proposta presentata da Connect, spin off di Urinet specializzata in ingegneria e digitalizzazione. Il progetto mira a ripensare l'organizzazione dei flussi logistici legati al porto di Genova attraverso una rete di zone tampone collocate nelle aree del Basso Piemonte e della Bassa Lombardia. Verso Genova traffico spesso in tilt Incanalare in modo diverso il traffico diretto al porto di Genova è un obiettivo, per il momento solo teorico, che si persegue da tempo: già l'ipotesi di un Piattaforma Logistica Nazionale, lanciata dall'allora ministro Delrio e poi rimasta lettera morta, puntava a un'interconnessione stretta tra aziende, trasportatori e terminal, per consentire una distribuzione più intelligente del traffico pesante. In origine si pensava di arrivare addirittura a un sistema di prenotazione che, potenzialmente, avrebbe quasi azzerato le code: decenni di finanziamenti e studi, però, non hanno portato a niente. Il concetto di buffer retroportuali Il progetto rilanciato oggi da Connect prevede la creazione di aree attrezzate nelle zone retroportuali con la funzione di collettori delle merci in container. I buffer accoglierebbero i carichi direttamente dalle fabbriche, gestendone lo stoccaggio temporaneo e lo smistamento verso i terminal portuali anche nelle ore notturne. In questo modo le merci arriverebbero agli scali nei momenti di minore congestione, superando le attuali rigidità del sistema e azzerando le code ai varchi portuali. Decongestionare **porto** e autostrade L'obiettivo è alleggerire in modo strutturale il **porto di Genova** e la rete autostradale, oggi sottoposti a forti pressioni nei momenti di punta. La distribuzione temporale più razionale dei flussi consentirebbe una maggiore regolarità negli arrivi ai terminal, con benefici diretti sull'operatività portuale e sulla fluidità dei collegamenti terrestri, riducendo tempi morti e inefficienze.

Logistica del Nord Ovest al bivio: buffer, digitalizzazione e AI per evitare il collasso del sistema

A Genova Connect lancia una proposta di ripianificazione strutturale dei flussi tra porti e retroporti. Un progetto che punta a riorganizzazione h24, hub retroportuali e tecnologie predittive per sostenere la crescita dei traffici e difendere la competitività del sistema Paese

di Francesco Nittolo Il sistema logistico del Nord Ovest italiano si trova oggi su una linea di equilibrio sempre più sottile. Un equilibrio che potrebbe spezzarsi anche a fronte di incrementi relativamente contenuti dei traffici containerizzati diretti verso i porti liguri, in particolare Genova e Savona. È questo il quadro, definito senza esitazioni critico, emerso nel corso del convegno organizzato da Connect a Genova e intitolato Port and logistics congestion? Me ne faccio un buffer!, durante il quale è stato presentato un progetto di ripianificazione complessiva della logistica nord-occidentale destinato ad avere ricadute ben oltre i confini regionali. L'area del Nord Ovest rappresenta circa il 40% del PIL nazionale ed è uno dei principali snodi manifatturieri ed esportativi del Paese. Tuttavia, l'attuale assetto delle connessioni tra porti, infrastrutture terrestri e territori interni mostra segnali evidenti di saturazione: congestione cronica della rete autostradale, utilizzo ferroviario stabilmente sotto il 20%, intasamento dei varchi portuali e crescente incertezza sui tempi logistici. Una combinazione che genera extracosti per l'autotrasporto, per le imprese manifatturiere e per gli stessi scali, minando progressivamente la competitività complessiva del sistema. Secondo le elaborazioni presentate, nel solo nodo GenovaMilano le attese e le code dei mezzi pesanti producono costi stimati in oltre 130 milioni di euro l'anno per l'autotrasporto, tra carburante, ore di lavoro aggiuntive e inefficienze operative. A livello di singolo viaggio, ogni camion diretto da o verso il porto di Genova sopporta un onere aggiuntivo "virtuale" di almeno 290 euro, a fronte di una port fee media di circa 90 euro. A questi si sommano i costi legati a demurrage, detention e storage, che possono raggiungere i 150 euro al giorno per container, con un impatto diretto sulla liquidità delle imprese. In questo contesto, Connect, società nata nel 2023 come spin-off di Uirnet e oggi attiva nell'ingegneria della logistica, nella digitalizzazione dei processi e nello sviluppo di soluzioni basate su intelligenza artificiale, ha presentato una proposta che punta a superare la gestione emergenziale dei flussi e a costruire un ecosistema logistico integrato. Il cuore del progetto è rappresentato dai buffer retroportuali, hub operativi da collocare nelle aree naturalmente vocate del Basso Piemonte e della Bassa Lombardia, ma con una visione estendibile anche al sistema spezzino. I buffer sono concepiti come punti di raccolta, smistamento e regolazione dei flussi containerizzati, capaci di dialogare in modo strutturato con i terminal portuali e con il tessuto produttivo. La loro funzione è duplice: da un lato alleggerire la pressione sui varchi portuali e sulle infrastrutture di accesso, dall'altro consentire una programmazione h24 dei trasporti, sfruttando le fasce orarie di

Ship 2 Shore	
Logistica del Nord Ovest al bivio: buffer, digitalizzazione e AI per evitare il collasso del sistema	
01/19/2026 18:04	
A Genova Connect lancia una proposta di ripianificazione strutturale dei flussi tra porti e retroporti. Un progetto che punta a riorganizzazione h24, hub retroportuali e tecnologie predittive per sostenere la crescita dei traffici e difendere la competitività del sistema Paese di Francesco Nittolo Il sistema logistico del Nord Ovest italiano si trova oggi su una linea di equilibrio sempre più sottile. Un equilibrio che potrebbe spezzarsi anche a fronte di incrementi relativamente contenuti dei traffici containerizzati diretti verso i porti liguri, in particolare Genova e Savona. È questo il quadro, definito senza esitazioni "critico", emerso nel corso del convegno organizzato da Connect a Genova e intitolato "Port and logistics congestion? Me ne faccio un buffer!", durante il quale è stato presentato un progetto di ripianificazione complessiva della logistica nord-occidentale destinato ad avere ricadute ben oltre i confini regionali. L'area del Nord Ovest rappresenta circa il 40% del PIL nazionale ed è uno dei principali snodi manifatturieri ed esportativi del Paese. Tuttavia, l'attuale assetto delle connessioni tra porti, infrastrutture terrestri e territori interni mostra segnali evidenti di saturazione: congestione cronica della rete autostradale, utilizzo ferroviario stabilmente sotto il 20%, intasamento dei varchi portuali e crescente incertezza sui tempi logistici. Una combinazione che genera extracosti per l'autotrasporto, per le imprese manifatturiere e per gli stessi scali, minando progressivamente la competitività complessiva del sistema. Secondo le elaborazioni presentate, nel solo nodo GenovaMilano le attese e le code dei mezzi pesanti producono costi stimati in oltre 130 milioni di euro l'anno per l'autotrasporto, tra carburante, ore di lavoro aggiuntive e inefficienze operative. A livello di singolo viaggio, ogni camion diretto da o verso il porto di Genova sopporta un onere aggiuntivo "virtuale" di almeno 290 euro, a fronte di una port fee media di circa 90 euro. A questi si sommano i costi legati a demurrage, detention e storage, che possono raggiungere i 150 euro al giorno per container, con un impatto diretto sulla liquidità delle imprese. In questo contesto, Connect, società nata nel 2023 come spin-off di Uirnet e oggi attiva nell'ingegneria della logistica, nella digitalizzazione dei processi e nello sviluppo di soluzioni basate su intelligenza artificiale, ha presentato una proposta che punta a superare la gestione emergenziale dei flussi e a costruire un ecosistema logistico integrato. Il cuore del progetto è rappresentato dai buffer retroportuali, hub operativi da collocare nelle aree naturalmente vocate del Basso Piemonte e della Bassa Lombardia, ma con una visione estendibile anche al sistema spezzino. I buffer sono concepiti come punti di raccolta, smistamento e regolazione dei flussi containerizzati, capaci di dialogare in modo strutturato con i terminal portuali e con il tessuto produttivo. La loro funzione è duplice: da un lato alleggerire la pressione sui varchi portuali e sulle infrastrutture di accesso, dall'altro consentire una programmazione h24 dei trasporti, sfruttando le fasce orarie di	

Ship 2 Shore

Genova, Voltri

minore traffico e aumentando l'efficienza complessiva della catena logistica. Per anni, il concetto di buffer è stato associato in modo quasi automatico alla rottura di carico e quindi a un incremento dei costi. Le analisi presentate da Connect mostrano invece come, in un contesto di congestione strutturale, la bufferizzazione rappresenti una soluzione economicamente più efficiente rispetto all'attuale modello. Attraverso servizi di shuttling dedicati tra porto e retroporto, i buffer permetterebbero di eliminare la port fee, ridurre drasticamente i tempi di attesa e restituire redditività all'autotrasporto, trasformando le ore oggi perse in coda in ore produttive di viaggio. La proposta si inserisce in una strategia più ampia fondata su quattro pilastri: riorganizzazione operativa h24, digitalizzazione dei processi, intelligenza artificiale generativa e predittiva e bufferizzazione dei flussi. Connect prevede lo sviluppo di piattaforme digitali integrate in grado di mettere in comunicazione imprese, operatori logistici, terminal e infrastrutture di varco, semplificando l'accesso ai servizi, la prenotazione dei viaggi e la pianificazione intermodale. Un ruolo centrale è attribuito all'AI, utilizzata per la previsione dei flussi, l'analisi dei fattori di rischio e di imprevedibilità, la simulazione degli effetti dei correttivi e il calcolo dei risultati economici attesi. Strumenti considerati indispensabili per governare sistemi complessi in un contesto caratterizzato da traffici crescenti, cantieri infrastrutturali di lunga durata e risorse finanziarie sempre più limitate, soprattutto nella fase post-PNRR. A delineare il quadro strategico è stato il CEO di Connect, Rodolfo De Dominicis, che ha richiamato la necessità di un cambio di paradigma nella gestione della logistica del Nord Ovest: Non siamo di fronte a un problema contingente, ma a una crisi strutturale del sistema ha spiegato De Dominicis. Anche un incremento minimo dei traffici containerizzati rischia di generare effetti sistemici devastanti se non interveniamo sull'organizzazione dei flussi. La nuova diga di Genova aumenterà la capacità marittima, ma senza una ripianificazione a terra rischiamo di trasformare un'opportunità in un moltiplicatore di congestione. Secondo De Dominicis, la soluzione non può essere affidata esclusivamente a nuove grandi infrastrutture, i cui tempi di realizzazione sono incompatibili con l'urgenza della situazione. Servono interventi immediati, organizzativi e tecnologici, capaci di redistribuire i flussi nel tempo e nello spazio. I buffer, integrati con digitalizzazione e intelligenza artificiale predittiva, rappresentano oggi l'unico strumento in grado di assorbire l'impatto dei traffici futuri senza compromettere la competitività del sistema produttivo. Il progetto ha trovato un terreno istituzionale favorevole. Il presidente della Regione Liguria Marco Bucci ha definito il sistema dei buffer il primo passo verso la costruzione di un sistema logistico articolato, da realizzare pezzo dopo pezzo, sottolineando come senza un intervento organizzativo profondo si rischi di vanificare gli investimenti infrastrutturali in corso. Sulla stessa linea il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, che non ha potuto essere presente fisicamente, ma che ha richiamato l'urgenza di una gestione più ordinata e programmata dei flussi di traffico pesante, anche attraverso strumenti innovativi capaci di separare e distribuire i volumi lungo la catena logistica. Dal sistema portuale sono arrivati segnali di sostegno pragmatico. Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Ship 2 Shore

Genova, Voltri

Matteo Paroli, i buffer non dovrebbero esistere, ma nelle condizioni attuali risultano indispensabili, soprattutto con un'attenzione specifica alle esigenze dell'autotrasporto. Il presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale Bruno Pisano li ha definiti un elemento determinante per l'efficienza portuale, mentre Fabrizio Palenzona, presidente onorario di Fondazione Slala, ha indicato nel sistema integrato tra Genova e retroporti la vera strategia per il futuro, richiamando la necessità di tempi certi per il trasporto in un Paese che continua a dipendere in modo rilevante dalla gomma. Il primo passo operativo dovrebbe concretizzarsi con la sperimentazione di un buffer prototipo nel Basso Piemonte, seguita dalla progettazione dell'intero ecosistema logistico del Nord Ovest. Tra le ipotesi allo studio anche il ricorso a forme di partenariato pubblico-privato in project financing, l'istituzione di un osservatorio tecnico-scientifico e la definizione di strumenti di sostegno analoghi a Ferrobonus e Marebonus, compatibili con la normativa europea sugli aiuti di Stato. La tempistica è considerata cruciale anche in relazione all'entrata in esercizio della nuova diga foranea di Genova, che consentirà allo scalo di accogliere navi da oltre 20 mila TEUs. Senza un sistema di valle adeguatamente riorganizzato, l'aumento di capacità marittima rischia però di tradursi in un aggravamento delle criticità terrestri, con effetti negativi sull'intero sistema economico. Il messaggio che emerge dal progetto Connect è chiaro: le nuove infrastrutture, da sole, non bastano. Senza una riorganizzazione intelligente dei flussi, supportata da digitalizzazione e strumenti predittivi, il rischio è quello di costruire capacità che il sistema non è in grado di assorbire. In questa prospettiva, i buffer non rappresentano una soluzione tampone, ma il fulcro di una strategia strutturale per garantire efficienza, sostenibilità e competitività alla logistica del Nord Ovest e, con essa, a una parte decisiva dell'economia italiana.

Andrea Dellacasa è il nuovo ceo della divisione spedizioni e logistica di Medov

Per il gruppo presieduto da Schenone, è "l'avvio di una nuova fase orientata al consolidamento, alla crescita e alla creazione di valore nel lungo periodo"

Genova - Primo cambiamento strategico del 2026 Medov Logistics, divisione di spedizioni, logistica, air freight e supply chain logistics del gruppo Medov. Andrea Dellacasa è stato nominato chief executive officer e general manager della società che fa capo al presidente Giulio Schenone. La nomina, spiega una nota, "si inserisce in un progetto condiviso di rafforzamento organizzativo e industriale". Fondata nel 2016, Medov Logistics si è affermata a livello internazionale per la capacità di offrire servizi logistici just-in-time altamente specializzati, che includono spedizioni marittime e air freight, supporto al refitting di navi da crociera e alle nuove costruzioni, nonché soluzioni dedicate a progetti speciali e supply chain complesse. "La nomina di Andrea Dellacasa segna un passaggio chiave nel percorso di sviluppo di Medov Logistics e del gruppo intero - dice Schenone - Negli ultimi mesi abbiamo compiuto importanti passi sul piano industriale e strategico e questo incarico rappresenta, per l'azienda, l'avvio di una nuova fase orientata al consolidamento, alla crescita e alla creazione di valore nel lungo periodo". Il 2025 ha rappresentato un anno di significativa evoluzione per Medov. L'apertura del magazzino refrigerato Janua Algor a Genova Voltri, inaugurato il 12 giugno, ha ampliato l'offerta operativa e logistica. L'acquisizione di Programma Mare, conclusa l'8 ottobre, ha rafforzato e diversificato il know-how tecnico nel settore specializzato della nautica da diporto. Infine, il 27 novembre, l'ingresso nel capitale dell'agenzia marittima Prosper con una partecipazione del 50%, ulteriore passo nel percorso di consolidamento sul mercato nazionale. "Entrare in Medov Logistics in questa fase di crescita strutturata del gruppo - ha aggiunto Dellacasa - è per me una grande responsabilità e un'opportunità stimolante. Lavorerò insieme al team per valorizzare le competenze esistenti, rafforzare l'offerta e continuare a garantire a clienti e partner un servizio affidabile, flessibile e di eccellenza". Dellacasa avrà al suo fianco, Nick Angeletos che continuerà a ricoprire il ruolo di global chief operating officer.



Andrea Dellacasa nuovo vertice per Medov Logistics

Sarà chief executive officer e general manager della divisione spedizionieristica e supply chain del gruppo di Giulio Schenone Medov Logistics, divisione di spedizioni, logistica, air freight e supply chain logistics di Medov Group, ha reso noto che Andrea Dellacasa sarà chief executive officer e general manager. "La nomina, primo cambiamento strategico del 2026 per il Gruppo, rappresenta un passaggio rilevante nel percorso di evoluzione e crescita delle società guidate da Giulio Schenone, e si inserisce in un progetto condiviso di rafforzamento organizzativo e industriale" ha spiegato una nota del gruppo. "La nomina di Andrea Dellacasa segna un passaggio chiave nel percorso di sviluppo di Medov Logistics e del Gruppo intero. Negli ultimi mesi abbiamo compiuto importanti passi sul piano industriale e strategico e questo incarico rappresenta, per l'azienda, l'avvio di una nuova fase orientata al consolidamento, alla crescita e alla creazione di valore nel lungo periodo" ha dichiarato Giulio Schenone, Chairman di Medov Group. Il 2025 ha rappresentato un anno di significativa evoluzione per il Gruppo. L'apertura del magazzino refrigerato Janua Algor a Genova Voltri, inaugurato il 12 giugno, ha ampliato l'offerta operativa e logistica. L'acquisizione di Programma Mare S.r.l., conclusa l'8 ottobre, ha rafforzato e diversificato il know-how tecnico nel settore specializzato della nautica da diporto. A questi traguardi si è aggiunto, il 27 novembre, l'ingresso nel capitale dell'agenzia marittima Prosper con una partecipazione del 50%, ulteriore passo nel percorso di consolidamento sul mercato nazionale. Sempre nel 2025, Medov Group ha inoltre completato un articolato percorso di rebranding che ha portato alla definizione di un'identità chiara, condivisa e riconoscibile. Il nuovo brand commerciale Medov Group è stato presentato ufficialmente il 14 ottobre in occasione di un evento dedicato a clienti e partner, segnando una nuova fase di posizionamento e dialogo con il mercato. "Entrare in Medov Logistics in questa fase di crescita strutturata del Gruppo è per me una grande responsabilità e un'opportunità stimolante. Lavorerò insieme al team per valorizzare le competenze esistenti, rafforzare l'offerta e continuare a garantire a clienti e partner un servizio affidabile, flessibile e di eccellenza" ha commentato Andrea Dellacasa. Andrea Dellacasa assume l'incarico con effetto immediato e opererà in stretta collaborazione con il management esistente per garantire continuità operativa. Al suo fianco, Nick Angeletos continuerà a ricoprire il ruolo di global chief operating officer, assicurando il coordinamento e l'allineamento del team a livello globale. 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

Andrea Dellacasa nuovo vertice per Medov Logistics



01/19/2026 18:10

Nicola Capuzzo

Sarà chief executive officer e general manager della divisione spedizionieristica e supply chain del gruppo di Giulio Schenone Medov Logistics, divisione di spedizioni, logistica, air freight e supply chain logistics di Medov Group, ha reso noto che Andrea Dellacasa sarà chief executive officer e general manager. "La nomina, primo cambiamento strategico del 2026 per il Gruppo, rappresenta un passaggio rilevante nel percorso di evoluzione e crescita delle società guidate da Giulio Schenone, e si inserisce in un progetto condiviso di rafforzamento organizzativo e industriale" ha spiegato una nota del gruppo. "La nomina di Andrea Dellacasa segna un passaggio chiave nel percorso di sviluppo di Medov Logistics e del Gruppo intero. Negli ultimi mesi abbiamo compiuto importanti passi sul piano industriale e strategico e questo incarico rappresenta, per l'azienda, l'avvio di una nuova fase orientata al consolidamento, alla crescita e alla creazione di valore nel lungo periodo" ha dichiarato Giulio Schenone, Chairman di Medov Group. Il 2025 ha rappresentato un anno di significativa evoluzione per il Gruppo. L'apertura del magazzino refrigerato Janua Algor a Genova Voltri, inaugurato il 12 giugno, ha ampliato l'offerta operativa e logistica. L'acquisizione di Programma Mare S.r.l., conclusa l'8 ottobre, ha rafforzato e diversificato il know-how tecnico nel settore specializzato della nautica da diporto. A questi traguardi si è aggiunto, il 27 novembre, l'ingresso nel capitale dell'agenzia marittima Prosper con una partecipazione del 50%, ulteriore passo nel percorso di consolidamento sul mercato nazionale. Sempre nel 2025, Medov Group ha inoltre completato un articolato percorso di rebranding che ha portato alla definizione di un'identità chiara, condivisa e riconoscibile. Il nuovo brand commerciale Medov Group è stato presentato ufficialmente il 14 ottobre in occasione di un evento dedicato a clienti e partner, segnando una nuova fase di posizionamento e dialogo con il mercato. "Entrare in Medov Logistics in questa fase di crescita strutturata del Gruppo è per me una grande responsabilità e un'opportunità stimolante. Lavorerò insieme al team per valorizzare le competenze esistenti, rafforzare l'offerta e continuare a garantire a clienti e partner un servizio affidabile, flessibile e di eccellenza" ha commentato Andrea Dellacasa. Andrea Dellacasa assume l'incarico con effetto immediato e opererà in stretta collaborazione con il management esistente per garantire continuità operativa. Al suo fianco, Nick Angeletos continuerà a ricoprire il ruolo di global chief operating officer, assicurando il coordinamento e l'allineamento del team a livello globale. 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.

Genova: traffico intenso a ponente a seguito del presidio Fillea Cgil

Traffico rallentato e code a tratti intense da questa mattina nel ponente genovese, a causa di una manifestazione di lavoratori e sindacati davanti allo stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente. Il presidio, avviato alle 7, proseguirà per otto ore e ha provocato ripercussioni sulla viabilità nelle principali arterie della zona. L'iniziativa è stata indetta da Feneal Uil Liguria e Fillea Cgil Genova, che stanno protestando contro il licenziamento di un operaio impiegato da RCM, l'azienda appaltatrice impegnata nelle operazioni di ribaltamento a mare all'interno dell'area cantieristica. Secondo i sindacati, la decisione di interrompere il rapporto di lavoro sarebbe «ingiusta e in contrasto con l'impegno e la professionalità dimostrati dal lavoratore». I manifestanti hanno allestito un presidio permanente davanti all'ingresso principale del cantiere, con striscioni e bandiere dei sindacati. L'afflusso di mezzi in sosta e la presenza dei manifestanti lungo la strada hanno rallentato il traffico in entrambe le direzioni, con ripercussioni anche sul trasporto pubblico locale. Alcuni pendolari hanno segnalato «code fino a mezz'ora» sulle vie di accesso al Ponente, mentre automobilisti in transito lamentano "rallentamenti continui" nell'arco delle prime ore del mattino. Secondo quanto riferito dai sindacati, l'operaio licenziato avrebbe subito la misura dopo una presunta "contestazione disciplinare" legata a dinamiche di cantiere che Feneal Uil e Fillea Cgil definiscono pretestuose. "Chiediamo con forza la revoca immediata del licenziamento", afferma in una nota congiunta la segreteria regionale di Feneal Uil Liguria e Fillea Cgil Genova. "È inaccettabile che un lavoratore venga allontanato senza adeguate motivazioni, in un contesto, come quello dei cantieri, dove i ritmi e le condizioni di lavoro già impongono grande responsabilità e professionalità". I sindacati sollevano anche questioni più ampie legate alla gestione degli appalti e alla tutela delle maestranze nei cantieri genovesi. "Quanto accaduto non riguarda solo un singolo lavoratore", spiegano, "ma tocca temi essenziali di rispetto delle regole contrattuali, della dignità del lavoro e della sicurezza nei luoghi di lavoro". La protesta è accompagnata da un appello alla direzione di Fincantieri e alla committenza affinché intervengano nelle opportune sedi per favorire un confronto con RCM e arrivare a una soluzione condivisa. «La revoca del licenziamento sarebbe un primo, importante segnale di responsabilità collettiva», concludono i sindacati. Sul fronte istituzionale, non si segnalano al momento prese di posizione ufficiali da parte del Comune di Genova o delle autorità portuali, mentre la questione promette di animare il dibattito nelle prossime ore, anche alla luce dei disagi provocati alla circolazione mattutina. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguiteci sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Condividi:.



Genova: traffico intenso a ponente a seguito del presidio Fillea Cgil



01/19/2026 11:52

Traffico rallentato e code a tratti intense da questa mattina nel ponente genovese, a causa di una manifestazione di lavoratori e sindacati davanti allo stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente. Il presidio, avviato alle 7, proseguirà per otto ore e ha provocato ripercussioni sulla viabilità nelle principali arterie della zona. L'iniziativa è stata indetta da Feneal Uil Liguria e Fillea Cgil Genova, che stanno protestando contro il licenziamento di un operaio impiegato da RCM, l'azienda appaltatrice impegnata nelle operazioni di ribaltamento a mare all'interno dell'area cantieristica. Secondo i sindacati, la decisione di interrompere il rapporto di lavoro sarebbe «ingiusta e in contrasto con l'impegno e la professionalità dimostrati dal lavoratore». I manifestanti hanno allestito un presidio permanente davanti all'ingresso principale del cantiere, con striscioni e bandiere dei sindacati. L'afflusso di mezzi in sosta e la presenza dei manifestanti lungo la strada hanno rallentato il traffico in entrambe le direzioni, con ripercussioni anche sul trasporto pubblico locale. Alcuni pendolari hanno segnalato «code fino a mezz'ora» sulle vie di accesso al Ponente, mentre automobilisti in transito lamentano "rallentamenti continui" nell'arco delle prime ore del mattino. Secondo quanto riferito dai sindacati, l'operaio licenziato avrebbe subito la misura dopo una presunta "contestazione disciplinare" legata a dinamiche di cantiere che Feneal Uil e Fillea Cgil definiscono pretestuose. "Chiediamo con forza la revoca immediata del licenziamento", afferma in una nota congiunta la segreteria regionale di Feneal Uil Liguria e Fillea Cgil Genova. "È inaccettabile che un lavoratore venga allontanato senza adeguate motivazioni, in un contesto, come quello dei cantieri, dove i ritmi e le condizioni di lavoro già impongono grande responsabilità e professionalità". I sindacati sollevano anche questioni più ampie legate alla gestione degli appalti e alla tutela delle maestranze nei cantieri genovesi. "Quanto accaduto non riguarda solo un singolo lavoratore", spiegano, "ma tocca temi essenziali di rispetto delle regole contrattuali, della dignità del lavoro e della sicurezza nei luoghi di lavoro". La protesta è accompagnata da un appello alla direzione di Fincantieri e alla committenza affinché intervengano nelle opportune sedi per favorire un confronto con RCM e arrivare a una soluzione condivisa. «La revoca del licenziamento sarebbe un primo, importante segnale di responsabilità collettiva», concludono i sindacati. Sul fronte istituzionale, non si segnalano al momento prese di posizione ufficiali da parte del Comune di Genova o delle autorità portuali, mentre la questione promette di animare il dibattito nelle prossime ore, anche alla luce dei disagi provocati alla circolazione mattutina. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguiteci sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Condividi:.

