



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti**  
**venerdì, 30 gennaio 2026**



### Prime Pagine

30/01/2026	<b>Corriere della Sera</b>	7
<hr/>		
30/01/2026	<b>Il Fatto Quotidiano</b>	8
<hr/>		
30/01/2026	<b>Il Foglio</b>	9
<hr/>		
30/01/2026	<b>Il Giornale</b>	10
<hr/>		
30/01/2026	<b>Il Giorno</b>	11
<hr/>		
30/01/2026	<b>Il Manifesto</b>	12
<hr/>		
30/01/2026	<b>Il Mattino</b>	13
<hr/>		
30/01/2026	<b>Il Messaggero</b>	14
<hr/>		
30/01/2026	<b>Il Resto del Carlino</b>	15
<hr/>		
30/01/2026	<b>Il Secolo XIX</b>	16
<hr/>		
30/01/2026	<b>Il Sole 24 Ore</b>	17
<hr/>		
30/01/2026	<b>Il Tempo</b>	18
<hr/>		
30/01/2026	<b>Italia Oggi</b>	19
<hr/>		
30/01/2026	<b>La Nazione</b>	20
<hr/>		
30/01/2026	<b>La Repubblica</b>	21
<hr/>		
30/01/2026	<b>La Stampa</b>	22
<hr/>		
30/01/2026	<b>MF</b>	23
<hr/>		

### Genova, Voltri

29/01/2026	<b>Adnkronos.com</b>	24
<hr/>		

29/01/2026	<b>BizJournal Liguria</b>		26
Gnv Aurora consegnata alla Compagnia, il traghetto a Gnl presto sulla rotta Genova-Palermo			
29/01/2026	<b>Il Nautilus</b>		28
GNV PRENDE IN CONSEGNA GNV AURORA, SECONDA NAVE A GNL DELLA COMPAGNIA			
29/01/2026	<b>Informatore Navale</b>		30
GNV PRENDE IN CONSEGNA GNV AURORA, SECONDA NAVE A GNL DELLA COMPAGNIA			
29/01/2026	<b>Informazioni Marittime</b>		32
Operativa "Green Pearl", il rifornimento di gas nel Mediterraneo			
29/01/2026	<b>Informazioni Marittime</b>		34
Grandi Navi Veloci prende in consegna "Gnv Aurora"			
30/01/2026	<b>La Gazzetta Marittima</b>		36
Gnl, la prima nave che rifornisce non solo altre navi ma anche camion a terra			
29/01/2026	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Andrea Puccini</i>	39
Green Pearl in servizio: svolta per il bunkeraggio GNL nel mar Ligure occidentale			
29/01/2026	<b>PrimoCanale.it</b>		41
Malore in porto a Genova: donna di 51 anni in arresto cardiaco durante gli imbarchi			
29/01/2026	<b>Shipping Italy</b>		42
Axpò mette la prua sul rigassificatore Olt Offshore e sui porti di Napoli, Civitavecchia e Livorno			
29/01/2026	<b>The Medi Telegraph</b>		44
Debutta a Genova "Green Pearl", la prima nave per Gnl che rifornisce sia navi che camion			

## Ravenna

29/01/2026	<b>Ravenna24Ore.it</b>		45
La cattura della CO2: il presente e le nuove frontiere			

## Livorno

29/01/2026	<b>Corriere Marittimo</b>		47
Project cargo, 5 mega cilindri di 36 metri e 88 tonnellate sbarcati al Terminal Lorenzini Livorno			
29/01/2026	<b>Shipping Italy</b>		48
A Livorno un polo unico del fresco: Livorno Reefer assume la gestione di Csc Vespucci			

## Piombino, Isola d' Elba

29/01/2026	<b>Agenparl</b>		49
Rigassificatore Piombino. Gruppo Avs Toscana "Proroga Snam è inaccettabile, un sopruso a tutta la Toscana"			
29/01/2026	<b>Ansa.it</b>		50
Ad Snam, 'rigassificatore Piombino, richiesta proroga minima di 2 anni e mezzo'			

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

29/01/2026	<b>Ancona Today</b>		51
Bando Pn Feampa, l'anconetano fa la parte del leone con 35 imprese su 48 ammesse in graduatoria			

29/01/2026	<b>Ancona Today</b>		53
L'area ex Tubimar sarà destinata alla costruzione, riparazione e allestimento di grandi e super yacht			
29/01/2026	<b>Ansa.it</b>		54
Confronto in Regione su Zone franche doganali, domani a Roma Tavolo con struttura Zes			
29/01/2026	<b>FerPress</b>		55
Ancona esporta innovazione portuale, varate due navi per servizi ambientali nei porti di Napoli e Salerno			
29/01/2026	<b>Il Nautilus</b>		58
Ancona esporta innovazione portuale verso il Tirreno			
29/01/2026	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Andrea Puccini</i>	61
Ancona esporta innovazione portuale verso il Tirreno			
29/01/2026	<b>vivereancona.it</b>		62
Ancona esporta innovazione portuale verso il Tirreno			

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/01/2026	<b>CivOnline</b>		65
Circolo Velico Fiumicino, grande successo per la quarta giornata del Campionato Invernale d'Altura di Roma			
29/01/2026	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>		66
Circolo Velico Fiumicino, grande successo per la quarta giornata del Campionato Invernale d'Altura di Roma			

## Salerno

29/01/2026	<b>Cronachesalerno.it</b>	<i>ERIKA NOSCHESE</i>	67
Ampliamento porto commerciale, smentito Cuccaro			
29/01/2026	<b>Salernonotizie.it</b>		69
Piano regolatore portuale, colata di cemento: spazzati via Circolo Canottieri e vecchia darsena			

## Bari

29/01/2026	<b>Il Nautilus</b>		71
Nuovi traffici all'orizzonte nel porto di Brindisi, sopralluogo di Geodis e Catl			

## Brindisi

29/01/2026	<b>Brindisitime.it Network</b>		72
Porto- I vertici dell'Autorità Portuale incontrano Fratelli d'Italia			

## Taranto

29/01/2026	<b>Corriere di Taranto</b>	<i>MariLaura Paletta</i>	73
Porto, cresce la preoccupazione			



29/01/2026	<b>Cronache Tarantine</b>	75
Il Porto di Taranto apre le porte all'energia del futuro: accolta la delegazione giapponese FLOWRA		
29/01/2026	<b>Informare</b>	77
Il porto di Taranto è stato visitato da una delegazione della giapponese FLOWRA		
29/01/2026	<b>Puglia In</b>	78
Il Porto di Taranto si apre al futuro dell'energia: accolta la delegazione giapponese Flowra		
29/01/2026	<b>Sea Reporter</b>	80
Taranto apre le porte all'energia del futuro		
29/01/2026	<b>Taranto Buonasera</b> <i>Francesco Alberti</i>	82
Eolico offshore, il Giappone guarda a Taranto come hub dell'energia verde. Le foto		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

29/01/2026	<b>Ansa.it</b>	84
Associazioni, 'l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria è sempre più un miraggio'		
29/01/2026	<b>Informazioni e Comunicazione</b>	86
Corigliano-Rossano, al Castello Ducale l'info-day del progetto europeo ANEMOS		
29/01/2026	<b>Rai News</b>	87
Associazioni: "L'alta velocità Salerno - Reggio Calabria sempre più un miraggio"		

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

29/01/2026	<b>Oggi Milazzo</b>	89
Pudm Milazzo, il Consiglio Comunale adotta la delibera del Pudm. Falliti: «Addio spiagge libere»		
29/01/2026	<b>TempoStretto</b>	91
Demolizioni ex Silos e Casa del Portuale: ancora tutto fermo VIDEO		

## Catania

29/01/2026	<b>quotidianodisicilia.it</b>	92
Riposto a pezzi dopo il Ciclone Harry: "Danni enormi, servono interventi strutturali e risorse straordinarie"		

## Augusta

29/01/2026	<b>Augusta News</b>	94
Di Sarcina: Augusta può diventare hub per l'import-export. Le imprese facciano massa critica		

## Trapani

29/01/2026	<b>Shipping Italy</b>	96
Bloccata a Trapani una nave cargo carica di pale eoliche		

## Focus

29/01/2026	<b>Adnkronos.com</b>	97
<hr/>		
29/01/2026	<b>Agenparl</b>	99
<hr/>		
29/01/2026	<b>Agenzia Giornalistica Opinione</b>	100
<hr/>		
29/01/2026	<b>Ansa.it</b>	101
<hr/>		
29/01/2026	<b>Informare</b>	102
<hr/>		
29/01/2026	<b>Informazioni Marittime</b>	103
<hr/>		
29/01/2026	<b>Puntosicuro.it</b>	105
<hr/>		

# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



**La riflessione**  
Ricordare l'orrore  
in tutti i dettagli  
di **Dacia Maraini**  
alle pagine 36 e 37

**Federica Brignone**  
«Ai Giochi potrò  
mettere i tacchi»  
di **Daniele Sparisci**  
e **Flavio Vanetti** a pagina 42



«L'ho chiesta per il gelo». Zelensky ringrazia, Mosca tace

## Trump su Kiev: tregua di 7 giorni, Putin è d'accordo

L'Europa dichiara terroristi i pasdaran iraniani

### DIFFICILE FIDARSI

di **Goffredo Buccini**

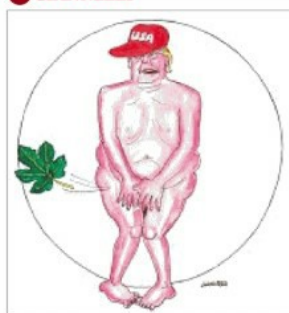
**F**idarsi? Bella parola. È un atto di fede straordinario quello che nei colloqui trilateral di Abu Dhabi viene chiesto agli ucraini. La trattativa è stata finora contraddetta da una contestuale strategia terroristica russa, con attacchi più violenti che mai contro la popolazione di Kiev e delle altre maggiori città (ieri sera Trump ha sostenuto di averne ottenuto da un Putin «molto gentile» la sospensione per una settimana causa «freddo record»: vedremo). Anche lo scambio, che sarebbe imposto dagli americani a Zelensky tra cessione di territori e garanzie di sicurezza, sa di condizione capestro. Ma è soprattutto la sensazione costante di un accordo, sottotraccia eppure sempre vivo, tra il presunto arbitro e una delle due parti a rendere traballanti le gambe del tavolo che presto dovrebbe riaprirsi. Due mesi fa, il *Wall Street Journal* svelò la trama dei «mediatori» trumpiani — il genero del presidente, Jared Kushner, e l'immobiliarista prediletto, Steve Witkoff — riuniti a Miami con il plenipotenziario d'affari russo Kirill Dmitriev.

continua a pagina 28

Tregua di una settimana in Ucraina. Donald Trump sostiene che Vladimir Putin sarebbe d'accordo sulla sospensione del conflitto a causa del freddo. I ringraziamenti di Volodymyr Zelensky. Tensione con l'Iran: l'Unione europea inserisce i pasdaran nella black list delle organizzazioni terroristiche.

da pagina 6 a pagina 15

### GIANNELLI



### Il caso «Va dimostrata la pericolosità» Guida e uso di droga La Consulta bocchia la «tolleranza zero»

di **Alessio Ribaud**

**G**uida sotto l'effetto di droga, la Consulta bocchia la «tolleranza zero». Per essere punibili non basta risultare «positivi» ai test, ma occorre provare la «pericolosità». Cambia dunque l'applicazione della riforma del Codice della strada, torna centrale la soglia scientifica.

a pagina 23 De Bac

### In Sicilia Salvini: non si tocchino quei finanziamenti

## Niscemi, la frana avanza Tensione sui fondi del Ponte

Basso, Bruno, Canetti, Pasqualetto, Sirignano  
e Voltattorni alle pagine 2, 3 e 5



### IL RACCONTO

In volo sul precipizio  
«Peggio del Vajont»

a pagina 2

### LA GEOLOGA

«Ora sarà difficile  
salvare tutte le case»

a pagina 3

### IL GIALLO / È UN UCRAINO

## Giù dal balcone, i segni sui polsi: il banchiere ucciso a Milano

di **Cesare Giuszi**  
e **Pierpaolo Lio**

**S**ui polsi i solchi profondi lasciati da fascette da elettricista. Sul volto e collo i segni di una aggressione o un interrogatorio violento finito con lo strangolamento. La morte a Milano del 54enne ucraino Alexander Adarich, ex banchiere e imprenditore con affari tra Cipro, Spagna e Lussemburgo, assomiglia sempre di più a un intrigo internazionale.

a pagina 19

### UN DIPENDENTE DEL COMUNE

## Crans-Montana, quarto indagato per la strage

di **Alessandro Furloni**  
e **Giuseppe Guastella**

**D**opo i coniugi Jacques e Jessica Moretti e un ex funzionario del Comune di Crans-Montana, anche l'attuale responsabile comunale per la sicurezza pubblica e delle ispezioni degli immobili, Christophe Balet, è indagato per il tragico rogo di Capodanno del Constellation, con 40 morti.

a pagina 18

### LA SOCIETÀ, LE TUTELE

## Che cosa unisce il caso Sgarbi e i figli nel bosco

di **Susanna Tamaro**

**L'**ignobile caravanserraglio del media riguardo alla vicenda del critico d'arte Vittorio Sgarbi a cui siamo costretti ad assistere da mesi, non può che portare a riflessioni di buon senso e di civiltà.

continua a pagina 22



### IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

**C**he storia agghiacciante, e non solo per la temperatura. Siamo in Cadore, nelle valli olimpiche battute da una nevicata solenne. Martedì scorso, all'uscita da scuola, un undicenne sale sull'autobus Calalzo-Cortina che dovrebbe riportarlo a casa. Stacca dal carnet un biglietto da 2,50 euro, ma l'autista gli spiega che la nuova tariffa olimpica è di 10 euro, mi dispiace ragazzino, devi scendere e proseguire a piedi sotto la tormenta. Il piccolo cammina per oltre sei chilometri su una pista ciclabile gelata e quando, un'ora e mezzo dopo, giunge a destinazione, ha le labbra viola, i vestiti zuppi e non riesce nemmeno a parlare.

Intanto qualcuno dovrebbe spiegarci perché la tariffa olimpica si applica ai residenti e addirittura agli studenti, come

### Il bambino nella neve

se, invece che per andare a scuola, l'autobus servisse loro per recarsi alla festa di uno sponsor. E questo lo chiamerei fattore Ingiustizia. Poi c'è il fattore Ottusità. L'autista avrebbe potuto chiudere la questione staccando quattro biglietti dal carnet: 2,5x4=10. Mi rendo conto della complessità della moltiplicazione, ma con l'ausilio del telefonino ce la si può fare. Ed eccoci al terzo fattore: il fattore Ice, inteso come milizia di Trump, ma anche come ghiaccio nelle viscere. Con quale coraggio abbandonare al gelo un passeggero che è poco più di un bambino? Prima lo porti al sicuro e poi ti fai rimborsare dai suoi genitori. Resterebbe il fattore Umanità, ma al momento risulta disperso. Forse sta ancora camminando da solo, sotto la neve.

© RIPRODUZIONE RISERVATA







Dopo la denuncia del 'Fatto' e di altre testate, il Colle **stoppa lo scudo del governo** agli imprenditori che sottopagano i lavoratori. La stampa libera serve a qualcosa



Venerdì 30 gennaio 2026 - Anno 18 - n° 29  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

MILANO-CORTINA/1 A Sorespes niente collaudi

## La funivia non sarà pronta per i Giochi

■ Dalla pista di bob al campo per l'hockey: a una settimana dall'inaugurazione delle Olimpiadi invernali, opere per 3 miliardi di euro sono ancora cantieri. Anche la cabinovia sorta sulla frana

PIETROBELLI A PAG. 3

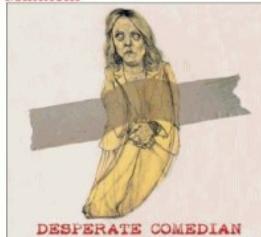
MILANO-CORTINA/2

Gli agenti dell'Ice riparati dietro al consolato Usa



MAURIZI A PAG. 2-3

Mannelli



GIRAVOLTA DI TAJANI

Niscemi: gli enti locali colpevoli sul nulla di fatto



CAIA E DI FOGGIA A PAG. 10

Separate le Bongiorno

Marco Travaglio

A proposito di carriere da separare, oggi raccontiamo una storia esemplare. L'avvocata e senatrice leghista Giulia Bongiorno, presidente della commissione Giustizia vicepresieduta da Ilaria Cucchi, irrompe nel processo Cucchi-ter assumendo la difesa in Cassazione di uno degli ufficiali dei Carabinieri condannati per aver depistato le indagini sul pestaggio che nel 2009 uccise Stefano Cucchi. Si tratta del colonnello Lorenzo Sabatino, che ai tempi dell'omicidio comandava il Reparto operativo di Roma e che l'anno scorso la Corte d'appello ha ritenuto colpevole di avere sviato le indagini, infliggendogli 1 anno e 3 mesi di reclusione. Ovviamente Sabatino ha tutto il diritto di avere un difensore e la Bongiorno non viola (purtroppo) alcuna legge nel difenderlo. Ma siamo alle solite. La Bongiorno è il primo soprano del centrodestra in Parlamento sulla Giustizia: fa e disfa le leggi (vedi quella sulla violenza sessuale) e al contempo continua a svolgere la professione forense con un'influenza sproporzionata a quella dei suoi colleghi, a tutto vantaggio dei suoi assistiti. Il minimo sindacale di una legge sui conflitti d'interessi dovrebbe proibire agli avvocati di difendere i clienti al mattino nelle aule giudiziarie e di legiferare al pomeriggio sul Codice penale e quello di procedura nelle aule parlamentari.

Lo scriviamo da quando 30 anni fa, coi governi dell'Ulivo, in commissione Giustizia c'erano i compagni avvocati Pisapia e Calvi e al ministero l'avvocato progressista Flick, che era pure il legale del premier Prodi. E lo ripetemmo quando B. si portò i suoi legali Pecorella, Ghedini&C. per abolirgli i reati, bloccargli i processi e dimezzargli la prescrizione. Chi fa politica ha molti onori, ma dovrebbe avere almeno l'onore di interrompere attività professionali in palese conflitto d'interessi. Quando nel 1994 B. tentò di piazzare alla Giustizia il suo avvocato Previti, all'epoca ancora incensurato, Scalfaro lo fermò: altri tempi, altri presidenti. Ora però che questi sepolcri imbiancati infilano nella Costituzione ridicoli conflitti d'interessi fra pm e giudici, dovrebbero avere la decenza di risolvere quello fra avvocati e politici. Cioè fra le due Bongiorno. Chi viene assistito dalla senatrice - come Salvini, la ragazza del presunto stupro di Grillo jr., i membri del governo sul caso Almagri, la Consap chiamata dai giudici a risarcire le vittime della strage di Cutro - parte favorito rispetto a chi non ha un difensore-legislatore. Ma il caso Cucchi è ancor più grave: nel processo sono parte civile la Presidenza del Consiglio, i ministri dell'Interno e della Difesa e l'Arma dei Carabinieri. I quali, in un cortocircuito istituzionale strepitoso, chiedono la condanna del colonnello difeso dalla senatrice Bongiorno. Che cos'è, uno scherzo?

CONFLITTI D'INTERESSI LA LEGHISTA DIFENDE UN CARABINIERE DEL CASO CUCCHI

# Bongiorno&C.: separare parlamentari e avvocati



GOVERNO PARTE CIVILE

ALTRO CASO: IL LEGALE DI FI ASSISTE IMPUTATO DI MAFIA E IL COMUNE SI "ASTIENE"

MANTOVANI A PAG. 6

CONFRONTO CON CHI HA CARRIERE SEPARATE

Le batte del Sì sugli errori giudiziari: in Francia, Uk e Usa sono molti di più

FROSINA A PAG. 4-5

GIANNI LETTA: "VOTO SÌ, ERA LA BATTAGLIA DI B."

Bassano, il disastro del nuovo tribunale: il personale è eccedente, mancano le aule

SALVINI A PAG. 4-5

» FANNO CARRIERA COSÌ...

Vannacci finisce nel mirino dei suoi "Troppe donne"

» Thomas Mackinson

"Ero discretamente brillo. Mi hanno detto di fare questo 'cambio logistico' e ho pensato 'sia mai che combini qualcosa con Gloria Dosio. Poi ho capito che non si batteva chiodo'."

A PAG. 7

LE NOSTRE FIRME

- Ariacchi Usa predatori senza prede a pag. 17
- Petrillo Chi decide il futuro dell'Iran a pag. 13
- Gentili Donne travestite da uomini a pag. 13
- Barbacetto I mostri Milano-Firenze a pag. 13
- Corrias Piantedosi e l'amico egiziano a pag. 20
- Provenzano Le profezie delle serie tv a pag. 16

PER IL FATTORE FREDDO

Trump: "Da Putin 7 giorni di tregua"

INNOCENZI A PAG. 14

IN 4MILA PER LUI E D'ORSI

Barbero: la censura divide i fact-checker

DELLA SALA, GIARELLI E LILLO A PAG. 7 E 8-9



La cattiveria

Pasdaràn in Italia per i Giochi olimpici. Teheran minimizza: "Non sono mica le SS"

LA PALESTRA ANTONIO CARANO

SPRINGSTEEN VS TRUMP

Minneapolis come il Vietnam: le note politiche del "Boss"

MANNUCCI A PAG. 18









# il Giornale



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATO DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

VENERDI 30 GENNAIO 2026  
Anno LIII - Numero 25 - 1.50 euro\*\*\*

controcorrente

## DOSSIER FALSI E INCHIESTE VERE

di Tommaso Cerno

Ci è capitato perfino l'onore di essere citati da Marco Travaglio. Il *Giornale*, fondato da Indro Montanelli, suo maestro di cronaca (e si vede, perché il direttore del *Fatto* è un grande talento di questo meraviglioso e maledetto mestiere) è tirato in ballo sul caso Corona. I gioielli del quale, scusate il gioco di parole da tradizionalista, sarebbero le balle che va spargendo per lucrare su fama e sventura dei malcapitati di turno, da Signorini Alfonso ai grandi della dinastia, a lui ostica, di casa Berlusconi. Secondo il Direttore, che molti grillini (se si può ancora dire) chiamano «il Supremo», il fotografo gossiparo che le spara falsissime sarebbe figlio della nostra tradizione giornalistica. Beh, capirete anche voi che Travaglio è troppo intelligente per pensare una cosa del genere. Quindi, se ogni pentola ha il suo coperchio, provo a darvi la *lectio difficilior* di dantesca memoria, e cioè a spiegarvi come sia possibile una tesi del genere nel Paese dei dossieraggi targati sinistra. Sarà mica che il *Giornale* sia l'unico che sta seguendo quel palo di inchieste scomode a Sua Maestà Giuseppe Conte? Una è quella sui legami fra il M5s e Hamas, che passano attraverso Mohammad Hannoun, che si trova in galera, luogo che - a memoria - a quelli del *Fatto* non dispiace affatto. L'altra, su cui anche oggi aggiungiamo qualche tassello, è la grande ruberia del Covid, ai tempi del governo Conte. Una storiaccia di soldi e scorciatoie che gli stessi pentastellati cercano da anni di affossare in Commissione parlamentare. Così come sperano di fare con il caso Striano e con le accuse all'ex procuratore Antimafia Federico Cafiero De Raho, oggi in Parlamento proprio con 15 Stelle di Conte. Altro che Corona e qualche clic su Youtube.

### TRA MARITO E MOGLIE

Se i rapporti sessuali  
non sono più un dovere

Monica Mosca a pagina 18



### la stanza di Vittorio Feltri

Nessuno muoia da solo  
alle pagine 20-21

\*\*SOLO AL SABATO IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO CON "MONETA" € 1.50 - (+ CONSUETE TESTATE ABBINATE - VEDI GERENZA)

### UCRAINA: CONVINTO PUTIN

Trump impone  
la Tregua del gelo:  
niente bombe  
per una settimana

De Remigis e Micalessin alle pagine 6-7

### PRESIDENTE PARLAMENTO UE

Metsola elogia  
la linea Meloni:  
«Giusto mantenere  
canali con gli Usa»

Signore a pagina 8

### Sindacato «sgomento»

Quest'uomo preferisce  
i coltelli nelle scuole

La Cgil contro i metal-detector

Alberto Giannoni a pagina 15



SCHIERATO Il segretario della Cgil Maurizio Landini

### MOSCHEA DI NAPOLI

Minacce islamiche al «Giornale»

Giulia Sorrentino a pagina 5

### IL CASO SANGIULIANO

Spuntano le chat Ranucci-Boccia

Rita Cavallaro a pagina 4

### LO SCANDALO GRILLINO

# Mascherine, Covid e quei 13 milioni Gli affari Cina-M5s

Le provvigioni finite a personaggi vicini  
a Conte. Affondo di Fdi: «Riferite in Aula»

Il sospetto che la magistratura abbia «risparmiato» chi ha fatto affari con la pandemia scuote il Parlamento di buon mattino, con Alice Buonguerrieri di Fratelli d'Italia che chiede al ministro della Giustizia Carlo Nordio di spiegare l'iter e il destino delle diverse inchieste.

Francesco Boezi e Felice Manti alle pagine 2-3

### LA PROTEZIONE CIVILE: «PEGGIO DEL VAJONT»

Gli sciacalli Pd a Niscemi:  
attaccano Ponte e governo

Cannata e De Feo

Il capo della Protezione Civile Fabio Ciciliano racconta la tragedia: «A Niscemi è venuta giù quasi una volta e mezza la quantità di montagna, di territorio e di massa franosa rispetto a quella del Vajont».

con Maria Sorbi alle pagine 12-13

### MENO BUROCRAZIA

Isee e documenti  
L'esecutivo taglia  
le scartoffie

De Francesco a pagina 14

### REFERENDUM -51

#### IL RETROSCENA

Azzardo Schlein  
«Vinciamo noi»  
Ma sul voto  
si gioca il posto

Augusto Minzolini a pagina 11

#### MAGISTRATI IN SUBBUGLIO

Le uscite a vuoto  
del segretario  
spaventano l'Anm  
«Ci è o ci fa?»

Luca Fazzo a pagina 10

### Malagò: «I miei Giochi contro ogni logica»

di Benny Casadei Lucchi a pagina 29



### le interviste



### Giulia Ligresti: «Noi espropriati dai pm»

di Hoara Borselli alle pagine 10-11

### GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

### LGBTQ+ChatGPT

Noi l'avvocato e attivista *genderfluid* Cathy La Torre - una di quelle che stanno sempre dalla parte dei diritti civili perché ai doveri ci pensano gli altri - la conosciamo benissimo. Tempo fa abbiamo pure acquistato un videocorso online su come difendersi dalle discriminazioni omotransfobiche. Capirai, a 40 euro era un affarone. Eravamo tentati di prendercene due...

Insomma. Noi leggiamo i suoi libri da quando pubblicava con Berlusconi, la ascoltiamo sempre da Lilli Gruber (anche se non capiamo come mai la cultura progressista anziché sconfiggere le discriminazioni con l'eguaglianza tenda a instau-



rare l'uguaglianza attraverso le discriminazioni) e poi la seguiamo sui social. Leggiamo tutti i suoi post!

Anche quello di ieri che lei - avvocato e scrittrice, non un giornalista cialtrone come noi - si è fatta scrivere da ChatGPT per criticare il questionario con cui Azione Studentesca vuole capire il livello di politicizzazione dei professori nelle scuole. L'avvocathy, che poi ha eliminato il post, si è dimenticata di cancellare, all'ultima riga, la richiesta della macchina: «Vuoi che modifichi qualcosa? Posso rendere il testo più lungo, più diretto, più incisivo». O inclusivo?

No dai: andava bene così. Un post a difesa della libertà di pensiero che delega il pensiero all'IA. E comunque mai mettere le nuove tecnologie in mano ai boomer. Così adesso dobbiamo allungare un'altra volta l'acronimo della comunità arcobaleno. LGBTQ+ ChatGPT.

SCARICA INTAXI E PARTI!  
L'app leader per muoverti in taxi,  
in più di 60 città.



INTAXI APP



# IL GIORNO

Magazine

QWEEKEND

TOP  
AZIENDEL'INTERVISTA  
Chiara  
CavallieriFONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.itVENERDÌ 30 gennaio 2026  
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +



VALLEVERDE

GARLASCO I legali di Sempio: bene lo stesso

Sui pc di Chiara e Alberto  
no all'incidente probatorio  
Li analizzerà la Procura

Zanette a pagina 15

LA POSTA  
DI Cate

Racconta la tua storia,  
invia una mail a  
lapostadicate@quotidiano.net

DOMANI ALL'INTERNO



VALLEVERDE

## Ucraina, 7 giorni di tregua Trump: «Ho convinto Putin»

La popolazione è stremata dal gelo. Zelensky: «Progressi verso la fine del conflitto»  
Il tycoon fa schierare dieci navi contro l'Iran. E l'Europa rafforza le sanzioni anti regime

Prosperetti  
e Ottaviani  
alle p. 6 e 7

Via al decreto legato al Pnrr

**Meno burocrazia  
dal Pos all'Isee  
Ma sparisce  
il salva imprese**

Marin a pagina 12

Scontro tra le due anime

Lega-Vannacci,  
scoppia il caso  
remigrazione

Coppari a pagina 10

I nodi del campo largo

Il dem Cuperlo:  
«La sinistra ascolti  
e ritrovi le radici»

Bandera a pagina 11



Una donna  
di Niscemi lascia  
la sua abitazione  
aiutata da  
un carabiniere

## Niscemi, la frana non si ferma «Più grande del Vajont»

La frana non si ferma, si allarga e minaccia la sopravvivenza di Niscemi. L'Autorità di Bacino disporrà l'estensione dell'area di rischio per circa 25 chilometri quadrati e la «zona rossa» rischia di allargarsi. Il capo della Protezione civile, Fabio Ciciliano: mossi

centinaia di milioni di metri cubi di terra. Una massa più grande di quella franata nel disastro del Vajont. L'opposizione contesta il ministro Musumeci, ex presidente siciliano.