Faros, 7 startup selezionate per il quarto programma di accelerazione

Al via la nuova fase operativa della quarta edizione di Faros, l'acceleratore della Rete Nazionale Acceleratori di Cdp Venture Capital Sgr, dedicato allo sviluppo di soluzioni innovative per l'economia del mare, la sostenibilità ambientale e l'innovazione portuale. Primo acceleratore in Italia dedicato a questo settore, Faros è nato nel 2021 su iniziativa di Cdp Venture Capital Sgr in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto ed è gestito da alcube, acceleratore di imprese ad impatto sociale e ambientale, e dal local manager Wylab, incubatore certificato. L'esperienza di Faros si è successivamente estesa anche alla Spezia, grazie alla collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara. Quarta edizione di Faros: candidature e selezione La quarta call di Faros ha registrato 218 candidature, confermando un trend di crescita costante e l'interesse, anche internazionale, verso il programma. Al termine del processo di selezione sono state individuate 7 startup per il percorso di accelerazione e 4 progetti pilota di open innovation, sviluppati in collaborazione con i partner dell'ecosistema Faros. Le 7 startup selezionate accederanno a: 4 mesi di programma di accelerazione; un investimento minimo di 85.000 euro ciascuna, per un importo complessivo pari a 1.4 milioni di euro; attività di open innovation attraverso lo svolgimento di progetti pilota con i partner di Faros. Le startup ammesse al programma di accelerazione sono: Al-Cure: semplifica la gestione dell'energia in edifici e impianti industriali grazie allo sviluppo di digital twin basati su intelligenza artificiale, accessibili anche ai non esperti, con l'obiettivo di ridurre consumi e aumentare i risparmi energetici. I-Tes: progetta e commercializza batterie termiche basate su materiali a cambiamento di fase (PCM), che consentono di immagazzinare e riutilizzare calore in modo efficiente, valorizzando il calore di scarto e riducendo consumi ed emissioni. Samudra Oceans: sviluppa Nira, una piattaforma modulare di sensing e analisi basata su intelligenza artificiale per il monitoraggio in tempo reale della salute degli oceani e del carbonio, abilitando progetti di "blue carbon" scalabili a livello globale. Seneca Biotech: realizza soluzioni innovative per il trattamento dell'aria in grandi spazi indoor e outdoor, sfruttando le proprietà naturali degli oli essenziali per migliorare la qualità dell'aria e ridurre emissioni e cattivi odori. Blue Eco Line: sviluppa soluzioni basate su intelligenza artificiale per il monitoraggio e la raccolta della plastica nei fiumi, contribuendo in modo concreto alla riduzione dell'inquinamento marino. SkyCharge: sviluppa stazioni di ricarica autonome per droni, progettate per operare in qualsiasi ambiente esterno e già adottate da utility, aziende industriali e nel settore della difesa, consentendo missioni continue di ispezione, monitoraggio

BizJournal Liguria

Faros, 7 startup selezionate per il quarto programma di accelerazione



01/19/2026 11:56

Al via la nuova fase operativa della quarta edizione di Faros, l'acceleratore della Rete Nazionale Acceleratori di Cdp Venture Capital Sgr, dedicato allo sviluppo di soluzioni innovative per l'economia del mare, la sostenibilità ambientale e l'innovazione portuale. Primo acceleratore in Italia dedicato a questo settore, Faros è nato nel 2021 su iniziativa di Cdp Venture Capital Sgr in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto ed è gestito da alcube, acceleratore di imprese ad impatto sociale e ambientale, e dal local manager Wylab, incubatore certificato. L'esperienza di Faros si è successivamente estesa anche alla Spezia, grazie alla collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara. Quarta edizione di Faros: candidature e selezione La quarta call di Faros ha registrato 218 candidature, confermando un trend di crescita costante e l'interesse, anche internazionale, verso il programma. Al termine del processo di selezione sono state individuate 7 startup per il percorso di accelerazione e 4 progetti pilota di open innovation, sviluppati in collaborazione con i partner dell'ecosistema Faros. Le 7 startup selezionate accederanno a: 4 mesi di programma di accelerazione; un investimento minimo di 85.000 euro ciascuna, per un importo complessivo pari a 1.4 milioni di euro; attività di open innovation attraverso lo svolgimento di progetti pilota con i partner di Faros. Le startup ammesse al programma di accelerazione sono: Al-Cure: semplifica la gestione dell'energia in edifici e impianti industriali grazie allo sviluppo di digital twin basati su intelligenza artificiale, accessibili anche ai non esperti, con l'obiettivo di ridurre consumi e aumentare i risparmi energetici. I-Tes: progetta e commercializza batterie termiche basate su materiali a cambiamento di fase (PCM), che consentono di immagazzinare e riutilizzare calore in modo efficiente, valorizzando il calore di scarto e riducendo consumi ed emissioni. Samudra Oceans: sviluppa Nira, una piattaforma modulare di sensing e analisi basata su intelligenza artificiale per il monitoraggio in tempo reale della salute degli oceani e del carbonio, abilitando progetti di "blue carbon" scalabili a livello globale. Seneca Biotech: realizza soluzioni innovative per il trattamento dell'aria in grandi spazi indoor e outdoor, sfruttando le proprietà naturali degli oli essenziali per migliorare la qualità dell'aria e ridurre emissioni e cattivi odori. Blue Eco Line: sviluppa soluzioni basate su intelligenza artificiale per il monitoraggio e la raccolta della plastica nei fiumi, contribuendo in modo concreto alla riduzione dell'inquinamento marino. SkyCharge: sviluppa stazioni di ricarica autonome per droni, progettate per operare in qualsiasi ambiente esterno e già adottate da utility, aziende industriali e nel settore della difesa, consentendo missioni continue di ispezione, monitoraggio

e sicurezza. Y Digital : società benefit specializzata in soluzioni digitali e Internet of Things per il monitoraggio in tempo reale di impianti, macchinari e processi. Grazie a una propria piattaforma cloud e a sistemi connessi, aiuta imprese e territori a ridurre gli sprechi, migliorare l'efficienza e aumentare la sicurezza, dal mondo industriale ai progetti di tutela ambientale. I numeri di Faros Dalla sua nascita Faros ha costruito un ecosistema di riferimento per l'innovazione nella Blue Economy: oltre 3.000 startup mappate; 731 candidature complessive raccolte; 32 startup accelerate, di cui 7 appartenenti alla quarta edizione in corso; 19 progetti pilota attivati, di cui 4 nella corrente edizione; 5 milioni di euro investiti direttamente; oltre 36 milioni di euro raccolti complessivamente dalle startup accelerate; più di 200 addetti impiegati; oltre 18 milioni di euro di fatturato complessivo, con una crescita media del 20% post-programma. Tutte le informazioni sul programma e sulle edizioni di Faros sono disponibili sul sito ufficiale www.farosaccelerator.com Partner e territorio Le attività dell'Hub di Taranto sono svolte grazie alla collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto, partner istituzionale orientato alla promozione a livello globale dello scalo ionico e al rilancio del sistema industriale-logistico e turistico del territorio e alle partnership istituzionali del Comune di Taranto, della Camera di Comercio di Brindisi-Taranto e dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro. Le attività dell'Hub di La Spezia sono svolte in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara, partner istituzionale e territoriale orientato a promuovere l'ecosistema industriale e l'integrazione dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, e le partnership istituzionali del Comune di La Spezia, Fondazione Carispezia e PromoStudi La Spezia. Per entrambi gli Hub, Faros si avvale del supporto dei Co-Investitori: Crédit Agricole Italia e Duferco, del Main Partner Fincantieri e dei Corporate Partner: Eni attraverso Joule, la sua scuola per l'impresa, BCC San Marzano, Rina e Snam, che con la loro partecipazione forniscono competenze distintive di settore, contribuiscono alla crescita di un networking diffuso e garantiscono la possibilità di avviare progetti pilota con le diverse linee di business. Tags: Faros startup.

Faros, al via la fase operativa della quarta edizione. Quattro mesi di 'accelerazione' per le sette startup selezionate

Al via la nuova fase operativa della quarta edizione di Faros, l'acceleratore della Rete nazionale acceleratori di Cdp Venture Capital Sgr dedicato allo sviluppo di soluzioni innovative per l'economia del mare, la sostenibilità ambientale e l'innovazione portuale. Nato nel 2021 su iniziativa di Cdp Venture Capital Sgr in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, Faros è gestito da alcube, acceleratore di imprese ad impatto sociale e ambientale, e dal local manager Wylab, incubatore certificato. L'esperienza di Faros si è successivamente estesa anche alla Spezia, grazie alla collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale. La quarta call di Faros ha registrato 218 candidature, "confermando un trend di crescita costante e l'interesse, anche internazionale, verso il programma", si sottolinea in una nota. Al termine del processo di selezione sono state individuate sette startup per il percorso di accelerazione e quattro progetti pilota di open innovation, sviluppati in collaborazione con i partner di Faros. Le sette startup selezionate accederanno a quattro mesi di programma di accelerazione; un investimento minimo di 85.000 euro ciascuna, per un importo complessivo pari a 1.4 milioni di euro; attività di open innovation attraverso lo svolgimento di progetti pilota con i partner di Faros. Le startup ammesse al programma di accelerazione sono: Al-Cure (gestione dell'energia in edifici e impianti industriali grazie allo sviluppo di digital twin basati su intelligenza artificiale), I-Tes (progettazione e commercializzazione di batterie termiche basate su materiali a cambiamento di fase), Samudra Oceans (Sviluppa NIRA, piattaforma basata su intelligenza artificiale per il monitoraggio in tempo reale della salute degli oceani e del carbonio), Seneca Biotech (soluzioni per il trattamento dell'aria in grandi spazi indoor e outdoor), Blue Eco Line (sviluppa soluzioni basate su intelligenza artificiale per il monitoraggio e la raccolta della plastica nei fiumi), SkyCharge (sviluppa stazioni di ricarica autonome per droni, progettate per operare in qualsiasi ambiente esterno), Y Digital (società benefit specializzata in soluzioni digitali e Internet of Things per il monitoraggio in tempo reale di impianti, macchinari e processi). Tutte le informazioni sul programma e sulle edizioni di Faros sono disponibili sul sito ufficiale www.farosaccelerator.com. Le attività dell'Hub di Taranto sono svolte grazie alla collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto e alle partnership istituzionali del Comune di Taranto, della Camera di Commercio di Brindisi-Taranto e dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro. Le attività dell'Hub della Spezia sono svolte in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara e le partnership istituzionali di Comune della Spezia, Fondazione Carispezia e PromoStudi La Spezia. Per



01/19/2026 15:57

Al via la nuova fase operativa della quarta edizione di Faros, l'acceleratore della Rete nazionale acceleratori di Cdp Venture Capital Sgr dedicato allo sviluppo di soluzioni innovative per l'economia del mare, la sostenibilità ambientale e l'innovazione portuale. Nato nel 2021 su iniziativa di Cdp Venture Capital Sgr in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, Faros è gestito da alcube, acceleratore di imprese ad impatto sociale e ambientale, e dal local manager Wylab, incubatore certificato. L'esperienza di Faros si è successivamente estesa anche alla Spezia, grazie alla collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale. La quarta call di Faros ha registrato 218 candidature, "confermando un trend di crescita costante e l'interesse, anche internazionale, verso il programma", si sottolinea in una nota. Al termine del processo di selezione sono state individuate sette startup per il percorso di accelerazione e quattro progetti pilota di open innovation, sviluppati in collaborazione con i partner di Faros. Le sette startup selezionate accederanno a quattro mesi di programma di accelerazione; un investimento minimo di 85.000 euro ciascuna, per un importo complessivo pari a 1.4 milioni di euro; attività di open innovation attraverso lo svolgimento di progetti pilota con i partner di Faros. Le startup ammesse al programma di accelerazione sono: Al-Cure (gestione dell'energia in edifici e impianti industriali grazie allo sviluppo di digital twin basati su intelligenza artificiale), I-Tes (progettazione e commercializzazione di batterie termiche basate su materiali a cambiamento di fase), Samudra Oceans (Sviluppa NIRA, piattaforma basata su intelligenza artificiale per il monitoraggio in tempo reale della salute degli oceani e del carbonio), Seneca Biotech (soluzioni per il trattamento dell'aria in grandi spazi indoor e outdoor), Blue Eco Line (sviluppa soluzioni basate su intelligenza artificiale per il monitoraggio e la raccolta della plastica nei fiumi), SkyCharge (sviluppa stazioni di ricarica autonome per droni, progettate per operare in qualsiasi ambiente esterno), Y Digital (società benefit specializzata in soluzioni digitali e Internet of Things per il monitoraggio in tempo reale di impianti, macchinari e processi). Tutte le informazioni sul programma e sulle edizioni di Faros sono disponibili sul sito ufficiale www.farosaccelerator.com. Le attività dell'Hub di Taranto sono svolte grazie alla collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto e alle partnership istituzionali del Comune di Taranto, della Camera di Commercio di Brindisi-Taranto e dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro. Le attività dell'Hub della Spezia sono svolte in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara e le partnership istituzionali di Comune della Spezia, Fondazione Carispezia e PromoStudi La Spezia. Per

Città della Spezia

La Spezia

entrambi gli Hub, Faros si avvale del supporto dei co-investitori Crédit Agricole Italia e Duferco, del main partner Fincantieri e dei corporate partner Eni attraverso Joule, la sua scuola per l'impresa, Bcc San Marzano, Rina e Snam. Più informazioni.

Torna a La Spezia A Bridge to Africa

19 gennaio 2026 - L'Africa è sempre più centrale nelle strategie economiche e industriali europee e del Mediterraneo. A Bridge to Africa nasce con l'obiettivo di offrire uno spazio di confronto concreto tra imprese, istituzioni e operatori internazionali interessati a comprendere scenari, opportunità e dinamiche dei Paesi del Nord Africa. L'evento, in programma dall'8 al 10 aprile presso l'Auditorium Bucchioni della Spezia, si apre con una prima giornata dedicata a workshop e momenti di approfondimento. Un'occasione per inquadrare il contesto, tra politiche di cooperazione, visione strategica italiana ed europea e testimonianze di chi opera direttamente nei mercati nordafricani. Da giovedì 9 aprile l'evento entra nel vivo. L'attenzione si concentra sulle opportunità concrete per le aziende italiane in Nord Africa: internazionalizzazione, reshoring, partnership logistico-portuali, produzione di energia rinnovabile e infrastrutture. Sessioni tematiche approfondiscono mercati, filiere produttive e modelli di sviluppo, grazie al contributo di rappresentanti istituzionali, imprese e stakeholder internazionali. Venerdì il confronto prosegue nel settore agroalimentare, uno dei compatti più dinamici dei Paesi nordafricani. L'analisi riguarda sia il consumo interno, ad esempio dei cereali, sia le opportunità di export, con un'attenzione particolare al trasferimento di know-how, alla definizione di partnership produttive e commerciali e al ruolo fondamentale della logistica come fattore abilitante. A Bridge to Africa è promosso da Città della Spezia; Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale; Contship Italia; Dario Perioli Group; FHP; Gruppo Grendi; Laghezza; Scafi Group; Tarros Group.

Primo Magazine

Torna a La Spezia A Bridge to Africa

01/19/2026 17:38

19 gennaio 2026 - L'Africa è sempre più centrale nelle strategie economiche e industriali europee e del Mediterraneo. A Bridge to Africa nasce con l'obiettivo di offrire uno spazio di confronto concreto tra imprese, istituzioni e operatori internazionali interessati a comprendere scenari, opportunità e dinamiche dei Paesi del Nord Africa. L'evento, in programma dall'8 al 10 aprile presso l'Auditorium Bucchioni della Spezia, si apre con una prima giornata dedicata a workshop e momenti di approfondimento. Un'occasione per inquadrare il contesto, tra politiche di cooperazione, visione strategica italiana ed europea e testimonianze di chi opera direttamente nei mercati nordafricani. Da giovedì 9 aprile l'evento entra nel vivo. L'attenzione si concentra sulle opportunità concrete per le aziende italiane in Nord Africa: internazionalizzazione, reshoring, partnership logistico-portuali, produzione di energia rinnovabile e infrastrutture. Sessioni tematiche approfondiscono mercati, filiere produttive e modelli di sviluppo, grazie al contributo di rappresentanti istituzionali, imprese e stakeholder internazionali. Venerdì il confronto prosegue nel settore agroalimentare, uno dei compatti più dinamici dei Paesi nordafricani. L'analisi riguarda sia il consumo interno, ad esempio dei cereali, sia le opportunità di export, con un'attenzione particolare al trasferimento di know-how, alla definizione di partnership produttive e commerciali e al ruolo fondamentale della logistica come fattore abilitante. A Bridge to Africa è promosso da Città della Spezia; Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale; Contship Italia; Dario Perioli Group; FHP; Gruppo Grendi; Laghezza; Scafi Group; Tarros Group.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA * :«I CONTROLLI RAFFORZATI SUI PRODOTTI IMPORTATI NEL COMPARTO CEREALICOLO»

AGROALIMENTARE. TUTELA DELLA SALUTE PUBBLICA, CONCORRENZA LEALE E PROTEZIONE DELLE PRODUZIONI LOCALI: IN EMILIA-ROMAGNA CONTROLLI RAFFORZATI SUI PRODOTTI IMPORTATI, IN PARTICOLARE NEL COMPARTO CEREALICOLO. IL PRESIDENTE DE PASCALE: "SIAMO UNA PORTA D'ACCESSO IMPORTANTE, OCCORRONO CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA SOSTANZIALI E GARANZIE FERREE SULLA RECIPROCITÀ AMBIENTALE, SANITARIA E SOCIALE". GLI ASSESSORI MAMMI E FABI: "FONDAMENTALE PROTEGGERE AL MEGLIO FILIERE, PRODUZIONI E CONSUMATORI" Controlli all'importazione gestiti dall'Ufficio veterinario adempimenti comunitari - Posto di controllo frontaliero (Uvac-Pfc) per le sedi del **Porto di Ravenna** e dell'Aeroporto di Bologna Un rafforzamento dei controlli sui prodotti agroalimentari importati in Emilia-Romagna, in particolare nel comparto cerealico, particolarmente esposto a rischi legati alla qualità e alla sicurezza delle produzioni. L'ha stabilito la Regione, con una serie di obiettivi precisi: tutelare ulteriormente la salute pubblica e i prodotti locali, contro fenomeni di concorrenza sleale, a partire dalle verifiche effettuate al **Porto di Ravenna** e all'Aeroporto di Bologna. "L'Emilia-Romagna rappresenta una porta d'accesso importante per i prodotti d'importazione- commenta il presidente della Regione, Michele de Pascale-. La tutela della salute delle persone è una priorità fondamentale, condivisa dall'Ue, dal nostro Paese e dalla Regione. Tutti i prodotti animali, vegetali, alimentari e i mangimi importati devono rispettare i requisiti sanitari e fitosanitari: siamo il territorio in Europa col maggior numero di prodotti Dop e Igp, occorrono clausole di salvaguardia sostanziali e garanzie ferree sulla reciprocità ambientale, sanitaria e sociale. Per questo rafforziamo i controlli che già vengono effettuati, con l'obiettivo di garantire una sempre maggiore sicurezza e tutela delle nostre produzioni e filiere". "Le molteplici segnalazioni degli operatori interessati- sottolineano gli assessori all'Agricoltura, Alessio Mammi, e alle Politiche per la salute, Massimo Fabi- evidenziano come, nell'ultima campagna, il comparto cerealico risulti esposto a rischi connessi alla qualità e alla sicurezza delle produzioni, con ripercussioni sulla competitività e sulla tenuta delle imprese e delle filiere agricole e agroalimentari regionali, e del comparto nel suo complesso. Occorre dunque intervenire tempestivamente per proteggere al meglio il nostro agroalimentare e, in parallelo, i consumatori, nonché le eccellenze del nostro territorio, la cui qualità è riconosciuta a livello internazionale". In Emilia-Romagna i controlli all'importazione sono gestiti dall'Ufficio veterinario adempimenti comunitari - Posto di controllo frontaliero (Uvac-Pfc) per le sedi del **Porto di Ravenna** e dell'Aeroporto di Bologna. Presso i Pcf, i controlli sono finalizzati a testare la conformità ai requisiti fitosanitari e qualitativi previsti dalle norme Ue e nazionali. Pertanto, si svolgono verifiche documentali, d'identità e fisiche, e controlli analitici (campionamenti): i cereali e prodotti affini sono sottoposti



Agenzia Giornalistica Opinione

Ravenna

a campionamento per la ricerca di specifici analiti, come residui di antiparassitari (tra cui glifosato), aflatossine, ocratossina A, piombo, cadmio. I Servizi di igiene degli alimenti e della nutrizione (Sian) - Settore sanità regionale sono incaricati di orientare la programmazione dei controlli ufficiali (ispezioni sul mercato interno e di destinazione) sul comparto cerealicolo. I controlli includono analisi per contaminanti, per residui di prodotti fitosanitari e per parametri microbiologici. L'obiettivo è garantire un presidio efficace sui flussi di importazione anche dopo che le merci hanno lasciato il Pcf, operando in collaborazione con le autorità nazionali. ****Le nuove disposizioni, in sintesi**** In base alla delibera approvata, verranno impartite ai Settori e ai Servizi regionali competenti - in particolare al settore Fitosanitario e Difesa delle produzioni e ai servizi Igiene alimenti e nutrizione (Sian) - tutta una serie di indicazioni affinché assicurino un adeguato coordinamento operativo, garantendo coerenza e continuità tra i controlli ufficiali effettuati all'ingresso sul territorio regionale e quelli svolti successivamente sul mercato regionale interno. Verrà dunque rafforzato il sistema dei controlli ufficiali sugli alimenti di origine vegetale importati, con particolare attenzione ai cereali e ai prodotti cerealicoli, in conformità al Regolamento (Ue) 2017/625 e alla normativa nazionale in vigore. È prevista, inoltre, l'attivazione di una reportistica periodica sulle importazioni cerealicole, con dati su volumi, provenienze ed eventuali non conformità rilevate nei controlli. Ciò consentirà di orientare la programmazione e gli indirizzi politico-amministrativi della Giunta e supportare eventuali proposte, in sede nazionale ed europea. La Regione segnalerà ai ministeri competenti criticità, evidenziate in particolare dagli operatori del settore cerealicolo, legate alle importazioni di prodotti agroalimentari provenienti da Paesi terzi. Criticità che possono determinare condizioni di concorrenza non paritaria rispetto alle produzioni locali, anche in relazione alla qualità merceologica delle partite introdotte e alle import tolerance stabilite dall'Unione europea, qualora tali limiti massimi di residui concessi ai Paesi terzi generino situazioni di mancata reciprocità rispetto agli standard applicati alle produzioni nazionali. In caso di necessità, e nell'ambito delle risorse disponibili, verranno adottate ulteriori misure organizzative, tecniche e formative per consolidare l'efficacia dei controlli ufficiali e sostenere la capacità operativa delle strutture coinvolte.

Agroalimentare: in E-R controlli rafforzati su prodotti importati a partire dalle verifiche al Porto di Ravenna

Un rafforzamento dei controlli sui prodotti agroalimentari importati in Emilia-Romagna, in particolare nel comparto cerealicolo, particolarmente esposto a rischi legati alla qualità e alla sicurezza delle produzioni. L'ha stabilito la Regione, con una serie di obiettivi precisi: tutelare ulteriormente la salute pubblica e i prodotti locali, contro fenomeni di concorrenza sleale, a partire dalle verifiche effettuate al **Porto di Ravenna** e all'Aeroporto di Bologna. "L'Emilia-Romagna rappresenta una porta d'accesso importante per i prodotti d'importazione- commenta il presidente della Regione, Michele de Pascale-. La tutela della salute delle persone è una priorità fondamentale, condivisa dall'Ue, dal nostro Paese e dalla Regione. Tutti i prodotti animali, vegetali, alimentari e i mangimi importati devono rispettare i requisiti sanitari e fitosanitari: siamo il territorio in Europa col maggior numero di prodotti Dop e Igp, occorrono clausole di salvaguardia sostanziali e garanzie ferree sulla reciprocità ambientale, sanitaria e sociale. Per questo rafforziamo i controlli che già vengono effettuati, con l'obiettivo di garantire una sempre maggiore sicurezza e tutela delle nostre produzioni e filiere". "Le molteplici segnalazioni degli operatori interessati- sottolineano gli assessori all'Agricoltura, Alessio Mammi, e alle Politiche per la salute, Massimo Fabi- evidenziano come, nell'ultima campagna, il comparto cerealicolo risulti esposto a rischi connessi alla qualità e alla sicurezza delle produzioni, con ripercussioni sulla competitività e sulla tenuta delle imprese e delle filiere agricole e agroalimentari regionali, e del comparto nel suo complesso. Occorre dunque intervenire tempestivamente per proteggere al meglio il nostro agroalimentare e, in parallelo, i consumatori, nonché le eccellenze del nostro territorio, la cui qualità è riconosciuta a livello internazionale". In Emilia-Romagna i controlli all'importazione sono gestiti dall'Ufficio veterinario adempimenti comunitari - Posto di controllo frontaliero (Uvac-Pcf) per le sedi del **Porto di Ravenna** e dell'Aeroporto di Bologna. Presso i Pcf, i controlli sono finalizzati a testare la conformità ai requisiti fitosanitari e qualitativi previsti dalle norme Ue e nazionali. Pertanto, si svolgono verifiche documentali, d'identità e fisiche, e controlli analitici (campionamenti): i cereali e prodotti affini sono sottoposti a campionamento per la ricerca di specifici analiti, come residui di antiparassitari (tra cui glifosato), aflatossine, ocratossina A, piombo, cadmio. I Servizi di igiene degli alimenti e della nutrizione (Sian) - Settore sanità regionale sono incaricati di orientare la programmazione dei controlli ufficiali (ispezioni sul mercato interno e di destinazione) sul comparto cerealicolo. I controlli includono analisi per contaminanti, per residui di prodotti fitosanitari e per parametri microbiologici. L'obiettivo è garantire un presidio efficace sui flussi di importazione anche dopo che le merci hanno lasciato il Pcf, operando in collaborazione con le autorità nazionali.



01/19/2026 15:59

Agroalimentare: in E-R controlli rafforzati su prodotti importati a partire dalle verifiche al Porto di Ravenna



Un rafforzamento dei controlli sui prodotti agroalimentari importati in Emilia-Romagna, in particolare nel comparto cerealicolo, particolarmente esposto a rischi legati alla qualità e alla sicurezza delle produzioni. L'ha stabilito la Regione, con una serie di obiettivi precisi: tutelare ulteriormente la salute pubblica e i prodotti locali, contro fenomeni di concorrenza sleale, a partire dalle verifiche effettuate al Porto di Ravenna e all'Aeroporto di Bologna. "L'Emilia-Romagna rappresenta una porta d'accesso importante per i prodotti d'importazione- commenta il presidente della Regione, Michele de Pascale-. La tutela della salute delle persone è una priorità fondamentale, condivisa dall'Ue, dal nostro Paese e dalla Regione. Tutti i prodotti animali, vegetali, alimentari e i mangimi importati devono rispettare i requisiti sanitari e fitosanitari: siamo il territorio in Europa col maggior numero di prodotti Dop e Igp, occorrono clausole di salvaguardia sostanziali e garanzie ferree sulla reciprocità ambientale, sanitaria e sociale. Per questo rafforziamo i controlli che già vengono effettuati, con l'obiettivo di garantire una sempre maggiore sicurezza e tutela delle nostre produzioni e filiere". "Le molteplici segnalazioni degli operatori interessati- sottolineano gli assessori all'Agricoltura, Alessio Mammi, e alle Politiche per la salute, Massimo Fabi- evidenziano come, nell'ultima campagna, il comparto cerealicolo risulti esposto a rischi connessi alla qualità e alla sicurezza delle produzioni, con ripercussioni sulla competitività e sulla tenuta delle imprese e delle filiere agricole e agroalimentari regionali, e del comparto nel suo complesso. Occorre dunque intervenire tempestivamente per proteggere al meglio il nostro agroalimentare e, in parallelo, i consumatori, nonché le eccellenze del nostro territorio, la cui qualità è riconosciuta a livello internazionale". In Emilia-Romagna i controlli all'importazione sono gestiti dall'Ufficio veterinario adempimenti comunitari - Posto di controllo frontaliero (Uvac-Pcf) per le sedi del **Porto di Ravenna** e dell'Aeroporto di Bologna. Presso i Pcf, i controlli sono finalizzati a testare la conformità ai requisiti fitosanitari e qualitativi previsti dalle norme Ue e nazionali. Pertanto, si svolgono verifiche documentali, d'identità e fisiche, e controlli analitici (campionamenti): i cereali e prodotti affini sono sottoposti a campionamento per la ricerca di specifici analiti, come residui di antiparassitari (tra cui glifosato), aflatossine, ocratossina A, piombo, cadmio. I Servizi di igiene degli alimenti e della nutrizione (Sian) - Settore sanità regionale sono incaricati di orientare la programmazione dei controlli ufficiali (ispezioni sul mercato interno e di destinazione) sul comparto cerealicolo. I controlli includono analisi per contaminanti, per residui di prodotti fitosanitari e per parametri microbiologici. L'obiettivo è garantire un presidio efficace sui flussi di importazione anche dopo che le merci hanno lasciato il Pcf, operando in collaborazione con le autorità nazionali.

Le nuove disposizioni, in sintesi In base alla delibera approvata, verranno impartite ai Settori e ai Servizi regionali competenti - in particolare al settore Fitosanitario e Difesa delle produzioni e ai servizi Igiene alimenti e nutrizione (Sian) - tutta una serie di indicazioni affinché assicurino un adeguato coordinamento operativo, garantendo coerenza e continuità tra i controlli ufficiali effettuati all'ingresso sul territorio regionale e quelli svolti successivamente sul mercato regionale interno. Verrà dunque rafforzato il sistema dei controlli ufficiali sugli alimenti di origine vegetale importati, con particolare attenzione ai cereali e ai prodotti cerealicoli, in conformità al Regolamento (Ue) 2017/625 e alla normativa nazionale in vigore. È prevista, inoltre, l'attivazione di una reportistica periodica sulle importazioni cerealicole, con dati su volumi, provenienze ed eventuali non conformità rilevate nei controlli. Ciò consentirà di orientare la programmazione e gli indirizzi politico-amministrativi della Giunta e supportare eventuali proposte, in sede nazionale ed europea. La Regione segnalerà ai ministeri competenti criticità, evidenziate in particolare dagli operatori del settore cerealicolo, legate alle importazioni di prodotti agroalimentari provenienti da Paesi terzi. Criticità che possono determinare condizioni di concorrenza non paritaria rispetto alle produzioni locali, anche in relazione alla qualità merceologica delle partite introdotte e alle import tolerance stabilite dall'Unione europea, qualora tali limiti massimi di residui concessi ai Paesi terzi generino situazioni di mancata reciprocità rispetto agli standard applicati alle produzioni nazionali. In caso di necessità, e nell'ambito delle risorse disponibili, verranno adottate ulteriori misure organizzative, tecniche e formative per consolidare l'efficacia dei controlli ufficiali e sostenere la capacità operativa delle strutture coinvolte. Comment i.

Scelto il progetto per l'opera in mosaico per il nuovo terminal crociere di Porto Corsini

In occasione della IX Biennale di Mosaico di Ravenna Ravenna Civitas Cruise Port (RCCP) sostiene la creazione di un imponente mosaico destinato al terminal crociere di Porto Corsini, pensato come nuova "porta sul mare" e spazio condiviso. Tra quattro proposte di artisti locali, è stato selezionato il progetto di CaCO3, interamente finanziato da Cruise Terminals International e Royal Caribbean Group. L'opera, dal titolo Il Viaggio e il Mediterraneo, rivisita la tradizione bizantina del mosaico in chiave moderna e sarà installata nella hall principale su una parete di 25 metri quadrati. L'iniziativa gode del patrocinio del Comune di Ravenna, della Regione Emilia-Romagna e dell'Autorità di Sistema Portuale, in collaborazione con l'Accademia di Belle Arti e Ravenna Festival. Secondo Anna D'Imporzano, Direttore Generale di RCCP, il mosaico rappresenta l'approccio integrato della società nei confronti di mare, turismo, cultura e comunità. "Siamo molto soddisfatti per l'impegno e gli esiti degli elaborati prodotti dagli artisti CaCO3, Dusciana Bravura, Nicola Montalbini e Sergio Policicchio - dichiara l'Architetto Alfonso Femia di Atelier(s) Alfonso Femia, che ha sviluppato il progetto in collaborazione, per gli aspetti paesaggistici, con Michelangelo Pugliese - Tutte le proposte sono state coerenti con la ricerca di una connessione tra la città di Ravenna e il nuovo terminal, affinché fosse soddisfatta la trasformazione da spazio di transito per i crocieristi a nuovo spazio urbano per i cittadini, una dimensione ibrida di contaminazione tra memoria e contemporaneità, tra territorio e arte. Riteniamo che l'opera proposta da CaCO3 sia stata quella che ha meglio interpretato non solo quanto proposto nel briefing della commissione artistica, ma anche le aspettative in senso ampio, sia sul piano artistico, con la proposta di una texture molto raffinata ed esito di uno studio approfondito su materiali e tecnica compositiva e su un'interessante esplorazione materica, sia nella sua astrazione, tramite la composizione evocativa di un paesaggio inatteso e frastagliato della costa mediterranea. È stato anche apprezzato il portato innovativo e la capacità di volgere lo sguardo verso il futuro. L'opera si pone sul crinale tra ricerca artistica e design ed è adatta ad essere apprezzata dal pubblico eterogeneo che transiterà nella hall del terminal." La selezione è stata affidata a una prestigiosa commissione, composta dall'architetto Alfonso Femia, Gaetano Di Gesu (architetto e Direttore Scientifico di Palatina Cultural Group), Fabio De Chirico (dirigente del Ministero della Cultura), Giovanna Cassese (storica dell'arte, docente dell'Accademia di Belle Arti di Napoli e Presidente del CNAM) e Daniele Torcellini (docente dell'Accademia di Belle Arti di Ravenna). La commissione aveva inoltre precedentemente individuato tra gli artisti del territorio quelli con le maggiori potenzialità di sviluppo del tema. "In nessun luogo come a Ravenna il mare, la cultura dell'accoglienza e l'arte si intrecciano con tanta forza simbolica - ricorda il presidente



Scelto il progetto per l'opera in mosaico per il nuovo terminal crociere di Porto Corsini

01/19/2026 17:37

In occasione della IX Biennale di Mosaico di Ravenna Ravenna Civitas Cruise Port (RCCP) sostiene la creazione di un imponente mosaico destinato al terminal crociere di Porto Corsini, pensato come nuova "porta sul mare" e spazio condiviso. Tra quattro proposte di artisti locali, è stato selezionato il progetto di CaCO3, interamente finanziato da Cruise Terminals International e Royal Caribbean Group. L'opera, dal titolo Il Viaggio e il Mediterraneo, rivisita la tradizione bizantina del mosaico in chiave moderna e sarà installata nella hall principale su una parete di 25 metri quadrati. L'iniziativa gode del patrocinio del Comune di Ravenna, della Regione Emilia-Romagna e dell'Autorità di Sistema Portuale, in collaborazione con l'Accademia di Belle Arti e Ravenna Festival. Secondo Anna D'Imporzano, Direttore Generale di RCCP il mosaico rappresenta l'approccio integrato della società nei confronti di mare, turismo, cultura e comunità. "Siamo molto soddisfatti per l'impegno e gli esiti degli elaborati prodotti dagli artisti CaCO3, Dusciana Bravura, Nicola Montalbini e Sergio Policicchio - dichiara l'Architetto Alfonso Femia di Atelier(s) Alfonso Femia, che ha sviluppato il progetto in collaborazione, per gli aspetti paesaggistici, con Michelangelo Pugliese - Tutte le proposte sono state coerenti con la ricerca di una connessione tra la città di Ravenna e il nuovo terminal, affinché fosse soddisfatta la trasformazione da spazio di transito per i crocieristi a nuovo spazio urbano per i cittadini, una dimensione ibrida di contaminazione tra memoria e contemporaneità, tra territorio e arte. Riteniamo che l'opera proposta da CaCO3 sia stata quella che ha meglio interpretato non solo quanto proposto nel briefing della commissione artistica, ma anche le aspettative in senso ampio, sia sul piano artistico, con la proposta di una texture molto raffinata ed esito di uno studio approfondito su materiali e tecnica compositiva e su un'interessante esplorazione materica, sia nella sua astrazione, tramite la composizione evocativa di un paesaggio inatteso e frastagliato della costa mediterranea. È stato anche apprezzato il portato innovativo e la capacità di volgere lo sguardo verso il futuro. L'opera si pone sul crinale tra ricerca artistica e design ed è adatta ad essere apprezzata dal pubblico eterogeneo che transiterà nella hall del terminal." La selezione è stata affidata a una prestigiosa commissione, composta dall'architetto Alfonso Femia, Gaetano Di Gesu (architetto e Direttore Scientifico di Palatina Cultural Group), Fabio De Chirico (dirigente del Ministero della Cultura), Giovanna Cassese (storica dell'arte, docente dell'Accademia di Belle Arti di Napoli e Presidente del CNAM) e Daniele Torcellini (docente dell'Accademia di Belle Arti di Ravenna). La commissione aveva inoltre precedentemente individuato tra gli artisti del territorio quelli con le maggiori potenzialità di sviluppo del tema. "In nessun luogo come a Ravenna il mare, la cultura dell'accoglienza e l'arte si intrecciano con tanta forza simbolica - ricorda il presidente

della Regione Michele de Pascale - L'iniziativa di realizzare un'opera musiva per il nuovo terminal crociere rappresenta un vero e proprio atto di visione, perché signifi di fare del mosaico cifra identitaria della città, il primo messaggio di benvenuto che accoglie chi arriva dal mare, unendo passato e presente, tradizione e innovazione. Il concorso rivolto ad artisti contemporanei del territorio rafforza ulteriormente questa scelta; sarà un'opera capace di trasformare uno spazio di accoglienza e di transito in un luogo di senso, in cui ogni tessera racconta la nostra storia. "Il mosaico, elemento identitario di Ravenna - spiegano il sindaco Alessandro Barattoni e l'assessore alle politiche culturali e mosaico Fabio Sbaraglia - accoglie e affascina ogni anno migliaia di visitatori e visitatrici provenienti da tutto il mondo e, in questo caso, anticiperà la bellezza che la nostra città offre. Nel 2026 con il Terminal a pieno regime, avremo flussi e traffici sempre più consistenti, e la scelta di caratterizzare questo spazio attraverso un grande intervento musivo rappresenta un'ulteriore importante occasione di valorizzazione di un linguaggio e di una tecnica che, nella sua declinazione contemporanea, continua a fiorire e ad affascinare. Ci sembra la scelta più felice per connotare quella che diventerà una delle più importanti porte di accesso alla città, collegandola ai tesori culturali che essa offre e per qualificare un turismo che contribuirà a proiettare l'immagine di Ravenna nel mondo". La realizzazione dell'opera in mosaico sarà un lavoro corale che coinvolgerà artisti, artigiani e studenti dell'Accademia di Belle Arti, sviluppandosi in parallelo con il completamento del nuovo terminal crociere. Un percorso che sottolinea come il 2026 rappresenti per Ravenna non solo un anno di risultati concreti - con una previsione di circa 390.000 movimenti passeggeri - ma anche un nuovo punto di partenza, segnata dall'inaugurazione di un'infrastruttura strategica capace di coniugare sviluppo turistico, qualità architettonica e valorizzazione delle competenze locali. Il gruppo CaCO3 è stato fondato nel 2006 su iniziativa di Âniko Ferreira da Silva (Ravenna, 1976), Giuseppe Donnaloia (Martina Franca, 1976) e Pavlos Mavromatidis (Kavala, Grecia, 1979) che, dopo la loro esperienza formativa presso la Scuola di Restauro del Mosaico di Ravenna, condividono e sviluppano un percorso comune nel campo artistico, dove antico e contemporaneo si incontrano nella ricerca di nuove prospettive formali. IL VIAGGIO E IL MEDITERRANEO Progetto per la realizzazione di un'opera musiva del nuovo terminal Crociere di Porto Corsini Rappresentato dalla Galerie Marc Heiremans di Anversa, il gruppo partecipa a varie fiere nazionali e internazionali, tra cui TEFAF Maastricht, e collabora con diversi studi di architettura e interior design. Nel 2023 collabora con lo studio Luca Dini Design & Architecture di Firenze e con Nova Composite Manufacturing L.L.C. di Dubai per una produzione di modelli di mosaico destinati alla realizzazione di elementi di rivestimento in materiale composito protetti da copyright. Nel 2019 collabora con Rossi Prodi Associati per l'arredo liturgico dello spazio liturgico del presbiterio della Cattedrale di Maria SS. Assunta in Cielo e S. Giovanni Battista a Pescia in Toscana, realizzando le decorazioni in mosaico dell'altare, dell'ambone e della cattedra. Opere di CaCO3 sono state acquisite da: Imagine Museum in Florida (USA); Complesso di Palazzo Ducale di Mantova (Italia); Museo Civico di Rimini (Italia); Museo Nazionale di Ravenna (Italia); Mar - Museo d'Arte della città

di Ravenna (Italia); Museo Lercaro di Bologna (Italia). Il gruppo lavora a Ravenna.

Il Nautilus

Livorno

AdSP MTS-Esercitazione di soccorso in Darsena Europa

Si è svolta con successo nell'area del cantiere della Darsena Europa una esercitazione mirata a testare la prontezza operativa e la capacità di risposta di tutti gli attori coinvolti nella gestione di una emergenza portuale. L'esercitazione, coordinata dalla Struttura Commissariale della maxi infrastruttura e dall'Autorità di Sistema Portuale, ha visto la partecipazione del 118, dei vigili del Fuoco, e delle associazioni del terzo settore (SVS Pubblica Assistenza **Livorno**, Croce Rossa Italiana **Livorno**, Misericordia **Livorno**, Misericordia di Antignano e Misericordia di Montenero). Lo scenario simulato ha visto coinvolto un lavoratore, che ha riportato una frattura agli arti inferiori dopo essere stato investito da un mezzo operativo mentre si trovava in testata della costruenda diga dell'opera di espansione a mare del **porto di Livorno**. I mezzi e il personale degli enti partecipanti sono intervenuti tempestivamente, prestando le prime cure all'infortunato, che è stato poi trasportato fuori dal **porto** a bordo di un'ambulanza. L'esercitazione ha visto il lavoro di squadra di tutti gli enti coinvolti, a cominciare dalle guardie al varco, che hanno agevolato l'ingresso dei mezzi di soccorso sino al cantiere, per finire con le guardie operative del cantiere, che hanno scortato i mezzi sino al luogo dell'incidente.

Il Nautilus

AdSP MTS-Esercitazione di soccorso in Darsena Europa



01/19/2026 14:19

Si è svolta con successo nell'area del cantiere della Darsena Europa una esercitazione mirata a testare la prontezza operativa e la capacità di risposta di tutti gli attori coinvolti nella gestione di una emergenza portuale. L'esercitazione, coordinata dalla Struttura Commissariale della maxi infrastruttura e dall'Autorità di Sistema Portuale, ha visto la partecipazione del 118, dei vigili del Fuoco, e delle associazioni del terzo settore (SVS Pubblica Assistenza Livorno, Croce Rossa Italiana Livorno, Misericordia Livorno, Misericordia di Antignano e Misericordia di Montenero). Lo scenario simulato ha visto coinvolto un lavoratore, che ha riportato una frattura agli arti inferiori dopo essere stato investito da un mezzo operativo mentre si trovava in testata della costruenda diga dell'opera di espansione a mare del porto di Livorno. I mezzi e il personale degli enti partecipanti sono intervenuti tempestivamente, prestando le prime cure all'infortunato, che è stato poi trasportato fuori dal porto a bordo di un'ambulanza. L'esercitazione ha visto il lavoro di squadra di tutti gli enti coinvolti, a cominciare dalle guardie al varco, che hanno agevolato l'ingresso dei mezzi di soccorso sino al cantiere, per finire con le guardie operative del cantiere, che hanno scortato i mezzi sino al luogo dell'incidente.

Informazioni Marittime

Livorno

Livorno, esercitazione di soccorso in Darsena Europa

L'iniziativa, coordinata dall'Autorità di sistema portuale e dalla struttura commissariale, ha testato la prontezza operativa del **porto** in caso di infortunio. Si è svolta con successo nell'area del cantiere della Darsena Europa una esercitazione mirata a testare la prontezza operativa e la capacità di risposta di tutti gli attori coinvolti nella gestione di una emergenza portuale. L'esercitazione, coordinata dalla Struttura Commissariale della maxi infrastruttura e dall'Autorità di Sistema Portuale, ha visto la partecipazione del 118, dei vigili del Fuoco, e delle associazioni del terzo settore (SVS Pubblica Assistenza **Livorno**, Croce Rossa Italiana **Livorno**, Misericordia **Livorno**, Misericordia di Antignano e Misericordia di Montenero). Lo scenario simulato ha visto coinvolto un lavoratore, che ha riportato una frattura agli arti inferiori dopo essere stato investito da un mezzo operativo mentre si trovava in testata della costruenda diga dell'opera di espansione a mare del **porto di Livorno**. I mezzi e il personale degli enti partecipanti sono intervenuti tempestivamente, prestando le prime cure all'infortunato, che è stato poi trasportato fuori dal **porto** a bordo di un'ambulanza. L'esercitazione ha visto il lavoro di squadra di tutti gli enti coinvolti, a cominciare dalle guardie al varco, che hanno agevolato l'ingresso dei mezzi di soccorso sino al cantiere, per finire con le guardie operative del cantiere, che hanno scortato i mezzi sino al luogo dell'incidente. Condividi Tag **livorno** Articoli correlati.



«Grave infortunio nel cantiere della maxi-Darsena» ma è una simulazione

Esercitazione guidata da Authority e commissario, Occhio al problema dei 4 ponti che possono isolare il cuore del porto LIVORNO. La scena l'hanno vista chissà quante volte nei cantieri del Bel Paese: un lavoratore è stato investito da un mezzo operativo e ha riportato una frattura alle gambe. Ma siamo in uno spazio fisico che non è un cantiere qualsiasi: siamo «in testata della costruenda diga dell'opera di espansione a mare del porto di Livorno» - come recita la nota ufficiale dell'Authority livornese - e, meno male, stiamo parlando non d'un infortunio reale bensì di una simulazione per una esercitazione di soccorso in Darsena Europa. All'esercitazione hanno partecipato il 118, i Vigili del Fuoco e le associazioni del terzo settore (Svs Pubblica Assistenza Livorno, Croce Rossa Italiana Livorno, Misericordia Livorno, Misericordia di Antignano e Misericordia di Montenero). L'hanno coordinata l'Autorità di Sistema Portuale e la Struttura Commissariale. Scopo: testare la prontezza operativa del porto in caso di infortunio nell'area di uno dei cantieri più complessi della portualità nazionale in questo momento, verificando «la capacità di risposta di tutti gli attori coinvolti nella gestione di una emergenza portuale». Risultato: tutto è filato liscio, è la risposta che arriva da Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale livornese. La simulazione dell'infortunio sul lavoro e dei successivi soccorsi - viene sottolineato - ha visto il lavoro di squadra di tutti gli enti coinvolti: a cominciare dalle guardie al varco, che hanno agevolato l'ingresso dei mezzi di soccorso sino al cantiere, per finire con le guardie operative del cantiere, che hanno scortato i mezzi fino al luogo dell'incidente. I mezzi e il personale degli enti partecipanti sono «intervenuti tempestivamente, prestando le prime cure all'infortunato, che è stato poi trasportato fuori dal porto a bordo di un'ambulanza». Però c'è un "però", e bisogna spendere una sottolineatura: anche perché pochi giorni fa è stato ribadito che il canale dei Navicelli, per il quale inizieranno importanti lavori di risistemazione, avrà garantito l'accesso al mare. Giustamente: lungo la Darsena Pisana c'è un polo produttivo che è un tassello importante di quel distretto degli yacht (soprattutto grandi) che da Livorno a Viareggio, passando per il Canale pisano (e se vogliamo arrivando a nord fino al Golfo di La Spezia) è un posto unico al mondo. Non è una esagerazione: qui si concentra il meglio della produzione industriale di tutto il pianeta in questo campo, ed è incredibile che a presidio di questa "Maranello moltiplicata per 20" non si faccia nulla. Cosa c'entra tutto questo con l'esercitazione-simulazione d'infortunio? C'entra, eccome. È passando dal varco portuale ai piedi del viadotto della superstrada Fi-Pi-Li che l'ambulanza ha avuto accesso alla vasca di colmata dove si sta costruendo la maxi-Darsena: c'è anche una strada di cantiere che sbocca sulla provinciale (la "224") per Tirrenia appena a sud del ponte del Calambrone praticamente alle spalle della stazione



ferroviaria di Livorno Darsena. Ma - e qui viene il punto - nel caso di passaggio di yacht, in quel tratto del vecchio Canale dei Navicelli che sta fra lo Scolmatore e la Darsena Toscana, sarebbero bloccati per il tempo che serve tutti e quattro i ponti levatoi/giranti. E, al pari di camion e auto, anche l'ambulanza sarebbe costretta a fermarsi. Finché è un braccio o una gamba rotta, importa relativamente. Ma se l'infortunio fosse tale da mettere a repentaglio la vita? L'unica possibilità sarebbe l'elicottero. Stiamo parlando già ora del principale terminal contenitori di uno dei principali porti del Paese, e quando l'espansione a mare sarà pronta? Ovvio che la risposta non possa giocarsi se preferire il rischio di non far passare l'ambulanza (livornese) o lo strangolamento delle aziende (pisane). Anche perché c'è un aspetto che dice quanto ridurla a tifoseria amaranto vs nerazzurri sia sciocco: l'industria numero uno che ha bisogno di sbocco a mare dal Canale dei Navicelli è in territorio pisano ma è livornese (Gas & Heat della famiglia Evangelisti). Fra lo Scolmatore (che ha salvato Pisa dall'alluvione pochi mesi fa) e la Darsena Toscana il Canale dei Navicelli diventa un canalettino largo 29 metri sopra il quale si contano, si diceva, quattro ponti levatoi o giranti. Quattro in 242 metri. Costati un visibilio: andatelo a chiedere alle ferrovie che si sono viste raddoppiare i costi dell'appalto per via del solo ponte ferroviario su questo corso d'acqua. Così scriveva la Gazzetta Marittima a più riprese nel corso dell'ultimo anno e anche in precedenza: se la Darsena Europa si concretizzerà, difficilmente potrà continuare l'andazzo attuale: con il ponte che blocca tutto se sotto deve passare qualcuno. Facile la risposta: non facciamolo passare. Bisogna capire però che sul Canale dei Navicelli e nella Darsena Pisana si sono insediate industrie, soprattutto cantieri navali, che hanno bisogno di uscire in mare. Aggiungendo poi: a ogni passaggio di qualcosa bisogna alzare sia il ponte della statale per Tirrenia sia quello della linea ferroviaria verso la banchina come pure il ponte di via Mogadiscio là in basso e quello del viadotto là in alto. Una follia, e ora è nulla: anche perché questo è l'accesso alla futura Darsena Europa e ai traffici che prenderanno il posto dei container in Darsena Toscana. Già adesso, in caso di ponti alzati, il cuore del porto è isolato: emergenze comprese. E ancora: Chissà cosa accadrà all'andirivieni da/per la futura Darsena Europa, con il triplo dei container ora in Tdt e un indice di inoltro via ferrovia almeno doppio di quello attuale. Cioè con un numero di treni-container quadruplo o quintuplo di quanto avviene adesso: se le cose dovessero rimanere come adesso, i treni indirizzati sulla (futura) "alta velocità delle merci" e con le tracce orarie ridotte a una babele perché inoltrati quando possibile in quanto c'è il ponte alzato. E solo per parlare di treni, ai camion penseremo la prossima volta: basti dire che ogni giorno, entrano/escono solo per il traffico ro-ro 1.340 camion e solo per il traffico auto nuove 1.400 veicoli. La soluzione c'è: un nuovo ponte sopra lo Scolmatore per consentire che yacht della grande nautica pisana e serbatoi di Gas & Heat sbocchino in mare passando dalla foce armata di questo canale al confine fra Livorno e Pisa. Da ultimo ne ha parlato il presidente dell'Authority, Davide Gariglio, al ministro Matteo Salvini nel giorno del sopralluogo al cantiere della maxi-Darsena ed è stato in ballo anche alla recentissima inaugurazione dei lavori al Canale dei Navicelli alla presenza

La Gazzetta Marittima

Livorno

del viceministro Edoardo Rixi. Ma, posso assicurarlo per contatto diretto, al ministero lo sapevano fin dai tempi del ministro Graziano Delrio, dieci anni fa. E magari perfino prima. M.Z.

Misteri d'Italia: il travagliato iter della darsena Europa

Il buco assommerebbe a un totale di 300 milioni

Renato Roffi

LIVORNO Un miraggio che da più di un ventennio continua ad abbaginare Livorno, quello della darsena o piattaforma Europa , l'ambiziosa infrastruttura che, una volta ultimata se mai lo sarà - dovrebbe estendersi su una superficie di ben 60 ettari protetta da due nuove grandi dighe che, in totale, misureranno quasi 7 chilometri. Sul progredire dell'opera, al di là e al di fuori delle dichiarazioni e dei comunicati ufficiali, le notizie e i non detti continuano a ricorrersi tanto che, volendo andare in qualche modo oltre a quanto viene riportato dalla stampa cittadina, si rischia di perdersi un po' nel mare magnum delle voci. incontrollate che, troppo spesso, sono il frutto di contese politiche condite con dosi, anche rilevanti, di mistificazione e di cattiva informazione. Proviamo, dunque, a districarci nel fitto garbuglio di 'confidenze' e di notizie che continuano ad incrostare quella che, a buona ragione, è considerata la grande speranza per il futuro del maggior porto toscano. Anzitutto merita chiarire che, nonostante le dimissioni presentate nello scorso mese di Ottobre , Luciano Guerrieri è, a tutt'oggi, ancora ben saldo nella sua funzione di commissario straordinario per la darsena Europa e continua ad esercitare in pienezza i suoi poteri e le sue prerogative, tanto è vero che, nelle scorse settimane, già dimissionario , avrebbe proceduto addirittura all' assunzione di due nuovi tecnici . A fronte di ciò, la funzione del prefetto di Livorno, Giancarlo Dionisi , nuovo commissario designato , ma non formalmente nominato, resta limitata a quella di responsabile della così detta cabina di regia, senza, però rivestire, in subiecta materia , alcun ruolo realmente istituzionale. Questo lo stato dei fatti ossia il contesto che fa da cornice alle polemiche scatenate in questi giorni sul mancare dei fatidici '130 milioni' (che, poi, sono 129) per la prosecuzione dei lavori che la politica locale e regionale continua ad attribuire in toto alla responsabilità del governo, in particolare al ministro Salvini e al vice ministro Rixi. È proprio su questo punto, a dir poco cruciale che - fatti alla mano dobbiamo cercare di vedere più chiaro e di dissipare il pretestuoso polverone che, più o meno in buona fede, continua ad essere da più parti sollevato a piene mani. Cerchiamo, dunque, di esporre lo stato dell'arte in modo massimamente quanto schematicamente chiaro. Nel Dicembre del 2024, la Corte dei conti, con propria 'deliberazione' n. 59/2024/CCC , denunciava la mancanza di 129 milioni dovuta all' esplodere dei costi fino a circa 629 milioni verificatosi fin dall'apertura dei cantieri mentre il commissario Guerrieri , fino al Febbraio del 2025, aveva sempre fermamente continuato a negare la mancanza di fondi economici per il completamento dell'opera. In questi ultimi tempi lo stesso Guerrieri , insieme al suo successore alla presidenza dell'AdSp del mTs, Davide Gariglio , e al presidente della regione Toscana, Eugenio Giani , sostiene che, mancherebbero 130/150 milioni per completare la grande darsena con le necessarie opere di corredo (viabilità, collegamenti



Messaggero Marittimo

Livorno

ferroviari..., etc) senza le quali l'infrastruttura rischierebbe di risultare inutile, così la trimurti dei 'G' (Guerrieri, Giani e Gariglio) rivendica a gran voce l'intervento economico del governo e sollecita (impropriamente) il prefetto Dionisi a farsi carico di intervenire per ottenere l'erogazione dell'importante somma di pubblico denaro. Sul punto, è oltremodo opportuno chiarire che, riguardo alla richiesta di fondi, il dottor Dionisi non è titolare di alcuna investitura istituzionale e che il dimissionario, ma ancora saldamente regnante, commissario Guerrieri, quelle opere accessorie , ma indispensabili poiché riconducibili a strade di accesso, ferrovie e consolidamento della seconda vasca di colmata, non le ha mai pensate né poste in progettazione né, ovviamente, finanziate , salvo chiederne adesso con forza il finanziamento da parte del Governo vigorosamente fiancheggiato da Giani e Gariglio. Messa in questo modo, secondo quanto asseriscono i 'G', potrebbe sembrare che, ad oggi, i finanziamenti mancanti per le opere accessorie della darsena consistano in 129 milioni, proprio quelli che, già a Novembre 2024, la Corte dei Conti aveva segnalato come mancanti e non finanziati a causa della straordinaria lievitazione dei costi per le opere già appaltate e in corso di realizzazione su un importo di aggiudicazione contrattuale di 405 milioni. Ebbene , in realtà, quei soldi non riguardano affatto le ulteriori opere di corredo di cui parlano Guerrieri, Giani e il presidente dell'AdSp del mTs, Gariglio, a cui - come vedremo - potrebbe convenire, a propria tutela, una maggiore vigilanza chez soi . Quindi, alla luce di quanto sopra e dando credito a quanto dichiarano i tre 'G', alla mancanza dei citati 129 milioni, derivata dallo straordinario crescere dei costi per le opere già appaltate nel 2021 dal commissario Guerrieri, sembrerebbe doversi verosimilmente addizionare la somma di ulteriori 150 milioni circa, da destinare - quelli sì alla realizzazione delle ricordate ed indispensabili opere accessorie, portando così il totale del buco o, se si preferisce, del difetto , alla ragguardevole cifra di poco meno di 300 milioni (per adesso). Altro che 130 milioni!!

Esercitazione di soccorso in Darsena Europa

Testata la risposta alle emergenze

Andrea Puccini

LIVORNO Un'esercitazione di soccorso si è svolta con esito positivo nell'area del cantiere della Darsena Europa , con l'obiettivo di verificare la prontezza operativa del porto di Livorno e il coordinamento tra i soggetti chiamati a intervenire in caso di emergenza. L'iniziativa, coordinata dalla Struttura Commissariale dell'opera e dall' Autorità di Sistema Portuale , ha coinvolto il 118 , i Vigili del Fuoco e numerose realtà del terzo settore attive sul territorio: SVS Pubblica Assistenza Livorno, Croce Rossa Italiana - Comitato di Livorno, Misericordia di Livorno, Misericordia di Antignano e Misericordia di Montenero . Lo scenario simulato ha riguardato un infortunio sul lavoro all'interno del cantiere dell'espansione a mare del porto. Nel dettaglio, un operatore è stato ipoteticamente investito da un mezzo operativo mentre si trovava in testata della diga in costruzione, riportando una frattura agli arti inferiori . L'allarme ha attivato immediatamente la macchina dei soccorsi, con l'intervento coordinato dei mezzi e del personale sanitario e di emergenza. Dopo le prime cure prestate sul posto, l'infortunato è stato trasferito all'esterno dell'area portuale e affidato alle cure del servizio di emergenza sanitaria , mediante trasporto in ambulanza. L'esercitazione ha messo in evidenza l'efficacia del lavoro di squadra tra tutti i soggetti coinvolti, a partire dalle guardie ai varchi , che hanno agevolato l'accesso dei mezzi di soccorso, fino alle guardie operative di cantiere , che hanno scortato i veicoli di emergenza fino al punto dell'incidente. Un test importante per consolidare procedure, tempi di intervento e coordinamento in un'area strategica e ad alta complessità operativa come quella della Darsena Europa.



Esercitazione di soccorso in Darsena Europa

Si è svolta con successo nell'area del cantiere della Darsena Europa una esercitazione mirata a testare la prontezza operativa e la capacità di risposta di tutti gli attori coinvolti nella gestione di una emergenza portuale. L'esercitazione, coordinata dalla Struttura Commissariale della maxi infrastruttura e dall'Autorità di Sistema Portuale, ha visto la partecipazione del 118, dei vigili del Fuoco, e delle associazioni del terzo settore (SVS Pubblica Assistenza **Livorno**, Croce Rossa Italiana **Livorno**, Misericordia **Livorno**, Misericordia di Antignano e Misericordia di Montenero). Lo scenario simulato ha visto coinvolto un lavoratore, che ha riportato una frattura agli arti inferiori dopo essere stato investito da un mezzo operativo mentre si trovava in testata della costruenda diga dell'opera di espansione a mare del **porto** di **Livorno**. I mezzi e il personale degli enti partecipanti sono intervenuti tempestivamente, prestando le prime cure all'infortunato, che è stato poi trasportato fuori dal **porto** a bordo di un'ambulanza. L'esercitazione ha visto il lavoro di squadra di tutti gli enti coinvolti, a cominciare dalle guardie al varco, che hanno agevolato l'ingresso dei mezzi di soccorso sino al cantiere, per finire con le guardie operative del cantiere, che hanno scortato i mezzi sino al luogo dell'incidente.



Riqualificazione dell'illuminazione al Porto della Rovere e rimozione dei detriti al Molo Sud: interventi in corso

Nelle operazioni promosse dall'amministrazione comunale senigalliese rientra anche il rifacimento delle vasche del mercato ittico, lavori che rientrano all'interno di interventi strategici volti a migliorare sicurezza, fruibilità ed efficienza energetica degli spazi portuali e pubblici. SENIGALLIA - L'amministrazione comunale ha approvato la determina per la sostituzione e l'integrazione dell'impianto di illuminazione al **Porto** della Rovere e nelle aree limitrofe oltre al rifacimento delle vasche del mercato ittico. Entrambi rientrano all'interno di interventi strategici volti a migliorare sicurezza, fruibilità ed efficienza energetica degli spazi portuali e pubblici. Il primo progetto prevede la sostituzione dei paletti di illuminazione ammalorati, in particolare lungo la banchina 14, fortemente esposti all'azione di salsedine e agenti atmosferici, e l'adeguamento di quelli presenti in altre banchine per garantire uniformità estetica e funzionale dell'impianto. Sono inoltre previsti la sostituzione di pali danneggiati, l'installazione di nuovi punti luce in aree attualmente carenti, l'illuminazione dedicata della statua di Sant'Andrea e il potenziamento dell'illuminazione del parcheggio pubblico sul Lungomare Mameli, oggi privo di adeguata visibilità notturna. Gli apparecchi scelti, di ultima generazione, assicurano ridotto inquinamento luminoso, elevata resistenza all'ambiente marino ed elevati standard di efficienza energetica, nel pieno rispetto delle normative regionali e nazionali, nonché dei criteri Dark Sky e dei Criteri Ambientali Minimi (Cam). «Si tratta di un intervento importante - sottolinea l'assessore al **Porto**, Elena Campagnolo - che coniuga sicurezza, sostenibilità ambientale e valorizzazione del **porto**, uno dei luoghi identitari della città. L'obiettivo è rendere questi spazi più sicuri e accoglienti per cittadini, operatori portuali e visitatori, intervenendo con soluzioni durature e rispettose del contesto urbano e paesaggistico». Particolare attenzione è stata riservata anche agli aspetti ambientali: gli apparecchi dismessi saranno smaltiti o recuperati secondo la normativa vigente, favorendo il riutilizzo di quelli ancora in buone condizioni e riducendo gli sprechi. Il secondo intervento, invece, prevede la sostituzione delle vasche del mercato ittico con altre di diverso materiale idoneo all'attività. Sarà invece rimosso nella giornata di domani, martedì 20 gennaio 2026, il materiale bituminoso distaccato in una parte del Molo Sud. Il danneggiamento è stato provocato dalle mareggiate che si sono verificate nelle ultime settimane ma nel frattempo l'ufficio preposto si era già attivato a redigere un progetto di riqualificazione per il ripristino del calpestamento. Nella giornata di sabato l'area è stata interdetta al camminamento proprio per evitare situazioni di pericolo. Una volta rimosso i detriti, si provvederà alla posa in opera di materiale bituminoso provvisorio ma che metterà in sicurezza la zona. Solo dopo aver ricevuto il via libera della Regione si andrà invece al rafforzamento della pavimentazione.