Femiani e Gullà da p. 2 a p. 5

DALLE CITTÀ

MILANO La versione del poliziotto e i primi rilievi



**Un solo colpo  
da 30 metri  
Così è morto  
il pusher Zack**

A. Gianni a pagina 15

MILANO Strage di Capodanno, l'inchiesta si allarga

I feriti di Crans migliorano  
Spunta un quarto indagato

Vazzana a pagina 15

VILLANTERIO Ricoverato anche il marito

Auto finisce fuori strada  
Grave in ospedale una donna

Servizio nelle Cronache

LODI La Giunta incontra i residenti

**Lavori al ponte  
«Daremo ristori  
alle attività  
penalizzate»**



Raimondi Cominesi nelle Cronache



Il bimbo arrestato dall'Ice

**Quanto dolore  
nel cappellino blu**

Simona Baldelli a pagina 9



Privati d'area battono il Comune

Villa Mussolini,  
avanti a destra

Oliva a pagina 17



Milano, precipitato dal B&amp;B

**La trappola fatale  
per l'ex banchiere**

Palma a pagina 14

**FEBBRE e DOLORI  
INFLUENZALI**

**CONGESTIONE  
NASALE**

VIVINDUO è un medicinale a base di paracetamolo e pseudoefedrina che può avere effetti riduttori sulla temperatura corporea. Leggere attentamente l'opuscolo illustrativo. Autenticazione del Ministero della Sanità.

**VIVINDUO**  
FEBBRE e CONGESTIONE NASALE

può iniziare ad agire dopo **15 MINUTI**





**In edicola La Fine Del Mondo**

**FUMETTI** Zerocalcare, Gipi, Blu, Maicol & Mirco, Zuzu, e tanti altri. Dopo il successo del numero zero, con il manifesto c'è la nuova rivista

**Domani su Alias**

**SPECIALE MILANO CORTINA**  
Campioni, specialità, esordi, storie, problematiche. E una illustrazione realizzata per Alias da Manuel Riz



**Visioni**

**INTERVISTA** Sergei Loznitsa racconta il suo nuovo film, «Due procuratori», la Russia di Stalin e il potere oggi  
**Cristina Piccino** pagina 14

**quotidiano comunista**

# il manifesto

**VENERDÌ 30 GENNAIO 2026 - ANNO LVI - N° 25**

**www.ilmanifesto.it**

**euro 1,50**

**La difesa civile palestinese recupera i corpi delle persone uccise nel cortile della moschea Salah Al Din a Gaza City** foto di Mohammed Saber/Ansa

# Il conto



**Per due anni Israele e chi lo appoggia hanno sempre smentito i numeri del ministero della salute di Gaza, ora l'esercito ammette: il bilancio di 70mila palestinesi uccisi è corretto, anzi sottostimato. E sale ogni giorno per il freddo, la fame e i raid che la «tregua» non ferma** **pagine 2,3**

**Visto da Gaza**

**La scure sulle ong: meno dipendenti, meno cure**

**EMAN ABU ZAYED**

**I**l primo gennaio Israele ha revocato le licenze a 37 ong locali e internazionali attive a Gaza, in un'azione volta a porre fine alle loro attività entro marzo. Nonostante alcune continuino temporaneamente le operazioni, la decisione ha ridotto la loro capacità di fornire aiuti essenziali.

— segue a pagina 3 —

**LA RICERCA**

**Medici e reporter i più colpiti**

**FRANCESCA INCARDONA**

**I**l numero di giornalisti e operatori sanitari uccisi a Gaza tra il 2023 e il 2024 è senza precedenti nei conflitti contemporanei. Nello studio pubblicato due settimane fa sull'*European Journal of Public Health* abbiamo analizzato in modo sistematico il rischio di mortalità di due categorie protette dal diritto internazionale umanitario. La ricerca esamina due periodi: la prima settimana di guerra (7-14 ottobre 2023) e i primi sei mesi, fino al 30 aprile 2024.

**SEQUE A PAGINA 2**

**MUSUMECI RIFERIRÀ MERCOLEDÌ IN PARLAMENTO, LE OPPOSIZIONI: SI DIMETTA E MELONI VENGA IN AULA**

# Niscemi, frana più larga e niente fondi



**I**l «Peggior del Vajont», in quel disastro con 2 mila vittime, la massa di terra franata è stata inferiore rispetto a quella della frana di Niscemi, dice il capo della protezione civile Fabio Cicaliano. Un accostamento da brividi che getta sempre più nello sconcerto gli abitanti, anche chi non vive nei quartieri fantasma. «È la linea del fronte continua ad arretrare verso il centro abitato, l'area rossa è destinata ad allargarsi», avverte il ministro della Protezione civile Nello Musumeci. Il governo, intanto, fa muro: i fondi stanziati per il Ponte sullo Stretto restano alla maxiopera. Dopo i primi 100mila euro, il cdm ieri non ha previsto altre risorse. Tutto rimandato. Per adesso l'ipotesi sul tavolo è utilizzare il Fondo di solidarietà europeo e rimodulare il Fondo di coesione Ue, cioè risorse già stanziaste.

**MARSALA E GIUZIO PAGINE 6, 7**

**OGGI L'EVENTO LEGHISTA CON CASAPOUND**

**La Camera apre le porte ai fascisti**

**I**le opposizioni hanno provato in ogni modo a fermare l'evento organizzato per oggi alla Camera dal leghista Furguele con Casapound e altre sigle neofasciste, dedicato alla remigrazione. Anche il presidente Fontana l'ha definito «inopportuno». Il centrosinistra pronto a occupare la sala.

**CARUGATTI A PAGINA 9**

**LE MINACCE ALL'IRAN**

**Lo stretto di Hormuz e i rischi per il petrolio**



**I**l arrivo della portaerei Lincoln aumenta la stretta Usa sull'Iran, ma l'attacco è ancora al vaglio. Teheran annuncia manovre militari con proiettili veri nello stretto da cui passa il 20% del petrolio mondiale. I pasdaran nella lista Ue dei terroristi.

**ANGIERI, VALDAMBRINI A PAGINA 4**

**GUERRA INCIVILE**

**La lotta sull'Ice arriva al Senato**

**I**l democratici al Senato Usa hanno tenuto ferma la barricata: un primo voto per approvare la tranches di finanziamenti al governo federale, necessaria per impedire un nuovo shutdown, non ha raggiunto i 60 voti necessari. Il limite ultimo per impedire la chiusura era la mezzanotte di Washington. La ragione del contendere è il rifiuto di dare altri 10 miliardi all'Ice, dopo l'omicidio di Alex Pretti e Renee Good, e le violenze che non si fermano in tutti gli Usa. Lo «zar del confine» Tom Homan, da Minneapolis: «I leader democratici devono collaborare».

**BRANCA A PAGINA 6**

**LA CIRCOLARE**

**Giornalisti, formazione vietata sul referendum**



**A**i giornalisti è vietato partecipare a corsi di formazione sul referendum sulla giustizia. A stabilirlo è una circolare dell'Ordine nazionale diffusa a tutti gli ordini regionali. Il motivo stragavante? «La par condicio» applicata alla formazione professionale.

**VAZZANA A PAGINA 8**

**NEL NOME DI REGENI**

**Gli elogi del Viminale alla polizia egiziana**



**I**l ministro Piantadosi, con il suo omologo del Cairo, aveva taciuto sul caso Regeni e aveva elogiato le forze di sicurezza egiziane. Il capo della polizia Vittorio Pisani è andato oltre: «Indagini fatte grazie a loro». C'entra un progetto sull'immigrazione.

**DI VITO A PAGINA 10**







**piccolo**  
supermercati

€ 1,20 ANNO CIOOBY-N°29  
ITALIA  
SPEDIENTE IN ABBONAMENTO POSTALE 455 - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 30 Gennaio 2026 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A RICERCA E PRODOTTO "IL MATTINO" - "IL MATTINO" ELBO L23

### Il nuovo film

**Albanese: eravamo quattro amici al bar inadeguati a tutto**

Titta Fiore a pag. 14



### Il personaggio

**Pistoletto diventa maestro di sci: quando lo sport incontra l'arte**

Francesco De Luca a pag. 19



## L'editoriale LE GUERRE E IL FILO NERO DEL PETROLIO

Stefano Silvestri

Qual è l'obiettivo strategico di Donald Trump? Una impressionante "armada" aeronavale (come la ha battezzata lo stesso Presidente) è arrivata nell'area del Golfo e continua a rafforzarsi. È una mobilitazione più vasta di quella che è stata impiegata contro il Venezuela. Tutto fa pensare che gli Stati Uniti si preparino a colpire nuovamente e con estrema durezza il paese e il regime. Ma l'obiettivo strategico dell'operazione non è del tutto chiaro. Certo Trump intende infliggere altre distruzioni al programma nucleare iraniano, forse anche col'idea di costringere in questo modo Teheran ad una posizione negoziale più malleabile, tuttavia non molti credono che questo basti per far cambiare posizione alla Guida Suprema Ali Khamenei.

Un altro obiettivo potrebbe essere quello di appoggiare le proteste di massa contro il governo, che ha attuato una feroce repressione con oltre 25 mila morti. Non è però chiaro se un intervento esterno di questa natura potrebbe realmente rovesciare il regime o non piuttosto rafforzare l'ala più radicale. Certamente tra gli scettici sulla bontà dell'operazione ci sono gli alleati degli Usa nel Golfo, a cominciare dall'Arabia Saudita. Essi temono una reazione militare iraniana diretta non tanto o non solo contro gli americani, ma contro i loro stessi Paesi, con possibili gravi danni alle infrastrutture per l'estrazione e l'esportazione del petrolio e del gas, o con il blocco della navigazione nel Golfo (ad esempio minando lo stretto di Hormuz).

Continua a pag. 39

## INVESTIMENTI, L'EUROPA PUNTA SUL SUD

Dall'ambiente all'alta velocità è record di finanziamenti Bei In Campania 7 miliardi in 10 anni

Antonio Troise a pag. 8

**Blue economy, soddisfatti gli armatori**  
SVOLTA UE, LE TASSE AMBIENTALI SARANNO USATE PER LE FLOTTE GREEN

Antonino Pane

L'Ets, la tassa introdotta dalla Ue per accompagnare la transizione energetica

A pag. 9

**Commesse anche per Castellammare**  
FINCANTIERI, ORDINI PER 60 MILIARDI LAVORI GARANTITI PER DIECI ANNI

Finca, in portafoglio commesse per sessanta miliardi sia all'estero che in Italia. L'ad Foligno: «Operatività assicurata per i prossimi dieci anni». Continua a crescere anche il contributo nel campo dell'innovazione. Lavoro garantito anche per i cantieri di Castellammare.

Pane a pag. 9

## Mosca-Kiev, la tregua del gelo

► Trump: accolta la mia richiesta, per una settimana Putin non colpirà le città ucraine nella morsa del freddo. Giallo a Milano: banchiere ucraino precipita dal quarto piano, si indaga per omicidio

Claudia Guasco, Mauro Evangelisti e Marco Ventura alle pagg. 2 e 3. L'analisi di Roberta Amoroso a pag. 2



**È NATA UNA STELLA  
IL SOGNO  
DI VERGARA**

Gennaro Arpaia e Pino Taormina da pag. 16 a 18 e Gennaro Di Biase e Emanuela Di Pinto in Cronaca

**E LARGO MARADONA  
DIVENTA  
AREA ATTREZZATA**

Il punto di Francesco De Luca a pag. 39

### La Consulta

**La guida sotto effetto di droga punibile solo se crea pericolo**

La stretta sulla guida sotto l'effetto di droga prevista dal Codice della Strada non è illegittima purché venga interpretata nel senso che possa essere punita solo chi si sia messo al volante, dopo l'assunzione di stupefacenti, in condizioni tali da creare un pericolo per la sicurezza della circolazione stradale. Lo ha stabilito la Corte costituzionale. Con la nuova formulazione dell'articolo 187 si punisce semplicemente chi guida «dopo aver assunto» sostanze stupefacenti. Prima la norma puniva chi guidava «in stato di alterazione psico-fisica» dopo aver assunto droga.

Valeria Di Corrado a pag. 5

**SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?**

**PikDent**  
SCOVOLINI INTERDENTALI  
E RAGGIUNGI IL 100% DELLA SUPERFICIE INTERDENTALE!

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI PIÙ EFFICACI DEL FILO INTERDENTALE

da FIMO IN FARMACIA [www.fimosrl.it](http://www.fimosrl.it)

**TROVA LA TUA MISURA!**  
Prova subito la confezione da 7 misure assortite a soli **3,90€**

## Il commento / Dopo l'orrore di Anguillara Le famiglie lacerate dal disamore e le cautele per i piccoli orfani

Titti Marrone

Ci sono fatti di cronaca destinati a risuonarci dentro anche a distanza di tempo. Così, resterà inciso in molti di noi l'orrore del femminicidio di Anguillara deflagrato in una catena di tragedie. Un delitto tra i peggiori mai visti, capace di travolgere Federica Torzullo, la moglie trucidata dall'assassino reo confesso Claudio Carlomagno, poi, in una scia malefica, i genitori di lui suicidi per vergogna e vergogna, fino a colpire le vite dei loro parenti e

amici. Ma tra tutti, anche quando i riflettori mediatici su Anguillara si spegneranno, resterà segnato colui che con la madre è la figura più tragica e inerte: il bambino di Federica, a dieci anni molto più che orfano. Sarà importante non dimenticarsi di lui. Il Tribunale dei Minori ha stabilito che, invece di trasferirlo in una «casa protetta» con altri orfani di femminicidio, il bambino resti sotto la tutela istituzionale del sindaco ma a vivere con i nonni materni.

Continua a pag. 39



GEOARCHI  
www.geoarchieng.it

## Il Messaggero

GEOARCHI  
www.geoarchieng.it€ 1,40\* ARNO 148 - N° 29  
ITALIA  
Sped. in A.P. 01.03.2003 conv. L. 48/2004 art. 1 c. 1 DGR RM

NAZIONALE

Venerdì 30 Gennaio 2026 • S. Martina

IL GIORNALE DEL M.

**Colpaccio di Conti**  
**Lauro a Sanremo**  
**da co-conduttore**  
**con omaggio a Crans**  
Marzi a pag. 25



**Convegno in Campidoglio**  
**Gualtieri e Onorato**  
**«Dai grandi eventi**  
**volano da 13 miliardi»**  
Arnaldi e Valenza alle pag. 8 e 9



Grandi eventi a Roma, il convegno in Campidoglio

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](https://ilmessaggero.it)

**Santanchè: Capitale attrattiva**  
**E all'Olimpico**  
**gli incassi del rock**  
**battono il calcio**  
Cabras e Pacifico alle pag. 8 e 9

SCENARI BELLICI/IL PREZZO DEL GREGGIO OLTRE 70 DOLLARI AL BARILE PER L'ESCALATION IN IRAN

## Ucraina, la tregua del gelo

►L'annuncio di Trump: ho chiesto a Putin di non attaccare per una settimana a causa del freddo, ha detto di sì. Zelensky ringrazia. Domenica riprendono i negoziati Usa-Kiev-Mosca negli Emirati

ROMA Ucraina, Trump: «Ho chiesto a Putin di non attaccare per una settimana a causa del freddo, ha detto di sì».

Amoruso, Evangelisti, Ventura e Vita alle pag. 2 e 3

**L'editoriale**  
**I CONFLITTI**  
**E IL FILO**  
**NERO**  
**DEL PETROLIO**

Stefano Silvestri

**Q**uali è l'obiettivo strategico di Donald Trump? Una impressionante "armata" aeronavale (come l'ha battezzata lo stesso Presidente) è arrivata nell'area del Golfo e continua a rafforzarsi. È una mobilitazione più vasta di quella che è stata impiegata contro il Venezuela. Tutto fa pensare che gli Stati Uniti si preparino a colpire nuovamente e con estrema durezza il paese e il regime. Ma l'obiettivo strategico dell'operazione non è del tutto chiaro. Certo Trump intende infliggere altre distinzioni al programma nucleare iraniano, forse anche col'idea di costringere in questo modo Teheran ad una posizione negoziale più malleabile, tuttavia non molti credono che questo basti per far cambiare posizione alla Guida Suprema Ali Khamenei.

Un altro obiettivo potrebbe essere quello di appoggiare le proteste di massa contro il governo, che ha attuato una ferrea repressione con oltre 25mila morti. Non è però chiaro se un intervento esterno di questa natura potrebbe realmente (...)

Continua a pag. 27

EuroLeague, in 10 col Panathinaikos: 1-1



**Il commento**  
**UN PARI**  
**CHE VALE**

dal nostro inviato  
Alessandro Angeloni

ATENE

I primo gol, spettacolare, di Zolowski in giallorosso vale gli ottavi di Europa League.

Nello Sport

**Zion Zolowski in tuffo**  
**Roma agli ottavi**

Zion Zolowski dopo il gol dell'1-1 ad Atene Aloisi e Carina nello Sport

Le analisi del Messaggero

Oro, l'indice dell'incertezza

Andrea Bassi a pag. 17

Soft power per la crescita

Guido Boffo a pag. 14

La sfida in Europa

Agenzia Dogane a Roma, Meloni sprona i ministri «Mobilitatevi»

Francesco Becchi

«Possiamo farcela». Suona la carica Giorgio Meloni. «Roma può vincere». Palazzo Chigi, metà pomeriggio. La presidente del Consiglio pronuncia poche parole durante il Cdm. Sono tutte per la candidatura di Roma a ospitare la sede dell'Autorità europea delle dogane (Eua). Una vera e propria chiamata alle armi. Roma può vincere. È il leitmotiv del discorso "di spogliatoio" della premier ai suoi ministri.

A pag. 5

## Crans, nessun controllo per un locale su due

►C'è un quarto indagato: il capo della sicurezza del Comune

ROMA Strage di Crans-Montana, c'è un quarto indagato.

Errante e Pace a pag. 7

La Consulta



**Guidare dopo aver preso droga**  
**punibile solo se crea pericolo**

Di Corrado a pag. 13

La frana non accenna a fermarsi

«Niscemi peggio del Vajont»  
Fitto: in arrivo i fondi europei

ROMA Il dramma di Niscemi: la frana va avanti. Cgilanc: «È peggio del Vajont: stiamo parlando di circa 350 milioni di metri cubi di materiali. Il disastro del Vajont del 1963 ne ha movimentati 263 milioni». Il commissario Ue Raffaele Fitto: «In arrivo fondi europei».

Lo Verso e Sciarra a pag. 4



La frana di Niscemi

Scherzandoci su



**Bistrot San Pietro**  
**e la «Cacio e Papa»**  
**di Fiorello**

Enrico Vanzina

eri, commentando la notizia pubblicata dal Messaggero che, a breve, (...) Continua a pag. 27

Giansoldati e Ottaviano a pag. 21

**VIVINDUO**

**FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI**

**CONGESTIONE NASALE**

**VIVINDUO**

**FEBBRE e CONGESTIONE NASALE**

può iniziare ad agire dopo **15 MINUTI**

**A. MENARINI**

VIVINDUO è un medicinale a base di paracetamolo e pseudoefedrina che può avere effetti riduttori anche gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autenticazione del 15/01/2025. FINEVIA2025.

Il Segno di LUCA

PROPOSTE ALLETTANTI PER IL CAPRICORNO

La configurazione odierna annuncia facilità nelle relazioni e disponibilità a venire incontro alle richieste che ricevi. E al tempo stesso promette delle proposte allettanti anche per quanto riguarda i guadagni. Insomma, più vai incontro agli altri e più loro ricambiano trattandoti bene. Ma questo clima è reso ancor più speciale dalla generosità con cui ti concedi al partner e dal tuo modo di puntare sull'amore senza mezzi misure.

MANTRA DEL GIORNO  
Leggere romanzi innesca il pensiero.© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo a pag. 27

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

-TRX 11:29/01/26 23:45-NOTTE



# il Resto del Carlino

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

VENERDÌ 30 gennaio 2026  
1,80 Euro\*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

EDIZIONE 2026

## OLTRE LO SPECCHIO

IL SOGNO FATTO REALTÀ


**1.8.15.22**  
FEBBRAIO

**1**  
MARZO

**Rose Villain**
**1 FEBBRAIO**
**Jake La Furia**

**8 FEBBRAIO**
[www.carnevalecento.com](http://www.carnevalecento.com) Cento Carnevale d'Europa centocarnevaledeuropa carnevalecento




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

VENERDÌ 30 GENNAIO 2026

# IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,50 € con TVS ORRISSE CANZONI in Liguria - 1,80 € in tutte le altre zone - Anno XXI - NUMERO 25, COMMA 20/B, SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per le pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010. 5388.200

## ORRORI DI CRONACA

### LO STATO ARRETRA SE LA VENDETTA DIVENTA REGOLA

ALBERTO DE SANCTIS

**I**l tratto forse più caratteristico della maggior parte degli omicidi odierni è indubbiamente la sete di vendetta. Molti di quelli che forse in maniera troppo sbrigativa archiviamo come femminicidi, palesano un modo di esercitare la violenza che non tollera mezze misure, che non si arresta di fronte a nulla. La persona che uccide è quasi sempre convinta di avere subito un torto - assurdo, inesistente o esistente soltanto nella sua mente malata poco importa. A scatenare la sua furia omicida è l'impossibilità di governare quanto gli si è rotto dentro e contemporaneamente la voglia di sfogare la rabbia su chi è ritenuto responsabile della propria devastazione interiore. Tutti, o quasi tutti questi assassini, pensano di dovere punire la persona che uccidono. Sorge così il dubbio che ad accomunarli sia in realtà l'incapacità di avvertire quel senso del limite, che solo potrebbe essere in grado di contenere l'esplosione interiore che li ha sconvolti. E' come se non vi sia più alcun filtro tra il dentro e il fuori. In sostanza questi assassini ci restituiscono l'impressione di trovarsi a vivere in un mondo senza più pareti. Pareti che dovrebbero essere costituite non da muri di cemento, ma da altri esseri umani. A colpire nelle vite di queste persone è l'isolamento. Nessuno - neppure i familiari più stretti e neppure psicologi o terapeuti - sono stati in grado di fermarli, di intercettare il disagio. Questi omicidi hanno allora il potere di rivelarci quel che siamo diventati. Una società fatta di singoli che, trincerati nella difesa della propria autosufficienza, dimentica facilmente che l'autosufficienza è un'illusione capace di renderci tutti soltanto più fragili. E' evidente come per queste persone non vi sia più alcuna comunità, né tantomeno uno Stato. Vivono in una dimensione nella quale si sentono sciolti da ogni genere di legame sociale. Se vogliamo davvero cercare di arginare questa emorragia di violenza incontrollata ed incontrollabile, dobbiamo perciò tornare a curare e a costruire relazioni umane. Laddove queste latitano, la repressione è un rimedio che tutt'al più può servire a rassicurare momentaneamente. Una rassicurazione che però è ben presto destinata a svanire.

Ordinario di Storia del pensiero politico,  
Università di Genova

## LA SUPERBETOLINA

Gnl, battezzata la Green Pearl  
Rifornirà le navi sul Tirreno

ALBERTO GHARA / PAGINA 11



## UN PRESIDIO GENOVESE PRO-PAL

Autostrada bloccata dal corteo  
Denunciati 87 manifestanti

L'ARTICOLO / PAGINA 20



# Tregua per gelo, sì di Putin

Trump: «Accettato uno stop di 7 giorni degli attacchi all'Ucraina». Zelensky ringrazia gli Usa

Trump ha annunciato di avere ottenuto il sì di Putin alla sua richiesta di sospendere per una settimana gli attacchi all'Ucraina, vista l'ondata di gelo preannunciata nei prossimi giorni, con temperature fino a 30 gradi sotto zero. «Putin ha accettato, è stato molto carino», ha detto il presidente americano. Dal Cremlino non è arrivata una conferma ufficiale. Si è fatto sentire invece il presidente ucraino Zelensky, che ha ringraziato la Casa Bianca.

FRANCESCO RODELLA / PAGINA 2

## «MISURE PIÙ SEVERE»

Valentina Brini / PAGINA 3

Stretta Ue sull'Iran  
«Pasdaran terroristi»

L'Ue stringe sull'Iran: «I pasdaran sono terroristi». Inasprite le sanzioni.

## «STREETS OF MINNEAPOLIS»

Renato Tortarolo / PAGINA 37

Springsteen contro Ice  
Le stelle alzano la voce

Bruce Springsteen lancia «Streets of Minneapolis» contro le violenze Ice.



**Metal detector nelle scuole,  
ecco le regole: saranno portatili**

SERGIO DI PAOLO E ALESSANDRO PALMESINO / PAGINA 9

## Ansia per la frana di Niscemi «È più grande del Vajont»

Rixi ad Arenzano: si farà brillare parte della collina

## EMERGENZA IDROGEOLOGICA

ALESSANDRO FARRUGIA / PAGINA 7

Dissesto del territorio  
Italia capitale d'Europa

«Una frana più imponente del Vajont»: così il capo della Protezione civile Fabio Ciciliano a Niscemi. E ad Arenzano il viceministro Rixi avanza l'ipotesi di far brillare una parte della parete che minaccia la via Aurelia.

GLI ARTICOLI / PAGINE 6 E 7

## CRANS-MONTANA

Marco Fagandini / PAGINA 8

Mattarella incontra  
i genitori di Galeppini:  
l'Italia chiede verità

Il presidente Mattarella ha incontrato a Dubai la famiglia di Emanuele Galeppini, il sedicenne genovese campione di golf morto a Capodanno nel rogo di Crans-Montana. «Ha detto che l'Italia si batterà per ottenere la verità».

## MNESYS, IL CONVEGNO

Viaggio nel cervello  
tra studi e terapie  
con i ricercatori

L'inserto al centro del giornale

## IL SECOLO XIX



Appuntamento oggi dalle 9 alle 13 a Palazzo Ducale con «Viaggio nel cervello», gli studi e le cure del programma Mnesys.

## L'ANNIVERSARIO

Genova ricorda  
il cardinale Boetto  
Fermò i nazisti

Luca Rolandi / PAGINA 35



Il cardinale Pietro Boetto

Genova ricorda il cardinale Boetto, che morì il 31 gennaio del 1946: il suo impegno per fermare la vendetta dei nazisti.

## I liguri parlano sempre meno il dialetto

La lingua genovese è di casa solo nel 2,8% delle famiglie: ultimi in Italia

SILVIA PEDEMONTE

Secondo l'Istat, la Liguria è agli ultimi posti nella classifica delle regioni in cui si parla il dialetto: lo fa il 2,8% delle famiglie, contro il 31,1% della Calabria. Eppure, secondo gli esperti, l'interesse per la lingua genovese è alto. Mancano però i luoghi in cui dialogare.

L'ARTICOLO / PAGINA 10



## FESTIVAL DI SANREMO

TIZIANA LEONE / PAGINA 37

Lauro co-conduttore  
nella seconda serata

Achille Lauro sarà co-conduttore del Festival di Sanremo nella seconda serata, mercoledì 25 febbraio. Lo ha annunciato Carlo Conti.

**GIOIELLERIE**  
**CASH & GOLD**  
OPERATORE PROFESSIONALE  
**COMPRO ORO**  
Noi **PAGHIAMO**  
di Più  
Tel. 010 2925458  
www.comproorogenova.it

**GIOIELLERIE**  
**CASH & GOLD**  
OPERATORE PROFESSIONALE  
**COMPRO ORO**  
Noi **PAGHIAMO**  
di Più  
Tel. 010 2925458  
www.comproorogenova.it





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

**Verso il 5 febbraio**  
Conto alla rovescia,  
ultimi giorni  
per iscriversi  
a Telefisco 2026



**Lavoro**  
Donne, giovani,  
Zes: proroga bonus  
con durata  
differenziata

**Maccarone, Pizzin, Prioschi**  
— a pag. 33



FTSE MIB 45075,60 -0,14% | SPREAD BUND 10Y 63,69 +2,04 | SOLE24ESG MORN. 1652,80 +0,36% | SOLE40 MORN. 1690,12 -0,05% | Indici & Numeri → p. 39 a 43

**HAARETZ, STIMA DELL'IDF ALLINEATA A QUELLA DI HAMAS**

## L'esercito israeliano: a Gaza per la guerra 70mila vittime palestinesi

Rosalba Reggelo — a pag. 12



Gaza. La disperazione dopo un fucile

**TRA DISPERSI E FERITI**  
GESTO DI ALTO  
VALORE  
SIMBOLICO  
MA LA REALTÀ  
È BEN PEGGIORE

di Roberto Bongiorno — a p. 12

**PRESSIONE SU TEHERAN**

Svolta Ue:  
pasdaran iraniani  
designati come  
organizzazione  
terroristica

Beda Romano — a pag. 12

**PANORAMA**

**BILATERALE A PECHINO**  
Xi e Starmer, intese  
a tutto campo  
Pechino dimezza  
i dazi sul whisky

Gran Bretagna e Cina hanno si riavvicinato. A Pechino Keir Starmer e Xi Jinping si sono impegnati per una maggiore cooperazione economica. Starmer ha chiesto una relazione bilaterale «più sofisticata». Pechino dimezza i dazi sul whisky: i cittadini UK potranno entrare in Cina senza visto per 30 giorni. — a pagina 18

## Isee e aiuti alle Pmi: ecco il Dl Pnrr

**Consiglio dei ministri**

Stop all'obbligo  
di conservare le ricevute  
dei pagamenti verso la Pa

Via libera all'acquisizione  
automatica dei dati  
dalla piattaforma nazionale

Il decreto legge sul Pnrr approvato ieri in Cdm fa un passo avanti verso l'isee «automatico» e sulle regole taglia veti. Semplificazioni in arrivo sull'obbligo di conservazione delle ricevute per i pagamenti verso la pubblica amministrazione. Alleggerimento anche per gli obblighi di comunicazione degli incentivi erogati alle microimprese quando i dati sono già contenuti nel registro nazionale degli aiuti. La carta d'identità sarà valida senza scadenza per gli over 70. **Landolfi, Parente, Trovati** — a pag. 3

**I DATI DELL'ENEA**

Superbonus,  
nel 2025  
sono stati spesi  
altri 5,3 miliardi  
In totale è costato  
170 miliardi

Giuseppe Latour — a pag. 2

**INTERVISTA AL CEO MASSIMO DORIS**

## «Rimango in Banca Mediolanum, nessuna avventura in politica»

Alberto Grassani

— a pag. 14



Al timone dal 2008. Massimo Doris, ceo di Banca Mediolanum

## OpenAI, i big preparano 60 miliardi E la Cina lancia la sfida agli Usa

**Intelligenza artificiale**

L'intelligenza artificiale continua a essere il motore del mercato: Nvidia, Microsoft e Amazon sono in trattativa per investire fino a 60 miliardi di dollari in OpenAI, la società che produce ChatGPT. Una mossa che si inserisce nell'ambito di un nuovo maxi round di finanziamento che potrebbe arrivare complessivamente a 100 miliardi di dollari. E intanto la Cina lancia la sua sfida agli Usa sull'AI: Pechino punta su una rete elettrica ampia e flessibile che permette costi contenuti e sull'adozione di software aperti. **Carlini e Simonetta** — a pag. 6

**-12%**

**IL CROLLO DI MICROSOFT**  
La società ha riportato utili in crescita, ma in Borsa pioggia di vendite

**TECH E MERCATI**

Microsoft cade  
a Wall Street:  
le prospettive  
deludono la Borsa

— Servizio a pagina 6

**+15%**

**L'INDICE DELLE MATERIE PRIME**  
A gennaio maxi rally del Bloomberg Commodity Total Return Index

**MATERIE PRIME**

Oro, argento, rame,  
metalli industriali:  
rally globale  
come 20 anni fa

Sissi Bellomo — a pag. 7

Rimadesio



## «Milano Cortina sarà un modello per i Giochi invernali del futuro»

**L'intervista**  
DIANA BIANCHEDI



**Campionessa.**  
Due ori olimpici,  
vicepresidente  
del Coni e chief  
manager di  
Milano Cortina

«L'evento di Milano Cortina si è adattato ai territori, valorizzando le eccellenze». Per Diana Bianchedi, chief manager delle Olimpiadi italiane, «l'evento può essere considerato un modello anche per i Giochi invernali del futuro». Un'eredità importante però è anche spingere tutti a fare attività sportiva per abbattere le spese in welfare. **Maria Luisa Colledani** — a pag. 9

**IL RAPPORTO 2025**

Cresce lo sport italiano: vale 32 miliardi

Lorenzo Pace, con l'analisi di Marco Bellinazzo — a pag. 19

**GOVERNO AL LAVORO**

Niscemi e maltempo, verso  
un decreto da 2 miliardi

Il governo sta lavorando a un decreto da 2 miliardi per far fronte al dissesto idrogeologico provocato dalla gigantesca frana di Niscemi in Sicilia e ai danni del maltempo al Sud. — a pagina 8

**LA PUBBLICAZIONE**

**LA RICERCA  
TRA PUBBLICO  
E PRIVATO**

di Giorgio Parisi — a pag. 14

**ANALISI UNIONCAMERE**

Nei brevetti italiani scatto  
dell'intelligenza artificiale

I brevetti italiani sull'intelligenza artificiale depositati all'Ufficio europeo dei brevetti sono passati in otto anni da 13 a 52: lo rivela un'indagine di Unioncamere. — a pagina 16

**IL LIBRO IN EDICOLA**



**Gatto vivo, gatto morto.**  
Da domani con  
il Sole 24 Ore il  
nuovo libro di  
Leonardo De  
Cosmo ed Eva  
Fiorano a  
12,90 euro  
oltre al giornale

**Plus 24**

**Istituti e clienti**  
Quanto siamo  
fedeli alla banca

— Domani con Il Sole 24 Ore

**Moda 24**

**L'anniversario**  
Acqua di Parma  
compie 110 anni

**Marika Cervasio** — a pag. 30

**ABBONATI AL SOLE 24 ORE**

Scopri le offerte  
[ilsol24ore.com/abbonamento](http://ilsol24ore.com/abbonamento)  
Servizio Clienti: 02.30.300.600





**EUROPA LEAGUE: OGGI I SORTEGGI**  
La Roma in dieci ad Atene  
pareggia col gol di Ziolkowski  
e accede agli ottavi di finale  
Biafora, Pes e Turchetti alle pagine 26 e 27



DI TIZIANO CARMELINI  
I giovani giallorossi  
riescono ad andare oltre  
il vecchio tafazzismo  
a pagina 26



STASERA L'ANTICIPO DI SERIE A  
Lazio contro il Genoa  
in un Olimpico deserto  
e senza Romagnoli  
Rocca e Salomone a pagina 28



# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Santa Martina, martire

Venerdì 30 gennaio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 29 - € 1,20\*

ISSN 0391-6990  
www.iltempo.it



Tangenti e mascherine  
Soldi nostri buttati  
Magistratura muta  
Grillini nervosi  
Ora trasparenza

DI DANIELE CAPEZZONE

Immagina se la metà della metà delle cose che sto per sintetizzare le avesse fatte il centro-destra. Avremmo centotrentasei puntate di Report, i pidini che strillerebbero come aquile, e i grillini appesi ai lampadari da novelli Tarzan. E invece, siccome il problema riguarda loro e la loro gestione dell'emergenza Covid, stanno zitti-sordi-ciechi come le tre proverbiali scimmiette. Ricapitoliamo. Ci hanno chiuso in casa con le normative più illiberali di tutto l'Occidente. Hanno speso una montagna di soldi pubblici per mascherine e altri dispositivi. Spesso questo materiale si è rivelato difettoso e non a norma, con strani affari tra Italia e Cina. Volano - qua e là - accuse su presunte enormi tangenti per mediatori e faccendieri.

Noi - qui a Il Tempo - siamo e restiamo garantisti, e dunque ci guarderemo bene dall'usare come un'arma questi argomenti. E tuttavia non possiamo non notare la differenza tra l'eccellente lavoro di ricerca della Commissione parlamentare sull'emergenza Covid (grazie all'opera della maggioranza) e l'immobilismo, con rare eccezioni, della magistratura. Tutto normale anche in questo caso?

Ora gli italiani hanno diritto di sapere quante mascherine e quanto altro materiale sanitario e di protezione sia stato acquistato all'estero, e in quali paesi, anche in considerazione dei relativi standard qualitativi. Con i dettagli relativi alle unità merceologiche: cosa e dove sia stato comprato. Su tutto questo, all'epoca, Giuseppe Conte non rispose, anche davanti a interrogazioni parlamentari molto serie.

E allora confidiamo che la Commissione parlamentare, adesso, vada fino in fondo, e tiri fuori i contratti stipulati e gli acquisti effettuati dalla struttura commissariale in tutta quella fase. (...)

segue a pagina 3

## IL POKER AVELENATO DELLE TOGHE

### 1 REFERENDUM RISCHIO BROGLI

De Leo a pagina 3

L'allarme di Di Giuseppe (Fdi)  
«Attenzione al voto all'estero»  
Così la coalizione del No punta  
a ribaltare il risultato nelle urne

### 2 PENSIONI FAI DA TE

Jacobazzi a pagina 2

Accordo tra il Csm e l'Inps  
La supercata dei giudici  
si fa il vitalizio personalizzato  
E spunta pure il tutor  
per le toghe

### 3 SCANDALO MASCHERINE

Buzzelli a pagina 5

Scontro alla Camera  
sul Covid  
Il M5S non vuole la verità  
e se la prende col Tempo  
E sugli scandali  
di tangenti e «mediazioni»  
i giudici che fanno?

### 4 MAGISTRATI BUTTAFUORI

Bertoli e Storace a pagina 4

I delinquenti aggrediscono  
gli agenti ma tornano liberi  
A Treviso un pusher nigeriano  
prende a calci le forze dell'ordine  
Ma per i giudici non va in carcere

### Il Tempo di Osho

Iran, arrivano le truppe americane  
E Khamenei scappa con la cassa



"Mo quale cazzo era  
er pin der bancomat"

Arditti a pagina 11

### GUERRA IN UCRAINA

Trump ottiene la tregua da Putin  
Una settimana senza bombe  
Pace più vicina. Zelensky ringrazia

Per la prima volta  
dall'inizio del conflitto  
niente raid sulle città.  
Zelensky ringrazia. Donald:  
«La pace è sempre  
più vicina».



Riccardi a pagina 13

### INTERVISTA A MAURIZIO SERRA

«La cultura europea non è in salute  
a causa della Rivoluzione woke»

Subiaco a pagina 9

### INSULTI CHOC AI GIOVANI DI DESTRA

«Vi dovrebbero impiccare»  
Ma la Procura apre un fascicolo  
solo sul loro questionario

Mineo a pagina 8

### IN TOURNÉE NEI CPR

La deputata del Pd Scarpa  
famosa per i post anti Israele  
ora è pasdaran pro clandestini

Muscchio a pagina 6

### UN PAESE IN BILICO

La sinistra usa la frana a Niscemi  
per colpire il governo  
e il Ponte sullo Stretto di Messina

La sinistra strumentalizza la tragedia di Niscemi: usare i soldi del Ponte sullo Stretto. Salvini: «I fondi restano dove sono».

Frasca a pagina 6



### OSSESSIONE FISCALE

Il Comune vuole far cassa pure con l'extralberghiero. Nella Capitale 45 mila strutture da «spremere»

## Rischio stangata sui bed & breakfast

Verucci alle pagine 18 e 19

### SCARICA INTAXI E PARTI!

L'app leader per muoverti in taxi,  
in più di 60 città.



Domani apre l'anno giudiziario  
Le toghe rosse chiudono la luce  
Dal 22 e 23 marzo  
la riaccendono i cittadini  
Occhiali da sole per Ely



### VERSO SANREMO

Sarà Achille Lauro  
il co-conduttore  
della seconda serata  
del Festival

Guadalajara a pagina 25







ADVEST

TAX  
LEGAL  
CORPORATE

**Vannacci a rischio di espulsione dalla Lega:  
ha esplicitamente contro Zaia e Stefani**

Sofia Spagnoli a pag. 9

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX  
LEGAL  
CORPORATE

CORTE COSTITUZIONALE

**Droghe alla guida: ok alla stretta, ma va dimostrato il pericolo per la circolazione stradale. Non basta provare il consumo**

Santi a pag. 23

STALKING BUCROCRATICO

**Le PA devono smettere di chiedere a imprese e cittadini dati e informazioni già in possesso di almeno una di esse**

Ciccia Messina a pag. 29

Potranno accedere al mercato finanziario regolamentato gestito da Borsa Italiana le pmi con una capitalizzazione (capitale sociale e riserve) pari ad almeno 1 milione di euro, con costi ridotti per l'ammissione alla quotazione. Per raccogliere fondi le imprese potranno utilizzare strutture azionarie a voto multiplo che consentano di non perdere il controllo dell'azienda e di salvaguardare i diritti dei "vecchi" azionisti.

Paganici a pag. 22

TRA DIGITALE E IA

**Le strategie per il 2026 dei gruppi media italiani**

Secchi a pag. 16

## Pmi, porte aperte in Borsa

*Sufficiente una capitalizzazione di un milione di euro. Costi ridotti per l'ammissione alla quotazione. E le imprese potranno utilizzare strutture azionarie a voto multiplo*

**Zanon (ex vicepresidente Consulta):  
sul referendum dilagano le fake news**



«Questo è un referendum su cui si gioca il destino dell'Associazione nazionale magistrati, non quello della Costituzione. L'idea che l'indipendenza dei giudici sia a rischio con la separazione delle carriere? Una colossale fake news. Con la riforma Nordio è vero il contrario: sia i giudici sia i pubblici ministeri saranno più indipendenti, perché non dovranno più sottostare al potere delle correnti». A dirlo è Nicolò Zanon, costituzionalista dell'Università Statale di Milano, presidente del Comitato "Si Riforma" ed ex vicepresidente della Corte costituzionale.

Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVERSCIO

Il principio secondo cui la Pubblica Amministrazione non deve chiedere, a imprese e cittadini, dati già in suo possesso, inserito nel decreto legge Pnrr approvato ieri, ricorda la teoria della reincorporazione: è già stato approvato infatti almeno 5 volte a livello normativo. Si cominciò nel 1990 con la legge sul procedimento amministrativo (ma senza prendere scansioni), poi il legislatore ci ritornò con il Testo unico sulla documentazione, del 2000, inserendo l'obbligo di accettare la autocertificazione, ma molte PA fecero finta di niente. Nel 2011 venne inserito nella legge sulla decertificazione e poi nelle modifiche al codice dell'amministrazione digitale. Infine nel decreto semplificazioni del 2020. Ma nonostante la reiterazione e la scienza delle norme, il principio Onus only è rimasto in gran parte inapplicato. Ora il legislatore ci riprova, sperando che sia la volta buona.

**NOLEGGIOELETRICO**  
SOCIETÀ BENEFIT

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

Con La legge di bilancio 2026 a € 9,90 in più

**ABBIAMO LA SOLUZIONE  
SCOPRI TUTTI I VANTAGGI PER LA TUA AZIENDA**

**Formazione Dedicata**

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

**Il nostro impegno per un futuro ecosostenibile**

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

**La tua guida nel futuro sostenibile**

**EVCoach: l'esperto al tuo servizio**

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

Per informazioni Tel. +39 02 50047150  
[www.noleggioelettrico.com](http://www.noleggioelettrico.com) - [info@noleggioelettrico.com](mailto:info@noleggioelettrico.com)



# LA NAZIONE

VENERDÌ 30 gennaio 2026  
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

Magazine  
TOP  
AZIENDE

QWEEKEND  
L'INTERVISTA  
Chiara  
Cavallieri

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



**AREZZO** Due gravi episodi: ragazzi sotto choc

**Fratello e sorella arbitri  
insultati e picchiati  
alla fine della partita**

Paladino a pagina 17



## Ucraina, 7 giorni di tregua Trump: «Ho convinto Putin»

La popolazione è stremata dal gelo. Zelensky: «Progressi verso la fine del conflitto»  
Il tycoon fa schierare dieci navi contro l'Iran. E l'Europa rafforza le sanzioni anti regime

Prosperetti  
e Ottaviani  
alle p. 6 e 7

Via al decreto legato al Pnrr

**Meno burocrazia  
dal Pos all'Isee  
Ma sparisce  
il salva imprese**

Marin a pagina 12

Scontro tra le due anime

**Lega-Vannacci,  
scoppia il caso  
remigrazione**

Coppari a pagina 10

I nodi del campo largo

**Il dem Cuperlo:  
«La sinistra ascolti  
e ritrovi le radici»**

Bandera a pagina 11



Una donna  
di Niscemi lascia  
la sua abitazione  
aiutata da  
un carabiniere

## Niscemi, la frana non si ferma «Più grande del Vajont»

La frana non si ferma, si allarga e minaccia la sopravvivenza di Niscemi. L'Autorità di Bacino disporrà l'estensione dell'area di rischio per circa 25 chilometri quadrati e la «zona rossa» rischia di allargarsi. Il capo della Protezione civile, Fabio Ciciliano: mossi

centinaia di milioni di metri cubi di terra. Una massa più grande di quella franata nel disastro del Vajont. L'opposizione contesta il ministro Musumeci, ex presidente siciliano.

Femiani e Gullà da p. 2 a p. 5

DALLE CITTÀ

**FIRENZE** Risarcimento dall'ospedale di Careggi



**Morte di Astori  
Un milione  
alla famiglia  
del calciatore**

A pagina 17

**EMPOLESE VALDELSA** Bando e scadenze

**Il sistema museale cerca  
sei tirocinanti per un anno**

Servizio in Cronaca

**EMPOLI** I funerali oggi a Fibianna

**Addio ad Adolfo Fossi  
storico edicolante del centro**

Servizio in Cronaca

**EMPOLI** I dati nel rapporto del Dup

**Popolazione  
in aumento  
Ma sempre  
più anziana**



Ciappi in Cronaca



Il bimbo arrestato dall'Ice

**Quanto dolore  
nel cappellino blu**

Simona Baldelli a pagina 9



Privati d'area battono il Comune

**Villa Mussolini,  
avanti a destra**

Oliva a pagina 15



Giallo a Milano, ipotesi omicidica

**Ex banchiere ucraino  
precipitato dal B&B**

Palma a pagina 14

**VIVINDUO**

**FEBBRE e DOLORI  
INFLUENZALI**

**CONGESTIONE  
NASALE**

VIVINDUO è un medicinale a base di paracetamolo e pseudoefedrina che può avere effetti riduttori della temperatura corporea e alleviare i sintomi della congestione nasale.

**VIVINDUO**  
FEBBRE e CONGESTIONE NASALE

può iniziare ad agire dopo **15 MINUTI**





# la Repubblica



Fondatore  
**EUGENIO SCALFARI**

Direttore  
**MARIO ORFEO**



## Rspettacoli

Albanese: con gli operai ritorno alla comicità

di **ARIANNA FINOS**  
a pagina 36

## Rsport

Brignone: non prego e affronterò la paura

di **MATTIA CHIUSANO**  
a pagina 38



Venerdì  
**30 gennaio 2026**

Anno 51 - N° 25

Oggi con

**Il venerdì**

In Italia **€ 2,90**

# Kiev, la tregua del gelo

L'annuncio di Trump: una settimana senza attacchi, Putin ha accettato. E Zelensky ringrazia Iran sotto pressione, nell'area dodici navi da guerra americane. I pasdaran nella lista nera Ue

dal nostro inviato  
**PAOLO BRERA**

**A**na e Maria, 19 anni, slittano sul ghiaccio, sospirano sulle news: «Ahahah, ma chi ci crede!», ridono a squarciagola passeggiando sul marciapiede innevato della capitale ucraina: «La tregua energetica è uno scherzo di Trump, di Putin o di entrambi. Non è vero! Se ne dicono una, tu devi dubitare due volte: finché non verrà caldo non si fermerà». Il mercurio del termometro si è arrampicato dalla ghiacciaia fino a -1°, in questi ultimi due giorni; ma se guardi le previsioni rabbrivisci, domani -18°, domenica -24°. Gli ucraini tremano già: «Il 90 per cento dei miei colleghi non ha riscaldamento».

➔ a pagina 3  
di **COLARUSSO, DIFEO, TITO e TONACCI**  
➔ da pagina 2 a pagina 5



**Bannon accusa il governo italiano "Non vuole l'Ice? Vada a quel paese"**

dal nostro inviato **PAOLO MASTROLILLI** MINNEAPOLIS

➔ a pagina 16

## Salvini: no ai soldi del Ponte per Niscemi

Un miliardo e duecento milioni di danni. Ed è scontro sui fondi del Ponte su cui Tajani, in un primo momento, apre. Salvini assicura che il governo troverà le risorse per Sicilia, Calabria e Sardegna ma «il Ponte serve ai siciliani».

di **BRUNETTO, CIRIACO, DE CICCO, DI PERI e FRASCHILLA**  
➔ da pagina 6 a pagina 8

## IL REPORTAGE

**Sulla costa siciliana cancellata dal mare**

dalla nostra inviata  
**ANNALISA CUZZOCREA**

**L**e ragioni della speranza sono i ragazzi", dice Daniela Mercurio mentre cammina sul cratere di quello che una volta era il lungomare di Furci siculo. È vicesindaca da sette anni, vive qui da sempre, non ha mai visto nulla del genere: il mare arrivare fino ai piani alti delle case e abbattersi come un muro d'acqua.

➔ a pagina 10

## LE IDEE

**Al referendum il sì indebolisce la lotta alle mafie**

di **ROBERTO SAVIANO**



**I**l referendum costituzionale sulla separazione delle carriere dei magistrati ha quale posta in gioco non solo l'indipendenza della magistratura, ma la tenuta della nostra antimaia. Ogni riforma che indebolisce l'autonomia del pubblico ministero rende più difficile colpire il potere mafioso lì dove oggi è più forte.

➔ a pagina 13

## LA MEMORIA

**Ecco come l'Italia arrivò a dire addio alla corona**

di **EZIO MAURO**



**P**iù che una reggia il Quirinale sembrava una gigantesca caverna scura, alle cinque di sera di quel lunedì 10 dicembre 1945, quando saltò la luce come una maledizione elettrica, pochi attimi prima del giuramento del governo De Gasperi. Nella penombra i ministri parlavano a voce più alta, quasi per farsi riconoscere, nervosi per l'attesa, inquieti per quel segnale del buio.

➔ alle pagine 34 e 35

**Drogati alla guida la Consulta dice stop al pericolo presunto**

di **MASSIMO ADINOLFI**

**I**n difficoltà con i treni, Matteo Salvini, nella veste (non poi così frequente) di ministro dei Trasporti, aveva puntato le sue fiches sul nuovo codice della strada, entrato in vigore nel dicembre del 2024. Tra le norme più sbandierate c'era quella che fissa le sanzioni per la guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope. Un vecchio cavallo di battaglia.

➔ a pagina 15, servizio di **BOERO**  
➔ a pagina 24

**Palazzo apostolico il Papa va a vivere in mansarda**

di **GUALTIERI e SCARAMUZZI**



➔ a pagina 25

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Monaco P., Slovenia € 4,00 - Svizzera italiana CHF 3,50 - Svizzera francese e tedesca CHF 4,30

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

Censuratore di pubblicità: A. Mazzoni & C. Milano - via F. Aporti, 9 - Tel. 02/574941, email: publicitadimilano.it



La nostra carta promette  
di materiali riciclati  
e di energia pulita  
in maniera sostenibile

con "Pier Paolo  
Passolini" €12,80



4 51339 101009



**CORTINA**  
Non ha il biglietto olimpico  
il bimbo cacciato dal bus

PIERANGELO SAPEGNO — PAGINA 16



**MILANO**  
Il giallo dell'omicidio  
del banchiere di Dnipro

MICHELACIRILLO — PAGINA 17



**LA SOCIETÀ**  
Che noia questi social  
l'online non seduce più

ASSIANEUMANNDAYAN — PAGINA 18

1,90 € || ANNO 160 || N.29 || IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) || SPEDIZIONE ABB. POSTALE || D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) || ART. 1 COMMA 1 DCB-TO || WWW.LASTAMPA.IT



#### POLITICA E AMBIENTE

**Niscemi, scontro  
sui fondi del Ponte  
Case a rischio, ipotesi  
polizza obbligatoria**

ANELLO, MALFETANO



Da qualche parte, nel ventre spezzato di Niscemi, ci sono strumenti di monitoraggio delle frane dimenticati da venti anni come roba vecchia. — PAGINE 10 E 11

#### IL COMMENTO

**Complici e ignoranti  
genesi di un disastro**

MARIOTTOZZI

Se la domanda è cosa accadrà di Niscemi, la risposta è ancora incerta: dipenderà dalle condizioni meteorologiche dei prossimi giorni e da quanto si riuscirà a mettere in campo in queste ore. Nessuna di queste due opzioni promette bene, per il momento. Nello scenario più pessimista, quello che viene visto come figlio del fumus ideologico e che, invece, è solo basato su scienza, esperienza e coscienza, la cittadina potrebbe subire altri colpi e perdere altre "fette" di territorio. — PAGINA 23

#### IL GOVERNATORE DE PASCALE

**"Il governo eviti  
un'altra Romagna"**

ALESSANDRO BARBERA

Michele De Pascale, presidente emiliano-romagnolo del Partito democratico, fa ancora i conti con le due alluvioni che hanno devastato la sua Regione. Vede le immagini di Niscemi e invita all'unità nazionale. «Non è il momento delle polemiche». — PAGINA 10

# LA STAMPA

VENERDÌ 30 GENNAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

MINNEAPOLIS, ARRIVA IL NUOVO CAPO: ORA SOLO AZIONI MIRATE, L'AGENZIA POTREBBE RITIRARSI

## Trump: "Tregua del gelo anche Putin è d'accordo"

Il presidente: "La Russia non colpirà le città ucraine per una settimana"

#### IL REPORTAGE

**L'inferno di ghiaccio  
a Zaporizhzhia**

MONICA PEROSINO

Zaporizhzhia è come pietrificata dal freddo. Le strade vuote brillano di ghiaccio e tremano per gli impatti dei droni e dei razzi che non hanno dato tregua. — PAGINA 3

BRESOLIN, ROCIOLA, SEMPRINI  
SIMONI, SIRI, STABILE

La Russia avrebbe accettato un cessate il fuoco parziale di una settimana, limitato agli attacchi contro le città ucraine. Ad annunciare lo è stato Donald Trump. — PAGINE 2 E 7

**Tutte le incognite  
di un attacco all'Iran**

NATHALIE TOCCI — PAGINA 23

#### LE IDEE

**I dem e la bolla Maga  
l'America a pezzi**

MARIA LAURARODOTÀ — PAGINA 5

**Se Europa e Stati Uniti  
perdono la guerra**

GABRIELE SEGRE — PAGINE 2 E 3

IL COMPOSITORE DA OSCAR RACCONTA 50 ANNI DI CARRIERA E I RAPPORTI CON I GRANDI REGISTI

## "Le mie note tra Benigni e Fellini"

FRANCESCA SCHIANCHI



Nicola Piovani con Roberto Benigni, tre premi Oscar per "La vita è bella"

— PAGINA 19

#### LA PROTAGONISTA DI "CUORE"

**Pilar Fogliati: i nostri medici  
vanno pagati come calciatori**



FRANCESCA D'ANGELO

Da bambina Pilar Fogliati era una cacciatrice di quadrigli: i suoi genitori le avevano detto che portavano fortuna, soprattutto se conservati nei libri. «Li beccavo tutti». — PAGINA 26

DOMANI LA MANIFESTAZIONE

**Corteo antagonista  
l'ansia di Torino  
invasa per Aska  
Pronti mille agenti**

GENTA, GIACOMINO



È un muro contro muro. Perché la parola "lotta" torna sempre, davanti ai gradini di Palazzo Nuovo, l'università di Torino occupata da mercoledì. — PAGINA 15

IL CASO DEL SONDAGGIO

**Cardini: la politica  
non giudichi i prof**

FLAVIA AMABILE

Non è questo il modo di fare politica, sostiene Franco Cardini, storico, da oltre mezzo secolo docente universitario in Italia e all'estero, a proposito del questionario di Azione Studentesca in cui si chiedeva di denunciare i casi più eclatanti di propaganda da parte degli insegnanti di sinistra nelle scuole superiori. Così «non si fa un buon lavoro per la scuola. Le etichette non servono a nulla. Io vorrei un questionario sui contenuti». — PAGINA 13

#### L'ANALISI

**Perché Vannacci  
agita tutta la destra**

FLAVIA PERINA

Per la prima volta rischia di rompersi il gioco di vasi comunicanti che da sempre protegge il centrodestra e consente di trasferire il consenso da uno schieramento all'altro senza perdite significative. — PAGINA 23

## Buongiorno

Un altro milione di volte

MATTIA FELTRI

Le drammatiche cronache da Niscemi raccontano per la milionesima volta l'Italia dell'incuria, dello scontro, delle lacrime, delle urla di chi non ha più nulla, di chi parla di tragedia annunciata, di chi si chiede dov'è lo Stato. Siamo per la milionesima volta nell'Italia in cui tutti sapevano e nessuno ha fatto niente, dell'Italia dove non si doveva costruire, dell'elevato rischio idrogeologico, ed è una lamentazione molto a buon mercato quando la intonano politici e commentatori ad alto tenore di indignazione. Quell'Italia lì la racconteremo un altro milione di volte, poiché secondo Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale) sette milioni di italiani vivono in zone a rischio alluvione e un milione e trecentomila in zone a rischio frane, senza parlare dei ventuno mi-

lioni di italiani che vivono in zone ad alto rischio sismico. Ecco, forse si poteva prendere tutta Niscemi e trasferirla altrove. Non sto scherzando, forse si poteva davvero. Si può trasferire anche tutta Bagnoli, dove la terra trema da anni. O i milioni di persone che vivono sul Vesuvio, prenderli e portarli via. Si potrebbe radere al suolo l'Italia intera e ricostruirla da capo, ma facendo più attenzione, perché poi nelle cronache, anche in questi giorni, c'è sempre chi ammette che casa sua era abusiva. «Qui metà delle case sono abusive», dice uno, e chissà se esagera. Secondo i dati dell'Istat, ogni cento case costruite in Italia, quindici sono abusive. Al sud e nelle isole, ogni cento case costruite, sono abusive oltre quaranta. Dov'è lo Stato? Non c'è, né prima né dopo. Solo che prima va bene a tutti.