01/19/2026 17:39

Riqualificazione dell'illuminazione al Porto della Rovere e rimozione dei detriti al Molo Sud: interventi in corso

Nelle operazioni promosse dall'amministrazione comunale senigalliese rientra anche il rifacimento delle vasche del mercato ittico, lavori che rientrano all'interno di interventi strategici volti a migliorare sicurezza, fruibilità ed efficienza energetica degli spazi portuali e pubblici. SENIGALLIA - L'amministrazione comunale ha approvato la determina per la sostituzione e l'integrazione dell'impianto di illuminazione al Porto della Rovere e nelle aree limitrofe oltre al rifacimento delle vasche del mercato ittico. Entrambi rientrano all'interno di interventi strategici volti a migliorare sicurezza, fruibilità ed efficienza energetica degli spazi portuali e pubblici. Il primo progetto prevede la sostituzione dei paletti di illuminazione ammalorati, in particolare lungo la banchina 14, fortemente esposti all'azione di salsedine e agenti atmosferici, e l'adeguamento di quelli presenti in altre banchine per garantire uniformità estetica e funzionale dell'impianto. Sono inoltre previsti la sostituzione di pali danneggiati, l'installazione di nuovi punti luce in aree attualmente carenti, l'illuminazione dedicata della statua di Sant'Andrea e il potenziamento dell'illuminazione del parcheggio pubblico sul Lungomare Mameli, oggi privo di adeguata visibilità notturna. Gli apparecchi scelti, di ultima generazione, assicurano ridotto inquinamento luminoso, elevata resistenza all'ambiente marino ed elevati standard di efficienza energetica, nel pieno rispetto delle normative regionali e nazionali, nonché dei criteri Dark Sky e dei Criteri Ambientali Minimi (Cam). «Si tratta di un intervento importante - sottolinea l'assessore al Porto, Elena Campagnolo - che coniuga sicurezza, sostenibilità ambientale e valorizzazione del nostro porto, uno dei luoghi identitari della città. L'obiettivo è rendere questi spazi più sicuri e accoglienti per cittadini, operatori portuali e visitatori, intervenendo con soluzioni durature e rispettose del contesto urbano e paesaggistico». Particolare attenzione è stata riservata anche agli aspetti ambientali: gli apparecchi dismessi saranno smaltiti o recuperati secondo la normativa vigente, favorendo il riutilizzo di quelli ancora in buone condizioni e riducendo gli sprechi. Il secondo intervento, invece, prevede la sostituzione delle vasche del mercato ittico con altre di diverso materiale idoneo all'attività. Sarà invece rimosso nella giornata di domani, martedì 20 gennaio 2026, il materiale bituminoso distaccato in una parte del Molo Sud. Il danneggiamento è stato provocato dalle mareggiate che si sono verificate nelle ultime settimane ma nel frattempo l'ufficio preposto si era già attivato a redigere un progetto di riqualificazione per il ripristino del calpestamento. Nella giornata di sabato l'area è stata interdetta al camminamento proprio per evitare situazioni di pericolo. Una volta rimosso i detriti, si provvederà alla posa in opera di materiale bituminoso provvisorio ma che metterà in sicurezza la zona. Solo dopo aver ricevuto il via libera della Regione si andrà invece al rafforzamento della pavimentazione.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Le mareggiate straordinarie che hanno interessato il nostro litorale - prosegue l'assessore - hanno provocato criticità improvvise in più punti del territorio. L'amministrazione ha monitorato costantemente la situazione e ha immediatamente attivato gli uffici competenti per le necessarie verifiche tecniche. In presenza di fenomeni naturali di tale intensità, è fondamentale intervenire con responsabilità e sulla base di valutazioni puntuale, per garantire la sicurezza dei cittadini e interventi efficaci. Le operazioni di messa in sicurezza sono state avviate in attesa di intervenire in modo definitivo».

Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona, molo per crociere al porto antico: un progetto divisivo e con tanti dubbi

Il comitato porto-città di Ancona si oppone con fermezza alla realizzazione dell'attracco crocieristico a due passi dall'Arco Clementino

Giuseppe Poli

ANCONA Le recenti dichiarazioni del presidente Vincenzo Garofalo dell'Autorità di sistema portuale sul progetto di realizzazione del Molo Clementino per l'accoglienza delle grandi navi da crociera nel porto di Ancona stanno suscitando un acceso dibattito. L'Autorità portuale ha presentato il progetto per il banchinamento del Molo Clementino, annunciando l'elettrificazione dell'area e stimando i costi dell'intervento in 17 milioni di euro. Secondo il presidente Garofalo, l'opera procederà comunque, eventualmente anche solo per l'attracco di navi militari, trattandosi di un intervento previsto dal Piano regolatore portuale del 1988. L'Associazione ambientalista Verdi, Ambiente e Società e il comitato porto-città di Ancona esprimono diverse perplessità sul progetto, sollevando questioni su vari aspetti. L'associazione ricorda precedenti annunci dell'Autorità portuale riguardo ai moli 19-20-21, con previsioni ripetutamente modificate sia sui numeri dei traghetti da ospitare che sulle tempistiche di realizzazione. Viene evidenziata un'apparente incongruenza tra i 22 milioni di euro previsti nel 2017 per lo stesso banchinamento e i 17 milioni annunciati oggi, nonostante l'aumento dei costi dei materiali e l'inflazione. L'associazione esprime, inoltre, preoccupazione per l'impatto visivo e funzionale dell'opera, in particolare per la costruzione della strada di collegamento al parcheggio Fincantieri, che secondo l'associazione trasformerebbe monumenti storici come l'Arco di Traiano e l'Arco Clementino in aiuole spartitraffico. L'associazione e il comitato segnalano anche che la soprintendenza avrebbe espresso riserve sul progetto, chiedendone lo spostamento nella penisola prevista dal nuovo Piano regolatore portuale, attualmente in attesa dell'iter autorizzativo Via-Vas presso il ministero dell'ambiente. Mentre l'Autorità portuale difende il progetto come sviluppo necessario per il settore crocieristico, l'associazione e il comitato porto-città di Ancona ritengono che l'unica via d'uscita per evitare lo scempio del porto antico sia il ritiro della delibera consiliare n. 50 del 2019, che sotto l'amministrazione Mancinelli autorizzò la variante funzionale del Piano regolatore portuale per ospitare le grandi navi da crociera al Molo Clementino, sostenendo che manchi la conformità urbanistica. La questione rimane aperta, con le parti che presentano visioni contrastanti sul futuro del porto antico anconetano, tra esigenze di sviluppo economico con annesso adeguamento delle dimensioni del molo per ospitare le nuove navi da crociera che sfiorano i 400 metri di lunghezza e, dall'altra, la tutela del patrimonio storico-ambientale ma anche quello della salute dei cittadini quando l'alternativa di spostare il molo crocieristico in quella che sarà la nuova penisola del porto sembra una soluzione tanto concreta quanto certamente meno impattante.



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Cyber attacco all'AdSp di Ancona

Sottratto il 2% delle informazioni dell'ente

Giulia Sarti

ANCONA È datato 11 Dicembre 2025 l'attacco informatico ai danni dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale, ma del quale si è venuti a sapere solo nei giorni scorsi. L'attacco -precisa l'Authority- di recente rivendicato, è riuscito a sottrarre solo il 2% delle informazioni e l'ente è intervenuto subito a protezione dei dati in suo possesso. L'AdSp ha infatti provveduto ad adottare tutte le misure tecnico-organizzative idonee per gestire la problematica, con il supporto del Dpo, il Responsabile della protezione dei dati, oltre a compiere le attività amministrative previste dalla normativa, tra cui le denunce e le notificazioni agli organi competenti (Polizia postale e Autorità garante per la protezione dei dati personali). Sono state adottate tutte le misure previste in materia di cybersicurezza per contrastare gli attacchi informatici che, come noto, sono purtroppo sempre più frequenti e diffusi. Dell'accaduto sono state informate tempestivamente anche le rappresentanze sindacali e il personale AdSp. L'attacco è avvenuto durante la migrazione dei dati dell'Autorità di Sistema portuale al Psn-Polo strategico nazionale, l'infrastruttura per garantire la sicurezza e l'autonomia tecnologica sugli asset strategici per il Paese. Dal report sull'attacco informatico, continuano da Ancona, emerge che le misure di sicurezza tecniche e organizzative adottate sono valse a limitare gli effetti negativi del fatto e che, continuando nell'attivazione di tutti i dispositivi, software e attività già programmate, questi eventi possono essere ulteriormente ridotti e resi meno impattanti. All'AdSp è arrivata una comunicazione il 14 Gennaio da parte della Agenzia per l'Italia Digitale in cui si informava che l'attacco informatico, già noto all'Ente, era stato effettuato dal gruppo di cybercriminali Anubis. A seguito della comunicazione Agid, il Gruppo di lavoro Cyber dell'AdSp ha redatto, come prevede la normativa, un'informativa che è stata pubblicata nell'Albo pretorio dell'Ente.



Comitato Porto-Città di Ancona: "Quanta fretta, ma dove corri, dove vai?"

Che l'**Autorità Portuale** di Ancona abbia l'abitudine di enfatizzare le sue proposte, in gergo diremmo "spararle grosse", siamo già abituati. Questi ultimi anni siamo stati inondati da dichiarazioni roboanti circa la realizzazione di opere risolutive dei molti problemi del porto di Ancona, poi tutte mestamente rientrate all'approssimarsi delle date fissate per la loro conclusione. Così la questione dei moli 19-20-21 quando, sull'onda della spinta politica, sembrava possibile spostare lì 3 traghetti, poi scesi a 2, poi solo a 1. Di pari passo c'è stato il balletto delle date, prima entro il 2029, poi entro il 2026, ora entro il 2027; magari tra qualche mese ci sentiremo dire che 'del domani non v'è certezza'. Oggi abbiamo lo scoop sul costo per l'elettrificazione del molo Clementino, cioè delle canalizzazioni che porteranno l'elettricità al molo Clementino, ma la richiesta del Ministero dell'Ambiente non era la possibilità dell'impianto, quanto la certezza dei MegaWatt che passeranno nell'impianto per nutrire le grandi navi di MSC. Oggi ci forniscono anche un rendering del progetto che non riporta, probabilmente perché la cementificazione risulterebbe visivamente impattante, la strada che collegherà il nuovo banchinamento al parcheggio interno di Fincantieri e che in realtà farà sì che i nostri monumenti identitari diventeranno aiuole spartitraffico. Infine, una perplessità sorge spontanea: nel 2017 il costo del banchinamento del Molo Clementino ammontava a 22 milioni di euro ma oggi, con l'aumento del materiale da costruzione e l'inflazione che ha eroso salari, stipendi e pensioni, quale miracolo è avvenuto per far scendere la spesa da 22 a 17 milioni di euro? Dice il Presidente Garofalo che, comunque vada, il banchinamento del fronte esterno del molo Clementino si farà seppur per le sole navi militari, in quanto intervento è previsto dal PRP del 1988. Bene, qualora si procedesse al banchinamento per le sole navi militari il nostro porto antico non verrebbe ferito dalle costruzioni del terminal croceristico e di nuove strade di scorrimento per i mezzi, così i nostri archi Traiano e Clementino non diverrebbero isole spartitraffico come invece accadrebbe per accogliere le grandi navi da crociera e, soprattutto, sarebbe un intervento conforme al PRP e al PRG che considera la sosta delle navi militari molto meno impattante per i monumenti e per l'inquinamento atmosferico e acustico (testuali parole delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG del Comune) Poi ci sono le cose che non vengono dette per meglio veicolare il consenso e la bontà del banchinamento del Molo Clementino per le grandi navi da crociera e cioè: - la Soprintendenza non è favorevole a questa grandiosa opera tanto che ne chiede lo spostamento nella penisola prevista nel nuovo PRP. La richiesta è all'interno delle osservazioni del progetto del banchinamento riconfermato all'interno del nuovo PRP anch'esso in attesa dell'iter autorizzativo VIA VAS al Ministero dell'Ambiente - poi ci siamo noi, i cittadini, le associazioni locali pronti a difendere il nostro porto antico

vivereancona.it
Comitato Porto-Città di Ancona: "Quanta fretta, ma dove corri, dove vai?"



01/19/2026 10:34

Che l'Autorità Portuale di Ancona abbia l'abitudine di enfatizzare le sue proposte, in gergo diremmo "spararle grosse", siamo già abituati. Questi ultimi anni siamo stati inondati da dichiarazioni roboanti circa la realizzazione di opere risolutive dei molti problemi del porto di Ancona, poi tutte mestamente rientrate all'approssimarsi delle date fissate per la loro conclusione. Così la questione dei moli 19-20-21 quando, sull'onda della spinta politica, sembrava possibile spostare lì 3 traghetti, poi scesi a 2, poi solo a 1. Di pari passo c'è stato il balletto delle date, prima entro il 2029, poi entro il 2026, ora entro il 2027; magari tra qualche mese ci sentiremo dire che 'del domani non v'è certezza'. Oggi abbiamo lo scoop sul costo per l'elettrificazione del molo Clementino, cioè delle canalizzazioni che porteranno l'elettricità al molo Clementino, ma la richiesta del Ministero dell'Ambiente non era la possibilità dell'impianto, quanto la certezza dei MegaWatt che passeranno nell'impianto per nutrire le grandi navi di MSC. Oggi ci forniscono anche un rendering del progetto che non riporta, probabilmente perché la cementificazione risulterebbe visivamente impattante, la strada che collegherà il nuovo banchinamento al parcheggio interno di Fincantieri e che in realtà farà sì che i nostri monumenti identitari diventeranno aiuole spartitraffico. Infine, una perplessità sorge spontanea: nel 2017 il costo del banchinamento del Molo Clementino ammontava a 22 milioni di euro ma oggi, con l'aumento del materiale da costruzione e l'inflazione che ha eroso salari, stipendi e pensioni, quale miracolo è avvenuto per far scendere la spesa da 22 a 17 milioni di euro? Dice il Presidente Garofalo che, comunque vada, il banchinamento del fronte esterno del molo Clementino si farà seppur per le sole navi militari, in quanto intervento è previsto dal PRP del 1988. Bene, qualora si procedesse al banchinamento per le sole navi militari il nostro porto antico non verrebbe ferito dalle costruzioni del terminal croceristico e di nuove strade di scorrimento per i mezzi, così i nostri archi Traiano e Clementino non diverrebbero isole spartitraffico come invece accadrebbe per accogliere le grandi navi da crociera e, soprattutto, sarebbe un intervento conforme al PRP e al PRG che considera la sosta delle navi militari molto meno impattante per i monumenti e per l'inquinamento atmosferico e acustico (testuali parole delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG del Comune) Poi ci sono le cose che non vengono dette per meglio veicolare il consenso e la bontà del banchinamento del Molo Clementino per le grandi navi da crociera e cioè: - la Soprintendenza non è favorevole a questa grandiosa opera tanto che ne chiede lo spostamento nella penisola prevista nel nuovo PRP. La richiesta è all'interno delle osservazioni del progetto del banchinamento riconfermato all'interno del nuovo PRP anch'esso in attesa dell'iter autorizzativo VIA VAS al Ministero dell'Ambiente - poi ci siamo noi, i cittadini, le associazioni locali pronti a difendere il nostro porto antico

ed insieme a tutelare la salute. Non staremo a guardare dalle finestre L'unica via d'uscite per evitare lo scempio al Porto Antico, ripetiamo, è il ritiro della delibera consiliare comunale n. 50 del 2019. Quella delibera con la quale venne dato l'assenso alla variante funzionale del PRP per ospitare al Molo Clementino anche le grandi navi da crociera, nonostante l'assenza della conformità urbanistica, con tutte le operazioni anesse e connesse. Questo potrebbe essere l'unico modo per mettere in forse l'impianto autorizzativo su cui poggia questo terribile e ignorante progetto. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 19-01-2026 alle 10:33 sul giornale del 19 gennaio 2026 0 letture.

Fiumicino: scatta la bonifica della Darsena portuale

Sarà effettuata giovedì prossimo, secondo quanto si è appreso questa mattina, la bonifica di rifiuti e detriti che, di recente, hanno riempito sempre di più la Darsena portuale di Fiumicino. A creare la situazione, già segnalata una settimana fa dal nostro notiziario e poi da tanti cittadini, la recente forte mareggiata ma soprattutto quanto trascina alla foce, a più riprese, il canale navigabile. Il quadro, per il gioco delle correnti interne, è peggiorato progressivamente: il manto di rifiuti, tronchi, canne, plastiche, recipienti, ecc., s'incastra tra le tante imbarcazioni da diporto ormeggiate, ed ora congestiona, in particolare, la sezione davanti la sede del Circolo Velico e quella centrale. Pertanto, l'intervento di pulizia superficiale dello specchio acqueo, su disposizione dell'Autorità Portuale, è programmato per giovedì 22 gennaio. Dovranno essere spostate alcune barche e poi domani e dopodomani è previsto vento che darebbe problemi per il ragno, il macchinario che verrà utilizzato per tirare su in banchina il materiale.



01/19/2026 13:05

Sarà effettuata giovedì prossimo, secondo quanto si è appreso questa mattina, la bonifica di rifiuti e detriti che, di recente, hanno riempito sempre di più la Darsena portuale di Fiumicino. A creare la situazione, già segnalata una settimana fa dal nostro notiziario e poi da tanti cittadini, la recente forte mareggiata ma soprattutto quanto trascina alla foce, a più riprese, il canale navigabile. Il quadro, per il gioco delle correnti interne, è peggiorato progressivamente: il manto di rifiuti, tronchi, canne, plastiche, recipienti, ecc., s'incastra tra le tante imbarcazioni da diporto ormeggiate, ed ora congestiona, in particolare, la sezione davanti la sede del Circolo Velico e quella centrale. Pertanto, l'intervento di pulizia superficiale dello specchio acqueo, su disposizione dell'Autorità Portuale, è programmato per giovedì 22 gennaio. Dovranno essere spostate alcune barche e poi domani e dopodomani è previsto vento che darebbe problemi per il "ragno", il macchinario che verrà utilizzato per tirare su in banchina il materiale.

Cronache Della Campania

Napoli

Napoli, il Molo San Vincenzo torna ai cittadini: Manfredi annuncia la fine dei lavori

L'eliporto diventerà un'arena a cielo aperto per eventi e concerti con vista sul golfo. Recuperato anche il muro borbonico. Il sindaco: «Restituiamo spazi dimenticati» Ascolta questo articolo ora... Il sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, annuncia sui social la prossima riapertura del Molo San Vincenzo. Dopo mesi di cantiere, la struttura tornerà presto fruibile ai napoletani e ai turisti, trasformando un'area «per troppo tempo negata» in uno dei nuovi polmoni della città. «Questo cantiere è un passo fondamentale per restituire alla città uno spazio per troppo tempo negato», afferma l'inquilino di Palazzo San Giacomo in un video corredato dalle immagini dei lavori in corso. Il progetto prevede una straordinaria passeggiata che entrerà nel **porto**, riconsegnando ai cittadini luoghi ormai dimenticati. La piattaforma dell'eliporto non sarà più una semplice struttura tecnica ma diventerà uno spazio aperto capace di ospitare eventi e concerti, con una vista unica sul golfo. Con il recupero del molo e del muro borbonico, l'amministrazione restituisce alla città aree destinate all'intrattenimento, allo sport e alla fruizione della risorsa mare. «Finalmente - conclude Manfredi - riprendiamo, recuperiamo, restituiamo un altro spazio storico e straordinariamente bello della nostra città».

Cronache Della Campania

Napoli, il Molo San Vincenzo torna ai cittadini: Manfredi annuncia la fine dei lavori



01/19/2026 16:38

L'eliporto diventerà un'arena a cielo aperto per eventi e concerti con vista sul golfo. Recuperato anche il muro borbonico. Il sindaco: «Restituiamo spazi dimenticati» Ascolta questo articolo ora... Il sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, annuncia sui social la prossima riapertura del Molo San Vincenzo. Dopo mesi di cantiere, la struttura tornerà presto fruibile ai napoletani e ai turisti, trasformando un'area «per troppo tempo negata» in uno dei nuovi polmoni della città. «Questo cantiere è un passo fondamentale per restituire alla città uno spazio per troppo tempo negato», afferma l'inquilino di Palazzo San Giacomo in un video corredato dalle immagini dei lavori in corso. Il progetto prevede una straordinaria passeggiata che entrerà nel porto, riconsegnando ai cittadini luoghi ormai dimenticati. La piattaforma dell'eliporto non sarà più una semplice struttura tecnica ma diventerà uno spazio aperto capace di ospitare eventi e concerti, con una vista unica sul golfo. Con il recupero del molo e del muro borbonico, l'amministrazione restituisce alla città aree destinate all'intrattenimento, allo sport e alla fruizione della risorsa mare. «Finalmente - conclude Manfredi - riprendiamo, recuperiamo, restituiamo un altro spazio storico e straordinariamente bello della nostra città».

Venti di burrasca, piogge e fulmini: è arrivato il ciclone Harry, in allerta Sicilia, Calabria e Sardegna

Le cattive condizioni meteo hanno fatto saltare diversi collegamenti marittimi tra la Sicilia e le isole minori. Aliscafi fermi in **porto** a Milazzo da questa mattina. L'unico mezzo a viaggiare verso le Eolie, secondo quanto segnala il sito di Caronte & Tourist Isole Minori, è la nave 'Nerea', che dovrebbe partire a breve. Cancellata la partenza della 'Filippo Filippi' per le 10:30 da Vulcano verso Milazzo, così come il collegamento tra la cittadina messinese e il **porto** di **Napoli** con nave 'Cossyra', previsto per le 12:30. Ferma all'ancora al **porto** di Trapani anche la 'Simone Martini', che avrebbe dovuto salpare per Favignana alle 11: anche questo collegamento è saltato per le cattive condizioni meteo. Cancellate ieri sera le partenze dei traghetti da Linosa per Lampedusa e dalla più grande delle isole Pelagie alla volta di **Porto** Empedocle. Stesso destino anche per il collegamento Lampedusa-**Porto** Empedocle previsto per le 10:45 di oggi. Anche la 'Pietro Novelli' resterà ferma in **porto** a Trapani e non salperà alla volta di Pantelleria. Disagi, anche, nei collegamenti veloci con le Egadi: questa mattina sono state sospese le corse da e per Marsala e Trapani. Fermo anche l'aliscafo che collega Palermo e Ustica.



Brindisi Report

Brindisi

"Si crei il 'salotto' della città in corso Umberto e si riaprano al traffico i corsi"

La proposta dei consiglieri Greco e Luperti: "È necessario che l'Amministrazione Comunale elabori un piano di rigenerazione urbana" Riceviamo e pubblichiamo una nota dei consiglieri comunali Pasquale Luperti e Michelangelo Greco Il centro cittadino di Brindisi è interessato ormai da anni da interventi di manutenzione della pavimentazione stradale. Le basole installate a suo tempo, infatti, così come dimostrato da quanto accaduto in questo lasso di tempo, non erano e non sono adatte al transito delle auto e quindi si rompono in più punti, generando danni alle persone ed alle autovetture. Da qui la necessità, anche sulla base delle indicazioni contenute nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e della necessità - contenuta anche nel Piano regolatore del Porto - di rafforzare il legame da città e porto, di realizzare delle modifiche all'attuale organizzazione del traffico. In particolare, riteniamo che sia necessario che l'Amministrazione Comunale elabori un piano di rigenerazione urbana attraverso cui eliminare gli attuali costosissimi 'interventi-tampone'. Il tutto, in stretta sinergia con l'Autorità di **Sistema Portuale**. Il piano dovrebbe prevedere la totale riapertura al traffico automobilistico di corso Roma e di corso Garibaldi, con il conseguente miglioramento dell'accessibilità della parte di città che si trova sul mare. Allo stesso tempo, bisognerebbe prevedere una chiusura (anche attraverso l'eliminazione della Ztl) del tratto di corso Umberto che va da piazza Vittoria a piazza Cairoli per creare il 'salotto buono' della città, con aiuole centrali e panchine. Il piano, inoltre, dovrebbe prevedere anche un restyling di piazza Cairoli e una riqualificazione del tratto di corso Umberto che va da piazza Cairoli fino alla stazione ferroviaria. "Se davvero vogliamo migliorare il centro cittadino di Brindisi - affermano i consiglieri Luperti e Greco - dobbiamo pensare in grande, investendo le risorse necessarie per cambiare il volto del cuore cittadino, a beneficio dell'attrattività e del decoro. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



"Si crei il 'salotto' della città in corso Umberto e si riaprano al traffico i corsi"



01/19/2026 17:23

La proposta dei consiglieri Greco e Luperti: "È necessario che l'Amministrazione Comunale elabori un piano di rigenerazione urbana" Riceviamo e pubblichiamo una nota dei consiglieri comunali Pasquale Luperti e Michelangelo Greco Il centro cittadino di Brindisi è interessato ormai da anni da interventi di manutenzione della pavimentazione stradale. Le basole installate a suo tempo, infatti, così come dimostrato da quanto accaduto in questo lasso di tempo, non erano e non sono adatte al transito delle auto e quindi si rompono in più punti, generando danni alle persone ed alle autovetture. Da qui la necessità, anche sulla base delle indicazioni contenute nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e della necessità - contenuta anche nel Piano regolatore del Porto - di rafforzare il legame da città e porto, di realizzare delle modifiche all'attuale organizzazione del traffico. In particolare, riteniamo che sia necessario che l'Amministrazione Comunale elabori un piano di rigenerazione urbana attraverso cui eliminare gli attuali costosissimi 'interventi-tampone'. Il tutto, in stretta sinergia con l'Autorità di Sistema Portuale. Il piano dovrebbe prevedere la totale riapertura al traffico automobilistico di corso Roma e di corso Garibaldi, con il conseguente miglioramento dell'accessibilità della parte di città che si trova sul mare. Allo stesso tempo, bisognerebbe prevedere una chiusura al traffico (anche attraverso l'eliminazione della Ztl) del tratto di corso Umberto che va da piazza Vittoria a piazza Cairoli per creare il 'salotto buono' della città, con aiuole centrali e panchine. Il piano, inoltre, dovrebbe prevedere anche un restyling di piazza Cairoli e una riqualificazione del tratto di corso Umberto che va da piazza Cairoli fino alla stazione ferroviaria. "Se davvero vogliamo migliorare il centro cittadino di Brindisi - affermano i consiglieri Luperti e Greco - dobbiamo pensare in grande, investendo le risorse necessarie per cambiare il volto del cuore cittadino, a beneficio dell'attrattività e del decoro. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.

Il Nautilus

Brindisi

Identificata la nave sequestrata a Brindisi il 17 gennaio 2026

(Foto courtesy Ufficio stampa Guardia di Finanza **Brindisi**) Sequestro della nave e del carico a **Brindisi**: per il Direttore Roberto Alesse (ADM), "Risultato di rilievo che rafforza l'azione del Governo nell'attuazione delle sanzioni UE" Roma . La nave in questione è stata identificata come la bulk carrier Hizir Reis, battente bandiera Tuvalu. I dati della flotta di Equasis indicano la nave sotto la compagnia di navigazione turca Emiroglu Deniz Nakliyat. Ha operato con il nome Isolda fino a ottobre 2024, dopo il trasferimento della proprietà operata da Polsteam. In relazione al sequestro preventivo della bulk carrier, proveniente dalle acque territoriali russe del Mar Nero e del relativo carico di circa 33.000 tonnellate di materiale ferroso, effettuato nel **porto di Brindisi** a seguito di articolate attività di controllo svolte dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e dalla Guardia di Finanza, il Direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Roberto Alesse, ha rilasciato la seguente dichiarazione: "L'operazione portata a termine a **Brindisi** costituisce un risultato di assoluto rilievo, reso possibile dall'efficace utilizzo dei sistemi di analisi del rischio e di intelligence doganale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che hanno consentito di intercettare tempestivamente una movimentazione commerciale riconducibile a un tentativo di elusione delle misure restrittive adottate dall'Unione Europea nei confronti della Federazione Russa. La sinergia operativa tra l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e la Guardia di Finanza, nell'ambito del protocollo di collaborazione in essere, si conferma uno strumento strategico per l'individuazione delle condotte illecite e per il rafforzamento dei controlli sui traffici internazionali. Azioni come questa rafforzano in modo concreto l'impegno del Governo nel garantire la piena e rigorosa attuazione delle sanzioni europee, a tutela della legalità, della sicurezza economica nazionale e della credibilità del sistema Paese". Dopo l'accensione dell'AIS (Automatic Identification System) della nave, sono stati ricevuti i tracciati e le caratteristiche principali della nave. La Hizir Reis (già chiamata Isolda fino a ottobre 2024) - No. IMO 9180360/572693220 - è stata costruita in Giappone nel 1999 (Mitsui Ing.); lunga 199,9 mt. (192,0 mt. fra le Pp), larga 23,6 mt. con un pescaggio di 15,3 mt.; 21.387 mt / 11.629 mt. GRT/NET), classificata dal Registro Turk Lloyd e con P&I Ovest dell'Inghilterra. Ora sotto sequestro giudiziario a **Brindisi**. Abele Carruezzo (La posizione attuale di Hizir Reis è nel Mar Adriatico segnalato 02 minuti fa dall'AIS; file courtesy Vessel Finder.com) (Foto riportata dalla flotta della compagnia di navigazione turca Emiroglu Deniz Nakliyat).