**BANCA  
DI ASTI**

bancadiasti.it

**BANCA  
DI ASTI**

bancadiasti.it



**Con Nextalia Canzonieri investe anche nei servizi tech per la Pa**  
Deugeni a pagina 11

**Olimpiadi, a Milano gli affitti brevi fanno flop Bene gli hotel**  
Zoppo a pagina 12



il quotidiano dei mercati finanziari

**Da Fendi a Gucci, alle sfilate di Milano attesi i nuovi creativi**  
Show al via il 24 febbraio  
Attenzione anche su Emporio Armani e Marni

**Migliaccio in MF Fashion**  
Anno XXXVII n. 021  
Venerdì 30 Gennaio 2026  
€2,00 *Classedtori*



FTSE MIB -0,14% 45.076

DOW JONES -0,23% 48.902\*\*

NASDAQ -1,40% 23.525\*\*

DAX -2,07% 24.309

SPREAD 62 (+2)

€/€ 1,1968

\*\* Dati aggiornati alle ore 19,30

**AL NASDAQ NON PIACE L'AUMENTO DELLE SPESE PER I DATA CENTER**

# L'AI schiaccia Microsoft

*Il titolo crolla malgrado la trimestrale positiva. I conti superiori alle stime spingono invece Meta. Deboli le borse europee. La risalita del petrolio premia Eni e Saipem*

**ORO SULL'OTTOVOLANTE: PRIMA IL RECORD OLTRE 5.600 DOLLARI, POI LA CADUTA**

Bicchicchi, Currello e Famagalli alle pagine 2 e 3



**MICROCHIP IN FRENATA**  
*L'utile si sgonfia a 180 milioni \$ e Stm cede il 6% a Piazza Affari*  
Dal Maso a pagina 10



**EDIZIONE ROMA CAPITALE**  
**Donnarumma: da Fs investiti 18 miliardi per le infrastrutture**  
Valente a pagina 4

**CON PARTNER SUDCOREANO**  
*Aponte si prepara a puntare fino a 5 miliardi \$ sulle petroliere*  
Capuzzo in MF Shipping & Logistica a pagina 20





**GENERAL FINANCE**

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

**FINANZA ALL'IMPRESA**

**FACTORING ALLE IMPRESE IN CRISI**

**FACTORING ALLE PMI**

**www.generalfinance.it**

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

## Axpo, avviata operatività Green Pearl, nuova nave per GNL e Bio-GNL

L'unità era stata commissionata al cantiere genovese San Giorgio del Porto E' stata inaugurata ufficialmente a Genova l'operatività di "Green Pearl", l'innovativa nave gasiera per il trasporto small scale e per il rifornimento di GNL e Bio-GNL che, prima in Europa, consente di affiancare alle operazioni "ship-to-ship" (rifornimento alle navi) anche quelle "ship-to-truck" (rifornimento alle autocisterne gasiere), garantendo così una notevole semplificazione delle operazioni di distribuzione small scale e generando ricadute positive in termini di sicurezza energetica e di supporto al tessuto economico nazionale. L'unità era stata commissionata al cantiere genovese San Giorgio del Porto per conto della società armatoriale G&H Shipping Srl, joint venture tra Gas and Heat (famiglia Evangelisti) e la stessa San Giorgio del Porto (gruppo Genova Industrie Navali), poi affiancate dalla Sofipa (holding del gruppo armatoriale Ottavio Novella), ponendo al centro del progetto l'applicazione industriale di tecnologie e processi. L'unità - noleggiata dal Gruppo Axpo per i prossimi 10 anni - è lunga circa 117 metri e larga 18 metri, ha una capacità di 7.500 metri cubi di GNL e rappresenta un esempio avanzato di applicazione industriale di

tecnologie e processi che uniscono sicurezza operativa, efficienza e attenzione alla riduzione delle emissioni, consentendo di perseguire maggiore sostenibilità all'industria marittima. I servizi ship-to-ship consistono nel trasferimento del combustibile da una nave all'altra, mentre la modalità ship-to-truck consente il rifornimento diretto delle autocisterne gasiere a terra. Grazie a questa doppia configurazione operativa, Green Pearl introduce una maggiore flessibilità nella distribuzione small scale, consentendo un accorciamento della filiera logistica e una più efficiente distribuzione del GNL e del bio-GNL agli utenti finali. L'area di operatività della Green Pearl sarà quella del Mediterraneo (in prevalenza West Mediterranean e coste italiane), mentre il suo impiego sarà all'insegna della massima flessibilità, legato alle contingenti esigenze di rifornimento di GLN e bio GLN nei principali porti. La nave è stata noleggiata da Axpo nell'ottica di un progetto strategico di sviluppo del mercato small scale GLN e bio GLN marittimo, rafforzando la catena di approvvigionamento nei porti italiani e, potenzialmente, in altri scali mediterranei. "È con grande orgoglio e senso di responsabilità che la società G&H Shipping consegna ufficialmente la nuova unità al prestigioso noleggiatore Axpo - afferma Marco Novella, Presidente di G&H Shipping - Inizia oggi un percorso condiviso di lungo periodo, con un noleggio della durata iniziale di dieci anni, che auspichiamo possano raddoppiare nel tempo, durante i quali tutte le parti si impegneranno a collaborare al meglio per garantire il pieno successo di questo progetto innovativo, nato anche con il desiderio di contribuire concretamente alla transizione energetica". "Siamo particolarmente orgogliosi - aggiunge Novella - che l'unità batta bandiera



01/29/2026 13:56

L'unità era stata commissionata al cantiere genovese San Giorgio del Porto E' stata inaugurata ufficialmente a Genova l'operatività di "Green Pearl", l'innovativa nave gasiera per il trasporto small scale e per il rifornimento di GNL e Bio-GNL che, prima in Europa, consente di affiancare alle operazioni "ship-to-ship" (rifornimento alle navi) anche quelle "ship-to-truck" (rifornimento alle autocisterne gasiere), garantendo così una notevole semplificazione delle operazioni di distribuzione small scale e generando ricadute positive in termini di sicurezza energetica e di supporto al tessuto economico nazionale. L'unità era stata commissionata al cantiere genovese San Giorgio del Porto per conto della società armatoriale G&H Shipping Srl, joint venture tra Gas and Heat (famiglia Evangelisti) e la stessa San Giorgio del Porto (gruppo Genova Industrie Navali), poi affiancate dalla Sofipa (holding del gruppo armatoriale Ottavio Novella), ponendo al centro del progetto l'applicazione industriale di tecnologie e processi. L'unità - noleggiata dal Gruppo Axpo per i prossimi 10 anni - è lunga circa 117 metri e larga 18 metri, ha una capacità di 7.500 metri cubi di GNL e rappresenta un esempio avanzato di applicazione industriale di tecnologie e processi che uniscono sicurezza operativa, efficienza e attenzione alla riduzione delle emissioni, consentendo di perseguire maggiore sostenibilità all'industria marittima. I servizi ship-to-ship consistono nel trasferimento del combustibile da una nave all'altra, mentre la modalità ship-to-truck consente il rifornimento diretto delle autocisterne gasiere a terra. Grazie a questa doppia configurazione operativa, Green Pearl introduce una maggiore flessibilità nella distribuzione small scale, consentendo un accorciamento della

italiana, nonostante la complessità e l'impegno richiesti dall'iter di riferimento; a tal proposito desideriamo ringraziare le Autorità italiane competenti, che non si sono mai tirate indietro nel lavorare per la realizzazione di questo progetto, garantendo pieno supporto in ogni fase del percorso." "La giornata di oggi segna una tappa fondamentale per Axpo e per **Genova**, cioè l'avvio dell'operatività di Green Pearl, rafforzando la nostra leadership nel settore dello small-scale LNG e del bio-LNG. La nave, che rende possibili soluzioni a basse emissioni e favorisce lo sviluppo dei combustibili rinnovabili del futuro, riflette il nostro approccio pragmatico alla transizione energetica e consolida il ruolo dell'Italia come hub strategico", ha dichiarato Domenico De Luca, Head of Business Area Trading & Sales di Axpo. Per Simone Demarchi, Amministratore Delegato di Axpo Italia "con Green Pearl diamo concretezza alla nostra visione: accelerare la transizione del trasporto marittimo mediante soluzioni sicure, innovative e orientate alla sostenibilità. È un progetto che rafforza il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo, sia come hub di distribuzione, sia come piattaforma capace di abilitare nuove filiere e rendere più efficiente la logistica energetica, a beneficio della sicurezza di approvvigionamento per tutto il Paese. L'inizio dell'operatività di questo nuovo progetto è un elemento di grande orgoglio per la nostra azienda e il risultato di una collaborazione virtuosa, orientata al cambiamento e tesa alla risolutezza tra aziende private ed enti pubblici". Demografica, leggi lo Speciale Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.



## Gnv Aurora consegnata alla Compagnia, il traghetto a Gnl presto sulla rotta Genova-Palermo

È la seconda unità alimentata a Gnl della flotta della Compagnia, ultima della prima serie di quattro nuove unità di ultima generazione. Il cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) in Cina, ha consegnato Gnv Aurora, seconda unità alimentata a Gnl della flotta della Compagnia. Si tratta dell'ultima della prima serie di quattro nuove unità di ultima generazione ordinate al cantiere cinese. La nave partirà a breve per il Mediterraneo e, una volta completati gli allestimenti finali, entrerà in servizio a inizio aprile, operando sul mercato nazionale sulla rotta Genova-Palermo con cadenza giornaliera. Con una stazza lorda di circa 53.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e una velocità massima di crociera di 25 nodi, Gnv Aurora potrà ospitare oltre 1.700 passeggeri in 426 cabine e trasportare fino a 2.780 metri lineari di carico. Con Gnv Aurora, la Compagnia sfoggia per la prima volta una livrea inedita, con una foglia verde a simboleggiare il percorso di sostenibilità intrapreso negli ultimi anni, anche grazie all'ingresso in flotta di nuove navi tutte alimentate a Gnl, mentre il collegamento elettrico stilizzato richiama il cold ironing, tecnologia che riduce le emissioni in **porto**. Alla

cerimonia hanno partecipato i rappresentanti del cantiere Gsi e del Gruppo Msc, insieme a una delegazione di Gnv guidata da Franco Fabrizio, General Counsel - Head of Legal Claims & Insurance Department, e dalla madrina della nuova nave, Gina Giusto, Head of Retail Gnv. Come la gemella Gnv Virgo, Gnv Aurora è caratterizzata da elevati standard ambientali, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> fino al 50% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. La nave contribuirà inoltre a ridurre l'impatto ambientale complessivo delle operazioni e a potenziare il network della Compagnia, migliorando la gestione dei picchi stagionali. Come tutte le altre tre nuove unità, Gnv Aurora è predisposta per il cold ironing, tecnologia che consente la connessione alla rete elettrica in banchina, riducendo significativamente le emissioni e migliorando la qualità dell'aria e dell'ambiente sonoro locale. La nave è inoltre equipaggiata con sistemi avanzati di riduzione delle emissioni, conformi agli standard internazionali più restrittivi definiti dall'Organizzazione Marittima Internazionale (Imo Tier III). A bordo sono presenti anche ulteriori energy-saving features, tra cui: sistemi di recupero del calore per la produzione di energia elettrica; inverter per la modulazione del carico elettrico e la riduzione degli sprechi energetici di pompe e ventilatori; impianto di illuminazione interamente a led a basso consumo; ottimizzazione delle forme di carena, bulbo, eliche e timoni; pittura siliconica in carena e sullo scafo, per migliorare l'idrodinamicità e ridurre l'attrito con l'acqua, con conseguente diminuzione del consumo di combustibile per la propulsione. Si conclude così la fase uno del piano di rinnovamento della flotta della Compagnia, che ha visto l'ingresso di quattro



**BizJournal Liguria**  
Gnv Aurora consegnata alla Compagnia, il traghetto a Gnl presto sulla rotta Genova-Palermo  
01/29/2026 17:47

È la seconda unità alimentata a Gnl della flotta della Compagnia, ultima della prima serie di quattro nuove unità di ultima generazione. Il cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) in Cina, ha consegnato Gnv Aurora, seconda unità alimentata a Gnl della flotta della Compagnia. Si tratta dell'ultima della prima serie di quattro nuove unità di ultima generazione ordinate al cantiere cinese. La nave partirà a breve per il Mediterraneo e, una volta completati gli allestimenti finali, entrerà in servizio a inizio aprile, operando sul mercato nazionale sulla rotta Genova-Palermo con cadenza giornaliera. Con una stazza lorda di circa 53.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e una velocità massima di crociera di 25 nodi, Gnv Aurora potrà ospitare oltre 1.700 passeggeri in 426 cabine e trasportare fino a 2.780 metri lineari di carico. Con Gnv Aurora, la Compagnia sfoggia per la prima volta una livrea inedita, con una foglia verde a simboleggiare il percorso di sostenibilità intrapreso negli ultimi anni, anche grazie all'ingresso in flotta di nuove navi tutte alimentate a Gnl, mentre il collegamento elettrico stilizzato richiama il cold ironing, tecnologia che riduce le emissioni in porto. Alla cerimonia hanno partecipato i rappresentanti del cantiere Gsi e del Gruppo Msc, insieme a una delegazione di Gnv guidata da Franco Fabrizio, General Counsel - Head of Legal Claims & Insurance Department, e dalla madrina della nuova nave, Gina Giusto, Head of Retail Gnv. Come la gemella Gnv Virgo, Gnv Aurora è caratterizzata da elevati standard ambientali, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> fino al 50% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. La nave contribuirà inoltre a ridurre l'impatto ambientale complessivo delle operazioni e a potenziare il network della Compagnia, migliorando la gestione dei picchi stagionali. Come tutte le altre tre nuove unità, Gnv Aurora è predisposta per il cold ironing, tecnologia che consente la

## BizJournal Liguria

Genova, Voltri

---

unità di nuova generazione, due delle quali alimentate a Gnl. È già stato confermato un secondo ordine per ulteriori quattro unità, tutte alimentate a Gnl, la cui consegna avverrà a partire da fine 2027 con cadenza semestrale. Tags: Gnv gnv aurora home shipping.

## Il Nautilus

Genova, Voltri

### GNV PRENDE IN CONSEGNA GNV AURORA, SECONDA NAVE A GNL DELLA COMPAGNIA

GNV Aurora entrerà in servizio da aprile sulla rotta **Genova**-Palermo ed è predisposta per il cold ironing, riducendo le emissioni in porto. Si conclude la fase uno del piano di rinnovamento della flotta: confermate quattro nuove unità a GNL in consegna a partire da fine 2027 **Genova** - GNV annuncia che oggi, presso il cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) in Cina, è avvenuta la consegna di GNV Aurora, seconda unità alimentata a GNL della flotta della Compagnia e ultima della prima serie di quattro nuove unità di ultima generazione ordinate al cantiere cinese. La nave partirà a breve per il Mediterraneo e, una volta completati gli allestimenti finali, entrerà in servizio a inizio aprile, operando sul mercato nazionale sulla rotta **Genova**-Palermo con cadenza giornaliera. Con una stazza lorda di circa 53.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e una velocità massima di crociera di 25 nodi, GNV Aurora potrà ospitare oltre 1.700 passeggeri in 426 cabine e trasportare fino a 2.780 metri lineari di carico. Con GNV Aurora, la Compagnia sfoggia per la prima volta una livrea inedita, con una foglia verde a simboleggiare il percorso di sostenibilità intrapreso negli ultimi anni, anche grazie all'ingresso in flotta di nuove navi tutte alimentate a GNL, mentre il collegamento elettrico stilizzato richiama il cold ironing, tecnologia che riduce le emissioni in porto. Alla cerimonia hanno partecipato i rappresentanti del cantiere GSI e del Gruppo MSC, insieme a una delegazione di GNV guidata da Franco Fabrizio, General Counsel - Head of Legal Claims & Insurance Department, e dalla madrina della nuova nave, Gina Giusto, Head of Retail GNV. Come la gemella GNV Virgo, GNV Aurora è caratterizzata da elevati standard ambientali, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> fino al 50% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. La nave contribuirà inoltre a ridurre l'impatto ambientale complessivo delle operazioni e a potenziare il network della Compagnia, migliorando la gestione dei picchi stagionali. Come tutte le altre tre nuove unità, GNV Aurora è predisposta per il cold ironing, tecnologia che consente la connessione alla rete elettrica in banchina, riducendo significativamente le emissioni e migliorando la qualità dell'aria e dell'ambiente sonoro locale. La nave è inoltre equipaggiata con sistemi avanzati di riduzione delle emissioni, conformi agli standard internazionali più restrittivi definiti dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO Tier III). A bordo sono presenti anche ulteriori energy-saving features, tra cui: sistemi di recupero del calore per la produzione di energia elettrica; inverter per la modulazione del carico elettrico e la riduzione degli sprechi energetici di pompe e ventilatori; impianto di illuminazione interamente a LED a basso consumo; ottimizzazione delle forme di carena, bulbo, eliche e timoni; pittura siliconica in carena e sullo scafo, per migliorare l'idrodinamicità e ridurre l'attrito con l'acqua,



01/29/2026 17:13

GNV Aurora entrerà in servizio da aprile sulla rotta Genova-Palermo ed è predisposta per il cold ironing, riducendo le emissioni in porto. Si conclude la fase uno del piano di rinnovamento della flotta: confermate quattro nuove unità a GNL in consegna a partire da fine 2027 Genova - GNV annuncia che oggi, presso il cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) in Cina, è avvenuta la consegna di GNV Aurora, seconda unità alimentata a GNL della flotta della Compagnia e ultima della prima serie di quattro nuove unità di ultima generazione ordinate al cantiere cinese. La nave partirà a breve per il Mediterraneo e, una volta completati gli allestimenti finali, entrerà in servizio a inizio aprile, operando sul mercato nazionale sulla rotta Genova-Palermo con cadenza giornaliera. Con una stazza lorda di circa 53.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e una velocità massima di crociera di 25 nodi, GNV Aurora potrà ospitare oltre 1.700 passeggeri in 426 cabine e trasportare fino a 2.780 metri lineari di carico. Con GNV Aurora, la Compagnia sfoggia per la prima volta una livrea inedita, con una foglia verde a simboleggiare il percorso di sostenibilità intrapreso negli ultimi anni, anche grazie all'ingresso in flotta di nuove navi tutte alimentate a GNL, mentre il collegamento elettrico stilizzato richiama il cold ironing, tecnologia che riduce le emissioni in porto. Alla cerimonia hanno partecipato i rappresentanti del cantiere GSI e del Gruppo MSC, insieme a una delegazione di GNV guidata da Franco Fabrizio, General Counsel - Head of Legal Claims & Insurance Department, e dalla madrina della nuova nave, Gina Giusto, Head of Retail GNV. Come la gemella GNV Virgo, GNV Aurora è caratterizzata da elevati standard ambientali, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> fino al 50% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. La nave contribuirà inoltre a ridurre l'impatto ambientale complessivo delle operazioni e a potenziare il



## Il Nautilus

Genova, Voltri

---

con conseguente diminuzione del consumo di combustibile per la propulsione. Si conclude così la fase uno del piano di rinnovamento della flotta della Compagnia, che ha visto l'ingresso di quattro unità di nuova generazione, due delle quali alimentate a GNL. È già stato confermato un secondo ordine per ulteriori quattro unità, tutte alimentate a GNL, la cui consegna avverrà a partire da fine 2027 con cadenza semestrale.

## Informatore Navale

Genova, Voltri

### GNV PRENDE IN CONSEGNA GNV AURORA, SECONDA NAVE A GNL DELLA COMPAGNIA

GNV Aurora entrerà in servizio da aprile sulla rotta **Genova**-Palermo ed è predisposta per il cold ironing, riducendo le emissioni in porto. Si conclude la fase uno del piano di rinnovamento della flotta: confermate quattro nuove unità a GNL in consegna a partire da fine 2027. GNV annuncia che oggi, presso il cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) in Cina, è avvenuta la consegna di GNV Aurora, seconda unità alimentata a GNL della flotta della Compagnia e ultima della prima serie di quattro nuove unità di ultima generazione ordinate al cantiere cinese. La nave partirà a breve per il Mediterraneo e, una volta completati gli allestimenti finali, entrerà in servizio a inizio aprile, operando sul mercato nazionale sulla rotta **Genova**-Palermo con cadenza giornaliera. Con una stazza lorda di circa 53.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e una velocità massima di crociera di 25 nodi, GNV Aurora potrà ospitare oltre 1.700 passeggeri in 426 cabine e trasportare fino a 2.780 metri lineari di carico. Con GNV Aurora, la Compagnia sfoggia per la prima volta una livrea inedita, con una foglia verde a simboleggiare il percorso di sostenibilità intrapreso negli ultimi anni, anche grazie all'ingresso in flotta di nuove navi tutte alimentate a GNL, mentre il collegamento elettrico stilizzato richiama il cold ironing, tecnologia che riduce le emissioni in porto. Alla cerimonia hanno partecipato i rappresentanti del cantiere GSI e del Gruppo MSC, insieme a una delegazione di GNV guidata da Franco Fabrizio, General Counsel - Head of Legal Claims & Insurance Department, e dalla madrina della nuova nave, Gina Giusto, Head of Retail GNV. Come la gemella GNV Virgo, GNV Aurora è caratterizzata da elevati standard ambientali, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> fino al 50% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. La nave contribuirà inoltre a ridurre l'impatto ambientale complessivo delle operazioni e a potenziare il network della Compagnia, migliorando la gestione dei picchi stagionali. Come tutte le altre tre nuove unità, GNV Aurora è predisposta per il cold ironing, tecnologia che consente la connessione alla rete elettrica in banchina, riducendo significativamente le emissioni e migliorando la qualità dell'aria e dell'ambiente sonoro locale. La nave è inoltre equipaggiata con sistemi avanzati di riduzione delle emissioni, conformi agli standard internazionali più restrittivi definiti dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO Tier III). A bordo sono presenti anche ulteriori energy-saving features, tra cui: sistemi di recupero del calore per la produzione di energia elettrica; inverter per la modulazione del carico elettrico e la riduzione degli sprechi energetici di pompe e ventilatori; impianto di illuminazione interamente a LED a basso consumo; ottimizzazione delle forme di carena, bulbo, eliche e timoni; pittura siliconica in carena e sullo scafo, per migliorare l'idrodinamicità e ridurre l'attrito con l'acqua, con conseguente diminuzione del consumo di combustibile per la propulsione.

Informatore Navale	
GNV PRENDE IN CONSEGNA GNV AURORA, SECONDA NAVE A GNL DELLA COMPAGNIA	
01/29/2026 19:38	
<p>GNV Aurora entrerà in servizio da aprile sulla rotta Genova-Palermo ed è predisposta per il cold ironing, riducendo le emissioni in porto. Si conclude la fase uno del piano di rinnovamento della flotta: confermate quattro nuove unità a GNL in consegna a partire da fine 2027. GNV annuncia che oggi, presso il cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) in Cina, è avvenuta la consegna di GNV Aurora, seconda unità alimentata a GNL della flotta della Compagnia e ultima della prima serie di quattro nuove unità di ultima generazione ordinate al cantiere cinese. La nave partirà a breve per il Mediterraneo e, una volta completati gli allestimenti finali, entrerà in servizio a inizio aprile, operando sul mercato nazionale sulla rotta Genova-Palermo con cadenza giornaliera. Con una stazza lorda di circa 53.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e una velocità massima di crociera di 25 nodi, GNV Aurora potrà ospitare oltre 1.700 passeggeri in 426 cabine e trasportare fino a 2.780 metri lineari di carico. Con GNV Aurora, la Compagnia sfoggia per la prima volta una livrea inedita, con una foglia verde a simboleggiare il percorso di sostenibilità intrapreso negli ultimi anni, anche grazie all'ingresso in flotta di nuove navi tutte alimentate a GNL, mentre il collegamento elettrico stilizzato richiama il cold ironing, tecnologia che riduce le emissioni in porto. Alla cerimonia hanno partecipato i rappresentanti del cantiere GSI e del Gruppo MSC, insieme a una delegazione di GNV guidata da Franco Fabrizio, General Counsel - Head of Legal Claims &amp; Insurance Department, e dalla madrina della nuova nave, Gina Giusto, Head of Retail GNV. Come la gemella GNV Virgo, GNV Aurora è caratterizzata da elevati standard ambientali, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> fino al 50% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. La nave contribuirà inoltre a ridurre l'impatto ambientale complessivo delle operazioni e a potenziare il network della Compagnia, migliorando la gestione dei picchi stagionali. Come tutte le altre tre nuove unità, GNV Aurora è predisposta per il cold ironing, tecnologia che consente la connessione alla rete elettrica in banchina, riducendo significativamente le emissioni e migliorando la qualità dell'aria e dell'ambiente sonoro locale. La nave è inoltre equipaggiata con sistemi avanzati di riduzione delle emissioni, conformi agli standard internazionali più restrittivi definiti dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO Tier III). A bordo sono presenti anche ulteriori energy-saving features, tra cui: sistemi di recupero del calore per la produzione di energia elettrica; inverter per la modulazione del carico elettrico e la riduzione degli sprechi energetici di pompe e ventilatori; impianto di illuminazione interamente a LED a basso consumo; ottimizzazione delle forme di carena, bulbo, eliche e timoni; pittura siliconica in carena e sullo scafo, per migliorare l'idrodinamicità e ridurre l'attrito con l'acqua, con conseguente diminuzione del consumo di combustibile per la propulsione.</p>	

## **Informatore Navale**

**Genova, Voltri**

---

Si conclude così la fase uno del piano di rinnovamento della flotta della Compagnia, che ha visto l'ingresso di quattro unità di nuova generazione, due delle quali alimentate a GNL. È già stato confermato un secondo ordine per ulteriori quattro unità, tutte alimentate a GNL, la cui consegna avverrà a partire da fine 2027 con cadenza semestrale.

## Informazioni Marittime

Genova, Voltri

### Operativa "Green Pearl", il rifornimento di gas nel Mediterraneo

Costruita a **Genova** e noleggiata da Axpo, ha una capacità di 7.500 metri cubi e garantirà il rifornimento di GNL e Bio-GNL, ship-to-ship e ship-to-truck. Si è tenuta oggi, presso NET 1 al Waterfront di **Genova**, la cerimonia di presentazione di Green Pearl, l'innovativa nave gasiera per il trasporto small scale e per il rifornimento di GNL e Bio-GNL che, prima in Europa, consente di affiancare alle operazioni "ship-to-ship" (rifornimento alle navi) anche quelle "ship-to-truck" (rifornimento alle autocisterne gasiere), garantendo così una notevole semplificazione delle operazioni di distribuzione small scale e generando ricadute positive in termini di sicurezza energetica e di supporto al tessuto economico nazionale. L'evento, che ha visto la partecipazione e il saluto delle istituzioni cui hanno fatto seguito gli interventi delle aziende coinvolte, segna l'avvio della fase di piena operatività di questa nuova unità dedicata al trasporto di gas naturale liquefatto, sia esso fossile o "bio".

Commissionata nell'estate 2023 e noleggiata dal Gruppo Axpo per i prossimi 10 anni, "Green Pearl" è stata costruita dal cantiere genovese San Giorgio del Porto S.p.A. per conto della società armatoriale G&H Shipping Srl, joint venture tra Gas and Heat S.p.A. (famiglia Evangelisti) e la stessa San Giorgio del Porto S.p.A. (gruppo **Genova** Industrie Navali), poi affiancate dalla Sofipa S.p.A. (holding del gruppo armatoriale Ottavio Novella), ponendo al centro del progetto l'applicazione industriale di tecnologie e processi. La nave, lunga circa 117 metri e larga 18 metri, ha una capacità di 7.500 metri cubi di GNL e rappresenta un esempio avanzato di applicazione industriale di tecnologie e processi che uniscono sicurezza operativa, efficienza e attenzione alla riduzione delle emissioni, consentendo di perseguire maggiore sostenibilità all'industria marittima. I servizi ship-to-ship consistono nel trasferimento del combustibile da una nave all'altra, mentre la modalità ship-to-truck consente il rifornimento diretto delle autocisterne gasiere a terra. Grazie a questa doppia configurazione operativa, Green Pearl introduce una maggiore flessibilità nella distribuzione small scale, consentendo un accorciamento della filiera logistica e una più efficiente distribuzione del GNL e del bio-GNL agli utenti finali. "È con grande orgoglio e senso di responsabilità che la società G&H Shipping consegna ufficialmente la nuova unità al prestigioso noleggiatore Axpo - afferma Marco Novella, Presidente di G&H Shipping - Inizia oggi un percorso condiviso di lungo periodo, con un noleggio della durata iniziale di dieci anni, che auspichiamo possano raddoppiare nel tempo, durante i quali tutte le parti si impegneranno a collaborare al meglio per garantire il pieno successo di questo progetto innovativo, nato anche con il desiderio di contribuire concretamente alla transizione energetica. Mettiamo a disposizione di tutti i soggetti coinvolti il massimo impegno e la piena collaborazione, con l'obiettivo di crescere e migliorare insieme.



## Informazioni Marittime

Genova, Voltri

---

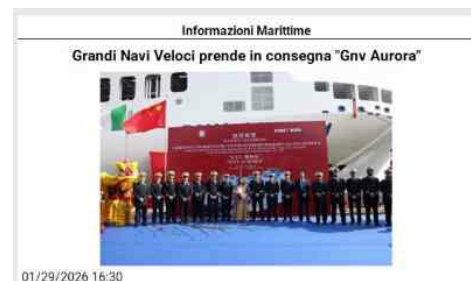
Siamo particolarmente orgogliosi che l'unità batta bandiera italiana, nonostante la complessità e l'impegno richiesti dall'iter di riferimento; a tal proposito desideriamo ringraziare le Autorità italiane competenti, che non si sono mai tirate indietro nel lavorare per la realizzazione di questo progetto, garantendo pieno supporto in ogni fase del percorso". "La giornata di oggi segna una tappa fondamentale per Axpo e per **Genova**, cioè l'avvio dell'operatività di Green Pearl, rafforzando la nostra leadership nel settore dello small-scale LNG e del bio-LNG. La nave, che rende possibili soluzioni a basse emissioni e favorisce lo sviluppo dei combustibili rinnovabili del futuro, riflette il nostro approccio pragmatico alla transizione energetica e consolida il ruolo dell'Italia come hub strategico", ha dichiarato Domenico De Luca, Head of Business Area Trading & Sales di Axpo. "Con Green Pearl diamo concretezza alla nostra visione: accelerare la transizione del trasporto marittimo mediante soluzioni sicure, innovative e orientate alla sostenibilità. È un progetto che rafforza il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo, sia come hub di distribuzione, sia come piattaforma capace di abilitare nuove filiere e rendere più efficiente la logistica energetica, a beneficio della sicurezza di approvvigionamento per tutto il Paese. L'inizio dell'operatività di questo nuovo progetto è un elemento di grande orgoglio per la nostra azienda e il risultato di una collaborazione virtuosa, orientata al cambiamento e tesa alla risolutezza tra aziende private ed enti pubblici" il commento di Simone Demarchi, Amministratore Delegato di Axpo Italia. L'area di operatività della Green Pearl sarà quella del Mediterraneo (in prevalenza West Mediterranean e coste italiane), mentre il suo impiego sarà all'insegna della massima flessibilità, legato alle contingenti esigenze di rifornimento di GLN e bio-GLN nei principali porti. La nave è stata noleggiata da Axpo nell'ottica di un progetto strategico di sviluppo del mercato small scale GLN e bio-GLN marittimo, rafforzando la catena di approvvigionamento nei porti italiani e, potenzialmente, in altri scali mediterranei. Perché Green Pearl Il nome Green Pearl è il risultato di un'iniziativa interna al Gruppo Axpo che ha coinvolto tutta la popolazione aziendale in un contest che invitava i dipendenti a proporre un nome per la nuova imbarcazione. Tra le oltre 450 proposte pervenute, la scelta è ricaduta su quella di Peter Palinkas, della Divisione Nucleare di Beznau. Ispirato dal suo amore per il mare, ha unito il concetto di Green come rappresentazione di un'energia più rispettosa dell'ambiente rispetto ai combustibili marittimi tradizionali a Pearl che evidenzia come l'imbarcazione rappresenti qualcosa di prezioso e unico, una vera gemma del Mediterraneo. "Green Pearl" racchiude l'essenza del progetto di small scale GLN di Axpo: unica nel suo genere, è destinata ad avere un ruolo di primo piano nella transizione dell'industria marittima. Condividi Tag ambiente Articoli correlati.