Fermata a Brindisi una nave per sanzioni contro la Russia

Importatore, armatore e membri dell'equipaggio indagati per violazione delle sanzioni contro la Russia La Guardia di Finanza ha reso noto che, all'esito degli accertamenti svolti dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane di Brindisi, con il coordinamento della Procura della Repubblica di Brindisi, veniva sottoposta a sequestro preventivo d'urgenza la bulker Hizir Reis, battente bandiera di Tuvalu, proveniente dalle acque territoriali russe del mar Nero, con il relativo carico di 33.000 tonnellate di materiale ferroso. Il provvedimento cautelare veniva emesso a mente di quanto previsto dal Regolamento UE 833-2014, in ottemperanza alle misure adottate nell'ambito dei cd. pacchetti di sanzioni nei confronti della Federazione Russa in conseguenza del conflitto russo-ucraino. Il Regolamento UE e le successive integrazioni prevedono il divieto sia di effettuare operazioni commerciali in determinate località, inclusi alcuni porti della Federazione, sia di importare determinate categorie di merci, nonché l'applicazione di sanzioni nei confronti di una serie di persone fisiche e giuridiche cd. "listate". Per quanto sopra, all'arrivo della motonave nel porto di Brindisi la dichiarazione di importazione veniva selezionata dai sistemi di analisi dell'Agenzia delle Dogane al fine di verificare eventuali divieti e restrizioni con riferimento al citato Regolamento UE in considerazione sia della tipologia di merce trasportata che della provenienza geografica. I successivi controlli, effettuati congiuntamente dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane di Brindisi, con il supporto specialistico del Reparto Aeronavale della G. di F. della Puglia, mediante la Sezione Operativa Navale di Brindisi, facevano emergere gravi incongruenze, falsificazioni e alterazioni della documentazione di bordo relativa ai luoghi di sosta e di effettuazione delle operazioni di carico della merce. In particolare, il controllo effettuato dai militari della Guardia di Finanza su tutta una serie di documenti della nave, nonché, l'analisi dei dati estratti dal sistema Ecdis (sistema elettronico di navigazione obbligatorio sulle grandi navi), consentiva di accettare che la nave sostava e operava nel Porto di Novorossijsk (porto della Federazione Russa sottoposto a sanzioni) dal 13 al 16 novembre 2025, eseguendo operazioni vietate di carico della merce. Sempre in seguito alle operazioni di controllo effettuate dai finanzieri della Sezione Operativa Navale di Brindisi e alle analisi eseguite dal Roan di Bari, emergeva che il sistema Ais della motonave (ovvero il transponder Gps che permette alle navi di identificarsi e fornire in tempo reale la propria posizione, rotta e velocità) era stato disattivato in prossimità del porto russo di Novorossijsk, plausibilmente con l'intento di sottrarsi alla geolocalizzazione e di ostacolare l'attività di controllo delle Autorità competenti. Ulteriori riscontri in tal senso venivano forniti tramite la consultazione della banca dati Lloyd's Global Maritime in uso all'Agenzia delle Dogane. Tutti gli accertamenti

Shipping Italy

Fermata a Brindisi una nave per sanzioni contro la Russia



01/19/2026 11:35

Nicola Capuzzo

Importatore, armatore e membri dell'equipaggio indagati per violazione delle sanzioni contro la Russia La Guardia di Finanza ha reso noto che, all'esito degli accertamenti svolti dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane di Brindisi, con il coordinamento della Procura della Repubblica di Brindisi, veniva sottoposta a sequestro preventivo d'urgenza la bulker Hizir Reis, battente bandiera di Tuvalu, proveniente dalle acque territoriali russe del mar Nero, con il relativo carico di 33.000 tonnellate di materiale ferroso. Il provvedimento cautelare veniva emesso a mente di quanto previsto dal Regolamento UE 833-2014, in ottemperanza alle misure adottate nell'ambito dei cd. pacchetti di sanzioni nei confronti della Federazione Russa in conseguenza del conflitto russo-ucraino. Il Regolamento UE e le successive integrazioni prevedono il divieto sia di effettuare operazioni commerciali in determinate località, inclusi alcuni porti della Federazione, sia di importare determinate categorie di merci, nonché l'applicazione di sanzioni nei confronti di una serie di persone fisiche e giuridiche cd. "listate". Per quanto sopra, all'arrivo della motonave nel porto di Brindisi la dichiarazione di importazione veniva selezionata dai sistemi di analisi dell'Agenzia delle Dogane al fine di verificare eventuali divieti e restrizioni con riferimento al citato Regolamento UE in considerazione sia della tipologia di merce trasportata che della provenienza geografica. I successivi controlli, effettuati congiuntamente dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane di Brindisi, con il supporto specialistico del Reparto Aeronavale della G. di F. della Puglia, mediante la Sezione Operativa Navale di Brindisi, facevano emergere gravi incongruenze, falsificazioni e alterazioni della documentazione di bordo relativa ai luoghi di sosta e di effettuazione delle operazioni di carico della merce. In particolare, il controllo effettuato dai militari della Guardia di Finanza su tutta una serie di documenti della nave, nonché, l'analisi dei dati estratti dal sistema Ecdis (sistema elettronico di navigazione obbligatorio sulle grandi navi), consentiva di accettare che la nave sostava e operava nel Porto di Novorossijsk (porto della Federazione Russa sottoposto a sanzioni) dal 13 al 16 novembre 2025, eseguendo operazioni vietate di carico della merce. Sempre in seguito alle operazioni di controllo effettuate dai finanzieri della Sezione Operativa Navale di Brindisi e alle analisi eseguite dal Roan di Bari, emergeva che il sistema Ais della motonave (ovvero il transponder Gps che permette alle navi di identificarsi e fornire in tempo reale la propria posizione, rotta e velocità) era stato disattivato in prossimità del porto russo di Novorossijsk, plausibilmente con l'intento di sottrarsi alla geolocalizzazione e di ostacolare l'attività di controllo delle Autorità competenti. Ulteriori riscontri in tal senso venivano forniti tramite la consultazione della banca dati Lloyd's Global Maritime in uso all'Agenzia delle Dogane. Tutti gli accertamenti

Shipping Italy

Brindisi

svolti consentivano di ricostruire esattamente la rotta e le operazioni svolte dalla motonave in violazione al Regolamento Comunitario in materia di sanzioni contro la Federazione Russa, nonostante le dichiarazioni fuorvianti del Comandante della medesima nave e i tentativi posti in essere di ostacolare i fatti tramite l'alterazione dei documenti e lo spegnimento del transponder. Pertanto, la motonave e l'intero carico venivano sottoposti a sequestro, debitamente convalidato dal Gip di Brindisi e confermato dal Tribunale del Riesame. L'importatore, l'armatore (che risulta essere la turca Buymar Shipping&Trading) e alcuni componenti l'equipaggio sono indagati, in concorso tra loro, ferma restando la presunzione di innocenza e fino al compiuto accertamento delle responsabilità, per aver eluso le misure restrittive dell'Unione Europea. 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.



Piogge e burrasca, forti mareggiate nel sud dell'Isola

I pescherecci fanno rientro in **porto** a **Cagliari**, attività sanitarie sospese nella Sardegna centrale. Voli regolari Si attende in queste ore l'ingresso del vento di scirocco che porterà mareggiate soprattutto nel sud dell'Isola. Le piogge abbondanti di queste ore stanno facendo registrare allagamenti nel Sulcis e frane in Ogliastra. **CAGLIARI E SUD SARDEGNA**. L'aeroporto di Elmas resta aperto e non si segnalano cancellazioni o ritardi. Al **porto** traghetti fermi in banchina in attesa di ordinanze successive. Sarà garantito l'ingresso alle imbarcazioni in caso di necessità e si attendono gli sviluppi meteo delle prossime ore. Alle 12.30 a **Cagliari** il punto stampa della Protezione civile mentre a Capoterra si è appena conclusa in comune una riunione operativa per definire le prossime chiusure. **SARDEGNA CENTRALE** . Scuole chiuse e attività sanitarie specialistiche sospese. La Asl 3 di Nuoro ha reso noto che tutte le prestazioni specialistiche nei 4 distretti di Nuoro, Macomer, Siniscola e Sorgono sono sospese e che sarà cura dei direttori riprogrammare le visite già prenotate. In provincia di Oristano, invece, i sindaci dell'Unione dei Comuni del Barigadu hanno disposto la chiusura delle scuole nei comuni di Ardauli, Bidonì, Busachi, Fordongianus, Neoneli, Nughedu Santa Vittoria, Samugheo, Sorràdile e Ula Tirso. **ALGHERO** . Sulla base delle attuali previsioni, il Nord-Ovest della Sardegna, il territorio del sassarese e l'oristanese saranno meno coinvolti e, allo stato attuale, non si prevedono criticità particolari ma il Comune segue con attenzione l'evolversi della situazione. Resta operativo lo scalo aeroportuale di Fertilia. Guarda le previsioni a cura di Rai Meteo Guarda le immagini dei pescherecci che fanno rientro in **porto** a **Cagliari** per il maltempo.



Eolie, vento a 40 chilometri orari: viaggia solo la nave «Nerea». Il video dell'approdo

Da ieri pomeriggio le Eolie sono spazzate da forte raffiche di vento con i collegamenti marittimi già sospesi. Per tutta la notte la furia del vento ha continuato a soffiare e da stamane il vento ha raggiunto i 40 km orari. Nonostante la tempesta che è solo all'inizio da **Milazzo** alle 7 è partita la nave 'Nerea', l'unico mezzo della flotta Siremar A poter viaggiare anche con onde alte tre metri. E pur con notevoli difficoltà per la furia del vento ha attraccato a Vulcano e a Lipari. Nonostante garantisca il collegamento però potrebbero esserci problemi di attracco nelle altre isole. A passeggeri e ai proprietari dei camion di derrate alimentari è stato comunicato in agenzia che tutti gli scali sono con riserva anche a Vulcano e Lipari, visto che soffia vento da sud est e tutti i porti eoliani sono esposti e soprattutto a Salina, Filicudi e Alicudi. Da ieri pomeriggio sono fermi gli aliscafi della Liberty Lines. A metà giornata il vento aumenterà anche a 50 km. Come preannunciato con ordinanze sindacali dai quattro sindaci eoliani le scuole oggi e domani sono chiuse, nei lungomari delle isole è vietato circolare, i proprietari di negozi e case hanno protetto l'ingresso con delle tavole in caso di forti mareggiate, visto che le isole sono ormai indifese per le spiaggia quasi scomparse, e al Comune è attivo il comitato operativo presieduto dal sindaco Riccardo Gullo. Nelle isole mobilitate le forze dell'ordine, la Protezione civile, l'associazione Radio Amatori eoliani e volontari pronti ad intervenire in caso di necessità. Video e foto NotiziariolsolEolie.it Tag: Ciclone Harry Gds TV.

giornaledisicilia.it
Eolie, vento a 40 chilometri orari: viaggia solo la nave «Nerea». Il video dell'approdo



01/19/2026 09:25 Bartolino Leone

Da ieri pomeriggio le Eolie sono spazzate da forte raffiche di vento con i collegamenti marittimi già sospesi. Per tutta la notte la furia del vento ha continuato a soffiare e da stamane il vento ha raggiunto i 40 km orari. Nonostante la tempesta che è solo all'inizio da Milazzo alle 7 è partita la nave 'Nerea', l'unico mezzo della flotta Siremar A poter viaggiare anche con onde alte tre metri. E pur con notevoli difficoltà per la furia del vento ha attraccato a Vulcano e a Lipari. Nonostante garantisca il collegamento però potrebbero esserci problemi di attracco nelle altre isole. A passeggeri e ai proprietari dei camion di derrate alimentari è stato comunicato in agenzia che tutti gli scali sono con riserva anche a Vulcano e Lipari, visto che soffia vento da sud est e tutti i porti eoliani sono esposti e soprattutto a Salina, Filicudi e Alicudi. Da ieri pomeriggio sono fermi gli aliscafi della Liberty Lines. A metà giornata il vento aumenterà anche a 50 km. Come preannunciato con ordinanze sindacali dai quattro sindaci eoliani le scuole oggi e domani sono chiuse, nei lungomari delle isole è vietato circolare, i proprietari di negozi e case hanno protetto l'ingresso con delle tavole in caso di forti mareggiate, visto che le isole sono ormai indifese per le spiaggia quasi scomparse, e al Comune è attivo il comitato operativo presieduto dal sindaco Riccardo Gullo. Nelle isole mobilitate le forze dell'ordine, la Protezione civile, l'associazione Radio Amatori eoliani e volontari pronti ad intervenire in caso di necessità. Video e foto NotiziariolsolEolie.it Tag: Ciclone Harry Gds TV.

Incontro convocato dal Sindaco Basile sulle prospettive relative alla realizzazione del porto di Tremestieri

Un dono, da parte della Uil al sindaco, di tre scatole di costruzioni aventi per tema: "come costruire il **porto di Tremestieri**" "In merito alle prospettive relative alla realizzazione del **porto di Tremestieri**, si è svolta l'attesa riunione con i Sindacati convocata dal sindaco Basile che ha visto la presenza del presidente dell'Adsp dello Stretto Rizzo e il collegamento da remoto del commissario per la realizzazione del **porto di Tremestieri** Di Sarcina. L'inizio dei lavori è stato preceduto dal siparietto legato al dono, da parte della Uil, di tre scatole di costruzioni aventi per tema: "come costruire il **porto di Tremestieri**". L'incontro è stato decisamente interlocutorio. Da parte dei soggetti istituzionali è stata ribadita la volontà di realizzare l'opera e sono state respinte le preoccupazioni legate al tentativo di sabotare l'appalto. Molte decisioni concrete e sostanziali per i loro effetti, quali la previsione di un'eventuale variante o la scelta di realizzare un'opera strategica, quesiti fondamentali posti al sindaco Basile, al presidente Rizzo e al commissario Di Sarcina, non hanno avuto risposte chiare e definite. Un aspetto importante è rappresentato dal fatto che è stato comunicato il formale impegno ad iniziare, entro il corrente mese di gennaio, i lavori a mare propedeutici alla palificazione per costruire la diga foranea. Purtroppo, sono stati confermati i ritardi rispetto alla tabella di marcia per l'esecuzione dei lavori che sono già di oltre sei mesi. Anche per questi motivi, a nostro avviso, è fondamentale ed importante mantenere altissima e permanente la pressione su un'opera che è fondamentale per il futuro della città e per la definitiva liberazione del centro cittadino dal far west rappresentato dai tir e dalle automobili. In tal senso, su proposta sindacale, il sindaco Basile ha convenuto di trasformare l'incontro odierno in un tavolo permanente finalizzato a seguire con mirata attenzione i lavori del **porto di Tremestieri**" lo hanno dichiarato Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina, Pasquale De Vardo, segretario generale Feneal Uil Tirrenica, e Antonino Di Mento, segretario generale Uitrasporti Messina, al termine della riunione odierna. In questo articolo: LEGGI ANCHE.



01/19/2026 16:07

Un dono, da parte della Uil al sindaco, di tre scatole di costruzioni aventi per tema: "come costruire il **porto di Tremestieri**" "In merito alle prospettive relative alla realizzazione del porto di Tremestieri, si è svolta l'attesa riunione con i Sindacati convocata dal sindaco Basile che ha visto la presenza del presidente dell'Adsp dello Stretto Rizzo e il collegamento da remoto del commissario per la realizzazione del porto di Tremestieri Di Sarcina. L'inizio dei lavori è stato preceduto dal siparietto legato al dono, da parte della Uil, di tre scatole di costruzioni aventi per tema: "come costruire il **porto di Tremestieri**". L'incontro è stato decisamente interlocutorio. Da parte dei soggetti istituzionali è stata ribadita la volontà di realizzare l'opera e sono state respinte le preoccupazioni legate al tentativo di sabotare l'appalto. Molte decisioni concrete e sostanziali per i loro effetti, quali la previsione di un'eventuale variante o la scelta di realizzare un'opera strategica, quesiti fondamentali posti al sindaco Basile, al presidente Rizzo e al commissario Di Sarcina, non hanno avuto risposte chiare e definite. Un aspetto importante è rappresentato dal fatto che è stato comunicato il formale impegno ad iniziare, entro il corrente mese di gennaio, i lavori a mare propedeutici alla palificazione per costruire la diga foranea. Purtroppo, sono stati confermati i ritardi rispetto alla tabella di marcia per l'esecuzione dei lavori che sono già di oltre sei mesi. Anche per questi motivi, a nostro avviso, è fondamentale ed importante mantenere altissima e permanente la pressione su un'opera che è fondamentale per il futuro della città e per la definitiva liberazione del centro cittadino dal far west rappresentato dai tir e dalle automobili. In tal senso, su proposta sindacale, il sindaco Basile ha convenuto di trasformare l'incontro odierno in un tavolo permanente finalizzato a seguire con mirata attenzione i lavori del **porto di Tremestieri**" lo hanno dichiarato Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina, Pasquale De Vardo, segretario generale Feneal Uil Tirrenica, e Antonino Di Mento, segretario generale Uitrasporti Messina, al termine della riunione odierna. In questo articolo: LEGGI ANCHE.

118 Eolie, stato agitazione del personale: "Costi trasporti esosi"

"L'assemblea degli operatori sanitari SEUS 118 in servizio presso le isole minori di Lipari e Salina ha deliberato, all'unanimità, la proclamazione dello stato di agitazione del personale interessato. Tale decisione, ormai inevitabile, è maturata dopo numerosi e infruttuosi tentativi di confronto con la SEUS S.c.p.A. e con gli Assessorati regionali competenti, finalizzati a ottenere il rimborso delle spese di viaggio sostenute per gli spostamenti via mare sulle tratte **Milazzo-Eolie**". Lo scrive in una nota la Cisl-Fp. "Gli operatori, infatti, si trovano a dover sostenere mensilmente costi insostenibili rispetto al loro salario (circa 1.300 euro netti): il solo abbonamento per 26 corse di aliscafo ammonta a 316 euro, con validità di 75 giorni. Tale abbonamento non è prorogabile in caso di malattia, ferie o assenze d'ufficio, né può essere utilizzato in caso di cambio turno o postazione (ad esempio, da Lipari a Salina), costringendo i lavoratori a ulteriori esborsi. La situazione si aggrava ulteriormente nei casi di maltempo, quando il servizio di aliscafo viene sospeso e i lavoratori devono utilizzare la nave di linea, pagando interamente un nuovo biglietto senza possibilità di utilizzare l'abbonamento già sottoscritto. In tali circostanze, gli operatori non riescono a raggiungere il luogo di lavoro negli orari prestabiliti, subendo ritardi ingiustificati che vengono coperti con permessi personali non retribuiti, o addirittura perdendo l'intera giornata lavorativa. A fronte di tali gravissime difficoltà economiche e logistiche, gli operatori SEUS 118 delle isole minori di Lipari e Salina si trovano a dover sostenere, ogni mese, spese superiori ai 400 euro, equivalenti a quasi un terzo del loro stipendio. E ciò pur garantendo, con immenso senso di responsabilità, un servizio di emergenza-urgenza essenziale e continuativo, svolto su turni h24, senza beneficiare delle stesse indennità previste per le postazioni sulla terraferma. Ciò che rende ancor più inaccettabile la situazione è la palese disparità di trattamento rispetto agli altri operatori SEUS impiegati nelle isole minori della Regione Siciliana: nelle isole di Pantelleria e Lampedusa, infatti, ai lavoratori viene integralmente garantita la gratuità dei trasporti marittimi. Gli addetti di Lipari e Salina risultano pertanto gli unici esclusi da tale diritto, nonostante siano anch'essi impegnati nel medesimo servizio pubblico, con identiche responsabilità e carichi di lavoro. Tale discriminazione contraddice la ratio del decreto che riconosce la gratuità dei trasporti ai dipendenti pubblici, producendo un'applicazione a macchia di leopardo e generando condotte palesemente discriminatorie verso lavoratori che garantiscono la sicurezza sanitaria del territorio isolano. Per tutte le motivazioni sopra esposte, e preso atto del crescente stato di sofferenza economica e morale dei lavoratori coinvolti - alcuni dei quali ormai indebitati per importi superiori ai 2.000 euro - la CISL FP di Messina proclama ufficialmente lo stato di agitazione del personale SEUS 118 operante nelle isole minori di Lipari e



Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Salina. Lo stato di agitazione degli operatori sanitari SEUS costituisce il primo atto del percorso di mobilitazione sindacale, che potrà estendersi fino alla proclamazione dello sciopero. Si chiede, pertanto, a S.E. il Prefetto di convocare con urgenza un incontro in presenza con tutte le parti interessate al fine di avviare una fase di conciliazione e di raffreddamento del conflitto, individuando soluzioni idonee a ristabilire la parità di trattamento e a porre fine a una condizione di ingiustificata discriminazione." Concludono i sindacalisti.

Porto Tremestieri, entro il mese sondaggi e trivellazioni per la tanto attesa diga foranea

Andrea Castorina

Il punto sui lavori durante un tavolo tecnico tra Comune, Authority e sindacati. La Uil stuzzica gli addetti ai lavori consegnando una scatola di costruzioni ad hoc. Diventerà permanente il tavolo istituito oggi per monitorare l'eterno cantiere del porto di Tremestieri. Questa la prima promessa staccata stamane dai sindacati durante il confronto a Palazzo Zanca con amministrazione comunale, il presidente dell'Authority Francesco Rizzo, il commissario Francesco Di Sarcina (da remoto) e i componenti della commissione tecnica, incalzati da i tre Cgil, Cisl e Uil, rappresentati dai segretari generali Pietro Patti, Nino Alibrandi e Ivan Tripodi. Quest'ultimo ha punzecchiato sindaco e presidente Rizzo consegnando loro una scatola di costruzioni personalizzata proprio con le foto del porto, la cui consegna è ancora lontanissima. Sulla eventuale variante al progetto poco o nulla è stato ancora deciso, in ballo l'ipotesi sub appalto che è in corso di valutazione. L'unica cosa certa è che entro il mese si terranno i primi sondaggi propedeutici agli interventi necessari alla costruzione della diga foranea che si sarebbe dovuta realizzare già la scorsa estate. Ma sia il sindaco Federico Basile, sia il presidente dell'autorità portuale Francesco Rizzo si sono detti ottimisti sulla ripresa dei lavori che passano dalle palificazioni a mare e a tutte le procedure per il completamento di un'opera attesa addirittura dal lontano 2009. Alibrandi (Cisl): «Un allungamento dei tempi può starci in un'opera così complessa». Non c'è, al momento, una preoccupazione sindacale perché i lavoratori che seguiamo con la categoria degli edili sono in attività e percepiscono il salario. I tempi sono quelli legati anche alla difficoltà dei lavori in un'opera così complessa». È quanto ha affermato il segretario generale della Cisl Messina, Antonino Alibrandi, al termine del vertice. Un incontro utile perché apre e mantiene un'interlocuzione e un confronto costante sull'avanzamento del cantiere ma questo è un aspetto diverso dalle preoccupazioni sindacali. I lavoratori non hanno criticità, non vengono rappresentati i problemi occupazionali o di salari. La preoccupazione ha aggiunto Alibrandi - può essere legata, quindi, solo all'allungamento dei lavori per la vicenda della diga foranea ma se guardiamo alla complessità dell'infrastruttura in termini di realizzazione comprendiamo come questo tipo di situazione possa anche essere messo in conto. È un'opera strategica, avviata come emergenziale, ma che diventa fondamentale per la città. Forse qualcuno ha dimenticato che quest'infrastruttura era ferma, mai avviata, poi ha dovuto fare i conti con la pandemia e l'aumento dei costi, con il fallimento della ditta che si era aggiudicato l'appalto. Adesso che l'iter si è rimesso in moto, le lavorazioni sono quasi al 40%. Quindi Alibrandi ha voluto sottolineare come occorra cambiare modo di confrontarsi sulle opere strategiche per la città. ""Per noi della Cisl è fondamentale che l'opera venga completata nel più breve tempo possibile. È necessario che tutte le forze della città si pongano verso quest'opera



Il punto sui lavori durante un tavolo tecnico tra Comune, Authority e sindacati. La Uil stuzzica gli addetti ai lavori consegnando una scatola di costruzioni ad hoc. Diventerà permanente il tavolo istituito oggi per monitorare l'eterno cantiere del porto di Tremestieri. Questa la prima promessa staccata stamane dai sindacati durante il confronto a Palazzo Zanca con amministrazione comunale, il presidente dell'Authority Francesco Rizzo, il commissario Francesco Di Sarcina (da remoto) e i componenti della commissione tecnica, incalzati da i tre Cgil, Cisl e Uil, rappresentati dai segretari generali Pietro Patti, Nino Alibrandi e Ivan Tripodi. Quest'ultimo ha punzecchiato sindaco e presidente Rizzo consegnando loro una scatola di costruzioni personalizzata proprio con le foto del porto, la cui consegna è ancora lontanissima. Sulla eventuale variante al progetto poco o nulla è stato ancora deciso, in ballo l'ipotesi sub appalto che è in corso di valutazione. L'unica cosa certa è che entro il mese si terranno i primi sondaggi propedeutici agli interventi necessari alla costruzione della diga foranea che si sarebbe dovuta realizzare già la scorsa estate. Ma sia il sindaco Federico Basile, sia il presidente dell'autorità portuale Francesco Rizzo si sono detti ottimisti sulla ripresa dei lavori che passano dalle palificazioni a mare e a tutte le procedure per il completamento di un'opera attesa addirittura dal lontano 2009. Alibrandi (Cisl): «Un allungamento dei tempi può starci in un'opera così complessa». Non c'è, al momento, una preoccupazione sindacale perché i lavoratori che seguiamo con la categoria degli edili sono in attività e percepiscono il salario. I tempi sono quelli legati anche alla difficoltà dei lavori in un'opera così complessa». È quanto ha affermato il segretario generale della Cisl Messina, Antonino Alibrandi, al termine del vertice. Un incontro utile perché apre e mantiene un'interlocuzione e un confronto costante sull'avanzamento del cantiere ma questo è un aspetto diverso dalle preoccupazioni sindacali.

Messina Today

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

con pragmatismo e responsabilità, partecipando alla risoluzione dei possibili problemi che possono nascere, ovviamente ognuno per il proprio ambito ha sottolineato il segretario generale della Cisl Messina -. Per noi bisogna garantire la continuità lavorativa, è fondamentale la sicurezza perché si tratta sempre di lavori complessi ma l'obiettivo strategico per la città è il completamento dell'opera del Porto di Tremestieri che, secondo noi, deve essere interconnessa con altre opere di viabilità e logistica così da liberare il centro città dal traffico dei mezzi pesanti e recuperare il waterfront della città dalla via Don Blasco a quello che è l'ex Baby Park, passando dalla riqualificazione dell'ex Fiera. Non bisogna, quindi, creare, allarmismi che rischiano di portare. A tensioni che potrebbero anche mettere in difficoltà l'attività in questo momento. Riteniamo che ci siano tutte le componenti e condizioni per arrivare all'obiettivo del completamento del porto di Tremestieri nell'ambito di problemi che possono essere ricompresi nella normalità di una mega opera complessa, articolata e complicata". Uil: Cantiere in ritardo di sei mesi L'incontro è stato decisamente interlocutorio. Da parte dei soggetti istituzionali è stata ribadita la volontà di realizzare l'opera e sono state respinte le preoccupazioni legate al tentativo di sabotare l'appalto. Molte decisioni concrete e sostanziali per i loro effetti, quali la previsione di un'eventuale variante o la scelta di realizzare un'opera strategica, quesiti fondamentali posti al sindaco Basile, al presidente Rizzo e al commissario Di Sarcina, non hanno avuto risposte chiare e definite. Un aspetto importante è rappresentato dal fatto che è stato comunicato il formale impegno ad iniziare, entro il corrente mese di gennaio, i lavori a mare propedeutici alla palificazione per costruire la diga foranea. Purtroppo, sono stati confermati i ritardi rispetto alla tabella di marcia per l'esecuzione dei lavori che sono già di oltre sei mesi. Anche per questi motivi, a nostro avviso, è fondamentale ed importante mantenere altissima e permanente la pressione su un'opera che è fondamentale per il futuro della città e per la definitiva liberazione del centro cittadino dal far west rappresentato dai tir e dalle automobili. In tal senso, su proposta sindacale, il sindaco Basile ha convenuto di trasformare l'incontro odierno in un tavolo permanente finalizzato a seguire con mirata attenzione i lavori del porto di Tremestieri lo hanno dichiarato Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina, Pasquale De Vardo, segretario generale Feneal Uil Tirrenica, e Antonino Di Mento, segretario generale Ultrasporti Messina, al termine della riunione odierna.



Maltempo in Sicilia, lungomare messinese off-limits: peggiorano le condizioni alle Eolie

MESSINA - Il maltempo in Sicilia non dà tregua. Sulla scorta dei bollettini della Protezione civile regionale molti sindaci della Sicilia orientale ha [...] MESSINA - Il maltempo in Sicilia non dà tregua . Sulla scorta dei bollettini della Protezione civile regionale molti sindaci della Sicilia orientale hanno firmato ordinanze in previsione dell'arrivo del ciclone L'allarme maggiore lungo la costa del messinese , dove i gestori degli stabilimenti balneari hanno creato delle barriere con la sabbia delle spiagge A Taormina domani scuole chiuse e il lungomare di Mazzeo chiuso al traffico. A Giardini Naxos domani chiusi anche i negozi, l'ordinanza del vice sindaco, Gioacchino Castronovo, prevede il divieto di transito sul lungomare nei tratti di Calcide Eubea, Schisò, Tysandros, IV Novembre e Regina Margherita. Dalle 19 di oggi il sindaco di Letojanni , Alessandro Costa, ha predisposto la chiusura della strada che costeggia il mare e delle attività commerciali tra cui l'ufficio postale, oltre alle scuole. Stop al transito pure nel lungomare a Santa Teresa di Riva , come disposto dal sindaco Danilo Lo Giudice. Anche a Furci l'amministrazione comunale ha vietato il transito sul lungomare. Deciso peggioramento delle condizioni meteo marine anche nelle Eolie . Forti disagi si registrano per l'invasione dei marosi sulle strade litoranee di Canneto, Marina Lunga, Tenente Mariano Amendola a Lipari e nella zona di Vulcano - **Porto Levante**. Sempre a Lipari il mare ha letteralmente invaso il **porto** di Sottomonastero, trasformandolo in una immensa piscina e abbattendosi con una certa violenza sul pontile a giorno e sull'area di approdo delle navi. Fermi del tutto i collegamenti marittimi dopo che in mattinata l'unico mezzo in navigazione, la nave Nerea aveva raggiunto Vulcano, Lipari, Rinella e Filicudi. Al momento non si registrano danni di una certa consistenza ma vi è grande preoccupazione per ciò che potrebbe accadere nella notte, quando le mareggiate potrebbero, ulteriormente, intensificarsi per via della violenza del vento, la cui intensità, secondo le previsioni, dovrebbe raggiungere anche punte di 60/70 km/h. Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.



Allerta meteo, variazioni alle corse dei treni in Sicilia: stop a collegamenti con Isole Minori

Scattate le misure straordinarie sulla mobilità ferroviaria e marittima in Sicilia Orientale dopo l'allerta meteo: le misure adottate il maltempo fa paura. Sono scattate infatti le misure straordinarie sulla mobilità ferroviaria e marittima in Sicilia Orientale dopo l'allerta meteo diramata ieri dal Dipartimento Regionale di Protezione Civile. I provvedimenti sono stati definiti in stretto coordinamento con Rete Ferroviaria Italiana, con l'obiettivo di garantire la sicurezza dei passeggeri e la gestione dei collegamenti essenziali. A comunicarlo è l'assessore regionale alle Infrastrutture, Alessandro Aricò, che ha illustrato nel dettaglio le decisioni operative adottate per la giornata odierna. Circolazione ferroviaria Linea **Messina** - Catania - Siracusa : riduzione dell'offerta commerciale. Cancellati i treni sulle tratte brevi, confermati i collegamenti tra i capoluoghi. Linea Lentini - Caltagirone : circolazione ferroviaria sospesa. La tratta è interamente sostituita con autobus. Linea Siracusa - Gela : apertura della linea prevista alle ore 07:30, subordinata alle verifiche infrastrutturali. Autobus sostitutivi 2 autobus a Catania 3 autobus a **Messina** 2 autobus a Siracusa Situazione sotto controllo è monitorata L'assessore Aricò ha assicurato che la situazione sarà costantemente monitorata e che eventuali aggiornamenti verranno comunicati in tempo reale attraverso i canali ufficiali di Trenitalia e RFI, in base all'evoluzione delle condizioni meteo e agli esiti dei controlli tecnici sulla rete. I cittadini sono invitati a consultare le informazioni aggiornate prima di mettersi in viaggio e a seguire le indicazioni della Protezione Civile per ridurre i rischi legati al maltempo. A causa del mare molto mosso e del vento forte, risultano infine sospesi anche i collegamenti marittimi da e verso le Isole minori.