## Informazioni Marittime

Genova, Voltri

### Grandi Navi Veloci prende in consegna "Gnv Aurora"

Seconda unità della flotta alimentata a gas, chiude una commessa di quattro unità costruite in Cina. Verrà impiegata sulla **Genova**-Palermo Grandi Navi Veloci (GNV) ha preso in consegna Gnv Aurora, seconda unità alimentata a gas naturale liquefatto, ultima di una serie di quattro unità di ultima generazione costruire dal cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) in Cina, dove oggi è avvenuta la cerimonia di consegna. La nave partirà a breve per il Mediterraneo e, una volta completati gli allestimenti finali, entrerà in servizio a inizio aprile, operando sul mercato nazionale sulla rotta **Genova**-Palermo con cadenza giornaliera. Con una stazza lorda di circa 53.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e una velocità massima di crociera di 25 nodi, GNV Aurora potrà ospitare oltre 1.700 passeggeri in 426 cabine e trasportare fino a 2.780 metri lineari di carico. Con GNV Aurora, la Compagnia sfoggia per la prima volta una livrea inedita, con una foglia verde a simboleggiare il percorso di sostenibilità intrapreso negli ultimi anni, anche grazie all'ingresso in flotta di nuove navi tutte alimentate a GNL, mentre il collegamento elettrico stilizzato richiama il cold ironing, tecnologia che riduce le emissioni in porto. Alla cerimonia hanno partecipato i rappresentanti del cantiere GSI e del Gruppo MSC, insieme a una delegazione di GNV guidata da Franco Fabrizio, General Counsel - Head of Legal Claims & Insurance Department, e dalla madrina della nuova nave, Gina Giusto, Head of Retail GNV. Come la gemella GNV Virgo, GNV Aurora è caratterizzata da elevati standard ambientali, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> fino al 50% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. La nave contribuirà inoltre a ridurre l'impatto ambientale complessivo delle operazioni e a potenziare il network della Compagnia, migliorando la gestione dei picchi stagionali. Come tutte le altre tre nuove unità, GNV Aurora è predisposta per il cold ironing, tecnologia che consente la connessione alla rete elettrica in banchina, riducendo significativamente le emissioni e migliorando la qualità dell'aria e dell'ambiente sonoro locale. La nave è inoltre equipaggiata con sistemi avanzati di riduzione delle emissioni, conformi agli standard internazionali più restrittivi definiti dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO Tier III). A bordo sono presenti anche ulteriori energy-saving features, tra cui: sistemi di recupero del calore per la produzione di energia elettrica; inverter per la modulazione del carico elettrico e la riduzione degli sprechi energetici di pompe e ventilatori; impianto di illuminazione interamente a LED a basso consumo; ottimizzazione delle forme di carena, bulbo, eliche e timoni; pittura siliconica in carena e sullo scafo, per migliorare l'idrodinamicità e ridurre l'attrito con l'acqua, con conseguente diminuzione del consumo di combustibile per la propulsione. Si conclude così la fase uno del piano di rinnovamento della flotta della Compagnia,



Seconda unità della flotta alimentata a gas, chiude una commessa di quattro unità costruite in Cina. Verrà impiegata sulla Genova-Palermo Grandi Navi Veloci (GNV) ha preso in consegna Gnv Aurora, seconda unità alimentata a gas naturale liquefatto, ultima di una serie di quattro unità di ultima generazione costruire dal cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) in Cina, dove oggi è avvenuta la cerimonia di consegna. La nave partirà a breve per il Mediterraneo e, una volta completati gli allestimenti finali, entrerà in servizio a inizio aprile, operando sul mercato nazionale sulla rotta Genova-Palermo con cadenza giornaliera. Con una stazza lorda di circa 53.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e una velocità massima di crociera di 25 nodi, GNV Aurora potrà ospitare oltre 1.700 passeggeri in 426 cabine e trasportare fino a 2.780 metri lineari di carico. Con GNV Aurora, la Compagnia sfoggia per la prima volta una livrea inedita, con una foglia verde a simboleggiare il percorso di sostenibilità intrapreso negli ultimi anni, anche grazie all'ingresso in flotta di nuove navi tutte alimentate a GNL, mentre il collegamento elettrico stilizzato richiama il cold ironing, tecnologia che riduce le emissioni in porto. Alla cerimonia hanno partecipato i rappresentanti del cantiere GSI e del Gruppo MSC, insieme a una delegazione di GNV guidata da Franco Fabrizio, General Counsel - Head of Legal Claims & Insurance Department, e dalla madrina della nuova nave, Gina Giusto, Head of Retail GNV. Come la gemella GNV Virgo, GNV Aurora è caratterizzata da elevati standard ambientali, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> fino al 50% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. La nave contribuirà inoltre a ridurre l'impatto ambientale complessivo delle operazioni e a potenziare il network della Compagnia, migliorando la gestione dei picchi stagionali. Come tutte le altre tre nuove unità, GNV Aurora è predisposta per il cold ironing, tecnologia che consente la connessione alla rete elettrica in banchina,



## Informazioni Marittime

Genova, Voltri

---

che ha visto l'ingresso di quattro unità di nuova generazione, due delle quali alimentate a GNL. È già stato confermato un secondo ordine per ulteriori quattro unità, tutte alimentate a GNL, la cui consegna avverrà a partire da fine 2027 con cadenza semestrale. Condividi Articoli correlati.

## Gnl, la prima nave che rifornisce non solo altre navi ma anche camion a terra

La livornese Gas & Heat fra i protagonisti di un progetto unico in Europa **GENOVA**. L'hanno chiamata "Green Pearl" ed è una nave lunga 117 metri capace di trasportare 7.500 metri cubi di Gnl: se ha richiamato l'attenzione di tutto il mondo marittimo non è ovviamente perché ha nella "pancia" un certo tot di gas naturale liquefatto. Casomai, come è stato detto nella presentazione presso Net 1 al Waterfront di **Genova**, l'importante è il fatto che «rappresenta un modello avanzato di innovazione per la logistica energetica marittima e terrestre, a supporto dei processi di decarbonizzazione del settore marittimo e del trasporto su gomma». Come? Grazie alla formula di nave gasiera ad alto tasso di innovazione per il rifornimento di Gnl e Bio-Gnl a piccola scala: è la prima in Europa a consentire di affiancare alle operazioni di rifornimento alle navi ("ship-to-ship"). C'è lo "zampino" - anzi, qualcosa di più - di una azienda livornese come Gas & Heat, industria della famiglia labronica Evangelisti in terra pisana (Tombolo) che è quest'anno celebra i primi trent'anni di attività sul fronte delle tecnologie d'avanguardia per i gas liquefatti: nata da una dinastia imprenditoriale familiare che risale al dopoguerra operando nel campo dei progetti industriali complessi ad alto contenuto tecnologico. Gas & Heat è in G&H Shipping legata al quasi centenario cantiere genovese San Giorgio del Porto spa. A quest'ultimo è stata commissionata la nave - "dual fuel" e a propulsione elettrica - sulla base di un lungo contratto di noleggio stipulato con Axpo Solutions, che è non solo «il più grande produttore di energia rinnovabile in Svizzera» ma anche «un leader internazionale nel trading energetico e nella commercializzazione di energia solare ed eolica» (al punto da essere al quinto posto fra i più importanti operatori di energia elettrica sul mercato libero in Italia). È da aggiungere che negli ultimi mesi è entrata nella compagine societaria la Sofipa spa, holding del gruppo armatoriale Ottavio Novella. «Green Pearl è il risultato di un'idea in cui abbiamo creduto fin dall'inizio e di un lavoro portato avanti con tenacia», dice l'amministratore delegato di Gas & Heat, l'ingegner Claudio Evangelisti: «Ci siamo assunti la responsabilità di realizzare in Italia un progetto complesso in un ambito, quello dello "small scale", che è ancora tutto da costruire. È la dimostrazione che, con competenze, visione e perseveranza, anche le sfide più difficili possono diventare realtà operative». Tutto questo punta al mercato dei rifornimenti di piccola scala, semplificandone l'operatività concreta. Obiettivo dichiarato: irrobustire il ruolo dell'Italia come polo strategico per la distribuzione del gas naturale nel Mediterraneo. Un modo, questo, per contribuire tangibilmente anche al rafforzamento della sicurezza energetica del Paese. Il segnale di concretezza lo dà il fatto che la cerimonia di presentazione segna - è stato ripetuto in tale sede - «l'avvio della fase di piena operatività di questa nuova unità dedicata al trasporto di gas naturale liquefatto, sia esso fossile



La livornese Gas & Heat fra i protagonisti di un progetto unico in Europa **GENOVA**. L'hanno chiamata "Green Pearl" ed è una nave lunga 117 metri capace di trasportare 7.500 metri cubi di Gnl: se ha richiamato l'attenzione di tutto il mondo marittimo non è ovviamente perché ha nella "pancia" un certo tot di gas naturale liquefatto. Casomai, come è stato detto nella presentazione presso Net 1 al Waterfront di Genova, l'importante è il fatto che «rappresenta un modello avanzato di innovazione per la logistica energetica marittima e terrestre, a supporto dei processi di decarbonizzazione del settore marittimo e del trasporto su gomma». Come? Grazie alla formula di nave gasiera ad alto tasso di innovazione per il rifornimento di Gnl e Bio-Gnl a piccola scala: è la prima in Europa a consentire di affiancare alle operazioni di rifornimento alle navi ("ship-to-ship"). C'è lo "zampino" - anzi, qualcosa di più - di una azienda livornese come Gas & Heat, industria della famiglia labronica Evangelisti in terra pisana (Tombolo) che è quest'anno celebra i primi trent'anni di attività sul fronte delle tecnologie d'avanguardia per i gas liquefatti: nata da una dinastia imprenditoriale familiare che risale al dopoguerra operando nel campo dei progetti industriali complessi ad alto contenuto tecnologico. Gas & Heat è in G&H Shipping legata al quasi centenario cantiere genovese San Giorgio del Porto spa. A quest'ultimo è stata commissionata la nave - "dual fuel" e a propulsione elettrica - sulla base di un lungo contratto di noleggio stipulato con Axpo Solutions, che è non solo «il più grande produttore di energia rinnovabile in Svizzera» ma anche «un leader internazionale nel trading energetico e nella commercializzazione di energia solare ed eolica» (al punto da essere al quinto posto fra i più importanti operatori di energia elettrica sul mercato libero in Italia). È da aggiungere che negli ultimi mesi è entrata nella compagine societaria la Sofipa spa, holding del gruppo armatoriale Ottavio Novella. «Green Pearl è il risultato di



## La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

---

o "bio"». La doppia configurazione operativa - come detto, l'una con il trasferimento del combustibile da una nave all'altra mentre in modalità "ship-to-truck" si riforniscono direttamente le autocisterne gassiere a terra - permette «una maggiore flessibilità nella distribuzione sulla piccola scala»: si accorcia la filiera logistica e si distribuiscono in modo più efficiente agli utenti finali sia il Gnl che il bio-Gnl. L'area di operatività della "Green Pearl" sarà il Mediterraneo: in prevalenza nella metà ovest, a cominciare dalle coste italiane. L'impiego - viene messo in evidenza - sarà all'insegna della massima flessibilità: «legato cioè alle contingenti esigenze di rifornimento di Gnl e bio-Gnl nei principali porti. Proprio guardando a un progetto strategico di sviluppo del mercato "small scale" di gas naturale liquefatto, anche nella declinazione "bio", la nave è stata noleggiata da Axpo. Come mai questo nome? Il nome Green Pearl nasce da una sorta di contest interno fra tutti quanti lavorano nel gruppo Axpo perché si facessero venire una idea per dare un nome a questa nave simbolo di innovazione. Sono arrivate sul tavolo più di 450 proposte, è stata scelta quella di Peter Palinkas, della Divisione Nucleare di Beznau, l'isola artificiale svizzera in mezzo a un fiume a nord di Zurigo, contrassegnata da una centrale atomica: la parola "Green" richiama, nel segno del suo amore per il mare, l'idea di «una energia più rispettosa dell'ambiente rispetto ai combustibili marittimi tradizionali» mentre "Pearl" vuol sottolineare «qualcosa di prezioso e unico». Queste le parole di Marco Novella, presidente di G&H Shipping: «È con grande orgoglio e senso di responsabilità che la società G&H Shipping consegna ufficialmente la nuova unità al prestigioso noleggiatore Axpo. Inizia oggi un percorso condiviso di lungo periodo, con un noleggio della durata iniziale di dieci anni, che auspichiamo possano raddoppiare nel tempo: durante questo tempo, tutte le parti si impegneranno a collaborare al meglio per garantire il pieno successo di questo progetto innovativo, nato anche con il desiderio di contribuire concretamente alla transizione energetica. Mettiamo a disposizione di tutti i soggetti coinvolti il massimo impegno e la piena collaborazione, con l'obiettivo di crescere e migliorare insieme». Aggiungendo poi: «Siamo particolarmente orgogliosi che l'unità batta bandiera italiana, nonostante la complessità e l'impegno richiesti dall'iter di riferimento. A tal proposito desideriamo ringraziare le autorità italiane competenti: non si sono mai tirate indietro nel lavorare per la realizzazione di questo progetto, garantendo pieno supporto in ogni fase del percorso». Ecco cosa dichiara Domenico De Luca, che in Axpo è capo del business nel settore trading e vendite: «Questa giornata segna una tappa fondamentale per Axpo e per **Genova**, cioè l'avvio dell'operatività di Green Pearl: rafforzando la nostra leadership nello "small-scale" del Gnl e del bio-Gnl. La nave, che rende possibili soluzioni a basse emissioni e favorisce lo sviluppo dei combustibili rinnovabili del futuro, riflette il nostro approccio pragmatico alla transizione energetica e consolida il ruolo dell'Italia come polo strategico» Così il commento di Simone Demarchi, amministratore delegato di Axpo Italia: «Con Green Pearl diamo concretezza alla nostra visione: accelerare la transizione del trasporto marittimo mediante soluzioni sicure, innovative e orientate alla sostenibilità. È un progetto che rafforza il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo, sia come polo di distribuzione, sia come piattaforma capace di

## La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

---

abilitare nuove filiere e rendere più efficiente la logistica energetica, a beneficio della sicurezza di approvvigionamento per tutto il Paese. L'inizio dell'operatività di questo nuovo progetto è un elemento di grande orgoglio per la nostra azienda e il risultato di una collaborazione virtuosa, orientata al cambiamento e tesa alla risolutezza tra aziende private ed enti pubblici».

## Green Pearl in servizio: svolta per il bunkeraggio GNL nel mar Ligure occidentale

*Presentata a Genova la nuova nave di Axpo. Il presidente AdSp Paroli: Progetto che coniuga sviluppo, ambiente e territorio*

Andrea Puccini

GENOVA - L'avvio operativo della Green Pearl, nuova unità di bunkeraggio di Gas Naturale Liquefatto (GNL) di ultima generazione, segna un passaggio chiave per la transizione energetica dello shipping nel Mediterraneo e per il rafforzamento del ruolo dei porti del Mar Ligure Occidentale come hub energetici e logistici a basso impatto ambientale. Il battesimo istituzionale della nave si è svolto al Waterfront di Levante, alla presenza delle istituzioni, degli operatori del settore e dei protagonisti industriali del progetto. A sottolinearne il valore strategico è stato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, che ha definito la Green Pearl 'la dimostrazione concreta che tecnologia, competenze e filiera italiana possono realizzare ciò che per decenni era rimasto sulla carta'. Una nave ammiraglia del bunkeraggio LNG La Green Pearl non è una semplice bettolina, ma una nave gasiera a tutti gli effetti: lunga circa 117 metri, larga 18, con una capacità di 7.500 metri cubi di GNL. È il primo esempio in Europa di unità capace di combinare operazioni di bunkeraggio ship-to-ship e ship-to-truck, offrendo una flessibilità operativa inedita per il mercato small scale di LNG e bio-LNG. Progettata e costruita interamente in Italia da I cantiere genovese San Giorgio del Porto per conto di G&H Shipping - joint venture tra Gas and Heat e San Giorgio del Porto, poi affiancata da Sofipa - la nave è stata noleggiata dal Gruppo Axpo per un periodo iniziale di dieci anni. Opererà prevalentemente nel Mediterraneo occidentale e lungo le coste italiane, adattando il proprio impiego alle esigenze di rifornimento dei principali scali. Benefici ambientali e ricadute sul territorio Secondo Paroli, l'entrata in servizio della Green Pearl rende 'più concreta l'integrazione virtuosa tra porto, città e territorio', con benefici immediati sia ambientali sia economici. L'impiego del GNL consente infatti una drastica riduzione degli ossidi di zolfo e del particolato, oltre a un taglio significativo delle emissioni di CO rispetto ai carburanti tradizionali. Nel solo porto di Genova, a regime, sono previsti fino a 56 rifornimenti settimanali di traghetti alimentati a GNL, con ricadute positive sulla qualità dell'aria e sulla vivibilità urbana. 'Il valore della marittimità - ha evidenziato Paroli - può così estendersi anche ai quartieri cittadini'. Un progetto di sistema Il presidente dell'AdSp ha rimarcato anche il ruolo determinante del coordinamento istituzionale, ringraziando la Capitaneria di Porto per aver garantito procedure chiare, sicure e tempi certi, consentendo il passaggio dalla sperimentazione all'operatività industriale. L'avvio della Green Pearl si inserisce in una strategia più ampia del sistema portuale ligure: elettrificazione delle banchine con il cold ironing operativo da Giugno, sviluppo del fotovoltaico in ambito portuale, sistemi intelligenti di gestione dell'energia e realizzazione del deposito costiero



## Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

---

di GNL a Vado Ligure, tassello chiave per consolidare la filiera del bunkeraggio nel Nord Tirreno. Il ruolo di Axpo e dell'industria italiana Per Axpo, la Green Pearl rappresenta un asset strategico nello sviluppo del mercato small scale LNG e bio-LNG. 'Con l'avvio dell'operatività rafforziamo la nostra leadership nel settore e il ruolo dell'Italia come hub energetico nel Mediterraneo', ha dichiarato Domenico De Luca, Head of Trading & Sales del gruppo. Sulla stessa linea l'amministratore delegato di Axpo Italia, Simone Demarchi, che ha parlato di 'un progetto concreto, capace di accelerare la transizione del trasporto marittimo e rafforzare la sicurezza di approvvigionamento del Paese'. Soddisfazione anche da parte di G&H Shipping. Il presidente Marco Novella ha sottolineato l'orgoglio per una nave che batte bandiera italiana e per una collaborazione pubblico-privata che ha consentito di superare un iter complesso, trasformando un'innovazione tecnologica in realtà operativa. Una sfida anche culturale 'La sfida tecnica è vinta - ha concluso Paroli - ora dobbiamo saper comunicare alla città il senso di questi investimenti'. L'obiettivo è chiaro: dimostrare che il porto non è un problema, ma parte della soluzione, capace di crescere riducendo l'impatto ambientale e migliorando la qualità della vita. Con la Green Pearl, il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale si candida così a laboratorio avanzato della transizione energetica marittima, coniugando competitività, sostenibilità e innovazione industriale.



## Malore in porto a Genova: donna di 51 anni in arresto cardiaco durante gli imbarchi

di Annissa Defilippi Soccorso ambulanza Momenti di paura questa mattina nel porto di Genova, dove una donna di 51 anni di nazionalità marocchina è stata colta da un improvviso malore mentre si trovava nell'area imbarchi. Secondo le prime informazioni, la donna si è sentita male improvvisamente, perdendo conoscenza e andando in arresto cardiaco. L'episodio si è verificato proprio durante le operazioni di imbarco, probabilmente in prossimità di una nave passeggeri. Sul posto sono intervenuti con estrema rapidità i sanitari della Croce Verde Genova, supportati dall'equipaggio di Golfo 4. Il personale ha immediatamente iniziato le manovre di rianimazione cardio-polmonare e ha utilizzato il defibrillatore per tentare di ripristinare il ritmo cardiaco. Dopo le prime fasi di rianimazione sul posto, la donna ha ripreso i segni vitali ed è stata stabilizzata quanto bastava per il trasporto in codice rosso verso l'ospedale. È stata quindi trasferita d'urgenza al Policlinico San Martino - padiglione Galliera (ospedale Galliera), dove è giunta ancora in vita e attualmente si trova ricoverata per le cure del caso. L'intervento si è concluso da pochi minuti: la donna è fuori pericolo immediato, anche se le sue condizioni restano serie e monitorate attentamente dal personale medico. 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.



## Shipping Italy

Genova, Voltri

### Axpo mette la prua sul rigassificatore Olt Offshore e sui porti di Napoli, Civitavecchia e Livorno

Alla cerimonia di consegna della nuova bettolina Green Pearl annunciato anche l'ordine per una seconda nave destinata al mercato spagnolo Genova - Non solo traghetti ma anche navi da crociera come clienti fruitori del servizio, non solo la Spagna ma anche il rigassificatore Olt Offshore come punto di approvvigionamento, non solo il porto di Genova come attuale base logistica per i rifornimenti di Gnl alle navi ma anche lo sguardo rivolto agli scali di Napoli, Civitavecchia e Livorno come prossimi step di sviluppo. A tutto questo

si aggiunge una negoziazione ancora in corso per rilevare o entrare come co-azionista nel nuovo deposito di Gnl che la società Gnl Med costruirà a **Vado**

Ligure. Queste le novità di Axpo emerse durante la cerimonia di presentazione di Green Pearl, l'innovativa nave gasiera per il trasporto small scale e per il rifornimento di Gnl e Bio-Gnl che, prima in Europa per questo, consente di affiancare alle operazioni ship-to-ship (rifornimento alle navi) anche quelle ship-to-truck (rifornimento alle autocisterne gasiere). Commissionata nell'estate 2023 e noleggiata dal Gruppo Axpo per i prossimi 10 anni (sono in corso trattative per estendere ulteriormente l'accordo ha detto l'a.d. Simone

Demarchi), Green Pearl (la cui gestione nave è affidata a K-Ships) è stata costruita dal cantiere genovese San Giorgio del Porto per conto della società armatoriale G&H Shipping Srl, joint venture tra Gas and Heat (famiglia Evangelisti), la stessa San Giorgio del Porto e da poco anche da Sofipa (holding del gruppo armatoriale Ottavio Novella) La nave, lunga circa 117 metri e larga 18 metri, ha una capacità di 7.500 metri cubi di Gnl e da dicembre sta già regolarmente effettuando ogni due giorni rifornimento di gas naturale liquefatto a un traghetto di Gnv in porto a Genova. Sempre Demarchi ha preannunciato che, oltre a Green Pearl, Axpo ha commissionato la costruzione di un'altra nave bettolina che sarà dedicata al mercato spagnolo e sta esplorando l'opportunità di entrare in nuovi mercati fuori dal Mediterraneo. "Abbiamo ordinato un'altra nave gemella simile a questa e dovrebbe avere la sua sede principale in Spagna; vedremo se si dovessero sviluppare anche ulteriori opportunità nel Mediterraneo" ha proseguito spiegando il vertice di Axpo a margine della cerimonia. "Attualmente abbiamo un accordo già con Msc, che poi ha ci anche veicolato attraverso Gnv visto che sono azionisti. Guardiamo anche alle navi da crociera, non solo nel Mediterraneo, e stiamo ragionando anche su ulteriori sfide a livello mondiale. Il bello di questa attività è che questa nave possa non solo essere usata in Italia ma anche all'interno di tutto il bacino del Mediterraneo". Dal punto di vista operativo "la Green Pearl andrà a caricare il Gnl al rigassificatore Olt Offshore nel caso di Genova perché è geograficamente più vicino, poi arriverà in porto e potrà rifornire direttamente i traghetti piuttosto che le navi crociere". Un discorso ancora aperto è quello del futuro (i lavori per costruirlo devono ancora iniziare) deposito onshore



01/29/2026 18:54

Nicola Capuzzo

Alla cerimonia di consegna della nuova bettolina Green Pearl annunciato anche l'ordine per una seconda nave destinata al mercato spagnolo Genova - Non solo traghetti ma anche navi da crociera come clienti fruitori del servizio, non solo la Spagna ma anche il rigassificatore Olt Offshore come punto di approvvigionamento, non solo il porto di Genova come attuale base logistica per i rifornimenti di Gnl alle navi ma anche lo sguardo rivolto agli scali di Napoli, Civitavecchia e Livorno come prossimi step di sviluppo. A tutto questo si aggiunge una negoziazione ancora in corso per rilevare o entrare come co-azionista nel nuovo deposito di Gnl che la società Gnl Med costruirà a Vado Ligure. Queste le novità di Axpo emerse durante la cerimonia di presentazione di Green Pearl, l'innovativa nave gasiera per il trasporto small scale e per il rifornimento di Gnl e Bio-Gnl che, prima in Europa per questo, consente di affiancare alle operazioni ship-to-ship (rifornimento alle navi) anche quelle ship-to-truck (rifornimento alle autocisterne gasiere). Commissionata nell'estate 2023 e noleggiata dal Gruppo Axpo per i prossimi 10 anni (sono in corso trattative per estendere ulteriormente l'accordo ha detto l'a.d. Simone Demarchi), Green Pearl (la cui gestione nave è affidata a K-Ships) è stata costruita dal cantiere genovese San Giorgio del Porto per conto della società armatoriale G&H Shipping Srl, joint venture tra Gas and Heat (famiglia Evangelisti), la stessa San Giorgio del Porto e da poco anche da Sofipa (holding del gruppo armatoriale Ottavio Novella) La nave, lunga circa 117 metri e larga 18 metri, ha una capacità di 7.500 metri cubi di Gnl e da dicembre sta già regolarmente effettuando ogni due giorni rifornimento di gas naturale liquefatto a un traghetto di Gnv in porto a Genova. Sempre Demarchi ha preannunciato che, oltre a Green Pearl, Axpo ha commissionato la costruzione di un'altra nave bettolina che sarà dedicata al mercato spagnolo e sta esplorando l'opportunità di entrare in

## Shipping Italy

Genova, Voltri

---

di GnlMed a **Vado** Ligure. Su questo l'a.d. di Axpo ha spiegato che stanno ancora negoziando: "Ovviamente per noi sarebbe estremamente interessante avere Gnl Med ma c'è un problema di size, perché se è troppo grande non siamo in grado al momento di poter garantire al terminale l'assorbimento che è necessario per rendere in questo momento economicamente conveniente l'iniziativa. Quindi stiamo cercando di capire se è possibile trovare la quadra". Un prossimo step, oltre al bunkeraggio da nave a nave, sarà quello ship to truck (da nave a camion): "In questo caso il cliente sarà industriale ed essenzialmente nel Centro Italia; oggi chi vuole il Gnl via terra deve mandare un camion a Fos, quindi a Marsiglia. Se noi riuscissimo a tutte le autorizzazioni per fare anche il ship-to-track all'interno dei porti del Sud Italia a quel punto sarà banale puntare sul camion perché, anziché fare Marsiglia-Benevento, si potrà fare Napoli-Benevento e l'operazione diventerebbe economicamente conveniente per noi e per i clienti. Stiamo cercando le linee guida per arrivare a fare lo ship-to-track ". 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.

## The Medi Telegraph

Genova, Voltri

### Debutta a Genova "Green Pearl", la prima nave per Gnl che rifornisce sia navi che camion

L'unità di Axpo, costruita dal cantiere San Giorgio del Porto, segna un primato europeo nella logistica small-scale. Grazie alla doppia tecnologia ship-to-ship e ship-to-truck, la nave potenzia la sicurezza energetica e accelera la decarbonizzazione nel Mediterraneo. L'Italia rafforza il suo ruolo di hub energetico nel Mediterraneo con l'avvio operativo della "Green Pearl", l'innovativa unità dedicata al trasporto e al rifornimento di gas naturale liquefatto e Bio-Gnl. Presentata ufficialmente oggi presso il Waterfront di

**Genova**, la nave rappresenta un primato europeo: è infatti la prima unità capace di operare contemporaneamente in modalità "ship-to-ship" (rifornimento ad altre navi) e "ship-to-truck" (carico diretto di autocisterne a terra), semplificando drasticamente la logistica della distribuzione small scale.

L'unità, commissionata nel 2023 e noleggiata dal gruppo Axpo per i prossimi dieci anni, è un prodotto dell'eccellenza cantieristica italiana. Costruita dal cantiere San Giorgio del Porto, la nave è gestita dalla società armatoriale G&H Shipping Srl (joint venture tra Gas and Heat S.p.A. e San Giorgio del Porto), a cui si è recentemente aggiunta Sofipa S.p.A. (Gruppo Ottavio Novella).

Lunga 117 metri con una capacità di 7.500 metri cubi, la Green Pearl è dotata di propulsione dual fuel ed elettrica, minimizzando l'impatto ambientale delle proprie operazioni. L'integrazione della tecnologia "ship-to-truck" permette alla Green Pearl di servire direttamente i mercati terrestri dai moli, superando i colli di bottiglia infrastrutturali dei terminal costieri tradizionali. Questo modello di logistica integrata accelera la disponibilità di biocarburanti per i trasporti pesanti, riducendo drasticamente le emissioni di CO2 e zolfo lungo l'intera catena del valore. Grazie alla sua massima flessibilità operativa, la nave potrà adattarsi alle fluttuazioni della domanda nei principali scali italiani, garantendo una fornitura costante e sicura di energia pulita anche in contesti geograficamente complessi. "Questa giornata segna una tappa fondamentale per Axpo e per **Genova**", ha dichiarato Domenico De Luca, Head of Business Area Trading & Sales di Axpo, sottolineando come l'unità favorisca lo sviluppo dei combustibili rinnovabili del futuro. Sulla stessa linea Simone Demarchi, a.d. di Axpo Italia, che ha evidenziato come il progetto dia concretezza alla transizione del trasporto marittimo, abilitando nuove filiere e garantendo maggiore sicurezza di approvvigionamento per il Paese. La "Green Pearl", che batte bandiera italiana, opererà prevalentemente nel Mediterraneo Occidentale, fungendo da vera e propria "stazione di servizio" galleggiante e sostenibile.