QdS.it™
quotidianodisicilia.it

Allerta meteo, variazioni alle corse dei treni in Sicilia: stop a collegamenti con Isole Minori

QdS.it

01/19/2026 09:02

Scattate le misure straordinarie sulla mobilità ferroviaria e marittima in Sicilia Orientale dopo l'allerta meteo: le misure adottate il maltempo fa paura. Sono scattate infatti le misure straordinarie sulla mobilità ferroviaria e marittima in Sicilia Orientale dopo l'allerta meteo diramata ieri dal Dipartimento Regionale di Protezione Civile. I provvedimenti sono stati definiti in stretto coordinamento con Rete Ferroviaria Italiana, con l'obiettivo di garantire la sicurezza dei passeggeri e la gestione dei collegamenti essenziali. A comunicarlo è l'assessore regionale alle Infrastrutture, Alessandro Aricò, che ha illustrato nel dettaglio le decisioni operative adottate per la giornata odierna. Circolazione ferroviaria Linea Messina - Catania - Siracusa : riduzione dell'offerta commerciale. Cancellati i treni sulle tratte brevi, confermati i collegamenti tra i capoluoghi. Linea Lentini - Caltagirone : circolazione ferroviaria sospesa. La tratta è interamente sostituita con autobus. Linea Siracusa - Gela : apertura della linea prevista alle ore 07:30, subordinata alle verifiche infrastrutturali. Autobus sostitutivi 2 autobus a Catania 3 autobus a Messina 2 autobus a Siracusa Situazione sotto controllo è monitorata L'assessore Aricò ha assicurato che la situazione sarà costantemente monitorata e che eventuali aggiornamenti verranno comunicati in tempo reale attraverso i canali ufficiali di Trenitalia e RFI, in base all'evoluzione delle condizioni meteo e agli esiti dei controlli tecnici sulla rete. I cittadini sono invitati a consultare le informazioni aggiornate prima di mettersi in viaggio e a seguire le indicazioni della Protezione Civile per ridurre i rischi legati al maltempo. A causa del mare molto mosso e del vento forte, risultano infine sospesi anche i collegamenti marittimi da e verso le Isole minori.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto Tremestieri a Messina, riunione di Basile con i sindacati

"In merito alle prospettive relative alla realizzazione del porto di Tremestieri, si è svolta l'attesa riunione con i Sindacati convocata dal sindaco Basile che ha visto la presenza del presidente dell'**Adsp** dello Stretto Rizzo e il collegamento da remoto del commissario per la realizzazione del porto di Tremestieri Di Sarcina. L'inizio dei lavori è stato preceduto dal siparietto legato al dono, da parte della Uil, di tre scatole di costruzioni aventi per tema: "come costruire il porto di Tremestieri" . Io hanno dichiarato Ivan Tripodi , segretario generale Uil Messina, Pasquale De Vardo , segretario generale Feneal Uil Tirrenica, e Antonino Di Mento , segretario generale Uitrasporti Messina, al termine della riunione odierna. "Incontro interlocutorio" " L'incontro è stato decisamente interlocutorio. Da parte dei soggetti istituzionali è stata ribadita la volontà di realizzare l'opera e sono state respinte le preoccupazioni legate al tentativo di sabotare l'appalto. Molte decisioni concrete e sostanziali per i loro effetti, quali la previsione di un'eventuale variante o la scelta di realizzare un'opera strategica, quesiti fondamentali posti al sindaco Basile, al presidente Rizzo e al commissario Di Sarcina, non hanno avuto risposte chiare e definite. Un aspetto importante è rappresentato dal fatto che è stato comunicato il formale impegno ad iniziare, entro il corrente mese di gennaio, i lavori a mare propedeutici alla palificazione per costruire la diga foranea. Purtroppo, sono stati confermati i ritardi rispetto alla tabella di marcia per l'esecuzione dei lavori che sono già di oltre sei mesi" , evidenzia la nota. "Anche per questi motivi, a nostro avviso, è fondamentale ed importante mantenere altissima e permanente la pressione su un'opera che è fondamentale per il futuro della città e per la definitiva liberazione del centro cittadino dal far west rappresentato dai tir e dalle automobili. In tal senso, su proposta sindacale, il sindaco Basile ha convenuto di trasformare l'incontro odierno in un tavolo permanente finalizzato a seguire con mirata attenzione i lavori del porto di Tremestieri" , conclude la nota.



Porto di Tremestieri, il tavolo di confronto diventa stabile

Redazione | lunedì 19 Gennaio 2026 - 14:10 Assente l'impresa ma sono attese novità a breve Si apre una nuova fase per il completamento del porto di Tremestieri. Nel corso di un vertice operativo a Palazzo Zanca è stato deciso che il coordinamento tra le parti sociali e le istituzioni assumerà una forma strutturata e continuativa, per monitorare passo dopo passo l'evoluzione del cantiere e garantire trasparenza sull'andamento del cronoprogramma. Trivellazioni e aspetti tecnici Il passaggio più rilevante riguarda l'avvio imminente di una serie di rilievi geotecnici. Già dalla settimana prossima, i tecnici inizieranno le operazioni di perforazione necessarie per la posa dei pali della barriera di protezione esterna, elemento fondamentale per la tenuta dell'intera infrastruttura. Questi sondaggi preliminari saranno determinanti per stabilire se il progetto attuale sia confermato o se si renderà necessaria una variante. Il confronto tra le istituzioni All'incontro hanno preso parte il primo cittadino insieme ai vertici dell'**Autorità portuale** e ai componenti della commissione tecnica. Il commissario dell'opera, Francesco Di Sarcina, ha seguito i lavori in videoconferenza, mentre le sigle sindacali hanno ribadito l'esigenza di tempi certi per la consegna. Proprio dai rappresentanti dei lavoratori è giunto un segnale di forte sollecitazione affinché non si verifichino ulteriori rallentamenti su un'opera considerata vitale per la logistica e l'economia del territorio. I prossimi passaggi La discussione è stata aggiornata a stretto giro: tra pochi giorni, una volta analizzati i primi dati provenienti dalle trivellazioni, le parti si riuniranno nuovamente per definire i dettagli operativi della costruzione. L'obiettivo è avere un quadro tecnico definito prima di procedere con gli interventi più invasivi sulla diga foranea.

Porto di Tremestieri, il tavolo di confronto diventa stabile



01/19/2026 14:11

Redazione | lunedì 19 Gennaio 2026 - 14:10 Assente l'impresa ma sono attese novità a breve Si apre una nuova fase per il completamento del porto di Tremestieri. Nel corso di un vertice operativo a Palazzo Zanca è stato deciso che il coordinamento tra le parti sociali e le istituzioni assumerà una forma strutturata e continuativa, per monitorare passo dopo passo l'evoluzione del cantiere e garantire trasparenza sull'andamento del cronoprogramma. Trivellazioni e aspetti tecnici Il passaggio più rilevante riguarda l'avvio imminente di una serie di rilievi geotecnici. Già dalla settimana prossima, i tecnici inizieranno le operazioni di perforazione necessarie per la posa dei pali della barriera di protezione esterna, elemento fondamentale per la tenuta dell'intera infrastruttura. Questi sondaggi preliminari saranno determinanti per stabilire se il progetto attuale sia confermato o se si renderà necessaria una variante. Il confronto tra le istituzioni All'incontro hanno preso parte il primo cittadino insieme ai vertici dell'**Autorità portuale** e ai componenti della commissione tecnica. Il commissario dell'opera, Francesco Di Sarcina, ha seguito i lavori in videoconferenza, mentre le sigle sindacali hanno ribadito l'esigenza di tempi certi per la consegna. Proprio dai rappresentanti dei lavoratori è giunto un segnale di forte sollecitazione affinché non si verifichino ulteriori rallentamenti su un'opera considerata vitale per la logistica e l'economia del territorio. I prossimi passaggi La discussione è stata aggiornata a stretto giro: tra pochi giorni, una volta analizzati i primi dati provenienti dalle trivellazioni, le parti si riuniranno nuovamente per definire i dettagli operativi della costruzione. L'obiettivo è avere un quadro tecnico definito prima di procedere con gli interventi più invasivi sulla diga foranea.

Maltempo, scuole chiuse a Catania, Messina e Siracusa. Disagi nei collegamenti marittimi con le isole minori

Tag: Redazione | lunedì 19 Gennaio 2026 - 13:49 PALERMO (ITALPRESS) - Maltempo in Sicilia, soprattutto sulla parte orientale dell'Isola. Già nel pomeriggio di ieri, la Protezione Civile Regionale aveva diramato l'allerta meteo di colore arancione-rosso per la giornata di oggi, costringendo numerosi comuni siciliani soprattutto tra Catania e Messina a disporre la chiusura delle scuole e a provvedere ulteriori restrizioni a tutela dell'incolumità dei cittadini. Diversi Comuni, tra cui quelli di Catania, Messina, Siracusa e Agrigento, hanno provveduto a disporre la chiusura delle scuole di ogni ordine e grado sul territorio e provincia. Anche le Università di Catania e Messina hanno disposto la sospensione delle attività per oggi, con estensione probabile del provvedimento anche per la giornata di domani. **DISAGI NEI COLLEGAMENTI CON LE ISOLE MINORI** Disagi per il maltempo nei collegamenti marittimi tra la Sicilia e le isole minori. Sospese diverse corse da e per le Eolie. Aliscafi fermi in **porto** stamane a Milazzo. L'unico mezzo a viaggiare, con riserva di approdo, negli scali di Vulcano, Lipari, Santa Marina Salina, Filicudi e Alicudi è la nave Nerea di Caronte&Tourist Isole minori. Le scuole del Comune di Lipari e dell'isola di Salina, a seguito di ordinanza sindacale, sono rimaste chiuse e lo saranno anche domani. Interrotti anche i collegamenti tra Trapani e Favignana, tra **Porto** Empedocle e le isole Pelagie, tra Palermo e Ustica. **IL SINDACO DI ACIREALE DISPONE L'EVACUAZIONE DI ALCUNE ZONE COSTIERE** A seguito dell'allerta meteo di livello rosso diramata dalla Protezione civile Regionale per rischio idrogeologico e idraulico, il sindaco di Acireale, Roberto Barbagallo, ha firmato un'ordinanza a tutela della pubblica incolumità disponendo, tra l'altro, l'evacuazione temporanea e immediata degli immobili in zone costiere esposte alle mareggiate: quelli delle vie Garitta e Rapallo e Lungomare Martinez nella frazione di Capo Mulini e di via Molino nella frazione di Santa Maria La Scala. L'ordinanza ha efficacia immediata fino alle 8 del 21 gennaio. "Le avverse condizioni meteorologiche, previste dal 19 al 20 gennaio, con forti venti, precipitazioni intense e mareggiate, potrebbero determinare situazioni di grave pericolo per le aree più esposte al mare ed ai torrenti del territorio comunale - spiega sul suo profilo Facebook il sindaco Barbagallo Per tale motivo è stata disposta l'evacuazione temporanea e immediata degli immobili ubicati nelle seguenti zone: Vie Garitta e Rapallo e Lungomare Martinez nella frazione di Capo Mulini Via Molino nella frazione di Santa Maria La Scala. L'ordinanza ha efficacia dalle ore 13.00 del 19 gennaio 2026 fino alle ore 08:00 del 21 gennaio 2026, salvo diverse disposizioni legate all'evoluzione dell'evento. La popolazione che non fosse in grado di provvedere autonomamente a una sistemazione alternativa potrà contattare il Centro Operativo Comunale (C.O.C.) al numero 095/895545 per ricevere assistenza. L'Amministrazione comunale invita tutti i cittadini al massimo senso di responsabilità,



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

a seguire le indicazioni delle Autorità e a limitare gli spostamenti allo stretto necessario. Ulteriori aggiornamenti saranno comunicati attraverso i canali ufficiali del Comune di Acireale". -Foto di repertorio IPA Agency- (ITALPRESS).

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Il ciclone Harry a Messina con venti e burrasca forte per 36 ore **VIDEO**

MESSINA - Il ciclone extratropicale denominato Harry si sta ulteriormente avvicinando alla Sicilia, determinando un progressivo rafforzamento dei venti di Scirocco e Levante sul settore ionico dello Stretto di **Messina**. Dalla prossima nottata e per le successive 24-36 ore, i venti sono previsti raggiungere intensità di burrasca forte fino a tempesta sullo Ionio, con raffiche molto intense e moto ondoso in notevole aumento. Sul territorio comunale di **Messina** la situazione si presenta differenziata a causa dell'effetto di schermatura esercitato dal massiccio dell'Aspromonte. Occorre rimanere aggiornati tramite i canali ufficiali del Comune di **Messina** (sito web, pagina Facebook istituzionale) e della Protezione civile regionale. Ulteriori aggiornamenti verranno forniti non appena disponibili nuove previsioni o variazioni significative del quadro meteorologico. La ventilazione risulterà irregolare e rafficata, con valori generalmente più contenuti rispetto alle zone ioniche aperte. Le raffiche più violente interesseranno prevalentemente la zona Sud della città, in particolare l'area compresa tra Galati e Giampilieri, dove si prevedono punte di 80-90 km/h tra la notte e la giornata di domani. Le zone a nord della città beneficeranno di una parziale protezione orografica e subiranno venti meno intensi. Il vento intenso solleverà un imponente moto ondoso che determinerà forti mareggiate lungo tutto il litorale sud-ionico, da Tremestieri a Giampilieri. Il fenomeno raggiungerà il picco di intensità nella serata di domani, con possibili superamenti di moli, erosione della battigia e inondazioni temporanee delle aree più basse e già vulnerabili. Il Centro operativo comunale (Coc) è attivo e in costante monitoraggio dell'evoluzione meteorologica in raccordo con il Dipartimento Regionale della Protezione Civile. Si raccomanda alla cittadinanza di evitare di transitare e sostare lungo le zone costiere esposte (soprattutto litorale sud da Tremestieri a Giampilieri), sia a piedi che con veicoli; non avvicinarsi a moli, scogliere, dighe foranee e aree portuali durante le mareggiate; prestare massima attenzione alla possibile caduta di rami, cartelloni pubblicitari o altri oggetti volanti a causa delle raffiche; limitare gli spostamenti non indispensabili, soprattutto nelle ore notturne e nella giornata di domani; segnalare immediatamente situazioni di pericolo al numero unico di emergenza 112.



MESSINA - Il ciclone extratropicale denominato Harry si sta ulteriormente avvicinando alla Sicilia, determinando un progressivo rafforzamento dei venti di Scirocco e Levante sul settore ionico dello Stretto di Messina. Dalla prossima nottata e per le successive 24-36 ore, i venti sono previsti raggiungere intensità di burrasca forte fino a tempesta sullo Ionio, con raffiche molto intense e moto ondoso in notevole aumento. Sul territorio comunale di Messina la situazione si presenta differenziata a causa dell'effetto di schermatura esercitato dal massiccio dell'Aspromonte. Occorre rimanere aggiornati tramite i canali ufficiali del Comune di Messina (sito web, pagina Facebook istituzionale) e della Protezione civile regionale. Ulteriori aggiornamenti verranno forniti non appena disponibili nuove previsioni o variazioni significative del quadro meteorologico. La ventilazione risulterà irregolare e rafficata, con valori generalmente più contenuti rispetto alle zone ioniche aperte. Le raffiche più violente interesseranno prevalentemente la zona Sud della città, in particolare l'area compresa tra Galati e Giampilieri, dove si prevedono punte di 80-90 km/h tra la notte e la giornata di domani. Le zone a nord della città beneficeranno di una parziale protezione orografica e subiranno venti meno intensi. Il vento intenso solleverà un imponente moto ondoso che determinerà forti mareggiate lungo tutto il litorale sud-ionico, da Tremestieri a Giampilieri. Il fenomeno raggiungerà il picco di intensità nella serata di domani, con possibili superamenti di moli, erosione della battigia e inondazioni temporanee delle aree più basse e già vulnerabili. Il Centro operativo comunale (Coc) è attivo e in costante monitoraggio dell'evoluzione meteorologica in raccordo con il Dipartimento Regionale della Protezione Civile. Si raccomanda alla cittadinanza di evitare di transitare e sostare lungo le zone costiere esposte (soprattutto litorale sud da Tremestieri a Giampilieri), sia a piedi che con veicoli; non avvicinarsi a moli, scogliere, dighe foranee e aree portuali durante le mareggiate; prestare massima attenzione alla possibile caduta di rami, cartelloni pubblicitari o altri oggetti volanti a causa delle raffiche; limitare gli spostamenti non indispensabili, soprattutto nelle ore notturne e nella giornata di domani; segnalare immediatamente situazioni di pericolo al numero unico di emergenza 112.

Allerta meteo, porti della Provincia di Catania insicuri: la Federazione Armatori Siciliani lancia l'allarme

CATANIA - L'allerta meteo diffusa in queste ore riporta al centro un problema cronico e irrisolto : l'insicurezza dei porti e degli approdi pescherecci della provincia di **Catania**. Nella serata del 18 gennaio 2026 , la Federazione Armatori Siciliani ha ricevuto una PEC ufficiale dalla Direzione Marittima di **Catania** , richiamando le condizioni meteo-marine avverse e i conseguenti profili di rischio per la navigazione e la sosta in **porto**. Una comunicazione doverosa, ma che purtroppo certifica ancora una volta un problema strutturale noto da anni. Porti della Provincia di **Catania** a rischio, danni prevedibili Gli armatori segnalano criticità gravi in diversi porti e approdi della provincia, tra cui: **Porto di Ognina** **Porto di Aci Trezza** **Insenatura di Aci Castello** **Porto di Santa Maria La Scala** **Porto di Pozzillo** **Porto di Riposto** - lato peschereccio Situazione critica anche nel **Porto di Catania** , in particolare nell'area dedicata al ceto peschereccio, priva da tempo di adeguate opere di protezione. In località come Ognina e Aci Trezza , l'assenza di flangiflotti efficaci permette alle onde di invadere non solo le banchine ma persino le strade circostanti, mettendo a rischio imbarcazioni, operatori e cittadini Fondi spesi, problemi irrisolti Negli anni, la Regione Siciliana - Assessorato all'Agricoltura e alla Pesca ha stanziato ingenti risorse pubbliche per interventi sui porti. Risorse spesso consistenti, ma che - denunciano gli armatori - non hanno risolto i problemi reali: opere parziali, interventi frammentati e progetti scollegati dalle esigenze operative dei pescatori. «Nei prossimi giorni speriamo di non dover fare la conta dei danni subiti dai nostri pescherecci», dichiarano alcuni armatori di Ognina e Aci Trezza , consapevoli che ogni allerta meteo si traduce in paura, perdite economiche e rischio per il lavoro di un'intera comunità L'appello della Federazione Armatori Siciliani La Federazione rivolge un appello forte e pubblico alla Regione Siciliana, troppo spesso percepita come: assente quando servono decisioni rapide e concrete; sorda alle segnalazioni provenienti dal territorio; spendacciona in progetti che non producono sicurezza reale. «Non servono più annunci, studi preliminari o interventi tampone. Servono opere strutturali, efficaci e condivise con chi il mare lo vive ogni giorno», afferma Fabio Micalizzi, presidente della Federazione Armatori Siciliani La sicurezza dei porti non è un favore al ceto peschereccio: è tutela del lavoro, dell'economia locale, dell'ambiente e della pubblica incolumità . Ignorare questa emergenza significa accettare danni annunciati.



Augusta, ecco come è tornato a galla il bacino navale affondato

L'intervento del cantiere navale Noè è stato effettuato dopo l'acquisto della struttura GO53 dalla Marina militare. È stata un'operazione senza precedenti quella che alla fine dello scorso anno ha trasformato il **porto di Augusta** nel teatro di una vera prova di ingegneria avanzata. Il cantiere navale Noè di **Augusta**, realtà storica fondata nel 1890, ha fatto riemergere il GO53, un bacino galleggiante di 6.000 tonnellate, lungo 152 metri e largo 30, precedentemente affondato e acquisito tramite procedura pubblica dalla Marina militare. Quando è stato preso in consegna, il GO53 si trovava in uno stato fortemente compromesso: compartimenti danneggiati, falle diffuse, volumi interni instabili e strutture degradate. La riemersione non ha quindi rappresentato un semplice recupero, ma una corsa contro il tempo per evitare nuovi cedimenti, stabilizzare la galleggiabilità e mantenere la struttura in superficie durante l'intera operazione.



Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking

Milano, 19 gen. (askanews) Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi, ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider, ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Méditerranée. Piano piano le persone stanno sbarcando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi", ha concluso Creazzo. https://askanews.it/wp-content/uploads/2026/01/20260119_video_18573283.jpg 20260119_video_18573283|vd01|https://askanews.it/wp-content/uploads/2026/01/20260119_video_18573283.jpg|19/01/2026 19:13:33|Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking|Video|Cronaca, Videonews].



Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking

Noto Serif, Meta Time

In acque siriane e libiche. Tra loro anche 13 minori Milano, 19 gen. (askanews) Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi, ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider, ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Méditerrané. Piano piano le persone stanno sbarcando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi, ha concluso Creazzo.

Appia News

Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking



01/19/2026 21:20

Noto Serif, Meta Time

In acque siriane e libiche. Tra loro anche 13 minori Milano, 19 gen. (askanews) - Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi", ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. "La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider", ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Méditerrané. "Piano piano le persone stanno sbarcando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi", ha concluso Creazzo.

Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking

Volume 90% In acque siriane e libiche. Tra loro anche 13 minori Milano, 19 gen. (askanews) - Si sono concluse le operazioni di sbarco al **porto** di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. "Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi", ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. "La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider", ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Méditerranée. "Piano piano le persone stanno sbarcando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi", ha concluso Creazzo.

corriereadriatico.it

Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking



01/19/2026 19:33

Volume 90% In acque siriane e libiche. Tra loro anche 13 minori Milano, 19 gen. (askanews) - Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. "Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi", ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. "La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider", ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Méditerranée. "Piano piano le persone stanno sbarcando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi", ha concluso Creazzo.

Cronache di Bari

Palermo, Termini Imerese

Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking

Noto Serif, Meta Time

In acque siriane e libiche. Tra loro anche 13 minori Milano, 19 gen. (askanews) Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi, ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider, ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Méditerrané. Piano piano le persone stanno sbarcando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi, ha concluso Creazzo.

Cronache di Bari

Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking



01/19/2026 20:01

Noto Serif, Meta Time

In acque siriane e libiche. Tra loro anche 13 minori Milano, 19 gen. (askanews) - Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi", ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. "La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider", ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Méditerrané. "Piano piano le persone stanno sbarcando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi", ha concluso Creazzo.

Cronache di Trento e Trieste

Palermo, Termini Imerese

Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking

In acque siriane e libiche. Tra loro anche 13 minori

Meta Time, Noto Serif

Milano, 19 gen. (askanews) Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi, ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider, ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Méditerranée. Piano piano le persone stanno sbucando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi, ha concluso Creazzo.



Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking

In acque siriane e libiche. Tra loro anche 13 minori Milano, 19 gen. (askanews)

- Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. "Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi", ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. "La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider", ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Mediterrané. "Piano piano le persone stanno sbarcando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi", ha concluso Creazzo. Il Giornale d'Italia è anche su Whatsapp per iscriversi al canale e rimanere sempre aggiornati.

Giornale d'Italia

Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking



01/19/2026 19:51

In acque siriane e libiche. Tra loro anche 13 minori Milano, 19 gen. (askanews) - Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. "Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi", ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. "La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider", ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Mediterrané. "Piano piano le persone stanno sbarcando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi", ha concluso Creazzo. Il Giornale d'Italia è anche su Whatsapp per iscriversi al canale e rimanere sempre aggiornati.

Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking

Noto Serif, Meta Time

In acque siriane e libiche. Tra loro anche 13 minori Milano, 19 gen. (askanews) Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi, ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider, ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Méditerranée. Piano piano le persone stanno sbarcando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi, ha concluso Creazzo.

Il Corriere di Firenze

Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking



01/19/2026 20:31

Noto Serif, Meta Time

In acque siriane e libiche. Tra loro anche 13 minori Milano, 19 gen. (askanews) - Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi", ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider", ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Méditerranée. "Piano piano le persone stanno sbarcando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi", ha concluso Creazzo.

Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking

Meta Time, Noto Serif

In acque siriane e libiche. Tra loro anche 13 minori Milano, 19 gen. (askanews) Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi, ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider, ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Méditerranée. Piano piano le persone stanno sbarcando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi, ha concluso Creazzo.



Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking

Milano, 19 gen. (askanews) - Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. "Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi", ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. "La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider", ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Méditerrané. "Piano piano le persone stanno sbarcando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi", ha concluso Creazzo. SUGGERITI.

Libero

Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking



01/19/2026 19:27

Milano, 19 gen. (askanews) - Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. "Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi", ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. "La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider", ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Méditerrané. "Piano piano le persone stanno sbarcando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi", ha concluso Creazzo. SUGGERITI.

Notizie

Palermo, Termini Imerese

Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking

Redazione Notizie

20260119_video_18573283 Next × Milano, 19 gen. (askanews) Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi, ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider, ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Méditerranée. Piano piano le persone stanno sbucando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi, ha concluso Creazzo. Back to Top.

Notizie

Sbarcati a Palermo 90 migranti soccorsi dalla nave Ocean Viking

notizie.it

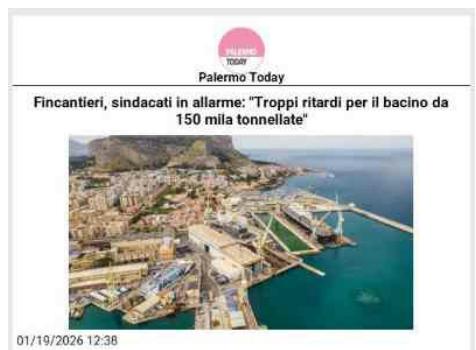
01/19/2026 19:31

Redazione Notizie

20260119_video_18573283 Next → × Milano, 19 gen. (askanews) – Si sono concluse le operazioni di sbarco al porto di Palermo di circa 90 migranti soccorsi dall'Ocean Viking, imbarcazione dell'organizzazione umanitaria Sos Méditerranée. Le persone soccorse in acque siriane e libiche adesso sono state accolte dalle autorità portuali e dalla Croce Rossa Italiana e messe tutte in sicurezza. Tra queste anche 13 minori. "Questo è un momento bello, per tutti noi. Ringraziamo tutto il gruppo qui presente della Ocean Viking per averci salvato, tutti noi, per aver salvato la mia famiglia. È un viaggio difficile quando arrivi dalla Libia. Tre giorni in acqua sono molto duri per tutti noi", ha detto Rabie Ali, migrante sudanese. "La Ocean Vikings ha attraccato a Palermo alle 11 con 90 persone che abbiamo preso a bordo nelle ultime operazioni. Un salvataggio di un gommone in pericolo e un'evacuazione della nave mercantile Sider", ha spiegato Francesco Creazzo, portavoce di Sos Méditerranée. "Piano piano le persone stanno sbucando e poi verranno distribuite nei centri più adatti ad accoglierle. Ma non sappiamo molto di questo processo perché non è condiviso con noi", ha concluso Creazzo. Back to Top.

Fincantieri, sindacati in allarme: "Troppi ritardi per il bacino da 150 mila tonnellate"

Il completamento dell'opera, che ha già subito alcuni rinvii, è stato ulteriormente posticipato di circa 1000 giorni. Fim Cisl e Uilm Uil: "Bisognerà attendere il 2029" Slitta ancora la consegna del bacino da 150 mila tonnellate di Fincantieri, come fanno sapere Fim Cisl e Uilm Uil. L'opera, inizialmente annunciata nel 2020 dall'allora presidente Monti con data di consegna fissata al 2024, aveva già subito diversi rinvii con previsione di consegna al 2026, a causa di diversi ostacoli burocratici e tecnici verificatesi negli anni. Ora, secondo quanto comunicato dal commissario dell'Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia Occidentale, Annalisa Tardino, con la presenza dello stesso Pasqualino Monti, commissario straordinario per l'opera, la consegna è stata ulteriormente posticipata di circa 1000 giorni, portando la nuova scadenza al 2029. "Il bacino rappresenta un'infrastruttura strategica per lo sviluppo del cantiere navale palermitano, come ribadito da Fincantieri durante la recente presentazione del piano industriale. Esprimiamo - affermano Antonio Nobile, coordinatore Fim Cisl Sicilia per Palermo e Trapani e Giovanni Gerbino, segretario generale Uilm Uil Palermo - forte preoccupazione per i ritardi accumulati e chiediamo chiarezza sulle cause dell'ennesimo slittamento". Poi aggiungono: "chiediamo trasparenza sugli ostacoli che hanno generato un ulteriore ritardo della realizzazione di un'opera attesa da troppo tempo. Basta annunci e proclami, è necessario che l'infrastruttura venga completata al più presto - sottolineano i rappresentanti sindacali - perché già i ritardi accumulati si sono tradotti in occasioni mancate per il cantiere navale di Palermo". Secondo i sindacati, la disponibilità del bacino nei tempi comunicati precedentemente, avrebbe consentito un ulteriore sviluppo del cantiere navale e un incremento delle assunzioni, in linea con i carichi di lavoro annunciati da Fincantieri nei giorni scorsi. Fim e Uilm, inoltre evidenziano la necessità di coinvolgere tutte le parti interessate, "come sempre avvenuto in passato, sarebbe stato opportuno che l'AdSP convocasse tutte le parti da sempre coinvolte nei processi e che rappresentano lavoratori del cantiere e dell'indotto".