L'unità di Axpo, costruita dal cantiere San Giorgio del Porto, segna un primato europeo nella logistica small-scale. Grazie alla doppia tecnologia ship-to-ship e ship-to-truck, la nave potenzia la sicurezza energetica e accelera la decarbonizzazione nel Mediterraneo. L'Italia rafforza il suo ruolo di hub energetico nel Mediterraneo con l'avvio operativo della "Green Pearl", l'innovativa unità dedicata al trasporto e al rifornimento di gas naturale liquefatto e Bio-Gnl. Presentata ufficialmente oggi presso il Waterfront di Genova, la nave rappresenta un primato europeo: è infatti la prima unità capace di operare contemporaneamente in modalità "ship-to-ship" (rifornimento ad altre navi) e "ship-to-truck" (carico diretto di autocisterne a terra), semplificando drasticamente la logistica della distribuzione small scale. L'unità, commissionata nel 2023 e noleggiata dal gruppo Axpo per i prossimi dieci anni, è un prodotto dell'eccellenza cantieristica italiana. Costruita dal cantiere San Giorgio del Porto, la nave è gestita dalla società armatoriale G&H Shipping Srl (joint venture tra Gas and Heat S.p.A. e San Giorgio del Porto), a cui si è recentemente aggiunta Sofipa S.p.A. (Gruppo Ottavio Novella). Lunga 117 metri con una capacità di 7.500 metri cubi, la Green Pearl è dotata di propulsione dual fuel ed elettrica, minimizzando l'impatto ambientale delle proprie operazioni. L'integrazione della tecnologia "ship-to-truck" permette alla Green Pearl di servire direttamente i mercati terrestri dai moli, superando i colli di bottiglia infrastrutturali dei terminal costieri tradizionali. Questo modello di logistica integrata accelera la disponibilità di biocarburanti per i trasporti pesanti, riducendo drasticamente le emissioni di CO2 e zolfo lungo l'intera catena del valore. Grazie alla sua massima flessibilità operativa, la nave potrà adattarsi alle fluttuazioni della domanda nei principali scali italiani, garantendo una fornitura costante e sicura di energia pulita anche in contesti geograficamente complessi. "Questa giornata segna una tappa



## La cattura della CO2: il presente e le nuove frontiere

La decarbonizzazione al centro di un convegno promosso dall'Associazione di Tecnica Navale "L'anidride carbonica, come sappiamo, è tra le maggiori cause dell'effetto serra e del riscaldamento del pianeta; la transizione energetica è ancora in corso e tra le azioni per contenere l'immissione in atmosfera di questo gas vi è la cattura e il successivo immagazzinamento. Ma qual è lo stato dell'arte? La tecnologia italiana come si posiziona nel mondo per capacità di recupero e stoccaggio di CO2?". La sezione Emilia Romagna di ATENA- Associazione di Tecnica Navale, che ha sede a Ravenna, ha cercato di rispondere a queste domande organizzando un seminario, spiegano gli organizzatori. "Nell'affollata sala convegno dell'AdSP dell'Adriatico Centro settentrionale, in collaborazione con l'ordine degli ingegneri di Ravenna che ha permesso il riconoscimento di 4 CFP, il 22 gennaio ha quindi avuto luogo il seminario 'Decarbonizzazione e Cattura della CO2 in ambito navale'. Dopo i saluti del Sindaco di Ravenna Barattoni, dell'Autorità di Sistema Portuale e dell'Autorità Marittima, il grande interesse per l'argomento ha spinto sia ENI che la Regione Emilia-Romagna a proporsi per 2 interventi introduttivi, non inizialmente previsti dagli organizzatori ma di relevantissimo interesse. L'ing Ferrario, Knowledge Owner CCS Technologies CCS Innovative Solutions - INSO di ENI, ha approfonditamente illustrato il progetto - realizzato insieme a Snam - di cattura e poi di immagazzinamento dell'anidride carbonica nei giacimenti esauriti di metano al largo di Ravenna, permettendo di conoscere sia la tecnica che i grandi vantaggi attesi tanto per l'ambiente che per l'indotto ravennate. La Fase 1 sta riguardando la cattura della CO2 emessa dalla centrale Eni di trattamento gas naturale, a Casalborgorsetti, e il suo successivo trasporto e stoccaggio nella piattaforma offshore Porto Corsini Mare Ovest. L'anidride carbonica viene iniettata nel giacimento esaurito. L'intervento del Dott. Matteucci, Senior Advisor on Energy Policy and Industrial Transition della Regione Emilia Romagna - Area Energia ed Economia Verde, ha invece introdotto il bando della Regione "Per investimenti produttivi e progetti di ricerca e sviluppo delle imprese nell'ambito della Piattaforma per le Tecnologie Strategiche (STEP) - Edizione 2025", una preziosa opportunità soprattutto per medie e piccole imprese grazie alle risorse disponibili. Create le basi per comprendere il ciclo di cattura e immagazzinamento della CO2, il seminario è entrato nei dettagli tecnici delle modalità di cattura dell'anidride carbonica prodotta dalle navi - grazie agli ingegneri Porcellacchia, Lossani e Magnetti di Ecospray- approfondendo anche l'innovativo metodo della cattura mediante celle a Carbonati Fusi con la professoressa Bosio dell'Università di Genova. La grande confusione creata dalle tante normative vigenti o in corso di emanazione da vari enti o governi, dovuta in parte alla recentissima applicazione di queste attività e fonte di forte preoccupazione per gli armatori - che tra queste e le eventuali



La decarbonizzazione al centro di un convegno promosso dall'Associazione di Tecnica Navale "L'anidride carbonica, come sappiamo, è tra le maggiori cause dell'effetto serra e del riscaldamento del pianeta; la transizione energetica è ancora in corso e tra le azioni per contenere l'immissione in atmosfera di questo gas vi è la cattura e il successivo immagazzinamento. Ma qual è lo stato dell'arte? La tecnologia italiana come si posiziona nel mondo per capacità di recupero e stoccaggio di CO2?". La sezione Emilia Romagna di ATENA- Associazione di Tecnica Navale, che ha sede a Ravenna, ha cercato di rispondere a queste domande organizzando un seminario, spiegano gli organizzatori. "Nell'affollata sala convegno dell'AdSP dell'Adriatico Centro settentrionale, in collaborazione con l'ordine degli ingegneri di Ravenna che ha permesso il riconoscimento di 4 CFP, il 22 gennaio ha quindi avuto luogo il seminario 'Decarbonizzazione e Cattura della CO2 in ambito navale'. Dopo i saluti del Sindaco di Ravenna Barattoni, dell'Autorità di Sistema Portuale e dell'Autorità Marittima, il grande interesse per l'argomento ha spinto sia ENI che la Regione Emilia-Romagna a proporsi per 2 interventi introduttivi, non inizialmente previsti dagli organizzatori ma di relevantissimo interesse. L'ing Ferrario, Knowledge Owner CCS Technologies CCS Innovative Solutions - INSO di ENI, ha approfonditamente illustrato il progetto - realizzato insieme a Snam - di cattura e poi di immagazzinamento dell'anidride carbonica nei giacimenti esauriti di metano al largo di Ravenna, permettendo di conoscere sia la tecnica che i grandi vantaggi attesi tanto per l'ambiente che per l'indotto ravennate. La Fase 1 sta riguardando la cattura della CO2 emessa dalla centrale Eni di trattamento gas naturale, a Casalborgorsetti, e il suo successivo trasporto e stoccaggio nella piattaforma offshore Porto Corsini Mare Ovest. L'anidride carbonica viene iniettata nel giacimento esaurito. L'intervento del Dott. Matteucci, Senior Advisor on Energy Policy and Industrial Transition della Regione Emilia Romagna - Area Energia ed Economia Verde, ha invece introdotto il bando della Regione "Per investimenti produttivi e progetti di ricerca e sviluppo delle imprese nell'ambito della Piattaforma per le Tecnologie Strategiche (STEP) - Edizione 2025", una preziosa opportunità soprattutto per medie e piccole imprese grazie alle risorse disponibili. Create le basi per comprendere il ciclo di cattura e immagazzinamento della CO2, il seminario è entrato nei dettagli tecnici delle modalità di cattura dell'anidride carbonica prodotta dalle navi - grazie agli ingegneri Porcellacchia, Lossani e Magnetti di Ecospray- approfondendo anche l'innovativo metodo della cattura mediante celle a Carbonati Fusi con la professoressa Bosio dell'Università di Genova. La grande confusione creata dalle tante normative vigenti o in corso di emanazione da vari enti o governi, dovuta in parte alla recentissima applicazione di queste attività e fonte di forte preoccupazione per gli armatori - che tra queste e le eventuali

sanzioni devono districarsi - , è stata brillantemente illustrata dall'ing. Dalla Vedova del Lloyd's Register EMEA. Ha chiuso l'intervento l'ing Zucca, titolare di numerosi brevetti in tutto il mondo per ridurre a zero l'impatto ambientale delle navi, che ha illustrato alcune delle sue invenzioni, peraltro già in fase avanzata di sperimentazione all'estero. Le informazioni apprese dai presenti e dai numerosi partecipanti da remoto, hanno donato una prospettiva ad ampio spettro e molto approfondita sulle tecnologie di cattura e stoccaggio dell'anidride carbonica, peraltro non solo in ambito navale; grazie ai contatti diretti che, da sempre, si creano in questi simposi, ne è nato un prezioso scambio di informazioni per le aziende e per l'intero **sistema** Paese, che per inciso, è tra le pochissime nazioni al mondo dotate di questa tecnologia". Sul sito di ATENA <http://www.atenanazionale.it/> saranno a breve disponibili i contenuti delle relazioni e la registrazione del seminario.



## Project cargo, 5 mega cilindri di 36 metri e 88 tonnellate sbarcati al Terminal Lorenzini Livorno

*Una complessa manovra di tandem lift che ha richiesto una precisione estrema e competenze altamente specializzate. Nel complesso una vera sfida logistica resa possibile grazie al coordinamento tra i principali attori della comunità portuale e logistica.*

**LIVORNO** Nel porto di **Livorno** si è svolta una complessa operazione di sbarco di project cargo presso il Terminal Lorenzini & C.. Il 26 gennaio, la società terminalistica ha movimentato cinque imponenti componenti cilindrici destinati all'industria pesante che, per dimensioni e pesi, hanno richiesto un dispiegamento di mezzi e competenze di altissimo profilo. Operazione con cui la società riafferma la propria eccellenza nel settore del project cargo. L'operazione, una vera sfida logistica, è stata resa possibile grazie a un coordinamento efficace tra i principali attori della comunità portuale e logistica. I colli, giunti a **Livorno** dopo essere stati imbarcati nei porti di Taranto e Ortona, presentavano caratteristiche fisiche tali da rendere la movimentazione una vera sfida logistica, gestita con estrema perizia dalle maestranze del terminal. Il dettaglio tecnico del carico. Un intervento di precisione così come documentato dai numeri della spedizione: Collo 1: Lunghezza 36,57 mt Peso 31.635 kg Collo 2: Lunghezza 7,80 mt Peso 26.920 kg Collo 3: Lunghezza 25,75 mt Peso 76.675 kg Collo 4: Lunghezza 17,60 mt Peso 73.500 kg Collo 5: Lunghezza 29,80 mt Peso 87.800 kg Eccellenza operativa: il tandem lift La principale sfida ha riguardato la gestione di carichi dalle dimensioni fuori standard, con lunghezze superiori ai 36 metri e pesi prossimi alle 88 tonnellate per singolo elemento. Per assicurare i più elevati livelli di sicurezza e stabilità, gli operatori del Terminal hanno effettuato le operazioni utilizzando in modo simultaneo e perfettamente sincronizzato due gru. Questa complessa manovra di tandem lift che ha richiesto una precisione estrema e competenze altamente specializzate, confermando l'elevato livello di professionalità del personale operativo del Terminal Lorenzini. Sinergia territoriale e partnership internazionali: L'intera operazione è stata resa possibile grazie a un coordinamento efficace tra i principali attori della comunità portuale e logistica. Il progetto è stato realizzato in collaborazione con lo spedizioniere locale Seatransport, operante per conto di Nippon Express Italia, mentre per la nave il ruolo di agenzia è stato svolto dalla Sauro Spadoni, con l'Ing. Giovanni Spadoni come agente. «Esaltare la nostra preparazione in carichi così particolari è per noi un dovere» ha commentato Daniele Grifoni- «Il successo di questa manovra premia la bravura dei nostri manovratori e dà risalto alla capacità dei soggetti locali di collaborare e gestire flussi logistici complessi per conto di grandi player internazionali. Si conferma ancora una volta la centralità strategica del nostro terminal per il porto di **Livorno** e per tutto il suo retroporto.»



## Shipping Italy

Livorno

### A Livorno un polo unico del fresco: Livorno Reefer assume la gestione di Csc Vespucci

Operativa da oggi l'integrazione funzionale tra il terminal in banchina e il magazzino all'Interporto Vespucci. Traffico aggregato di 10.000 contenitori e sinergie sui regimi doganali. La logistica del freddo da oggi ha un nuovo assetto nel porto di Livorno. Con una nota congiunta, Livorno Reefer e Csc (Cold Storage Customs) hanno ufficializzato l'avvio di una collaborazione strategica che vede la società operante nel terminal Leonardo da Vinci assumere, con effetto immediato, la gestione operativa anche delle strutture situate all'Interporto Amerigo Vespucci. L'operazione rappresenta il primo step di un piano industriale più ampio: è infatti in corso una due diligence finanziaria finalizzata all'ingresso diretto di Livorno Reefer nel capitale sociale di Csc nel breve periodo. L'obiettivo dell'operazione è il superamento della frammentazione tra ciclo portuale e retroportuale per costituire un hub unico in grado di competere con i poli del fresco di **Vado** Ligure e Civitavecchia. Sotto la nuova regia unica, affidata al direttore di Livorno Reefer, Riccardo Boccone, finiranno gli asset logistici complementari che nel 2025 hanno generato un traffico aggregato di circa 10.000 container. Nel dettaglio, il nuovo perimetro operativo comprende: il terminal Livorno Reefer in porto, che dispone di 30.000 mq totali (di cui 12.000 coperti). Circa 6.000 mq restano dedicati al core business dell'ortofrutta, mantenendo il focus sui grandi volumi di sbarco (mentre la restante superficie coperta è impiegata da Hillebrand Gori per la logistica wine & spirits); il magazzino Csc all'Interporto, ovvero una struttura più recente e modulare (circa 4.500 mq dedicati al fresco), ideale per la gestione anche di partite frazionate. L'integrazione permetterà di ottimizzare i costi energetici sfruttando le diverse cubature delle celle frigorifere e sfrutterà appieno i vantaggi doganali, poiché entrambi gli impianti operano in regime di deposito doganale privato. Questo consente agli importatori - con traffici provenienti prevalentemente da Centro America, Argentina e Sudafrica - di mantenere la merce allo stato estero (con sospensione di IVA e dazi) indifferentemente in banchina o nel retroporto, semplificando le operazioni di sdoganamento solo al momento dell'effettiva immissione nel mercato. I volumi attuali (circa 7.000 box lavorati da Lr e 2.500 da Csc nel 2025), spiega Riccardo Boccone, sono previsti stabili per l'anno in corso, subordinatamente alle conferme dei servizi delle compagnie navali di linea presso i terminal Darsena Toscana e Lorenzini, ma il management punta ad attrarre nuove quote di mercato grazie all'offerta di un servizio integrato dalla banchina al magazzino. C.G. 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.



Operativa da oggi l'integrazione funzionale tra il terminal in banchina e il magazzino all'Interporto Vespucci. Traffico aggregato di 10.000 contenitori e sinergie sui regimi doganali. La logistica del freddo da oggi ha un nuovo assetto nel porto di Livorno. Con una nota congiunta, Livorno Reefer e Csc (Cold Storage Customs) hanno ufficializzato l'avvio di una collaborazione strategica che vede la società operante nel terminal Leonardo da Vinci assumere, con effetto immediato, la gestione operativa anche delle strutture situate all'Interporto Amerigo Vespucci. L'operazione rappresenta il primo step di un piano industriale più ampio: è infatti in corso una due diligence finanziaria finalizzata all'ingresso diretto di Livorno Reefer nel capitale sociale di Csc nel breve periodo. L'obiettivo dell'operazione è il superamento della frammentazione tra ciclo portuale e retroportuale per costituire un hub unico in grado di competere con i poli del fresco di Vado Ligure e Civitavecchia. Sotto la nuova regia unica, affidata al direttore di Livorno Reefer, Riccardo Boccone, finiranno gli asset logistici complementari che nel 2025 hanno generato un traffico aggregato di circa 10.000 container. Nel dettaglio, il nuovo perimetro operativo comprende: il terminal Livorno Reefer in porto, che dispone di 30.000 mq totali (di cui 12.000 coperti). Circa 6.000 mq restano dedicati al core business dell'ortofrutta, mantenendo il focus sui grandi volumi di sbarco (mentre la restante superficie coperta è impiegata da Hillebrand Gori per la logistica wine & spirits); il magazzino Csc all'Interporto, ovvero una struttura più recente e modulare (circa 4.500 mq dedicati al fresco), ideale per la gestione anche di partite frazionate. L'integrazione permetterà di ottimizzare i costi energetici sfruttando le diverse cubature delle celle frigorifere e sfrutterà appieno i vantaggi doganali, poiché entrambi gli impianti operano in regime di deposito doganale privato. Questo consente agli importatori - con traffici provenienti prevalentemente da Centro




## Agenparl

Piombino, Isola d' Elba

### Rigassificatore Piombino. Gruppo Avs Toscana "Proroga Snam è inaccettabile, un sopruso a tutta la Toscana"

(AGENPARL) - Thu 29 January 2026 \*Rigassificatore **Piombino**. Gruppo Avs Toscana "Proroga Snam è naccettabile, un sopruso a tutta la Toscana"\* Inaccettabile la richiesta di Snam: il termine deve rimanere luglio 2026. Così Lorenzo Falchi, Diletta Fallani e Massimiliano Ghimenti del Gruppo di Alleanza Verdi e Sinistra in Consiglio regionale della Toscana appena appresa la notizia della richiesta di proroga di due anni e mezzo da parte dell'azienda che gestisce l'impianto di rigassificazione all'interno del **porto** di **Piombino** La nostra mozione sul rispetto degli accordi e lo spostamento definitivo entro luglio 2026 del rigassificatore è stata approvata dal Consiglio Regionale e ci aspettiamo che il Governo Meloni dia finalmente ascolto ai territori e ai cittadini e mantenga gli impegni presi. È finito il tempo dei traccheggiamenti - continuano i consiglieri rossoverdi - la nave va spostata e le opere di compensazione realizzate. Il fatto che non si sia trovato in tutto questo tempo un'alternativa e che oggi arrivi la richiesta di proroga conferma che la volontà di Meloni e Pichetto Fratin è sempre stata di mantenere l'impianto dov'è adesso, addossando la loro incapacità sulle spalle della costa Toscana. Si parla di almeno altri 30 mesi di presenza della nave rigassificatrice" - conclude Fallani - "e questa è un'offesa verso impegni e promesse fatte a **Piombino**. La Toscana non starà in silenzio di fronte a questa azione che rappresenta un vero e proprio sopruso civico e ambientale". Firenze, 29 gennaio 2026 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.



**Rigassificatore Piombino. Gruppo Avs Toscana "Proroga Snam è naccettabile, un sopruso a tutta la Toscana"**

01/29/2026 18:08

(AGENPARL) - Thu 29 January 2026 \*Rigassificatore Piombino. Gruppo Avs Toscana "Proroga Snam è naccettabile, un sopruso a tutta la Toscana"\* Inaccettabile la richiesta di Snam: il termine deve rimanere luglio 2026. Così Lorenzo Falchi, Diletta Fallani e Massimiliano Ghimenti del Gruppo di Alleanza Verdi e Sinistra in Consiglio regionale della Toscana appena appresa la notizia della richiesta di proroga di due anni e mezzo da parte dell'azienda che gestisce l'impianto di rigassificazione all'interno del porto di Piombino La nostra mozione sul rispetto degli accordi e lo spostamento definitivo entro luglio 2026 del rigassificatore è stata approvata dal Consiglio Regionale e ci aspettiamo che il Governo Meloni dia finalmente ascolto ai territori e ai cittadini e mantenga gli impegni presi. È finito il tempo dei traccheggiamenti - continuano i consiglieri rossoverdi - la nave va spostata e le opere di compensazione realizzate. Il fatto che non si sia trovato in tutto questo tempo un'alternativa e che oggi arrivi la richiesta di proroga conferma che la volontà di Meloni e Pichetto Fratin è sempre stata di mantenere l'impianto dov'è adesso, addossando la loro incapacità sulle spalle della costa Toscana. Si parla di almeno altri 30 mesi di presenza della nave rigassificatrice" - conclude Fallani - "e questa è un'offesa verso impegni e promesse fatte a Piombino. La Toscana non starà in silenzio di fronte a questa azione che rappresenta un vero e proprio sopruso civico e ambientale". Firenze, 29 gennaio 2026 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.

## Ad Snam, 'rigassificatore Piombino, richiesta proroga minima di 2 anni e mezzo'

Scornajenchi: 'Non entriamo nel dibattito politico, non è nostra competenza' Per la permanenza del rigassificatore Italis Lng nel porto di Piombino (Livorno) "l'attuale richiesta di proroga prevede una proroga minima di due anni e mezzo, che è il tempo minimo necessario per l'eventuale spostamento di una nave in una diversa location". Lo ha affermato Agostino Scornajenchi, amministratore delegato di Snam, a margine dell'Annual meeting di Baker Hughes oggi a Firenze, precisando di non voler "entrare in discussioni che riguardano il dibattito politico" perché "non è la nostra competenza".



## Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Bando Pn Feampa, l'anconetano fa la parte del leone con 35 imprese su 48 ammesse in graduatoria

Determinante per accedere ai contributi utili al rinnovamento, all'efficientamento e alla sostenibilità della flotta peschereccia regionale il ruolo del Cogeco Ancona che ha seguito ben 25 delle domande ammesse ANCONA - La Regione Marche ha ufficialmente pubblicato la graduatoria del bando Pn Feampa 2021/2027 - Intervento 111302 "Flotta". Si tratta di una misura strategica finalizzata al rinnovamento, all'efficientamento e alla sostenibilità della flotta peschereccia regionale. La misura tanto attesa dalle marinerie regionali riveste un peculiare ruolo strategico per un settore che sempre di più deve fronteggiare ingenti investimenti destinati all'ammodernamento della flotta regionale. L'istruttoria delle domande da parte della Regione Marche ha rappresentato un procedimento amministrativo complesso e delicato relativo all'istruttoria basata su tre fasi: ricevibilità, ammissibilità e valutazione. L'esito del procedimento evidenzia il carattere altamente selettivo dell'intervento. Infatti, sull'intero territorio regionale, a fronte di 112 istanze pervenute, solo 51 hanno conseguito il punteggio minimo previsto e di queste solo 48 sono state inserite in graduatoria, dato che 3 imprese non avevano il Durc regolare. Per l'accesso al finanziamento era infatti necessario conseguire un punteggio minimo di 40 punti su 100, soglia che ha determinato l'esclusione di numerose istanze. Un dato di rilievo politico e tecnico riguarda il ruolo svolto dal Laboratorio multidisciplinare per la Filiera della pesca del Cogeco Ancona che, in collaborazione con il dottor Matteo De Carlo, ha curato la presentazione di 25 delle 48 domande ammesse in graduatoria. L'attività svolta si è distinta per l'elevato livello di competenza tecnica, la puntuale analisi del bando, la corretta interpretazione dei criteri di valutazione e la capacità di valorizzare gli elementi qualificanti di ciascun progetto. Tale approccio ha consentito alle imprese seguite di superare la soglia minima di ammissibilità e, in 9 casi, di collocarsi nelle prime posizioni della graduatoria regionale. Dal punto di vista territoriale, la graduatoria conferma il peso strategico della provincia di Ancona nel comparto ittico marchigiano: oltre 35 delle imprese finanziate hanno sede in provincia di Ancona, a dimostrazione dell'efficacia delle politiche locali di accompagnamento e supporto al settore. In tale contesto, meritano di essere riconosciute specifiche note di apprezzamento alla Regione Marche, per aver promosso e sostenuto un'iniziativa di rilevanza regionale, capace di tradurre concretamente le risorse del Pn Feampa in opportunità operative per le imprese di pesca. Un'azione che contribuisce al rafforzamento della competitività del comparto e favorisce l'attivazione di processi virtuosi in termini di innovazione tecnologica, sicurezza delle attività e sostenibilità ambientale. "Leggi le notizie di AnconaToday su WhatsApp: iscriviti al canale" Il territorio anconetano ha ottenuto i migliori risultati anche grazie all'azione di promozione e di aggregazione del settore portata avanti dal Comune





## Ancona Today

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

di Ancona e dal sindaco Daniele Silveti che hanno saputo favorire il coordinamento tra imprese, istituzioni e attori della filiera peschereccia, valorizzando le opportunità offerte dal Pn Feampa e rafforzando la competitività del comparto locale. Particolare rilievo hanno avuto le iniziative realizzate in collaborazione con il Galpa Marche, nelle persone del dottor **Porto** e del dottor Meconi, nonché le azioni promozionali come la Festa di San Ciriaco e la Festa del Mare che hanno contribuito non solo ad aggregare gli operatori del settore, ma anche a promuovere attività di orientamento, informazione e sensibilizzazione rivolte a giovani, cittadini e stakeholder del comparto marittimo. La pubblicazione della graduatoria rappresenta ora un passaggio decisivo verso l'attuazione degli interventi finanziati, consentendo alle imprese beneficiarie di avviare gli investimenti programmati e contribuendo in modo strutturale e significativo allo sviluppo del comparto pesca nelle Marche.

## Ancona Today

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## L'area ex Tubimar sarà destinata alla costruzione, riparazione e allestimento di grandi e super yacht

A deciderlo è stata l'Autorità di sistema portuale che ha avviato l'iter utile a riqualificare l'area distrutta dall'incendio di settembre 2025. Matteo Vichi: «Un'opportunità unica per attrarre imprese altamente specializzate e consolidare la posizione di **Ancona** come polo di eccellenza della cantieristica italiana» **ANCONA** - L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale ha avviato il percorso di riqualificazione dell'area Ex Tubimar, gravemente danneggiata dall'incendio di settembre 2020, con l'obiettivo di restituire piena funzionalità a uno dei comparti più strategici del **porto** di **Ancona**. La riorganizzazione dell'area, prevista dalla Deliberazione n. 25/2024, punta con decisione a favorire lo sviluppo della cantieristica nautica e navale, in linea con le strategie del Documento di programmazione strategica di sistema. Matteo Vichi Spiega Matteo Vichi, componente del comitato di gestione del **Porto** dorico in rappresentanza del Comune di **Ancona**: «Il progetto prevede la realizzazione di due lotti produttivi per circa 33.000 mq complessivi, destinati esclusivamente alla costruzione, riparazione e allestimento di grandi yacht e superyacht». Si tratta «di un'opportunità unica per attrarre imprese altamente specializzate e consolidare la posizione di **Ancona** come polo di eccellenza della cantieristica italiana». Inoltre «la procedura a evidenza pubblica consentirà la selezione di operatori in grado di garantire investimenti, sostenibilità e nuovi posti di lavoro qualificati». "Leggi le notizie di AnconaToday su WhatsApp: iscriviti al canale" Vichi sottolinea ancora: «Con questa operazione, il **porto** di **Ancona** compie un passo decisivo verso la modernizzazione delle proprie infrastrutture e - conclude - il rilancio competitivo del settore nautico».



## Confronto in Regione su Zone franche doganali, domani a Roma Tavolo con struttura Zes

"Quadro tecnico per pubblicare il bando per le manifestazioni di interesse" "Definire il quadro tecnico per la pubblicazione del bando per le manifestazioni di interesse sulle Zone Franche Doganali Interclus"e. È stato questo l'obiettivo dell'incontro che si è svolto oggi ad Ancona, convocato dalla Regione Marche, come passaggio propedeutico al tavolo istituzionale in programma domani a Roma con la Struttura di missione Zes. Un lavoro preparatorio indispensabile per rendere efficace il bando, che dovrà raccogliere le manifestazioni di interesse dei soggetti intenzionati a localizzarsi nelle zone franche doganali e a beneficiare delle misure previste dalla ZES unica. "Domani saremo sa Roma con la Struttura di missione ZeES - ha aggiunto Bugaro - per avviare il percorso che porterà all'emissione del bando per le manifestazioni di interesse".attività per le imprese. Sono aree delimitate in cui le merci possono essere introdotte, stoccate e in alcuni casi lavorate a regimi doganali semplificati (ad esempio senza pagamento immediato dell'Iva)". Al tavolo, convocato dall'assessore alla Zes Giacomo Bugaro, hanno partecipato l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Direzione territoriale Emilia-Romagna

e Marche, con il direttore Andrea Spaccesi, il responsabile Area Dogane Angelo Infante e il dirigente Taddeo Palacchino, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale con il presidente Vincenzo Garofalo, Interporto Marche Spa con il presidente Massimo Stronati e Ancona International Airport Spa con il direttore amministrativo Tiziana Piaggese. "La Zes dà la possibilità di creare zone franco-doganali intercluse che sono un'opportunità concreta per il sistema delle imprese e della logistica - ha dichiarato l'assessore Bugaro -. La Regione ha convocato questo tavolo per dare attuazione alla legge e chiarire gli aspetti tecnici in vista del passaggio successivo, che è decisivo: il bando. Intorno al tavolo c'erano tutti gli attori principali, comprese le tre strutture logistiche per eccellenza - porto, interporto e aeroporto - e il confronto è stato impostato su basi operative". Un lavoro preparatorio indispensabile per rendere efficace il bando, che dovrà raccogliere le manifestazioni di interesse dei soggetti intenzionati a localizzarsi nelle zone franche doganali e a beneficiare delle misure previste dalla Zes unica. "Domani saremo a Roma con la Struttura di missione Zes - ha aggiunto Bugaro - per avviare il percorso che porterà all'emissione del bando per le manifestazioni di interesse". Nel quadro complessivo, le zone franche doganali si integrano con gli altri strumenti della Zes unica - credito d'imposta, semplificazioni amministrative e incentivi all'occupazione - con l'obiettivo di rafforzare il ruolo dei nodi logistici regionali e rendere le Marche più attrattive per nuovi insediamenti produttivi.





Ancona esporta innovazione portuale, varate due navi per servizi ambientali nei porti di Napoli e Salerno

(FERPRESS) Ancona, 29 GEN Il futuro della gestione portuale sostenibile italiana parte da Ancona e naviga verso la Campania. Oggi, giovedì 29 gennaio 2026, presso lo Scalo d'Alaggio del Porto Turistico La Marina Dorica, è stata varata una delle due imbarcazioni gemelle Pelikan Classe A, frutto dell'ingegno cantieristico marchigiano e protagoniste di un progetto che rafforza le connessioni tra Adriatico e Tirreno nel segno della Blue Economy. Alla cerimonia hanno preso parte numerose autorità civili e militari, tra cui i consiglieri regionali Andrea Nobili e Michele Caporossi, e i consiglieri comunali di Ancona Arnaldo Ippoliti e Matteo Vichi. Per motivi logistici, la prima unità era già partita ieri, 28 gennaio, alla volta di Napoli. Progettate e realizzate dal cantiere navale CPN di Ancona e gestite dalla flotta di Garbage Group, società anch'essa con profonde radici nel tessuto imprenditoriale anconetano, le Pelikan Classe A saranno operative nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, con base a Napoli e Salerno. Le unità rafforzeranno l'efficienza dei servizi ambientali portuali e la sostenibilità delle operazioni lungo tratte strategiche per la logistica e il commercio. Le imbarcazioni sono progettate per la raccolta, la pulizia e il trattamento dei rifiuti galleggianti e semisommersi negli specchi acquei portuali, integrando tecnologia avanzata e tutela ambientale. Come ha sottolineato il Sindaco di Ancona, Daniele Silveti, Questo varo non è solo un evento cerimoniale, ma una testimonianza concreta della dinamicità imprenditoriale della città: progetti che nascono qui e consolidano un modello di sviluppo sostenibile. Il cantiere CPN, Garbage Group, La Marina Dorica e le imprese portuali locali non sono solo realtà economiche, ma parte integrante del patrimonio culturale e produttivo del territorio. Vedere queste unità salpare per servire porti strategici come Napoli e Salerno dimostra come da Ancona possano nascere competenze, innovazione e attenzione all'ambiente capaci di competere sui mercati nazionali e internazionali. A seguire è intervenuto il Capitano di Vascello Fabio Di Cecco, che ha portato il saluto dell'Ammiraglio Vincenzo Vitale, Comandante della Capitaneria di Porto Ancona: Il progetto delle Pelikan Classe A' è pienamente coerente con l'impegno che da anni la Capitaneria di Porto Guardia Costiera porta avanti a tutela della salubrità del mare e degli specchi acquei portuali. Iniziative come questa rafforzano una visione di portualità moderna, in cui sicurezza, prevenzione e protezione ambientale procedono insieme, valorizzando l'innovazione tecnologica al servizio dell'interesse pubblico. È quindi intervenuto Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, che ha rimarcato il valore strutturale della cantieristica locale: La cantieristica anconetana è un elemento identitario e simbiotico di questo porto, capace di esprimersi in molteplici declinazioni: dalle grandi navi ai maxi yacht, fino alla cantieristica ambientale, come nel caso delle



Pelikan. Si tratta di un'unità navale unica, che si lega a doppio filo con il servizio svolto da Garbage Group nella tutela ambientale degli scali, ambito che ad Ancona rappresenta un pilastro delle politiche e delle attività dell'Autorità di Sistema. Sul quadro delle politiche infrastrutturali e portuali europee è intervenuto l'On. Carlo Ciccio, europarlamentare: La portualità è oggi una priorità strategica delle politiche europee. Investire in infrastrutture efficienti, e Blue Economy significa rafforzare la competitività dell'Europa nel Mediterraneo. In questo contesto Ancona, nell'Adriatico, può giocare un ruolo di primo piano non solo a livello nazionale, ma anche macroregionale, come piattaforma strategica tra Europa centrale e bacino mediterraneo. Sul legame tra porto, città e sostenibilità è intervenuto Andrea Giorgetti, Presidente di Marina Dorica S.p.A., che ha evidenziato il ruolo del porto turistico come hub di innovazione ambientale: Marina Dorica è orgogliosa di ospitare questo momento, in un porto che ha riconfermato per il 2025 la Bandiera Blu per gli approdi turistici, simbolo della qualità della gestione ambientale e dei servizi offerti ai diportisti. Questo varo conferma l'impegno della Marina non solo come approdo di eccellenza, ma come centro di innovazione e sostenibilità. Nel corso della presentazione tecnica, Andrea Pettinari di CPN ha illustrato le caratteristiche progettuali e costruttive delle Pelikan Classe A, soffermandosi sulle soluzioni ingegneristiche adottate per garantire efficienza operativa, robustezza strutturale e adattabilità alle diverse condizioni degli scali portuali, mettendo in evidenza il valore della cantieristica anconetana applicata ai servizi ambientali portuali. A chiudere gli interventi è stato Paolo Baldoni, CEO di Garbage Group, che ha ribadito il valore strategico del progetto: Garbage Group nasce nel 1958 e si sviluppa nel porto di Ancona: da oltre un decennio gestiamo servizi di pulizia dello specchio acqueo in tutti i **porti** dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale. L'aggiudicazione, in ATI, del bando di gara per i servizi ambientali nei **porti** di Napoli e Salerno ci permette oggi di trasferire il nostro modello marchigiano di Pelikan System in due scali di primaria importanza per la logistica italiana e mediterranea. Questo progetto è un traguardo sfidante e di grande orgoglio, che dimostra come innovazione e sostenibilità possano essere esportate con successo, integrando competenze locali con esigenze globali di Blue Growth. L'iniziativa si inserisce in un contesto di evoluzione della portualità italiana, in cui sostenibilità ambientale, gestione efficiente degli specchi acquee e innovazione dei servizi rappresentano leve strategiche per la competitività degli scali. Nei primi nove mesi del 2025, i **porti** di Napoli e Salerno hanno movimentato complessivamente quasi 24 milioni di tonnellate di merci, con una sostanziale tenuta dei volumi (-1% rispetto al 2024). Le rinfuse liquide sono cresciute del 5,6%, mentre le rinfuse solide hanno registrato un calo del 6,2%. Il traffico container ha superato i 785 mila TEU (+4,7%), con Salerno in crescita (+14,9%) e Napoli in lieve flessione (-0,8%). Il traffico Ro-Ro ha mostrato un andamento differenziato, positivo a Napoli (+2,9%) e in calo a Salerno (-15,2%), per un totale di circa 8,5 milioni di tonnellate. Sul fronte passeggeri, i **porti** del Tirreno Centrale hanno movimentato oltre 7,6 milioni di persone (+0,2%), con il traffico crocieristico in crescita del 4,4%, a quota 1,55 milioni di passeggeri. In questo scenario, l'impiego delle due Pelikan Classe

A, di cui una già operativa a Napoli, risponde alle esigenze di una portualità sempre più orientata alla sostenibilità e all'efficienza operativa, rafforzando il contributo della Blue Economy allo sviluppo infrastrutturale, logistico e ambientale del Paese.



## Il Nautilus

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## Ancona esporta innovazione portuale verso il Tirreno

Porti, infrastrutture e sostenibilità: **Ancona** al centro delle rotte europee. Le Pelikan Classe "A" rafforzano i servizi ambientali nei porti di Napoli e Salerno. **Ancona** - Il futuro della gestione portuale sostenibile italiana parte da **Ancona** e naviga verso la Campania. Oggi, giovedì 29 gennaio 2026, presso lo Scalo d'Alaggio del Porto Turistico La Marina Dorica, è stata varata una delle due imbarcazioni gemelle Pelikan Classe "A", frutto dell'ingegno cantieristico marchigiano e protagoniste di un progetto che rafforza le connessioni tra Adriatico e Tirreno nel segno della Blue Economy. Alla cerimonia hanno preso parte numerose autorità civili e militari, tra cui i consiglieri regionali Andrea Nobili e Michele Caporossi, e i consiglieri comunali di **Ancona** Arnaldo Ippoliti e Matteo Vichi. Per motivi logistici, la prima unità era già partita ieri, 28 gennaio, alla volta di Napoli. Progettate e realizzate dal cantiere navale CPN di **Ancona** e gestite dalla flotta di Garbage Group, società anch'essa con profonde radici nel tessuto imprenditoriale anconetano, le Pelikan Classe "A" saranno operative nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, con base a Napoli e Salerno. Le unità rafforzeranno l'efficienza dei servizi ambientali portuali e la sostenibilità delle operazioni lungo tratte strategiche per la logistica e il commercio. Le imbarcazioni sono progettate per la raccolta, la pulizia e il trattamento dei rifiuti galleggianti e semisommersi negli specchi acquei portuali, integrando tecnologia avanzata e tutela ambientale. Come ha sottolineato il Sindaco di **Ancona**, Daniele Silvetti, "Questo varo non è solo un evento cerimoniale, ma una testimonianza concreta della dinamicità imprenditoriale della città: progetti che nascono qui e consolidano un modello di sviluppo sostenibile. Il cantiere CPN, Garbage Group, La Marina Dorica e le imprese portuali locali non sono solo realtà economiche, ma parte integrante del patrimonio culturale e produttivo del territorio. Vedere queste unità salpare per servire porti strategici come Napoli e Salerno dimostra come da **Ancona** possano nascere competenze, innovazione e attenzione all'ambiente capaci di competere sui mercati nazionali e internazionali". A seguire è intervenuto il Capitano di Vascello Fabio Di Cecco, che ha portato il saluto dell'Ammiraglio Vincenzo Vitale, Comandante della Capitaneria di Porto **Ancona**: "Il progetto delle Pelikan Classe 'A' è pienamente coerente con l'impegno che da anni la Capitaneria di Porto - Guardia Costiera porta avanti a tutela della salubrità del mare e degli specchi acquei portuali. Iniziative come questa rafforzano una visione di portualità moderna, in cui sicurezza, prevenzione e protezione ambientale procedono insieme, valorizzando l'innovazione tecnologica al servizio dell'interesse pubblico". È quindi intervenuto Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico



Porti, infrastrutture e sostenibilità: Ancona al centro delle rotte europee. Le Pelikan Classe "A" rafforzano i servizi ambientali nei porti di Napoli e Salerno. Ancona - Il futuro della gestione portuale sostenibile italiana parte da Ancona e naviga verso la Campania. Oggi, giovedì 29 gennaio 2026, presso lo Scalo d'Alaggio del Porto Turistico La Marina Dorica, è stata varata una delle due imbarcazioni gemelle Pelikan Classe "A", frutto dell'ingegno cantieristico marchigiano e protagoniste di un progetto che rafforza le connessioni tra Adriatico e Tirreno nel segno della Blue Economy. Alla cerimonia hanno preso parte numerose autorità civili e militari, tra cui i consiglieri regionali Andrea Nobili e Michele Caporossi, e i consiglieri comunali di Ancona Arnaldo Ippoliti e Matteo Vichi. Per motivi logistici, la prima unità era già partita ieri, 28 gennaio, alla volta di Napoli. Progettate e realizzate dal cantiere navale CPN di Ancona e gestite dalla flotta di Garbage Group, società anch'essa con profonde radici nel tessuto imprenditoriale anconetano, le Pelikan Classe "A" saranno operative nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, con base a Napoli e Salerno. Le unità rafforzeranno l'efficienza dei servizi ambientali portuali e la sostenibilità delle operazioni lungo tratte strategiche per la logistica e il commercio. Le imbarcazioni sono progettate per la raccolta, la pulizia e il trattamento dei rifiuti galleggianti e semisommersi negli specchi acquei portuali, integrando tecnologia avanzata e tutela ambientale. Come ha sottolineato il Sindaco di Ancona, Daniele Silvetti, "Questo varo non è solo un evento cerimoniale, ma una testimonianza concreta della dinamicità imprenditoriale della città: progetti che nascono qui e consolidano un modello di sviluppo sostenibile. Il cantiere CPN, Garbage Group, La Marina Dorica e le imprese portuali locali non sono solo realtà economiche, ma parte integrante del patrimonio culturale e produttivo del territorio. Vedere queste unità salpare per servire porti strategici come Napoli e Salerno dimostra come da Ancona possano nascere competenze, innovazione e attenzione

## Il Nautilus

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

Centrale, che ha rimarcato il valore strutturale della cantieristica locale: "La cantieristica anconetana è un elemento identitario e simbiotico di questo porto, capace di esprimersi in molteplici declinazioni: dalle grandi navi ai maxi yacht, fino alla cantieristica ambientale, come nel caso delle Pelikan. Si tratta di un'unità navale unica, che si lega a doppio filo con il servizio svolto da Garbage Group nella tutela ambientale degli scali, ambito che ad **Ancona** rappresenta un pilastro delle politiche e delle attività dell'Autorità di Sistema". Sul quadro delle politiche infrastrutturali e portuali europee è intervenuto l'On. Carlo Ciccio, europarlamentare: "La portualità è oggi una priorità strategica delle politiche europee. Investire in infrastrutture efficienti, e Blue Economy significa rafforzare la competitività dell'Europa nel Mediterraneo. In questo contesto **Ancona**, nell'Adriatico, può giocare un ruolo di primo piano non solo a livello nazionale, ma anche macroregionale, come piattaforma strategica tra Europa centrale e bacino mediterraneo". Sul legame tra porto, città e sostenibilità è intervenuto Andrea Giorgetti, Presidente di Marina Dorica S.p.A., che ha evidenziato il ruolo del porto turistico come hub di innovazione ambientale: "Marina Dorica è orgogliosa di ospitare questo momento, in un porto che ha riconfermato per il 2025 la Bandiera Blu per gli approdi turistici, simbolo della qualità della gestione ambientale e dei servizi offerti ai diportisti. Questo varo conferma l'impegno della Marina non solo come approdo di eccellenza, ma come centro di innovazione e sostenibilità". Nel corso della presentazione tecnica, Andrea Pettinari di CPN ha illustrato le caratteristiche progettuali e costruttive delle Pelikan Classe "A", soffermandosi sulle soluzioni ingegneristiche adottate per garantire efficienza operativa, robustezza strutturale e adattabilità alle diverse condizioni degli scali portuali, mettendo in evidenza il valore della cantieristica anconetana applicata ai servizi ambientali portuali. A chiudere gli interventi è stato Paolo Baldoni, CEO di Garbage Group, che ha ribadito il valore strategico del progetto: "Garbage Group nasce nel 1958 e si sviluppa nel porto di **Ancona**: da oltre un decennio gestiamo servizi di pulizia dello specchio acqueo in tutti i porti dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale. L'aggiudicazione, in ATI, del bando di gara per i servizi ambientali nei porti di Napoli e Salerno ci permette oggi di trasferire il nostro modello marchigiano di Pelikan System in due scali di primaria importanza per la logistica italiana e mediterranea. Questo progetto è un traguardo sfidante e di grande orgoglio, che dimostra come innovazione e sostenibilità possano essere esportate con successo, integrando competenze locali con esigenze globali di Blue Growth". L'iniziativa si inserisce in un contesto di evoluzione della portualità italiana, in cui sostenibilità ambientale, gestione efficiente degli specchi acqueei e innovazione dei servizi rappresentano leve strategiche per la competitività degli scali. Nei primi nove mesi del 2025, i porti di Napoli e Salerno hanno movimentato complessivamente quasi 24 milioni di tonnellate di merci, con una sostanziale tenuta dei volumi (-1% rispetto al 2024). Le rinfuse liquide sono cresciute del 5,6%, mentre le rinfuse solide hanno registrato un calo del 6,2%. Il traffico container ha superato i 785 mila TEU (+4,7%), con Salerno in crescita (+14,9%) e Napoli in lieve flessione (-0,8%). Il traffico Ro-Ro ha mostrato un andamento differenziato, positivo a Napoli

## Il Nautilus

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

(+2,9%) e in calo a Salerno (-15,2%), per un totale di circa 8,5 milioni di tonnellate. Sul fronte passeggeri, i porti del Tirreno Centrale hanno movimentato oltre 7,6 milioni di persone (+0,2%), con il traffico crocieristico in crescita del 4,4%, a quota 1,55 milioni di passeggeri. In questo scenario, l'impiego delle due Pelikan Classe "A", di cui una già operativa a Napoli, risponde alle esigenze di una portualità sempre più orientata alla sostenibilità e all'efficienza operativa, rafforzando il contributo della Blue Economy allo sviluppo infrastrutturale, logistico e ambientale del Paese. Dati tecnici Pelikan Classe "A" -Lunghezza fuori tutto: 13,36 m -Larghezza al baglio: 3,42 m -Immersione: 1,39 m - Dislocamento: 17,35 t -Motorizzazione: Diesel 230 hp a 2800 rpm -Velocità massima: 8 kn -Capacità massima dei liquidi: 1,35 m<sup>3</sup> -Materiale di costruzione: scafo in acciaio, sovrastruttura in alluminio.



**Ancona esporta innovazione portuale verso il Tirreno**

*Le Pelikan Classe 'A' salpano dalle Marche per rafforzare i servizi ambientali nei porti di Napoli e Salerno, nel segno della Blue Economy*

Andrea Puccini

ANCONA - Dall'Adriatico al Tirreno, l'innovazione portuale parla marchigiano. Con il varo, avvenuto il 29 Gennaio allo scalo d'alaggio del porto turistico Marina Dorica, di una delle due Pelikan Classe 'A', Ancona conferma il proprio ruolo di laboratorio avanzato della portualità sostenibile. La seconda unità gemella aveva già preso il mare il giorno precedente, direzione Napoli. Progettate e costruite dal cantiere CPN di Ancona e operate da Garbage Group, le Pelikan Classe 'A' entreranno in servizio nei porti dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, con base a Napoli e Salerno. Le imbarcazioni sono dedicate alla raccolta e al trattamento dei rifiuti galleggianti e semisommersi negli specchi acquei portuali, integrando soluzioni tecnologiche avanzate con un forte orientamento alla tutela ambientale. Alla cerimonia hanno partecipato numerose autorità civili e militari. Il sindaco di Ancona, Daniele Silvetti, ha sottolineato come il progetto rappresenti 'una dimostrazione concreta della vitalità imprenditoriale del territorio', capace di esportare competenze e innovazione verso scali strategici del sistema logistico nazionale. Un messaggio rafforzato dal saluto della Capitaneria di Porto, che ha rimarcato la coerenza dell'iniziativa con gli obiettivi di sicurezza e protezione ambientale del mare. Per Vincenzo Garofalo, presidente dell'AdSp del Mare Adriatico Centrale, la cantieristica anconetana è un asset identitario del porto, capace di spaziare dalle grandi navi alla cantieristica ambientale, ambito in cui le Pelikan rappresentano un esempio di eccellenza applicata ai servizi portuali. Sul piano europeo, l'europarlamentare Carlo Ciccioli ha richiamato il ruolo strategico della portualità e della Blue Economy nelle politiche UE, indicando Ancona come piattaforma chiave tra Europa centrale e Mediterraneo. Il legame tra porto, città e sostenibilità è stato evidenziato anche da Marina Dorica, che ospita il varo in uno scalo insignito della Bandiera Blu 2025, mentre il profilo tecnico delle unità è stato illustrato da CPN, con attenzione a efficienza operativa e adattabilità ai diversi contesti portuali. A chiudere, Paolo Baldoni, CEO di Garbage Group, ha sottolineato il valore strategico dell'aggiudicazione - in ATI - dei servizi ambientali nei porti di Napoli e Salerno: 'È l'occasione per trasferire il nostro modello marchigiano in due scali di primaria importanza, dimostrando che innovazione e sostenibilità possono essere esportate con successo'. L'arrivo delle due Pelikan Classe 'A' si inserisce in un quadro di crescente attenzione alla sostenibilità della portualità italiana. Nei primi nove mesi del 2025, Napoli e Salerno hanno movimentato complessivamente quasi 24 milioni di tonnellate di merci, con segnali positivi su container e crociere. In questo contesto, il rafforzamento dei servizi ambientali diventa una leva essenziale per coniugare competitività, tutela del mare e sviluppo della Blue Economy.



## Ancona esporta innovazione portuale verso il Tirreno

Il futuro della gestione portuale sostenibile italiana parte da Ancona e naviga verso la Campania. Giovedì 29 gennaio 2026, presso lo Scalo d'Alaggio del Porto Turistico La Marina Dorica, è stata varata una delle due imbarcazioni gemelle Pelikan Classe "A", frutto dell'ingegno cantieristico marchigiano e protagoniste di un progetto che rafforza le connessioni tra Adriatico e Tirreno nel segno della Blue Economy. Alla cerimonia hanno preso parte numerose autorità civili e militari, tra cui i consiglieri regionali Andrea Nobili e Michele Caporossi, e i consiglieri comunali di Ancona Arnaldo Ippoliti e Matteo Vichi. Per motivi logistici, la prima unità era già partita ieri, 28 gennaio, alla volta di Napoli. Progettate e realizzate dal cantiere navale CPN di Ancona e gestite dalla flotta di Garbage Group, società anch'essa con profonde radici nel tessuto imprenditoriale anconetano, le Pelikan Classe "A" saranno operative nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, con base a Napoli e Salerno. Le unità rafforzeranno l'efficienza dei servizi ambientali portuali e la sostenibilità delle operazioni lungo tratte strategiche per la logistica e il commercio. Le imbarcazioni sono progettate per la raccolta, la pulizia e il trattamento dei rifiuti galleggianti e semisommersi negli specchi acquei portuali, integrando tecnologia avanzata e tutela ambientale. Come ha sottolineato il Sindaco di Ancona, Daniele Silveti, "Questo varo non è solo un evento cerimoniale, ma una testimonianza concreta della dinamicità imprenditoriale della città: progetti che nascono qui e consolidano un modello di sviluppo sostenibile. Il cantiere CPN, Garbage Group, La Marina Dorica e le imprese portuali locali non sono solo realtà economiche, ma parte integrante del patrimonio culturale e produttivo del territorio. Vedere queste unità salpare per servire porti strategici come Napoli e Salerno dimostra come da Ancona possano nascere competenze, innovazione e attenzione all'ambiente capaci di competere sui mercati nazionali e internazionali". A seguire è intervenuto il Capitano di Vascello Fabio Di Cecco, che ha portato il saluto dell'Ammiraglio Vincenzo Vitale, Comandante della Capitaneria di Porto Ancona: "Il progetto delle Pelikan Classe 'A' è pienamente coerente con l'impegno che da anni la Capitaneria di Porto - Guardia Costiera porta avanti a tutela della salubrità del mare e degli specchi acquei portuali. Iniziative come questa rafforzano una visione di portualità moderna, in cui sicurezza, prevenzione e protezione ambientale procedono insieme, valorizzando l'innovazione tecnologica al servizio dell'interesse pubblico". È quindi intervenuto Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, che ha rimarcato il valore strutturale della cantieristica locale: "La cantieristica anconetana è un elemento identitario e simbiotico di questo porto, capace di esprimersi in molteplici declinazioni: dalle grandi navi ai maxi yacht, fino alla cantieristica ambientale, come



nel caso delle Pelikan. Si tratta di un'unità navale unica, che si lega a doppio filo con il servizio svolto da Garbage Group nella tutela ambientale degli scali, ambito che ad Ancona rappresenta un pilastro delle politiche e delle attività dell'**Autorità di Sistema**". Sul quadro delle politiche infrastrutturali e portuali europee è intervenuto l' On. Carlo Ciccioi , europarlamentare: "La portualità è oggi una priorità strategica delle politiche europee. Investire in infrastrutture efficienti, e Blue Economy significa rafforzare la competitività dell'Europa nel Mediterraneo. In questo contesto Ancona, nell'Adriatico, può giocare un ruolo di primo piano non solo a livello nazionale, ma anche macroregionale, come piattaforma strategica tra Europa centrale e bacino mediterraneo". Sul legame tra porto, città e sostenibilità è intervenuto Andrea Giorgetti , Presidente di Marina Dorica S.p.A. , che ha evidenziato il ruolo del porto turistico come hub di innovazione ambientale: "Marina Dorica è orgogliosa di ospitare questo momento, in un porto che ha riconfermato per il 2025 la Bandiera Blu per gli approdi turistici, simbolo della qualità della gestione ambientale e dei servizi offerti ai diportisti. Questo varo conferma l'impegno della Marina non solo come approdo di eccellenza, ma come centro di innovazione e sostenibilità". Nel corso della presentazione tecnica, Andrea Pettinari di CPN ha illustrato le caratteristiche progettuali e costruttive delle Pelikan Classe "A" , soffermandosi sulle soluzioni ingegneristiche adottate per garantire efficienza operativa, robustezza strutturale e adattabilità alle diverse condizioni degli scali portuali, mettendo in evidenza il valore della cantieristica anconetana applicata ai servizi ambientali portuali. A chiudere gli interventi è stato Paolo Baldoni , CEO di Garbage Group , che ha ribadito il valore strategico del progetto: "Garbage Group nasce nel 1958 e si sviluppa nel porto di Ancona: da oltre un decennio gestiamo servizi di pulizia dello specchio acqueo in tutti i porti dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale. L'aggiudicazione, in ATI, del bando di gara per i servizi ambientali nei porti di Napoli e Salerno ci permette oggi di trasferire il nostro modello marchigiano di Pelikan System in due scali di primaria importanza per la logistica italiana e mediterranea. Questo progetto è un traguardo sfidante e di grande orgoglio, che dimostra come innovazione e sostenibilità possano essere esportate con successo, integrando competenze locali con esigenze globali di Blue Growth". L'iniziativa si inserisce in un contesto di evoluzione della portualità italiana, in cui sostenibilità ambientale, gestione efficiente degli specchi acquee e innovazione dei servizi rappresentano leve strategiche per la competitività degli scali. Nei primi nove mesi del 2025, i porti di Napoli e Salerno hanno movimentato complessivamente quasi 24 milioni di tonnellate di merci , con una sostanziale tenuta dei volumi (-1% rispetto al 2024). Le rinfuse liquide sono cresciute del 5,6%, mentre le rinfuse solide hanno registrato un calo del 6,2%. Il traffico container ha superato i 785 mila TEU (+4,7%), con Salerno in crescita (+14,9%) e Napoli in lieve flessione (-0,8%). Il traffico Ro-Ro ha mostrato un andamento differenziato, positivo a Napoli (+2,9%) e in calo a Salerno (-15,2%), per un totale di circa 8,5 milioni di tonnellate . Sul fronte passeggeri, i porti del Tirreno Centrale hanno movimentato oltre 7,6 milioni di persone (+0,2%), con il traffico crocieristico in crescita del 4,4%, a quota 1,55 milioni di passeggeri In questo scenario,



l'impiego delle due Pelikan Classe "A" , di cui una già operativa a Napoli, risponde alle esigenze di una portualità sempre più orientata alla sostenibilità e all'efficienza operativa, rafforzando il contributo della Blue Economy allo sviluppo infrastrutturale, logistico e ambientale del Paese. Dati tecnici Pelikan Classe "A" Lunghezza fuori tutto: 13,36 m Larghezza al baglio: 3,42 m Immersione: 1,39 m Dislocamento: 17,35 t Motorizzazione: Diesel 230 hp a 2800 rpm Velocità massima: 8 kn Capacità massima dei liquidi: 1,35 m<sup>3</sup> Materiale di costruzione: scafo in acciaio, sovrastruttura in alluminio Questo è un comunicato stampa pubblicato il 29-01-2026 alle 18:30 sul giornale del 29 gennaio 2026 1 letture.

## Circolo Velico Fiumicino, grande successo per la quarta giornata del Campionato Invernale d'Altura di Roma

Nel corso dell'evento è stata disputata una prova per ciascuna delle categorie presenti sulla linea di partenza. Alessio Giordano. Condizioni meteo decisamente invernali hanno fatto da cornice alla quarta giornata di regate del 45esimo Campionato Invernale d'Altura di Roma, dove il Circolo Velico di Fiumicino è andato in scena nelle acque antistanti il **Porto** Turistico capitolino. Temperature rigide, vento teso da terra e mare piatto hanno messo alla prova equipaggi e imbarcazioni, regalando al tempo stesso uno scenario ideale per competizioni tecnicamente impegnative e avvincenti. Nel corso dell'evento è stata disputata una prova per ciascuna delle categorie presenti sulla linea di partenza. A rendere il tutto particolarmente significativo è stato l'entusiasmo degli 80 equipaggi partecipanti, che hanno inaugurato il nuovo anno sportivo con grande determinazione e una carica agonistica palpabile fin dalle prime manovre. La seconda manche del campionato ha inoltre segnato un momento importante, con l'esordio del primo multiscafo iscritto alla manifestazione: il trimarano Corsair "Skater", degli armatori Sergio Mazzoli e Andrea Donato. L'imbarcazione ha completato il percorso in tempo reale in 1 ora, 33 minuti e

13 secondi, confermando le elevate prestazioni della classe e attirando l'attenzione di addetti ai lavori e appassionati. Dopo le intense regate del weekend, il calendario prevede ora una breve pausa dedicata agli allenamenti. Le competizioni riprenderanno regolarmente il prossimo 25 gennaio, quando le flotte torneranno in acqua per nuove prove che promettono ulteriore spettacolo. Il Circolo Velico Fiumicino, ancora una volta, si conferma protagonista nell'organizzazione di un evento capace di unire sport, passione e grande vela, nonostante le difficili condizioni stagionali. Advertisement ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Circolo Velico Fiumicino, grande successo per la quarta giornata del Campionato Invernale d'Altura di Roma

Condizioni meteo decisamente invernali hanno fatto da cornice alla quarta giornata di regate del 45esimo Campionato Invernale d'Altura di Roma, dove il Circolo Velico di Fiumicino è andato in scena nelle acque antistanti il **Porto** Turistico capitolino. Temperature rigide, vento teso da terra e mare piatto hanno messo alla prova equipaggi e imbarcazioni, regalando al tempo stesso uno scenario ideale per competizioni tecnicamente impegnative e avvincenti. Nel corso dell'evento è stata disputata una prova per ciascuna delle categorie presenti sulla linea di partenza. A rendere il tutto particolarmente significativo è stato l'entusiasmo degli 80 equipaggi partecipanti, che hanno inaugurato il nuovo anno sportivo con grande determinazione e una carica agonistica palpabile fin dalle prime manovre. La seconda manche del campionato ha inoltre segnato un momento importante, con l'esordio del primo multiscafo iscritto alla manifestazione: il trimarano Corsair "Skater", degli armatori Sergio Mazzoli e Andrea Donato. L'imbarcazione ha completato il percorso in tempo reale in 1 ora, 33 minuti e 13 secondi, confermando le elevate prestazioni della classe e attirando l'attenzione di addetti ai lavori e appassionati. Dopo le intense regate del weekend, il calendario prevede ora una breve pausa dedicata agli allenamenti. Le competizioni riprenderanno regolarmente il prossimo 25 gennaio, quando le flotte torneranno in acqua per nuove prove che promettono ulteriore spettacolo. Il Circolo Velico Fiumicino, ancora una volta, si conferma protagonista nell'organizzazione di un evento capace di unire sport, passione e grande vela, nonostante le difficili condizioni stagionali. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.