Fincantieri, sindacati in allarme: "Troppi ritardi per il bacino da 150 mila tonnellate"



01/19/2026 12:38

Il completamento dell'opera, che ha già subito alcuni rinvii, è stato ulteriormente posticipato di circa 1000 giorni. Fim Cisl e Uilm Uil: "Bisognerà attendere il 2029" Slitta ancora la consegna del bacino da 150 mila tonnellate di Fincantieri, come fanno sapere Fim Cisl e Uilm Uil. L'opera, inizialmente annunciata nel 2020 dall'allora presidente Monti con data di consegna fissata al 2024, aveva già subito diversi rinvii con previsione di consegna al 2026, a causa di diversi ostacoli burocratici e tecnici verificatesi negli anni. Ora, secondo quanto comunicato dal commissario dell'Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia Occidentale, Annalisa Tardino, con la presenza dello stesso Pasqualino Monti, commissario straordinario per l'opera, la consegna è stata ulteriormente posticipata di circa 1000 giorni, portando la nuova scadenza al 2029. "Il bacino rappresenta un'infrastruttura strategica per lo sviluppo del cantiere navale palermitano, come ribadito da Fincantieri durante la recente presentazione del piano industriale. Esprimiamo - affermano Antonio Nobile, coordinatore Fim Cisl Sicilia per Palermo e Trapani e Giovanni Gerbino, segretario generale Uilm Uil Palermo - forte preoccupazione per i ritardi accumulati e chiediamo chiarezza sulle cause dell'ennesimo slittamento". Poi aggiungono: "chiediamo trasparenza sugli ostacoli che hanno generato un ulteriore ritardo della realizzazione di un'opera attesa da troppo tempo. Basta annunci e proclami, è necessario che l'infrastruttura venga completata al più presto - sottolineano i rappresentanti sindacali - perché già i ritardi accumulati si sono tradotti in occasioni mancate per il cantiere navale di Palermo". Secondo i sindacati, la disponibilità del bacino nei tempi comunicati precedentemente, avrebbe consentito un ulteriore sviluppo del cantiere navale e un incremento delle assunzioni, in linea con i carichi di lavoro annunciati da Fincantieri nei giorni scorsi. Fim e Uilm, inoltre evidenziano la necessità di coinvolgere tutte le parti interessate, "come sempre avvenuto in passato, sarebbe stato opportuno che l'AdSP convocasse tutte le parti da sempre coinvolte nei processi e che rappresentano lavoratori del cantiere e dell'indotto".

Palermo: slitta la consegna del bacino di Fincantieri

La nuova data prevista il 2029, Fim e Uilm esprimono preoccupazione per il nuovo rinvio Posticipata al 2029 la consegna del bacino da 150 mila tonnellate di Fincantieri Palermo. L'opera, inizialmente annunciata nel 2020 dall'allora presidente **Monti** con data di consegna fissata al 2024, a causa di ostacoli burocratici e tecnici aveva già subito diversi rinvii con previsione di consegna al 2026. Stando a quanto comunicato dal Commissario dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale, Annalisa Tardino, con la presenza dello stesso **Pasqualino Monti** Commissario straordinario per l'opera, la consegna è stata ulteriormente posticipata di circa 1000 giorni. "Il bacino rappresenta un'infrastruttura strategica per lo sviluppo del cantieri navale palermitano - scrivono in una nota Antonio Nobile, coordinatore FIM CISL Sicilia per Palermo e Trapani e Giovanni Gerbino segretario generale Uilm Uil Palermo, - esprimiamo forte preoccupazione per i ritardi accumulati e chiediamo chiarezza sulle cause dell'ennesimo slittamento chiediamo trasparenza sugli ostacoli che hanno generato un ulteriore ritardo della realizzazione di un'opera attesa da troppo tempo.".

Rai News

Palermo: slitta la consegna del bacino di Fincantieri



01/19/2026 13:07

Tgr Sicilia

La nuova data prevista il 2029, Fim e Uilm esprimono preoccupazione per il nuovo rinvio Posticipata al 2029 la consegna del bacino da 150 mila tonnellate di Fincantieri Palermo. L'opera, inizialmente annunciata nel 2020 dall'allora presidente Monti con data di consegna fissata al 2024, a causa di ostacoli burocratici e tecnici aveva già subito diversi rinvii con previsione di consegna al 2026. Stando a quanto comunicato dal Commissario dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale, Annalisa Tardino, con la presenza dello stesso Pasqualino Monti Commissario straordinario per l'opera, la consegna è stata ulteriormente posticipata di circa 1000 giorni. "Il bacino rappresenta un'infrastruttura strategica per lo sviluppo del cantieri navale palermitano - scrivono in una nota Antonio Nobile, coordinatore FIM CISL Sicilia per Palermo e Trapani e Giovanni Gerbino segretario generale Uilm Uil Palermo, - esprimiamo forte preoccupazione per i ritardi accumulati e chiediamo chiarezza sulle cause dell'ennesimo slittamento chiediamo trasparenza sugli ostacoli che hanno generato un ulteriore ritardo della realizzazione di un'opera attesa da troppo tempo.".

Slitta al 2029 il nuovo bacino di carenaggio di Fincantieri a Palermo

La vasca da 150.000 tonnellate doveva essere pronta originariamente nel 2024 e poi nel 2026. Slitta ancora la consegna del bacino da 150 mila tonnellate di Fincantieri, come fanno sapere Fim Cisl e Uilm Uil. L'opera, inizialmente annunciata nel 2020 dall'allora presidente **Monti** con data di consegna fissata al 2024, aveva già subito diversi rinvii con previsione di consegna al 2026, a causa di diversi ostacoli burocratici e tecnici verificatesi negli anni. Ora, secondo quanto comunicato dal commissario dell'Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia Occidentale, Annalisa Tardino, con la presenza dello stesso **Pasqualino Monti**, commissario straordinario per l'opera, la consegna è stata ulteriormente posticipata di circa 1000 giorni, portando la nuova scadenza al 2029. "Il bacino rappresenta un'infrastruttura strategica per lo sviluppo del cantiere navale palermitano, come ribadito da Fincantieri durante la recente presentazione del piano industriale. Esprimiamo - affermano Antonio Nobile, coordinatore Fim Cisl Sicilia per Palermo e Trapani e Giovanni Gerbino, segretario generale Uilm Uil Palermo - forte preoccupazione per i ritardi accumulati e chiediamo chiarezza sulle cause dell'ennesimo slittamento". Poi aggiungono: "chiediamo trasparenza sugli ostacoli che hanno generato un ulteriore ritardo della realizzazione di un'opera attesa da troppo tempo. Basta annunci e proclami, è necessario che l'infrastruttura venga completata al più presto - sottolineano i rappresentanti sindacali - perché già i ritardi accumulati si sono tradotti in occasioni mancate per il cantiere navale di Palermo". Secondo i sindacati, la disponibilità del bacino nei tempi comunicati precedentemente, avrebbe consentito un ulteriore sviluppo del cantiere navale e un incremento delle assunzioni, in linea con i carichi di lavoro annunciati da Fincantieri nei giorni scorsi. Fim e Uilm, inoltre evidenziano la necessità di coinvolgere tutte le parti interessate, "come sempre avvenuto in passato, sarebbe stato opportuno che l'AdSP convocasse tutte le parti da sempre coinvolte nei processi e che rappresentano lavoratori del cantiere e dell'indotto". 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.



Difesa, Rixi: Infrastrutture e logistica sono un pilastro della sicurezza nazionale

(AGENPARL) - Mon 19 January 2026 Difesa, Rixi: Infrastrutture e logistica sono un pilastro della sicurezza nazionale Milano, 19 gen - "La sicurezza nazionale oggi si gioca anche sulla tenuta delle infrastrutture e delle catene logistiche. Le minacce ibride impongono un cambio di paradigma: investire in **porti, trasporti e grandi opere** significa rafforzare la sicurezza e la competitività del Paese. Il lavoro avviato con il G7 a Milano e il contributo di un'istituzione come la SDA Bocconi dimostrano quanto sia strategica l'alleanza tra Governo, accademia e sistema produttivo." Lo ha detto il deputato e viceministro Edoardo Rixi nel corso del suo intervento all'incontro 'Shield, sicurezza e difesa per l'Italia e l'Europa' organizzato da Sda Bocconi e in corso a Milano. 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

Difesa, Rixi: Infrastrutture e logistica sono un pilastro della sicurezza nazionale

01/19/2026 12:27

(AGENPARL) - Mon 19 January 2026 Difesa, Rixi: Infrastrutture e logistica sono un pilastro della sicurezza nazionale Milano, 19 gen - "La sicurezza nazionale oggi si gioca anche sulla tenuta delle infrastrutture e delle catene logistiche. Le minacce ibride impongono un cambio di paradigma: investire in porti, trasporti e grandi opere significa rafforzare la sicurezza e la competitività del Paese. Il lavoro avviato con il G7 a Milano e il contributo di un'istituzione come la SDA Bocconi dimostrano quanto sia strategica l'alleanza tra Governo, accademia e sistema produttivo." Lo ha detto il deputato e viceministro Edoardo Rixi nel corso del suo intervento all'incontro 'Shield, sicurezza e difesa per l'Italia e l'Europa' organizzato da Sda Bocconi e in corso a Milano. 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.

LEGA * CAMERA: «DIFESA, RIXI: INFRASTRUTTURE E LOGISTICA SONO UN PILASTRO DELLA SICUREZZA NAZIONALE»

Difesa, Rixi: Infrastrutture e logistica sono un pilastro della sicurezza nazionale
Milano, 19 gen - "La sicurezza nazionale oggi si gioca anche sulla tenuta delle infrastrutture e delle catene logistiche. Le minacce ibride impongono un cambio di paradigma: investire in **porti**, trasporti e grandi opere significa rafforzare la sicurezza e la competitività del Paese. Il lavoro avviato con il G7 a Milano e il contributo di un'istituzione come la SDA Bocconi dimostrano quanto sia strategica l'alleanza tra Governo, accademia e sistema produttivo." Lo ha detto il deputato e viceministro Edoardo Rixi nel corso del suo intervento all'incontro 'Shield, sicurezza e difesa per l'Italia e l'Europa' organizzato da Sda Bocconi e in corso a Milano.

Agenzia Giornalistica Opinione

LEGA * CAMERA: «DIFESA, RIXI: INFRASTRUTTURE E LOGISTICA SONO UN PILASTRO DELLA SICUREZZA NAZIONALE»



01/19/2026 12:31

Difesa, Rixi: Infrastrutture e logistica sono un pilastro della sicurezza nazionale
Milano, 19 gen - "La sicurezza nazionale oggi si gioca anche sulla tenuta delle infrastrutture e delle catene logistiche. Le minacce ibride impongono un cambio di paradigma: Investire in porti, trasporti e grandi opere significa rafforzare la sicurezza e la competitività del Paese. Il lavoro avviato con il G7 a Milano e il contributo di un'istituzione come la SDA Bocconi dimostrano quanto sia strategica l'alleanza tra Governo, accademia e sistema produttivo." Lo ha detto il deputato e viceministro Edoardo Rixi nel corso del suo intervento all'incontro 'Shield, sicurezza e difesa per l'Italia e l'Europa' organizzato da Sda Bocconi e in corso a Milano.

Norwegian Cruise Line svela la nuova ammiraglia "Aura"

Norwegian Cruise Line svela la nuova ammiraglia "Aura" MILANO (ITALPRESS) - Norwegian Cruise Line (NCL), innovatore nel settore delle **crociere** a livello globale, ha svelato la Norwegian Aura e annunciato l'apertura alle prenotazioni per viaggiare a bordo della nave più lunga e più grande della sua flotta, che avrà base a Miami a partire da giugno 2027, dopo il debutto in Europa a fine maggio 2027. Norwegian Aura introduce un nuovo standard in termini di dimensioni e scala per la flotta NCL: sarà lunga quasi 345 metri, avrà una stazza lorda di 169.000 tonnellate e potrà accogliere fino a 3.840 ospiti in occupazione doppia. Più grande del 10% rispetto alle precedenti Norwegian Aqua e Norwegian Luna, Norwegian Aura è stata progettata con grande attenzione, per offrire esperienze curate e pensate per le famiglie, affiancate da una reinterpretazione dei servizi più apprezzati dagli ospiti. Al centro dell'esperienza di bordo si trova la nuovissima Ocean Heights, un complesso di attività all'aperto che durante il giorno è dedicato al divertimento e che la sera si trasforma in un ambiente vivace e rilassato, creando uno spazio dinamico per tutta la famiglia. Con **crociere** di sette giorni nei Caraibi, ogni itinerario di Norwegian Aura nella regione includerà una sosta a Harvest Caye, la destinazione in stile resort di NCL in Belize, oppure a Great Stirrup Cay, l'isola privata del brand alle Bahamas, recentemente oggetto di importanti interventi di valorizzazione. A partire dalla fine del 2025, sull'isola sono state inaugurate nuove esperienze per gli ospiti, tra cui la Great Life Lagoon - un'ampia area piscina con swim-up bar, lettini premium e una zona splash dedicata ai bambini - e il Vibe Shore Club, un'area riservata agli adulti con bar privato e lounge esclusiva. Nel corso del 2026, in vista delle **crociere** di Norwegian Aura del 2027, l'isola presenterà anche il Great Tides Waterpark, un parco acquatico di quasi sei acri con 19 scivoli, salti da scogliera - una novità assoluta nel settore - un fiume artificiale con corrente e nuove escursioni avventura. 'Siamo orgogliosi di presentare la più recente e grande aggiunta alla nostra flotta, la Norwegian Aurà - ha dichiarato Harry Sommer, President e CEO di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. - Norwegian Aura rappresenta l'evoluzione di Norwegian Cruise Line e la celebrazione dell'unione di famiglie, amici e viaggiatori da tutto il mondo. Con l'attenzione alla luce e alla connessione come elementi centrali, la nave è stata concepita per offrire a tutti gli ospiti la libertà di vivere la propria vacanza a modo loro - dando l'opportunità di rilassarsi, connettersi e immergersi senza sforzo in ogni momento. Non vediamo l'ora di raggiungere questo nuovo traguardo e siamo entusiasti che gli ospiti possano vivere tutto ciò che Norwegian Aura ha da offrirè. Norwegian Aura è attualmente in costruzione presso il rinomato cantiere navale italiano Fincantieri, con interni progettati da architetti di fama mondiale come AD Associates, Piero Lissoni, Rockwell Group, SMC Design e Studio Dado. Le caratteristiche



distintive e gli itinerari di Norwegian Aura includono: Ocean Heights: divertimento e avventura per tutte le generazioni - Estendendosi sui ponti dal 18 al 21, Ocean Heights, la prima del suo genere nella flotta, sarà il fulcro del divertimento, dell'azione e del relax per tutta la famiglia. L'ampia area attività combina nuove attrazioni firmate NCL con i classici rivisitati, trasformandosi di giorno e di sera grazie a giochi di luce immersivi e proiezioni LED. Norwegian Aura ospiterà il maggior numero di scivoli su qualsiasi nave NCL, cinque dei quali situati nel vasto complesso all'aperto Ocean Heights. Gli Eclipse Racers sono i primi scivoli mat racer a sfida doppia di NCL, lunghi oltre 120 metri, per emozionanti gare testa a testa all'interno di scivoli tubolari, tra spruzzi e adrenalina. Per chi cerca brividi ancora maggiori, c'è Aura Free Fall, uno scivolo verticale dove il pavimento si apre sotto i piedi degli ospiti, lanciandoli lungo 75 metri di curve e discese mozzafiato. The Wave è uno scivolo a pendolo in stile "lotus" che permette a gruppi fino a quattro persone di affrontare insieme 90 metri di puro divertimento. Infine, torna uno dei preferiti dagli ospiti, The Drop, lo scivolo asciutto di punta della Prima Class, che porta i partecipanti giù per 10 ponti - dal ponte 18 all'8. Pensato per gli amanti dell'avventura, Ocean Heights offrirà anche un percorso a ostacoli Aura Ropes Course di 25 metri, con sfide emozionanti e viste mozzafiato sull'oceano dal ponte superiore. Tra le ulteriori esperienze: una parete di arrampicata di 8 metri; Aura Midway, un'area all'aperto in stile luna park, con giochi e attività per grandi e piccoli; un minigolf a nove buche; le prime cabanas private sospese di NCL con vista sul Vibe Beach Club; e un bar dove gli ospiti potranno gustare le loro bevande preferite. Ocean Boulevard: opzioni per tutti - Dalle vasche idromassaggio a quelle per bambini e adolescenti - Situata sul ponte otto, Ocean Boulevard è la passeggiata esterna caratteristica della Prima Class; circonda l'intera nave e offre agli ospiti l'opportunità di rilassarsi ammirando panorami sconfinati sull'acqua. A bordo di Norwegian Aura, l'area è stata ampliata dell'11% rispetto a Norwegian Aqua e Norwegian Luna, con più spazio, più posti a sedere e attività e servizi esclusivi, tra cui nuove vasche idromassaggio e un nuovissimo bar. L'Infinity Beach ampliata offrirà il luogo perfetto per il relax, con lussuosi lettini e piscine per bambini, ideali per la siesta pomeridiana. Inoltre, Ocean Boulevard offrirà attività dedicate a bambini e adolescenti, disposte su entrambi i lati della prua della nave. Situato a babordo, Adventure Alley è pensato per bambini dai 6 ai 10 anni e offre stimolanti spazi da esplorare e tunnel tortuosi in un fantasioso scenario marino con vista sull'oceano; mentre a tribordo, il Teen Hangout offre un rifugio esclusivo per gli adolescenti, dove rilassarsi, socializzare e immortalare ricordi con la suggestiva parete fotografica dedicata a onde e surf. Infine, per i più piccoli dai 2 ai 6 anni, il parco giochi Little Explorer's Cove si trova a prua e offre una casetta e molto altro. Esperienze di livello superiore a bordo piscina e sulla terrazza - Gli ospiti a bordo di Norwegian Aura potranno beneficiare di innumerevoli modi per rilassarsi, rigenerarsi e prendere il sole negli spazi ampliati e valorizzati della nave. Le piscine, oltre il 20% più grandi rispetto a Norwegian Aqua e Norwegian Luna, saranno le più ampie dell'intera flotta NCL, con maggiore capienza, una vasca idromassaggio aggiuntiva

a sfioro, un maxischermo LED per l'intrattenimento e ulteriori aree lounge all'aperto, per garantire a ogni ospite il massimo comfort nel cuore della nave. L'avventura continua sui ponti superiori con il Kids' Aqua Park di Norwegian Aura, dotato di splash pad e giochi d'acqua interattivi, situato vicino a Ocean Heights sul ponte 18. Nelle vicinanze si trovano due scivoli d'acqua per tutta la famiglia: Party Slide, un ampio scivolo poco profondo ideale per divertirsi insieme a familiari e amici, e Infinity Loop, uno scivolo a forma di otto che si avvolge attorno al Party Slide. Al ponte 19, gli ospiti potranno partecipare a giochi all'aperto su prato e godersi le aree relax di Horizon Park. Vibe Beach Club, il rifugio esclusivo riservato agli adulti, sarà del 15% più grande rispetto a quelli presenti a bordo di Norwegian Aqua e Norwegian Luna, offrendo più posti a sedere, vasche idromassaggio a sfioro, ampie zone per il relax e una cascata scenografica. Con ulteriori lettini, daybed e un bar come punto focale, Vibe Beach Club rappresenterà il luogo ideale per un relax totale in mare. The Haven by Norwegian offre eccellenza e pregio sul mare - Norwegian Aura disporrà di 1.976 cabine, dalla tipologia studio alle suite, di cui 159 costituiranno il complesso The Haven by Norwegian, accessibile solo tramite tessera magnetica. L'offerta di lusso a bordo della Norwegian Aura includerà il 30% di suite in più rispetto alle precedenti navi della Prima Class, la più spaziosa della flotta. Progettate dal famoso designer italiano Piero Lissoni, le suite The Haven coniugano un design sofisticato con ampie viste sul mare e sono pensate per garantire la massima privacy e comodità, con accesso esclusivo tramite ascensore privato. Il complesso The Haven offre: un solarium dedicato con piscina panoramica a sfioro, due vasche idromassaggio, sauna esterna e cella frigorifera; il bar e lounge The Haven; e il ristorante The Haven, che serve colazione, pranzo e cena. Offre inoltre il bar e lounge dedicati di The Haven e il ristorante The Haven, aperto per colazione, pranzo e cena. Particolarmente degno di nota è il design curato da Studio DADO, partner di lunga data di Norwegian Cruise Line, che ha realizzato il lounge privato, il ristorante e il ponte esterno come una vera e propria oasi di tranquillità, immergendo gli ospiti nella bellezza della natura grazie a tonalità naturali, una rigogliosa copertura di alberi e finiture raffinate. Oltre a sistemazioni e spazi di lusso, gli ospiti che soggiornano presso The Haven potranno usufruire di servizi e comfort senza pari, tra cui maggiordomo e concierge 24 ore su 24, imbarco e sbarco prioritari, inviti esclusivi agli eventi a bordo, prenotazioni prioritarie a bordo e molto altro ancora. Decorazione dello scafo brillantemente progettata - Elemento distintivo della flotta NCL, la Norwegian Aura presenterà un'eccezionale opera d'arte sullo scafo, creata dall'artista internazionale Rosie Woods, nota per i suoi murales di grandi dimensioni e le collaborazioni con marchi globali. L'opera di Woods è caratterizzata da forme fluide e luminose che esplorano movimento, energia e illuminazione. Il suo design per la nave trae ispirazione dalla luce celeste e dai mari bioluminescenti, creando un'interpretazione moderna del modo in cui la luce interagisce con l'acqua. Riflettendo sul suo lavoro per Norwegian Aura, Rosie Woods ha dichiarato: 'Sono entusiasta di collaborare con Norwegian Cruise Line, da sempre rinomata per le sue splendide e innovative opere d'arte sugli scafi. Non vedo l'ora di vedere la mia opera d'arte su

larga scala prendere vita, solcare i mari e illuminare la nave giorno e nottè. Dal Mediterraneo a Miami - Prima di avere base a Miami per la sua stagione inaugurale a partire da giugno 2027, Norwegian Aura effettuerà una crociera di sette giorni nel Mediterraneo, da Trieste, Italia, a Barcellona, Spagna, il 21 maggio 2027, con scali a Valletta, Malta, e a Salerno e Roma (Civitavecchia), Italia. Dopo il viaggio transatlantico di 14 giorni, darà il via alla stagione di **crociera** nei Caraibi con partenza da Miami. Da giugno a ottobre 2027, Norwegian Aura proporrà **crociera** di sette giorni nei Caraibi orientali, con scali in destinazioni iconiche tra cui Puerto Plata, Repubblica Dominicana; St. Thomas, Isole Vergini Americane; Tortola, Isole Vergini Britanniche; e la nuovamente valorizzata isola privata del brand alle Bahamas, Great Stirrup Cay. Nell'inverno 2027/28, Norwegian Aura offrirà **crociera** di sette giorni nei Caraibi occidentali, portando gli ospiti in lussureggianti destinazioni tropicali come Roatan (Islas de la Bahia), Honduras; Costa Maya e Cozumel, Messico; e Harvest Caye, la destinazione privata in stile resort di NCL al largo delle coste del Belize. Per maggiori informazioni sulla flotta premiata della compagnia e sugli itinerari mondiali, o per prenotare una crociera, contattare un'agenzia di viaggi o visitare www.ncl.com. - news in collaborazione con Norwegian Cruise Line - - foto ufficio stampa Norwegian Cruise Line - (ITALPRESS). Facebook X WhatsApp Seguici sui social:.

Norwegian Cruise Line svela la nuova ammiraglia "Aura"

MILANO (ITALPRESS) - Norwegian Cruise Line (NCL), innovatore nel settore delle **crociere** a livello globale, ha svelato la Norwegian Aura e annunciato l'apertura alle prenotazioni per viaggiare a bordo della nave più lunga e più grande della sua flotta, che avrà base a Miami a partire da giugno 2027, dopo il debutto in Europa a fine maggio 2027. Norwegian Aura introduce un nuovo standard in termini di dimensioni e scala per la flotta NCL: sarà lunga quasi 345 metri, avrà una stazza lorda di 169.000 tonnellate e potrà accogliere fino a 3.840 ospiti in occupazione doppia. Più grande del 10% rispetto alle precedenti Norwegian Aqua e Norwegian Luna, Norwegian Aura è stata progettata con grande attenzione, per offrire esperienze curate e pensate per le famiglie, affiancate da una reinterpretazione dei servizi più apprezzati dagli ospiti. Al centro dell'esperienza di bordo si trova la nuovissima Ocean Heights, un complesso di attività all'aperto che durante il giorno è dedicato al divertimento e che la sera si trasforma in un ambiente vivace e rilassato, creando uno spazio dinamico per tutta la famiglia. Con **crociere** di sette giorni nei Caraibi, ogni itinerario di Norwegian Aura nella regione includerà una sosta a Harvest Caye, la destinazione in stile resort di NCL in Belize, oppure a Great Stirrup Cay, l'isola privata del brand alle Bahamas, recentemente oggetto di importanti interventi di valorizzazione. A partire dalla fine del 2025, sull'isola sono state inaugurate nuove esperienze per gli ospiti, tra cui la Great Life Lagoon - un'ampia area piscina con swim-up bar, lettini premium e una zona splash dedicata ai bambini - e il Vibe Shore Club, un'area riservata agli adulti con bar privato e lounge esclusiva. Nel corso del 2026, in vista delle **crociere** di Norwegian Aura del 2027, l'isola presenterà anche il Great Tides Waterpark, un parco acquatico di quasi sei acri con 19 scivoli, salti da scogliera - una novità assoluta nel settore - un fiume artificiale con corrente e nuove escursioni avventura. 'Siamo orgogliosi di presentare la più recente e grande aggiunta alla nostra flotta, la Norwegian Aurà - ha dichiarato Harry Sommer, President e CEO di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. - Norwegian Aura rappresenta l'evoluzione di Norwegian Cruise Line e la celebrazione dell'unione di famiglie, amici e viaggiatori da tutto il mondo. Con l'attenzione alla luce e alla connessione come elementi centrali, la nave è stata concepita per offrire a tutti gli ospiti la libertà di vivere la propria vacanza a modo loro - dando l'opportunità di rilassarsi, connettersi e immergersi senza sforzo in ogni momento. Non vediamo l'ora di raggiungere questo nuovo traguardo e siamo entusiasti che gli ospiti possano vivere tutto ciò che Norwegian Aura ha da offrirè. Norwegian Aura è attualmente in costruzione presso il rinomato cantiere navale italiano Fincantieri, con interni progettati da architetti di fama mondiale come AD Associates, Piero Lissoni, Rockwell Group, SMC Design e Studio Dado. Le caratteristiche distintive



e gli itinerari di Norwegian Aura includono: Ocean Heights: divertimento e avventura per tutte le generazioni - Estendendosi sui ponti dal 18 al 21, Ocean Heights, la prima del suo genere nella flotta, sarà il fulcro del divertimento, dell'azione e del relax per tutta la famiglia. L'ampia area attività combina nuove attrazioni firmate NCL con i classici rivisitati, trasformandosi di giorno e di sera grazie a giochi di luce immersivi e proiezioni LED. Norwegian Aura ospiterà il maggior numero di scivoli su qualsiasi nave NCL, cinque dei quali situati nel vasto complesso all'aperto Ocean Heights. Gli Eclipse Racers sono i primi scivoli mat racer a sfida doppia di NCL, lunghi oltre 120 metri, per emozionanti gare testa a testa all'interno di scivoli tubolari, tra spruzzi e adrenalina. Per chi cerca brividi ancora maggiori, c'è Aura Free Fall, uno scivolo verticale dove il pavimento si apre sotto i piedi degli ospiti, lanciandoli lungo 75 metri di curve e discese mozzafiato. The Wave è uno scivolo a pendolo in stile "lotus" che permette a gruppi fino a quattro persone di affrontare insieme 90 metri di puro divertimento. Infine, torna uno dei preferiti dagli ospiti, The Drop, lo scivolo asciutto di punta della Prima Class, che porta i partecipanti giù per 10 ponti - dal ponte 18 all'8. Pensato per gli amanti dell'avventura, Ocean Heights offrirà anche un percorso a ostacoli Aura Ropes Course di 25 metri, con sfide emozionanti e viste mozzafiato sull'oceano dal ponte superiore. Tra le ulteriori esperienze: una parete di arrampicata di 8 metri; Aura Midway, un'area all'aperto in stile luna park, con giochi e attività per grandi e piccoli; un minigolf a nove buche; le prime cabanas private sospese di NCL con vista sul Vibe Beach Club; e un bar dove gli ospiti potranno gustare le loro bevande preferite. Ocean Boulevard: opzioni per tutti - Dalle vasche idromassaggio a quelle per bambini e adolescenti - Situata sul ponte otto, Ocean Boulevard è la passeggiata esterna caratteristica della Prima Class; circonda l'intera nave e offre agli ospiti l'opportunità di rilassarsi ammirando panorami sconfinati sull'acqua. A bordo di Norwegian Aura, l'area è stata ampliata dell'11% rispetto a Norwegian Aqua e Norwegian Luna, con più spazio, più posti a sedere e attività e servizi esclusivi, tra cui nuove vasche idromassaggio e un nuovissimo bar. L'Infinity Beach ampliata offrirà il luogo perfetto per il relax, con lussuosi lettini e piscine per bambini, ideali per la siesta pomeridiana. Inoltre, Ocean Boulevard offrirà attività dedicate a bambini e adolescenti, disposte su entrambi i lati della prua della nave. Situato a babordo, Adventure Alley è pensato per bambini dai 6 ai 10 anni e offre stimolanti spazi da esplorare e tunnel tortuosi in un fantasioso scenario marino con vista sull'oceano; mentre a tribordo, il Teen Hangout offre un rifugio esclusivo per gli adolescenti, dove rilassarsi, socializzare e immortalare ricordi con la suggestiva parete fotografica dedicata a onde e surf. Infine, per i più piccoli dai 2 ai 6 anni, il parco giochi Little Explorer's Cove si trova a prua e offre una cassetta e molto altro. Esperienze di livello superiore a bordo piscina e sulla terrazza - Gli ospiti a bordo di Norwegian Aura potranno beneficiare di innumerevoli modi per rilassarsi, rigenerarsi e prendere il sole negli spazi ampliati e valorizzati della nave. Le piscine, oltre il 20% più grandi rispetto a Norwegian Aqua e Norwegian Luna, saranno le più ampie dell'intera flotta NCL, con maggiore capienza, una vasca idromassaggio aggiuntiva a sfioro, un maxischermo LED per

l'intrattenimento e ulteriori aree lounge all'aperto, per garantire a ogni ospite il massimo comfort nel cuore della nave. L'avventura continua sui ponti superiori con il Kids' Aqua Park di Norwegian Aura, dotato di splash pad e giochi d'acqua interattivi, situato vicino a Ocean Heights sul ponte 18. Nelle vicinanze si trovano due scivoli d'acqua per tutta la famiglia: Party Slide, un ampio scivolo poco profondo ideale per divertirsi insieme a familiari e amici, e Infinity Loop, uno scivolo a forma di otto che si avvolge attorno al Party Slide. Al ponte 19, gli ospiti potranno partecipare a giochi all'aperto su prato e godersi le aree relax di Horizon Park. Vibe Beach Club, il rifugio esclusivo riservato agli adulti, sarà del 15% più grande rispetto a quelli presenti a bordo di Norwegian Aqua e Norwegian Luna, offrendo più posti a sedere, vasche idromassaggio a sfioro, ampie zone per il relax e una cascata scenografica. Con ulteriori lettini, daybed e un bar come punto focale, Vibe Beach Club rappresenterà il luogo ideale per un relax totale in mare. The Haven by Norwegian offre eccellenza e pregio sul mare - Norwegian Aura disporrà di 1.976 cabine, dalla tipologia studio alle suite, di cui 159 costituiranno il complesso The Haven by Norwegian, accessibile solo tramite tessera magnetica. L'offerta di lusso a bordo della Norwegian Aura includerà il 30% di suite in più rispetto alle precedenti navi della Prima Class, la più spaziosa della flotta. Progettate dal famoso designer italiano Piero Lissoni, le suite The Haven coniugano un design sofisticato con ampie viste sul mare e sono pensate per garantire la massima privacy e comodità, con accesso esclusivo tramite ascensore privato. Il complesso The Haven offre: un solarium dedicato con piscina panoramica a sfioro, due vasche idromassaggio, sauna esterna e cella frigorifera; il bar e lounge The Haven; e il ristorante The Haven, che serve colazione, pranzo e cena. Offre inoltre il bar e lounge dedicati di The Haven e il ristorante The Haven, aperto per colazione, pranzo e cena. Particolarmente degno di nota è il design curato da Studio DADO, partner di lunga data di Norwegian Cruise Line, che ha realizzato il lounge privato, il ristorante e il ponte esterno come una vera e propria oasi di tranquillità, immergendo gli ospiti nella bellezza della natura grazie a tonalità naturali, una rigogliosa copertura di alberi e finiture raffinate. Oltre a sistemazioni e spazi di lusso, gli ospiti che soggiornano presso The Haven potranno usufruire di servizi e comfort senza pari, tra cui maggiordomo e concierge 24 ore su 24, imbarco e sbarco prioritari, inviti esclusivi agli eventi a bordo, prenotazioni prioritarie a bordo e molto altro ancora. Decorazione dello scafo brillantemente progettata - Elemento distintivo della flotta NCL, la Norwegian Aura presenterà un'eccezionale opera d'arte sullo scafo, creata dall'artista internazionale Rosie Woods, nota per i suoi murales di grandi dimensioni e le collaborazioni con marchi globali. L'opera di Woods è caratterizzata da forme fluide e luminose che esplorano movimento, energia e illuminazione. Il suo design per la nave trae ispirazione dalla luce celeste e dai mari bioluminescenti, creando un'interpretazione moderna del modo in cui la luce interagisce con l'acqua. Riflettendo sul suo lavoro per Norwegian Aura, Rosie Woods ha dichiarato: 'Sono entusiasta di collaborare con Norwegian Cruise Line, da sempre rinomata per le sue splendide e innovative opere d'arte sugli scafi. Non vedo l'ora di vedere la mia opera d'arte su larga scala prendere

via, solcare i mari e illuminare la nave giorno e notte. Dal Mediterraneo a Miami - Prima di avere base a Miami per la sua stagione inaugurale a partire da giugno 2027, Norwegian Aura effettuerà una crociera di sette giorni nel Mediterraneo, da Trieste, Italia, a Barcellona, Spagna, il 21 maggio 2027, con scali a Valletta, Malta, e a Salerno e Roma (Civitavecchia), Italia. Dopo il viaggio transatlantico di 14 giorni, darà il via alla stagione di crociera nei Caraibi con partenza da Miami. Da giugno a ottobre 2027, Norwegian Aura proporrà crociera di sette giorni nei Caraibi orientali, con scali in destinazioni iconiche tra cui Puerto Plata, Repubblica Dominicana; St. Thomas, Isole Vergini Americane; Tortola, Isole Vergini Britanniche; e la nuovamente valorizzata isola privata del brand alle Bahamas, Great Stirrup Cay. Nell'inverno 2027/28, Norwegian Aura offrirà crociera di sette giorni nei Caraibi occidentali, portando gli ospiti in lussureggianti destinazioni tropicali come Roatan (Islas de la Bahia), Honduras; Costa Maya e Cozumel, Messico; e Harvest Caye, la destinazione privata in stile resort di NCL al largo delle coste del Belize. Per maggiori informazioni sulla flotta premiata della compagnia e sugli itinerari mondiali, o per prenotare una crociera, contattare un'agenzia di viaggi o visitare www.ncl.com. - news in collaborazione con Norwegian Cruise Line - - foto ufficio stampa Norwegian Cruise Line - (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.

Mega-terminal in Libia: Msc investe insieme al Qatar ed è il volto dell'Italia

La logica di mercato prova a disegnare il futuro là dove politica e diplomazia non arrivano GINEVRA. Dovrebbe farlo l'Europa a livello istituzionale: una politica che spalanchi gli occhi sulla sponda sud del Mediterraneo, sempre volessimo farne uno spazio geopolitico economico europeo anziché attestare la frontiera del Vecchio Continente all'ultima banchina dei **porti** italiani, greci o spagnoli. Non è così: sarà mai perché Bruxelles è sotto l'egemonia del modello dei **porti** nordeuropei del Northern Range da Le Havre a Amburgo passando da Anversa e Rotterdam? Fatto sta che, là dove latita la politica, prova a farcela l'economia con le logiche del mercato. La Libia viene data ancora come una realtà statuale ad alta instabilità e a dirlo non si va lontano dal vero: il capo di stato maggiore e il capo delle truppe terrestri fra le forze armate fedeli al governo riconosciuto a livello internazionale sono morti in un misterioso incidente aereo in Turchia e negli stessi giorni è stata attaccata davanti alle coste libiche la petroliera centrata dai droni ucraini perché ritenuta appartenente alla "flotta ombra" di Putin. E, mancasse qualcosa a una babilonia di milizie e guai, appena prima di Natale il quotidiano francese "Le monde" raccontava in un reportage che nel sud-est sahariano della Libia si gioca il match decisivo per la guerra civile in Sudan. Sotto l'abete natalizio, parola di "Reuters", ci sono anche i 4 miliardi di dollari di armamenti che il Pakistan ha venduto alle milizie del generale Haftar (soprattutto aerei). Ecco, dunque, è una situazione che definire complicata è davvero poco. Eppure la Libia ha uno standard di ricchezza pro capite appena al di sotto di Colombia e Ecuador e comunque al di sopra di Paraguay e Albania, ha un Pil complessivo attorno ai 48 miliardi di dollari ed è il 20° produttore di petrolio al mondo. C'è chi gioca d'anticipo e prova a rilanciare guardando agli affari di domani e di dopodomani: il riferimento è al fatto che il colosso mondiale delle flotte portacontainer, Msc, ha un importante progetto di ampliamento del terminal container della "Misurata Free Zone", in una città costiera da mezzo milione di abitanti 200 chilometri a est di Tripoli. Per mettere l'accento sulla volontà di Msc di andare avanti in questa realizzazione scende in campo personalmente il presidente del gruppo, Diego Aponte. Occhi puntati sulla firma dell'alleanza fra la "Misurata Free Zone", la società Terminal Investment Limited (Til), braccio operativo di Msc, e la società qatariota Al Maha Qatari Company. Esplicita è l'intenzione: ampliare il terminal container esistente «con infrastrutture di ultima generazione e investimenti pensati per aumentare la capacità portuale e i traffici merci». Non sfuggirà che il partner è il Qatar, cioè un attore che sulla scena geopolitica internazionale ha fatto passi da gigante e nella fase più recente si è visto riconoscere il ruolo di mediatore internazionale al più alto livello. Aponte tiene a rimarcare che si tratta di «un progetto importante che ha il potenziale

La Gazzetta Marittima

Mega-terminal in Libia: Msc investe insieme al Qatar ed è il volto dell'Italia



01/20/2026 03:04

La logica di mercato prova a disegnare il futuro là dove politica e diplomazia non arrivano GINEVRA. Dovrebbe farlo l'Europa a livello istituzionale: una politica che spalanchi gli occhi sulla sponda sud del Mediterraneo, sempre volessimo farne uno spazio geopolitico economico europeo anziché attestare la frontiera del Vecchio Continente all'ultima banchina dei porti italiani, greci o spagnoli. Non è così: sarà mai perché Bruxelles è sotto l'egemonia del modello dei porti nordeuropei del Northern Range da Le Havre a Amburgo passando da Anversa e Rotterdam? Fatto sta che, là dove latita la politica, prova a farcela l'economia con le logiche del mercato. La Libia viene data ancora come una realtà statuale ad alta instabilità e a dirlo non si va lontano dal vero: il capo di stato maggiore e il capo delle truppe terrestri fra le forze armate fedeli al governo riconosciuto a livello internazionale sono morti in un misterioso incidente aereo in Turchia e negli stessi giorni è stata attaccata davanti alle coste libiche la petroliera centrata dai droni ucraini perché ritenuta appartenente alla "flotta ombra" di Putin. E, mancasse qualcosa a una babilonia di milizie e guai, appena prima di Natale il quotidiano francese "Le monde" raccontava in un reportage che nel sud-est sahariano della Libia si gioca il match decisivo per la guerra civile in Sudan. Sotto l'abete natalizio, parola di "Reuters", ci sono anche i 4 miliardi di dollari di armamenti che il Pakistan ha venduto alle milizie del generale Haftar (soprattutto aerei). Ecco, dunque, è una situazione che definire complicata è davvero poco. Eppure la Libia ha uno standard di ricchezza pro capite appena al di sotto di Colombia e Ecuador e comunque al di sopra di Paraguay e Albania, ha un Pil complessivo attorno ai 48 miliardi di dollari ed è il 20° produttore di petrolio al mondo. C'è chi gioca d'anticipo e prova a rilanciare guardando agli affari di domani e di dopodomani: il riferimento è al fatto che il colosso mondiale delle flotte portacontainer, Msc, ha un importante progetto

per diventare un hub strategico capace di connettere Europa, Mediterraneo e Africa e generare crescenti e reciproci vantaggi negli scambi commerciali, con un ruolo determinante dell'Italia». Aggiungendo poi: «Per il nostro gruppo si tratta di un impegno ed un investimento di lungo periodo che portiamo avanti in partnership con Al Maha Qatari Company e la Libia. Siamo felici e orgogliosi di sostenere lo sviluppo di questo territorio contribuendo a fare di Misurata uno dei principali progetti di espansione di infrastrutture portuali in Nord Africa e di partecipare così alla concretizzazione della visione del Piano Mattei per l'Africa intrapresa dal governo italiano». Chissà se è una semplice coincidenza che nei mesi scorsi il viceministro delle infrastrutture Edoardo Rixi ha incontrato in almeno due occasioni il ministro dei trasporti Sheikh Mohammed bin Abdulla bin Mohammed Al Thani. Si scopre l'acqua calda a mettere poi in evidenza il feeling che un gigante dell'industria pubblica italiana come Fincantieri ha da lungo tempo con le autorità del Qatar. Possibile che, magari condividendo i riflettori con i leader qatarioti in cerca di ulteriore legittimazione internazionale, l'Italia cerchi di recuperare le posizioni che ha perso come potenza regionale del Mediterraneo? Possibile sì. In effetti, il nostro Paese si è fatto rappresentare dal ministro degli esteri Antonio Tajani (e il Qatar dal capo del governo Mohammed bin Abdulrahman Al Thani, che è insieme primo ministro e ministro degli esteri). Fonti non ufficiali parlano di un progetto del valore complessivo di 2,7 miliardi di dollari: il terminal container di Misurata, secondo le previsioni dello stesso Aponte, «ha tutto il potenziale per continuare crescere negli anni e svilupparsi passando dagli attuali 650mila teu fino a un milione e mezzo di teu all'anno». Bob Cremonesi.

Assomarinas: fondi a pioggia agli enti pubblici per la portualità nautica

Roma - Assomarinas, l'Associazione Italiana **Porti** Turistici, aderente a Confindustria Nautica e Federturismo, esprime profondo sconcerto e ferma critica nei confronti del recente provvedimento governativo che destina esclusivamente agli enti pubblici decine di milioni di euro per investimenti a pioggia nelle strutture di attracco per il turismo nautico. Pur prendendo atto dell'impegno del Ministero del Mare nel reperire risorse pubbliche, l'Associazione non può che rilevare come tale iniziativa ignori totalmente le legittime e reiterate istanze delle imprese private del settore, pilastro dell'economia del mare italiana, che hanno contribuito a costruire nel tempo una rete portuale turistica apprezzata a livello internazionale, la quale, però, malgrado l'attrattiva costiera, fatica ad essere competitiva proprio a causa degli effetti di una politica negligente nei loro confronti. Queste imprese rappresentano uno dei primi moltiplicatori italiani di occupazione ed investimento e generano Valore Sociale Aggiunto in percentuale a 2 cifre, misurato in base ai principi europei di contabilità sociale. Sono un attrattore dell'economia, nonostante la piccola dimensione del segmento. È, quindi, incomprensibile che il provvedimento non abbia previsto alcun coinvolgimento degli operatori privati, gli stessi che hanno investito in portualità turistica negli ultimi trent'anni, affrontando la durissima crisi 2010-2020 innescata dal crollo di Lehman Brothers e dalla tassa sulle imbarcazioni introdotta dal Governo Monti, nonché i lockdown della pandemia e le recenti emergenze meteomarine. L'intervento pubblico così disegnato solleva inoltre numerose criticità sia economiche che operative. Anzitutto, è ragionevole attendersi che gli enti saranno inevitabilmente incentivati a investire nelle aree già ad alto sviluppo turistico, dove l'intervento statale non è necessario, trascurando invece quei territori nei quali esiste una forte domanda sociale, ma nessuna immediata sostenibilità economica. È un meccanismo già sperimentato senza successo in passato nell'alveo pubblico. Inoltre, la scelta di finanziare esclusivamente gli enti pubblici rischia di alterare la concorrenza nazionale deprimendo, quindi, quella mediterranea ed internazionale. Molti enti pubblici tra quelli che possono candidarsi al finanziamento dispongono di competenze tecniche e amministrative di alto livello pertinenti agli ambiti di scopo delle Amministrazioni, ma non all'attività imprenditoriale e competitiva propria della ricettività nautica. Per la gestione di infrastrutture complesse come i **porti** turistici sono infatti indispensabili skills specialistiche e sistemi di relazioni anche internazionali consolidati. Il risultato paradossale, quindi, potrebbe essere persino che le amministrazioni locali siano tentate di auto-concedersi le aree demaniali per poi sub-concederle a operatori terzi, trasformando l'investimento in un mero arbitraggio economico sul canone demaniale e non in una creazione di valore per il turismo e l'economia costiera. Questa prassi, peraltro censurata efficacemente dalla

Sea Reporter

Assomarinas: fondi a pioggia agli enti pubblici per la portualità nautica



01/19/2026 14:31

Redazione SeaReporter

Roma - Assomarinas, l'Associazione Italiana Porti Turistici, aderente a Confindustria Nautica e Federturismo, esprime profondo sconcerto e ferma critica nei confronti del recente provvedimento governativo che destina esclusivamente agli enti pubblici decine di milioni di euro per investimenti a pioggia nelle strutture di attracco per il turismo nautico. Pur prendendo atto dell'impegno del Ministero del Mare nel reperire risorse pubbliche, l'Associazione non può che rilevare come tale iniziativa ignori totalmente le legittime e reiterate istanze delle imprese private del settore, pilastro dell'economia del mare italiano, che hanno contribuito a costruire nel tempo una rete portuale turistica apprezzata a livello internazionale, la quale, però, malgrado l'attrattiva costiera, fatica ad essere competitiva proprio a causa degli effetti di una politica negligente nei loro confronti. Queste imprese rappresentano uno dei primi moltiplicatori italiani di occupazione ed investimento e generano Valore Sociale Aggiunto in percentuale a 2 cifre, misurato in base ai principi europei di contabilità sociale. Sono un attrattore dell'economia, nonostante la piccola dimensione del segmento. È, quindi, incomprensibile che il provvedimento non abbia previsto alcun coinvolgimento degli operatori privati, gli stessi che hanno investito in portualità turistica negli ultimi trent'anni, affrontando la durissima crisi 2010-2020 innescata dal crollo di Lehman Brothers e dalla tassa sulle imbarcazioni introdotta dal Governo Monti, nonché i lockdown della pandemia e le recenti emergenze meteomarine. L'intervento pubblico così disegnato solleva inoltre numerose criticità sia economiche che operative. Anzitutto, è ragionevole attendersi che gli enti saranno inevitabilmente incentivati a investire nelle aree già ad alto sviluppo turistico, dove l'intervento statale non è necessario, trascurando invece quei territori nei quali esiste una forte domanda sociale, ma nessuna immediata sostenibilità economica. È un meccanismo già sperimentato senza successo in passato nell'alveo pubblico. Inoltre, la scelta di finanziare esclusivamente gli enti pubblici rischia di alterare la concorrenza nazionale deprimendo, quindi, quella mediterranea ed internazionale. Molti enti pubblici tra quelli che possono candidarsi al finanziamento dispongono di competenze tecniche e amministrative di alto livello pertinenti agli ambiti di scopo delle Amministrazioni, ma non all'attività imprenditoriale e competitiva propria della ricettività nautica. Per la gestione di infrastrutture complesse come i **porti** turistici sono infatti indispensabili skills specialistiche e sistemi di relazioni anche internazionali consolidati. Il risultato paradossale, quindi, potrebbe essere persino che le amministrazioni locali siano tentate di auto-concedersi le aree demaniali per poi sub-concederle a operatori terzi, trasformando l'investimento in un mero arbitraggio economico sul canone demaniale e non in una creazione di valore per il turismo e l'economia costiera. Questa prassi, peraltro censurata efficacemente dalla

Sea Reporter

Focus

AGCM (Autorità Garante delle Concorrenza e del Mercato), che ha richiamato anche corposa e pertinente giurisprudenza, introdurrebbe una perniciosa alterazione della competitività portuale turistica in danno delle imprese private e con un conseguente danno per l'erario determinatosi per effetto del minore gettito IVA e IRES di queste e per l'inevitabile contrazione occupazionale a medio termine dalla quale consegue minore gettito contributivo ed IRPEF dipendenti ed aggravio, per conto del peso degli ammortizzatori sociali. Le somme stanziate, pur rilevanti, rischiano inoltre di essere disperse e frammentate in micro-interventi inefficaci, senza produrre un reale salto di qualità nella capacità competitiva del sistema costiero nazionale che è ciò di cui il settore ha veramente bisogno e con esso l'Italia. Da anni Assomarinas sostiene che la priorità non è costruire nuove strutture, ma finanziare il recupero, l'efficientamento e l'ampliamento di quelle esistenti, con un approccio orientato alla rigenerazione del patrimonio portuale e non all'ulteriore consumo di mare e di costa. Modernizzazione tecnologica, sicurezza nautica, resilienza climatica e digitalizzazione sono oggi le vere urgenze del comparto. La delusione del settore è ulteriormente aggravata dal fatto che le audizioni svolte da Assomarinas presso il CIPOM (Comitato Interministeriale delle Politiche del Mare) sembravano aver tracciato una direzione diversa. Il Piano del Mare, pubblicato in Gazzetta Ufficiale, riconosce infatti la necessità di migliorare la competitività fiscale e regolatoria delle imprese portuali turistiche; ciononostante, ai principi non hanno fatto seguito gli atti necessari. Restano aperti i contenziosi relativi ai canoni della legge 296/2006, è stato reintrodotto nel Decreto Infrastrutture l'aumento del 25% dei canoni 2023 già annullato dal TAR Lazio, non è stato ancora definito l'inquadramento catastale in categoria E1 per i **porti** turistici - strutture di interesse pubblico equiparabili ai terminal crocieristici - e non sono state adottate le riforme attese sul DPR 509/97 né le necessarie semplificazioni per i dragaggi, tuttora ostacolati da iter eccessivamente onerosi. "Siamo profondamente delusi per la scarsa attenzione riservata alle centinaia di imprenditori che hanno fatto la storia della portualità turistica italiana, sostenendo con capitale proprio lo sviluppo delle destinazioni nautiche del Paese in anni difficilissimi", dichiara il presidente di Assomarinas, Roberto Perocchio. "Chiediamo, pertanto, al Governo un cambio di rotta: meno contributi a pioggia e più politiche strutturali a sostegno di chi investe e rischia ogni giorno sul campo. Solo così il turismo nautico potrà continuare a generare valore, occupazione e competitività internazionale.".

Gommoni Highfield, dal 2026 è Spartivento il nuovo importatore unico per l'Italia

L'annuncio in occasione del Boot di Düsseldorf. Stefano Pizzi, CEO di Spartivento Group: «Una scelta strategica che rafforza il nostro posizionamento come gruppo nautico integrato, con un'offerta sempre più completa». Il 2026 parte all'insegna delle novità per Spartivento Group. Dopo l'annuncio dell'apertura di una base charter in Sicilia, a Castellammare del Golfo, il gruppo guidato da Stefano e Iole Pizzi consolida ulteriormente il proprio posizionamento nel settore nautico con un nuovo e strategico accordo. L'annuncio ufficiale arriva da uno dei principali palcoscenici internazionali della nautica, il boot di Düsseldorf: a partire da gennaio 2026, Spartivento diventa importatore unico per l'Italia del marchio Highfield, punto di riferimento mondiale nella produzione di tender e RIB con oltre 54.000 imbarcazioni vendute dalla sua fondazione nel 2011 e operazioni in oltre 50 paesi. Siamo entusiasti di iniziare questa nuova avventura con Highfield, un marchio che condivide i nostri valori di qualità, innovazione e affidabilità - ha commentato Stefano Pizzi, CEO di Spartivento Group-. Questa nuova partnership rafforza il posizionamento di Spartivento come gruppo nautico integrato, con un'offerta sempre più completa. In qualità di concessionari Honda Marine, per la clientela interessata possiamo infatti proporre gommoni Highfield già equipaggiati con motori Honda, divenendo a tutti gli effetti un unico referente per consulenza, vendita e assistenza. Il nostro impegno sarà quello di garantire una distribuzione efficace e un servizio di alto livello, contribuendo alla crescita del marchio Highfield in Italia». Il nuovo accordo si inserisce in un contesto di mercato particolarmente favorevole. Secondo recenti analisi di settore, il comparto globale dei gommoni ha raggiunto nel 2025 un valore di circa 1,05 miliardi di dollari e si stima che crescerà fino a 1,45 miliardi entro il 2030, con un tasso annuo composto (CAGR) del 6,71% nel periodo 2025-2030. A trainare la domanda contribuiscono la ripresa del turismo costiero, gli investimenti nei settori professionali e della difesa, nonché le continue innovazioni nei materiali e nelle tecnologie costruttive. In questo scenario l'Europa mantiene una posizione di leadership, anche grazie a normative di sicurezza armonizzate e a un sistema nautico particolarmente strutturato. L'Italia, con i suoi porti turistici e un ecosistema charter in costante crescita, rappresenta uno dei mercati più dinamici. Highfield risposto a questa domanda con importanti investimenti produttivi e l'apertura di nuovi stabilimenti, rafforzando la propria capacità industriale e dimostrando una forte fiducia nel segmento delle imbarcazioni di piccole e medie dimensioni destinate alle famiglie e al tempo libero. «Siamo orgogliosi di dare il benvenuto a Spartivento come nostro nuovo partner in Italia - ha dichiarato Paul Blanc, CEO di Highfield-. Parliamo di una realtà con una solida esperienza in uno dei mercati nautici più competitivi d'Europa, riconosciuta per professionalità, eccellenza operativa e grande attenzione al cliente. Grazie a una

Sea Reporter

Gommoni Highfield, dal 2026 è Spartivento il nuovo importatore unico per l'Italia



01/19/2026 15:03

Redazione Sea Reporter

L'annuncio in occasione del Boot di Düsseldorf. Stefano Pizzi, CEO di Spartivento Group: «Una scelta strategica che rafforza il nostro posizionamento come gruppo nautico integrato, con un'offerta sempre più completa». Il 2026 parte all'insegna delle novità per Spartivento Group. Dopo l'annuncio dell'apertura di una base charter in Sicilia, a Castellammare del Golfo, il gruppo guidato da Stefano e Iole Pizzi consolida ulteriormente il proprio posizionamento nel settore nautico con un nuovo e strategico accordo. L'annuncio ufficiale arriva da uno dei principali palcoscenici internazionali della nautica, il boot di Düsseldorf: a partire da gennaio 2026, Spartivento diventa importatore unico per l'Italia del marchio Highfield, punto di riferimento mondiale nella produzione di tender e RIB con oltre 54.000 imbarcazioni vendute dalla sua fondazione nel 2011 e operazioni in oltre 50 paesi. Siamo entusiasti di iniziare questa nuova avventura con Highfield, un marchio che condivide i nostri valori di qualità, innovazione e affidabilità - ha commentato Stefano Pizzi, CEO di Spartivento Group-. Questa nuova partnership rafforza il posizionamento di Spartivento come gruppo nautico integrato, con un'offerta sempre più completa. In qualità di concessionari Honda Marine, per la clientela interessata possiamo infatti proporre gommoni Highfield già equipaggiati con motori Honda, divenendo a tutti gli effetti un unico referente per consulenza, vendita e assistenza. Il nostro impegno sarà quello di garantire una distribuzione efficace e un servizio di alto livello, contribuendo alla crescita del marchio Highfield in Italia». Il nuovo accordo si inserisce in un contesto di mercato particolarmente favorevole. Secondo recenti analisi di settore, il comparto globale dei gommoni ha raggiunto nel 2025 un valore di circa 1,05 miliardi di dollari e si stima che crescerà fino a 1,45 miliardi entro il 2030, con un tasso annuo composto (CAGR) del 6,71% nel periodo 2025-2030. A trainare la domanda contribuiscono la ripresa del turismo costiero, gli investimenti nei settori professionali e della difesa, nonché le continue innovazioni nei materiali e nelle tecnologie costruttive. In questo scenario l'Europa mantiene una posizione di leadership, anche grazie a normative di sicurezza armonizzate e a un sistema nautico particolarmente strutturato. L'Italia, con i suoi porti turistici e un ecosistema charter in costante crescita, rappresenta uno dei mercati più dinamici. Highfield risposto a questa domanda con importanti investimenti produttivi e l'apertura di nuovi stabilimenti, rafforzando la propria capacità industriale e dimostrando una forte fiducia nel segmento delle imbarcazioni di piccole e medie dimensioni destinate alle famiglie e al tempo libero. «Siamo orgogliosi di dare il benvenuto a Spartivento come nostro nuovo partner in Italia - ha dichiarato Paul Blanc, CEO di Highfield-. Parliamo di una realtà con una solida esperienza in uno dei mercati nautici più competitivi d'Europa, riconosciuta per professionalità, eccellenza operativa e grande attenzione al cliente. Grazie a una

Sea Reporter

Focus

presenza capillare nei principali poli nautici italiani, il team ha la struttura, il metodo e l'ambizione giusti per affiancarci nella prossima fase di crescita di Highfield nel mercato italiano. Spartivento offrirà una gamma completa di prodotti Highfield, dai tender ai RIB da diporto e professionali, fino alla nuova linea ADV». Grazie alla loro costruzione in alluminio marino leggero, i battelli Highfield si distinguono per resistenza, durabilità e sicurezza, caratteristiche che li rendono ideali sia per l'uso diportistico sia professionale. Ogni modello è progettato per garantire stabilità, maneggevolezza e comfort, rispondendo alle esigenze di armatori e operatori del mare alla ricerca di soluzioni versatili, affidabili e pronte alla navigazione.

Shipping Italy

Focus

Cemar: nel 2025 quasi 14,8 milioni di crocieristi nei porti italiani (+4%)

Gli scali attivi sono stati 72, le navi in circolazione 177, le compagnie di navigazione 55 e le toccate complessivamente 5.519 Secondo le statistiche raccolte da Cemar Agency Network (dati controllati giorno per giorno sui 72 porti italiani attivi nel settore) nel 2025 l'Italia ha accolto in banchina circa 14,789 milioni di crocieristi (+4,05% sul 2024), le navi attive in acque italiane sono state 177, le compagnie di navigazione presenti sul nostro mercato locale 55 e le toccate navi 5.519 (7,31% rispetto al 2024). Il consuntivo finale vede ai primi posti Civitavecchia 3,556 milioni di passeggeri, seguita da Napoli con 1,846 milioni e Genova con 1,630 milioni. A seguire Palermo con 990mila crocieristi transitati, Savona 792mila, Livorno 773mila, Messina 742mila, La Spezia 735mila, **Venezia** 584mila e Cagliari 477mila. Per ciò che riguarda le regioni al primo posto (grazie a Civitavecchia) si posiziona il Lazio 3,559 milioni, seguito a breve distanza dalla Liguria 3,266 milioni, poi Campania 2,065 milioni, Sicilia 2,060 milioni e Puglia 787migliaia. "I dati sono in linea con le nostre previsioni fatte a marzo 2025 dove dichiaravamo 14.800.000 passeggeri movimentati" sottolinea a SHIPPING ITALY Sergio Senesi, vertice di Cemar Agency Network. Più ottimistiche si sono rivelate invece le stime di Risposte Turismo che a inizio anno scorso (a febbraio) aveva previsto per l'intero esercizio 2025 un totale di 15,29 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati (+7,5% sul 2024 secondo le stime) grazie a oltre 5.400 toccate navi (+5,9% sull'anno precedente).

Shipping Italy

Cemar: nel 2025 quasi 14,8 milioni di crocieristi nei porti italiani (+4%)



01/19/2026 17:59 Nicola Capuzzo

Gli scali attivi sono stati 72, le navi in circolazione 177, le compagnie di navigazione 55 e le toccate complessivamente 5.519 Secondo le statistiche raccolte da Cemar Agency Network (dati controllati giorno per giorno sui 72 porti italiani attivi nel settore) nel 2025 l'Italia ha accolto in banchina circa 14,789 milioni di crocieristi (+4,05% sul 2024), le navi attive in acque italiane sono state 177, le compagnie di navigazione presenti sul nostro mercato locale 55 e le toccate navi 5.519 (7,31% rispetto al 2024). Il consuntivo finale vede ai primi posti Civitavecchia 3,556 milioni di passeggeri, seguita da Napoli con 1,846 milioni e Genova con 1,630 milioni. A seguire Palermo con 990mila crocieristi transitati, Savona 792mila, Livorno 773mila, Messina 742mila, La Spezia 735mila, **Venezia** 584mila e Cagliari 477mila. Per ciò che riguarda le regioni al primo posto (grazie a Civitavecchia) si posiziona il Lazio 3,559 milioni, seguito a breve distanza dalla Liguria 3,266 milioni, poi Campania 2,065 milioni, Sicilia 2,060 milioni e Puglia 787migliaia. "I dati sono in linea con le nostre previsioni fatte a marzo 2025 dove dichiaravamo 14.800.000 passeggeri movimentati" sottolinea a SHIPPING ITALY Sergio Senesi, vertice di Cemar Agency Network. Più ottimistiche si sono rivelate invece le stime di Risposte Turismo che a inizio anno scorso (a febbraio) aveva previsto per l'intero esercizio 2025 un totale di 15,29 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati (+7,5% sul 2024 secondo le stime) grazie a oltre 5.400 toccate navi (+5,9% sull'anno precedente). **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**