## Ampliamento porto commerciale, smentito Cuccaro

ERIKA NOSCHESI

di Erika Noschese La nuova configurazione proposta dal PRP 2024 per il Molo di sottoflutto prevede un allungamento di circa 440 metri del fronte di ormeggio della banchina, con un ampliamento lato mare fino a un massimo di 250 metri. È quanto emerge dal progetto di ampliamento del porto di Salerno, che di fatto smentisce quanto dichiarato dal presidente dell'Autorità Portuale, Eliseo Cuccaro. Le associazioni ambientaliste tornano dunque alla carica, a tutela di quei tratti di spiaggia libera che oggi rischiano di scomparire con la realizzazione dell'intervento. Inoltre, all'estremità del molo di sottoflutto, delimitata da un andamento curvilineo, è prevista la realizzazione di una darsena di servizio completamente assente nell'attuale configurazione del porto di dimensioni adeguate ad accogliere rimorchiatori, pilotine del Corpo Piloti, i mezzi delle diverse autorità pubbliche operanti nello scalo, nonché quelli degli operatori ecologici. L'intervento di rifacimento del molo di sottoflutto consentirebbe anche il possibile ripristino del collegamento ferroviario del porto, attraverso la realizzazione di un fascio di binari lungo il margine orientale del nuovo molo. In particolare, la nuova rete ferroviaria sarebbe sviluppata mediante un tracciato rettilineo interamente in galleria, lungo circa 4 chilometri, che dal radicamento a terra del sottoflutto si raccorderebbe alla linea ferroviaria principale. Dal progetto del nuovo PRP del porto di Salerno emerge nel dettaglio il contenuto del Piano Regolatore Portuale presentato dall'Autorità Portuale al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Stando al Piano regolatore, il Circolo Canottieri Irno rischia di scomparire, così come i pontili per la nautica da diporto attualmente collocati nella cosiddetta vecchia darsena, destinati a essere sostituiti da una vasta colmata di cemento. È infatti prevista la realizzazione di una nuova banchina di riva, con un'ampia colmata retrostante, finalizzata anche a garantire una viabilità di collegamento con il resto del porto commerciale, concentrando in un unico varco di ingresso e uscita il transito di tutti gli autoveicoli diretti allo scalo: mezzi pesanti, pullman e veicoli privati. L'ampliamento delle banchine potrà inoltre essere destinato alle imbarcazioni operanti lungo la Costiera Amalfitana, in sostituzione dei mezzi terrestri penalizzati dalla ridotta larghezza della carreggiata stradale, oltre a risultare funzionale allo sviluppo di una nuova viabilità portuale, utile a fluidificare i flussi di traffico indotti dalle attività crocieristiche. La nuova configurazione della Darsena storica prevede, inoltre, il posizionamento di una delle due navi da crociera in posizione baricentrica rispetto alla nuova stazione marittima, recentemente completata e concepita come vero e proprio biglietto da visita del porto per i viaggiatori in arrivo. Il lato est del molo Tre Gennaio, opportunamente allungato e razionalizzato, sarà destinato all'ormeggio di navi traghetto, in alcuni casi di dimensioni paragonabili a quelle delle attuali navi ro-ro, in altri casi consentendo



di Erika Noschese La nuova configurazione proposta dal PRP 2024 per il Molo di sottoflutto prevede un allungamento di circa 440 metri del fronte di ormeggio della banchina, con un ampliamento lato mare fino a un massimo di 250 metri. È quanto emerge dal progetto di ampliamento del porto di Salerno, che di fatto smentisce quanto dichiarato dal presidente dell'Autorità Portuale, Eliseo Cuccaro. Le associazioni ambientaliste tornano dunque alla carica, a tutela di quei tratti di spiaggia libera che oggi rischiano di scomparire con la realizzazione dell'intervento. Inoltre, all'estremità del molo di sottoflutto, delimitata da un andamento curvilineo, è prevista la realizzazione di una darsena di servizio - completamente assente nell'attuale configurazione del porto - di dimensioni adeguate ad accogliere rimorchiatori, pilotine del Corpo Piloti, i mezzi delle diverse autorità pubbliche operanti nello scalo, nonché quelli degli operatori ecologici. L'intervento di rifacimento del molo di sottoflutto consentirebbe anche il possibile ripristino del collegamento ferroviario del porto, attraverso la realizzazione di un fascio di binari lungo il margine orientale del nuovo molo. In particolare, la nuova rete ferroviaria sarebbe sviluppata mediante un tracciato rettilineo interamente in galleria, lungo circa 4 chilometri, che dal radicamento a terra del sottoflutto si raccorderebbe alla linea ferroviaria principale. Dal progetto del nuovo PRP del porto di Salerno emerge nel dettaglio il contenuto del Piano Regolatore Portuale presentato dall'Autorità Portuale al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Stando al Piano regolatore, il Circolo Canottieri Irno rischia di scomparire, così come i pontili per la nautica da diporto attualmente collocati nella cosiddetta "vecchia darsena", destinati a essere sostituiti da una vasta colmata di cemento. È infatti prevista la realizzazione di una nuova banchina di riva, con un'ampia colmata retrostante, finalizzata anche a garantire una viabilità di collegamento con il resto del porto commerciale, concentrando in un unico varco di ingresso e uscita il transito di tutti

l'ormeggio contemporaneo di due unità navali. Dal progetto emerge infine che, nell'ottica dell'efficientamento dell'organizzazione portuale e del superamento della promiscuità tra le diverse funzioni del porto commerciale, la Darsena cittadina diventerà il nuovo polo crocieristico. Di conseguenza, le attuali attività di pesca, cantieristica e diporto nautico saranno trasferite nella Darsena Santa Teresa e nel Porto Masuccio Salernitano. Al fine di eliminare la convivenza tra attività nautiche e pescherecce attualmente presente nella Darsena storica, una parte delle attività di pesca e del diporto sarà quindi ricollocata nel porto turistico di Santa Teresa e in parte nel Porto Masuccio Salernitano. A schierarsi contro il progetto è il consigliere comunale del PSI, Rino Avella: «Ovviamente si tratta di un'ipotesi progettuale che vedrà la mia ferma opposizione, insieme a quella dell'intera comunità salernitana. Il ragionamento è tanto semplice quanto non negoziabile: Salerno non è in vendita e non intende subire nessun altro sopruso ha dichiarato il socialista. Le istituzioni devono ricordare che sono chiamate a tutelare e garantire l'interesse pubblico, che in questo caso viene invece compromesso definitivamente. Il futuro di Salerno lo deve decidere Salerno. Mi aspetto, dunque, che si compatti un fronte bipartisan dei salernitani che, a ogni livello, ricoprono ruoli istituzionali: viceministri, senatori, deputati, assessori regionali, sindaci, ma anche Provincia e Comune di Salerno, tutti colpevolmente silenti quando invece bisognerebbe urlare il proprio dissenso a tutela della comunità che li ha espressi. Ripongo infine particolare fiducia nell'auspicata opposizione dell'assessore regionale all'Ambiente, Claudia Pecoraro, alla quale chiedo di dichiarare pubblicamente la propria posizione».

## Piano regolatore portuale, colata di cemento: spazzati via Circolo Canottieri e vecchia darsena

colata di cemento spazzerà via per sempre la sede del Circolo Canottieri , il più antico e glorioso sodalizio sportivo di Salerno e i Cantieri Soriente e tutti i pontili per la nautica da diporto ora allocati nella vecchia darsena: è quanto denuncia, in un post pubblicato, sul proprio profilo Facebook, il giornalista salernitano Enzo Ragone , tra i principali attivisti del comitato che si sta battendo contro la cancellazione della spiaggia libera della Baia Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Salerno, presentato dall'Autorità portuale al Ministero delle Infrastrutture e al Ministero dell'Ambiente, lascia pochi margini di dubbi su quelle che sono le reali intenzioni per il futuro prossimo dell'area del porto commerciale cittadino. La soluzione definita si legge nel documento ufficiale è quella della riqualificazione della darsena cittadina con la realizzazione di una nuova banchina di riva, peraltro già prevista dal PRP del 1974 (cfr. Figura 3-2, par. 3.1), con un'ampia colmata a tergo anche al fine di poter assicurare una viabilità di collegamento con la restante parte del Porto Commerciale e di conseguenza affidare a un unico varco di ingresso e di uscita il transito di tutti gli autoveicoli diretti al porto, sia che si tratti di automezzi pesanti, che di

pullman che di autoveicoli privati. Di seguito la proposta di nuova configurazione della Darsena. la soluzione definita è quella della riqualificazione della darsena cittadina con la realizzazione di una nuova banchina di riva, peraltro già prevista dal PRP del 1974 (cfr. Figura 3-2, par. 3.1), con un'ampia colmata a tergo anche al fine di poter assicurare una viabilità di collegamento con la restante parte del Porto Commerciale e di conseguenza affidare a un unico varco di ingresso e di uscita il transito di tutti gli autoveicoli diretti al porto, sia che si tratti di automezzi pesanti, che di pullman che di autoveicoli privati. Di seguito la proposta di nuova configurazione della Darsena. Al fine di pervenire a tale soluzione, sono state studiate diverse configurazioni alternative per la nuova Darsena, al fine di consentire in diversa misura l'agevole inserimento della nuova viabilità interna portuale e nello stesso tempo l'acquisizione di nuovi spazi di banchina utilizzabili per numerose necessità. Nella fattispecie è stato necessario prendere in considerazione la sosta in sicurezza delle numerose grandi imbarcazioni da pesca ancora presenti nel Porto, la cui operatività è stata drasticamente ridimensionata dalle normative progressivamente assunte dalla Comunità europea ma che risultano ancora operative. La migliore soluzione progettuale, riportata nella precedente Figura 5-5, risulta risolvere le criticità riguardanti la Darsena cittadina: nello specifico, l'ampliamento delle banchine potrà essere destinato alle imbarcazioni che operano lungo la costiera amalfitana in sostituzione dei mezzi terrestri penalizzati dalla modesta larghezza della carreggiata stradale, oltre ad essere propedeuticamente funzionale per sviluppare una nuova viabilità portuale per fluidificare



colata di cemento spazzerà via per sempre la sede del Circolo Canottieri , il più antico e glorioso sodalizio sportivo di Salerno e i Cantieri Soriente e tutti i pontili per la nautica da diporto ora allocati nella "vecchia darsena"; è quanto denuncia, in un post pubblicato, sul proprio profilo Facebook, il giornalista salernitano Enzo Ragone , tra i principali attivisti del comitato che si sta battendo contro la cancellazione della spiaggia libera della Baia Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Salerno, presentato dall'Autorità portuale al Ministero delle Infrastrutture e al Ministero dell'Ambiente, lascia pochi margini di dubbi su quelle che sono le reali intenzioni per il futuro prossimo dell'area del porto commerciale cittadino. La soluzione definita – si legge nel documento ufficiale – è quella della riqualificazione della darsena cittadina con la realizzazione di una nuova banchina di riva, peraltro già prevista dal PRP del 1974 (cfr. Figura 3-2, par. 3.1), con un'ampia colmata a tergo anche al fine di poter assicurare una viabilità di collegamento con la restante parte del Porto Commerciale e di conseguenza affidare a un unico varco di ingresso e di uscita il transito di tutti gli autoveicoli diretti al porto, sia che si tratti di automezzi pesanti, che di pullman che di autoveicoli privati. Di seguito la proposta di nuova configurazione della Darsena: la soluzione definita è quella della riqualificazione della darsena cittadina con la realizzazione di una nuova banchina di riva, peraltro già prevista dal PRP del 1974 (cfr. Figura 3-2, par. 3.1), con un'ampia colmata a tergo anche al fine di poter assicurare una viabilità di collegamento con la restante parte del Porto Commerciale e di conseguenza affidare a un unico varco di ingresso e di uscita il transito di tutti gli autoveicoli diretti al porto, sia che si tratti di automezzi pesanti, che di pullman che di autoveicoli privati. Di seguito la proposta di nuova configurazione della Darsena. Al fine di pervenire a tale soluzione, sono state studiate diverse configurazioni alternative per la nuova Darsena, al fine di



i traffici stradali indotti dalle attività crocieristiche. La nuova configurazione della Darsena storica prevede, inoltre, di collocare una delle due navi da crociera in posizione baricentrica rispetto alla nuova stazione marittima recentemente terminata e costituente una sorta di biglietto da visita del porto per i viaggiatori in arrivo. Il lato Est del molo Tre Gennaio, allungato e razionalizzato, sarà destinato a navi traghetto di dimensioni in qualche caso paragonabili a quelle massime delle attuali navi ro-ro, negli altri casi a due navi le cui lunghezze consentono il contemporaneo ormeggio. Nell'ottica dell'efficientamento dell'organizzazione portuale, agendo sulla criticità inerente la promiscuità tra le differenti funzioni assolte dal Porto Commerciale, come meglio illustrato anche al par. 5.3, la Darsena cittadina rappresenterà il nuovo polo crocieristico, e quindi per le attuali presenti attività di pesca, cantieristica e diporto nautico è previsto il trasferimento nella Darsena Santa Teresa e nel Porto Masuccio Salernitano. La proposta di ristrutturazione della Darsena storica è sicuramente un intervento volto a garantire il soddisfacimento della domanda trasportistica legata al trasporto marittimo crocieristico e a migliorare la viabilità indotta. Al fine di eliminare la convivenza nautica e peschereccia attualmente presente nella Darsena storica, parte delle attività di pesca e del diporto saranno ricollocate in parte nel porto turistico Santa Teresa (cfr. 5.2.4) e in parte Porto Masuccio Salernitano. Per garantire, quindi, la ricollocazione di tutte attività attualmente esercitate nella darsena storica del porto commerciale è necessario pianificare anche la riqualificazione dei due porti secondari comunque afferenti all'**AdSP-MTC** . Condividi con:.

## Il Nautilus

Bari

### Nuovi traffici all'orizzonte nel porto di Brindisi, sopralluogo di Geodis e Catl

Il nostro presidente, **Francesco Mastro**, ha incontrato una delegazione di investitori cinesi di Geodis e Catl, interessata ad avviare un importante traffico di batterie, stivate all'interno di container che scalerebbero il porto di Brindisi, attraverso navi commerciali. La delegazione é stata accompagnata da Roberta Minervini, agente marittimo di Elica srl che si è impegnata ad organizzare l'incontro. Il Presidente e i direttori del Dipartimento Tecnico e di Esercizio, **Francesco** Di Leverano e Aldo Tanzarella, hanno illustrato le caratteristiche tecniche specifiche dello scalo (banchine, fondali, servizi, ecc). Il Presidente ha dato agli ospiti ampie rassicurazioni circa la disponibilità di spazi, servizi e infrastrutture, con l'obiettivo di attivare nuovi traffici e attività, al fine di rendere lo scalo messapico sempre più operativo e produttivo. Continua l'opera del Presidente, volta ad intercettare il numero massimo possibile di traffici per incentivare e sviluppare l'economia del porto e della città.



## Porto- I vertici dell'Autorità Portuale incontrano Fratelli d'Italia

Il Segretario cittadino e il Direttivo di Fratelli d'Italia Brindisi in data odierna hanno incontrato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, avv. Francesco Mastro e il dirigente dell'Area Tecnica, ingegnere Dileverano. L'incontro, ritenuto necessario e strategico, si inserisce in un confronto costruttivo e proficuo già avviato con l'**AdSP**, con l'obiettivo di approfondire le prospettive di sviluppo e rilancio del porto di Brindisi. Nel corso della riunione sono state illustrate le principali opere infrastrutturali indispensabili per il potenziamento dei traffici marittimi. In particolare, è stata evidenziata l'importanza della realizzazione della vasca di colmata, fondamentale per il conferimento dei materiali provenienti dagli escavi di dragaggio, necessari a interventi strategici quali gli accosti di Sant'Apollinare e l'approfondimento dei fondali nei tratti di porto prospicienti le banchine di Costa Morena Est e Ovest, nonché dell'area di Capobianco, interessata da lavori di completamento funzionale. Sono stati inoltre affrontati temi di grande rilevanza come le briccole già operative, che consentono un ormeggio sicuro delle navi passeggeri, il progetto di cold ironing (elettrificazione delle banchine) per la riduzione dell'inquinamento prodotto dalle navi in sosta con motori accesi, la rifunzionalizzazione del terminal di Costa Morena e la realizzazione del nuovo terminal passeggeri Le Vele. Nel corso del confronto, Fratelli d'Italia Brindisi ha posto l'attenzione sulla necessità di liberare la banchina Enel di Costa Morena Est, restituendola pienamente ai traffici marittimi dopo anni di utilizzo legato allo stoccaggio del carbone, affinché possa essere destinata ad altre attività portuali capaci di generare sviluppo economico e occupazionale per il territorio. Il Segretario cittadino Massimiliano Oggiano e il Direttivo cittadino di Fratelli d'Italia Brindisi ringraziano il Presidente dell'**AdSP**, che si è dimostrato disponibile ad accogliere suggerimenti e ad aprire un confronto partecipato e costante con la città, nella convinzione che il rilancio del porto rappresenti una leva fondamentale per la crescita di Brindisi.

Brindisitime.it Network

Porto- I vertici dell'Autorità Portuale incontrano Fratelli d'Italia

01/29/2026 17:47

Il Segretario cittadino e il Direttivo di Fratelli d'Italia Brindisi in data odierna hanno incontrato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, avv. Francesco Mastro e il dirigente dell'Area Tecnica, ingegnere Dileverano. L'incontro, ritenuto necessario e strategico, si inserisce in un confronto costruttivo e proficuo già avviato con l'AdSP, con l'obiettivo di approfondire le prospettive di sviluppo e rilancio del porto di Brindisi. Nel corso della riunione sono state illustrate le principali opere infrastrutturali indispensabili per il potenziamento dei traffici marittimi. In particolare, è stata evidenziata l'importanza della realizzazione della vasca di colmata, fondamentale per il conferimento dei materiali provenienti dagli escavi di dragaggio, necessari a interventi strategici quali gli accosti di Sant'Apollinare e l'approfondimento dei fondali nei tratti di porto prospicienti le banchine di Costa Morena Est e Ovest, nonché dell'area di Capobianco, interessata da lavori di completamento funzionale. Sono stati inoltre affrontati temi di grande rilevanza come le briccole già operative, che consentono un ormeggio sicuro delle navi passeggeri, il progetto di cold ironing (elettrificazione delle banchine) per la riduzione dell'inquinamento prodotto dalle navi in sosta con motori accesi, la rifunzionalizzazione del terminal di Costa Morena e la realizzazione del nuovo terminal passeggeri "Le Vele". Nel corso del confronto, Fratelli d'Italia Brindisi ha posto l'attenzione sulla necessità di liberare la banchina Enel di Costa Morena Est, restituendola pienamente ai traffici marittimi dopo anni di utilizzo legato allo stoccaggio del carbone, affinché possa essere destinata ad altre attività portuali capaci di generare sviluppo economico e occupazionale per il territorio. Il Segretario cittadino Massimiliano Oggiano e il Direttivo cittadino di Fratelli d'Italia Brindisi ringraziano il Presidente dell'AdSP, che si è dimostrato disponibile ad accogliere suggerimenti e ad aprire un confronto partecipato e costante con la città, nella convinzione che il rilancio del porto rappresenti una leva fondamentale per la crescita di Brindisi.



## Porto, cresce la preoccupazione

Marialaura Paletta

Al centro dell'assemblea dei lavoratori della Taranto Port Workers Agency il mancato avvio dei corsi di formazione e la situazione operativa del porto ionico. Il mancato avvio dei corsi di riqualificazione professionale, la scadenza della Taranto Port Workers Agency al 31 dicembre e la situazione operativa del Porto di Taranto al centro dell'assemblea dei lavoratori portuali che si è svolta nel pomeriggio di giovedì 29 gennaio presso la sede di Uiltrasporti Taranto. Si parte proprio dai corsi di formazione: la Regione Puglia ha finanziato con 15 milioni di euro i percorsi formativi, ma è necessario convocare urgentemente il Comitato di Pilotaggio per definire i profili professionali richiesti dagli operatori portuali autorizzati o in via di autorizzazione. Avevamo incontrato i lavoratori nel mese di maggio spiega il segretario generale di Uiltrasporti Taranto, Carmelo Sasso e ci eravamo dati degli impegni e degli appuntamenti. Purtroppo, dopo le riunioni del mese di agosto con gli attori istituzionali, ovvero Comune, Provincia e Autorità portuale, nonché i parlamentari eletti in area ionica, l'attenzione promessa sulla questione portuale non si è tramutata in nulla di concreto. Siamo fortemente preoccupati. Ma di chi sono le responsabilità del mancato avvio? I corsi erano stati pensati e tarati sulle linee di sviluppo che due anni fa erano presenti nel porto di Taranto afferma Sasso quindi l'eolico offshore galleggiante, la cantieristica navale, tutte attività che sono rapidamente svanite con l'abbandono di progetti di Ferretti, di Renexia. Purtroppo, anche la questione di stallo riguardo alla grande fabbrica non aiuta gli investitori, anzi, alcuni addirittura, come nel caso di Vestas, tendono a fuggire via. Altri, purtroppo, quelli che potrebbero venire a Taranto, sono molto spaventati. Una situazione decisamente poco rosea e aggravata da una serie aggiuntiva di fattori. In primis, il porto ionico è privo da tre anni di un operatore per la fornitura di manodopera temporanea, come avviene altrove in Italia: una carenza che crea divario competitivo rispetto agli altri porti nazionali e regionali, arrecando danno ai lavoratori iscritti alla TPWA, che potrebbero trovare finalmente stabilità occupazionale dopo circa un decennio. Ed è proprio l'esistenza della TPWA ad aver creato una criticità normativa di cui non si registrano precedenti sul territorio nazionale, impedendo sia l'avvio del bando pubblico per l'individuazione dell'operatore che per la costituzione eventuale dello stesso come da art.17 (rispettivamente comma 2 e 5). Una situazione per cui sindacati e lavoratori chiedono con urgenza il ripristino delle condizioni di concorrenza leale con le altre realtà portuali, in cui gli operatori ex artt.16 e 18 possono avvalersi dei lavoratori delle cosiddette compagnie portuali. Altro punto dolente è il rapporto con l'operatore turco Yilport : Da anni inadempiente rispetto agli impegni assunti con l'AdSP del Mar Jonio continua Sasso l'operatore che ha in concessione oltre 1 milione di metri quadrati sul Molo



Al centro dell'assemblea dei lavoratori della Taranto Port Workers Agency il mancato avvio dei corsi di formazione e la situazione operativa del porto ionico. Il mancato avvio dei corsi di riqualificazione professionale, la scadenza della Taranto Port Workers Agency al 31 dicembre e la situazione operativa del Porto di Taranto al centro dell'assemblea dei lavoratori portuali che si è svolta nel pomeriggio di giovedì 29 gennaio presso la sede di Uiltrasporti Taranto. Si parte proprio dai corsi di formazione: la Regione Puglia ha finanziato con 15 milioni di euro i percorsi formativi, ma è necessario convocare urgentemente il Comitato di Pilotaggio per definire i profili professionali richiesti dagli operatori portuali autorizzati o in via di autorizzazione. Avevamo incontrato i lavoratori nel mese di maggio - spiega il segretario generale di Uiltrasporti Taranto, Carmelo Sasso - e ci eravamo dati degli impegni e degli appuntamenti. Purtroppo, dopo le riunioni del mese di agosto con gli attori istituzionali, ovvero Comune, Provincia e Autorità portuale, nonché i parlamentari eletti in area ionica, l'attenzione promessa sulla questione portuale non si è tramutata in nulla di concreto. Siamo fortemente preoccupati. Ma di chi sono le responsabilità del mancato avvio? I corsi erano stati pensati e tarati sulle linee di sviluppo che due anni fa erano presenti nel porto di Taranto - afferma Sasso - quindi l'eolico offshore galleggiante, la cantieristica navale, tutte attività che sono rapidamente svanite con l'abbandono di progetti di Ferretti, di Renexia. Purtroppo, anche la questione di stallo riguardo alla grande fabbrica non aiuta gli investitori, anzi, alcuni addirittura, come nel caso di Vestas, tendono a fuggire via. Altri, purtroppo, quelli che potrebbero venire a Taranto, sono molto spaventati. Una situazione decisamente poco rosea e aggravata da una serie aggiuntiva di fattori. In primis, il porto ionico è privo da tre anni di un operatore per la fornitura di manodopera temporanea, come avviene altrove in Italia: una carenza che crea divario competitivo rispetto agli altri porti nazionali e regionali, arrecando danno ai

## Corriere di Taranto

### Taranto

---

Polisettoriale, al momento sottoutilizzato e privo di traffici adeguati, deve necessariamente ridefinire i termini della concessione. Sulla questione è intervenuto anche l'attuale presidente dell'AdSP del Mar Ionio, Giovanni Gugliotti : Proprio da Yilport ha dichiarato è recentemente giunta una richiesta di rivisitazione della concessione, anche alla luce del decreto che individua il porto di Taranto tra gli hub nazionali di riferimento prioritari per lo sviluppo degli impianti eolici offshore galleggianti in Italia. Impianti che dovrebbero ricadere nella parte in concessione all'operatore turco. E proprio a proposito dell'eolico offshore, Gugliotti ha annunciato una novità: Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ci ha chiesto di chiedere di procedere con la progettazione del consolidamento della banchina; ricordo, infatti, che la prima fase per la realizzazione dell'hub per l'eolico offshore a Taranto è quella di consolidare i 50 ettari che all'epoca furono candidati per la partenza di questa importante iniziativa. Il Ministero finalmente ci ha scritto, ribadendo la disponibilità delle risorse economiche per fare questo tipo di intervento e ci ha chiesto di andare avanti con la progettazione. In generale, dall'assemblea è emersa la volontà di costituire una cabina di regia insieme agli attori istituzionali coinvolti, dal Comune alla Provincia, dalla Regione ai parlamentari ionici, con e presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio. Un organismo, insomma, che porti avanti concretamente le azioni necessarie al rilancio del porto e verifichi l'attuazione di quanto stabilito progressivamente. Non ultimo, sarà necessario verificare l'allineamento tra i tempi di realizzazione degli interventi e la scadenza della misura di legge che autorizza l'esistenza della TPWA, la clausola sociale e la corresponsione dell'IMA (indennità di mancato avviamento) che garantisce l'attuale sostentamento degli ex TCT. La scadenza della norma di legge, infatti, è fissata al 31 dicembre 2026 ed è chiaro che in caso di tempi più lunghi sarà necessario chiedere un'ennesima proroga al Governo. Da cosa passa il futuro di questi lavoratori? Sicuramente dal rilancio del porto è la risposta di Gugliotti che ci auguriamo possa avvenire quanto prima; certo, non è una cosa semplicissima però noi stiamo provando ad incidere su più leve. È imperativo avviare un dialogo aperto, proficuo, anche serrato con il Governo per comprendere come poter procedere rispetto alle esigenze di tante famiglie, il cui futuro è nuovamente a rischio. Commenta.

## Cronache Tarantine

## Taranto

## Il Porto di Taranto apre le porte all'energia del futuro: accolta la delegazione giapponese FLOWRA

Il Porto di Taranto consolida il proprio ruolo di hub strategico globale per l'energia rinnovabile. Nella giornata del 26 gennaio, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSPMI) ha ospitato una delegazione imprenditoriale giapponese facente capo all'organizzazione FLOWRA (Floating Offshore Wind Research Association). Si tratta di un evento di rilievo internazionale: l'organizzazione nipponica, che riunisce 21 tra i principali player energetici del Giappone ha scelto proprio lo scalo ionico come tappa d'apertura del proprio tour istituzionale in Italia. La visita di FLOWRA nasce dal consolidamento dei rapporti internazionali avviati dall'AdSPMI durante l'evento OEEC di Amsterdam, nel quadro di una serie di interlocuzioni B2B con imprese operanti nel comparto dell'eolico marino provenienti da tutto il mondo tra le quali SAITEC, nella persona di Immanuel Capano, Chief Commercial Officer con il quale l'Ente ha coordinato l'organizzazione della missione di incoming. L'associazione giapponese è impegnata nello sviluppo di tecnologie di base per l'eolico offshore galleggiante e intrattiene rapporti bilaterali con i principali soggetti europei leader nella cooperazione e nelle soluzioni scientifiche e tecnologiche. La giornata è iniziata con un proficuo incontro di matchmaking presso la sede dell'Ente, al quale hanno partecipato imprese locali, referenti istituzionali della Regione Puglia e partner strategici come AERO e il GSE (Gestore Servizi Energetici). Successivamente, la delegazione ha potuto toccare con mano l'operatività del cluster ionico visitando lo stabilimento di Vestas Blades e l'impianto Bealeolico di Renexia, primo parco eolico marino del Mediterraneo. Durante i lavori, i vertici dell'AdSPMI hanno illustrato i principali progetti infrastrutturali in corso, volti a configurare Taranto come il polo di riferimento nazionale per l'eolico offshore galleggiante. "La visita della delegazione FLOWRA rappresenta un'occasione fondamentale per tessere nuove relazioni internazionali," ha commentato il Presidente dell'AdSPMI, Giovanni Gugliotti. "Taranto suscita un interesse crescente presso i principali player mondiali dell'energia. È un'opportunità che il territorio deve cogliere con determinazione, specialmente alla luce dell'avvio del procedimento di assegnazione delle risorse finanziarie stanziato dal MASE con il Decreto Interministeriale n. 167 del 4 luglio 2025." Desideriamo esprimere la nostra più profonda gratitudine per la calorosa accoglienza ricevuta durante la nostra visita a Taranto ha dichiarato Masakatsu Terazaki, Chairman di FLOWRA - Questa visita ha riaffermato l'importanza geopolitica del porto di Taranto, nonché il suo elevato livello di funzionalità. Abbiamo acquisito preziose informazioni sui settori attratti da questa funzionalità, come la cantieristica navale e le energie rinnovabili, nonché sulla stretta collaborazione tra autorità portuale e imprese private. Queste osservazioni saranno determinanti per il progresso della funzionalità portuale e del clustering industriale in Giappone. Italia e Giappone



01/29/2026 13:03

Il Porto di Taranto consolida il proprio ruolo di hub strategico globale per l'energia rinnovabile. Nella giornata del 26 gennaio, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSPMI) ha ospitato una delegazione imprenditoriale giapponese (facente capo all'organizzazione FLOWRA (Floating Offshore Wind Research Association)). Si tratta di un evento di rilievo internazionale: l'organizzazione nipponica, che riunisce 21 tra i principali player energetici del Giappone ha scelto proprio lo scalo ionico come tappa d'apertura del proprio tour istituzionale in Italia. La visita di FLOWRA nasce dal consolidamento dei rapporti internazionali avviati dall'AdSPMI durante l'evento OEEC di Amsterdam, nel quadro di una serie di interlocuzioni B2B con imprese operanti nel comparto dell'eolico marino provenienti da tutto il mondo tra le quali SAITEC, nella persona di Immanuel Capano, Chief Commercial Officer con il quale l'Ente ha coordinato l'organizzazione della missione di incoming. L'associazione giapponese è impegnata nello sviluppo di tecnologie di base per l'eolico offshore galleggiante e intrattiene rapporti bilaterali con i principali soggetti europei leader nella cooperazione e nelle soluzioni scientifiche e tecnologiche. La giornata è iniziata con un proficuo incontro di matchmaking presso la sede dell'Ente, al quale hanno partecipato imprese locali, referenti istituzionali della Regione Puglia e partner strategici come AERO e il GSE (Gestore Servizi Energetici). Successivamente, la delegazione ha potuto toccare con mano l'operatività del cluster ionico visitando lo stabilimento di Vestas Blades e l'impianto Bealeolico di Renexia, primo parco eolico marino del Mediterraneo. Durante i lavori, i vertici dell'AdSPMI hanno illustrato i principali progetti infrastrutturali in corso, volti a configurare Taranto come il polo di riferimento nazionale per l'eolico offshore galleggiante. "La visita della delegazione FLOWRA rappresenta un'occasione fondamentale per tessere nuove relazioni internazionali," ha commentato il



## Cronache Tarantine

### Taranto

---

sono note per il proprio amore per il mare e crediamo di condividere anche una mentalità comune nel nostro desiderio di sfruttare le sue risorse. Prevediamo che questa visita fungerà da catalizzatore per approfondire la cooperazione tra gli stakeholder di Taranto, così come tra Italia e Giappone: questo include lo sviluppo tecnologico dell'energia eolica offshore galleggiante, segmento destinato a diventare pienamente operativo, nonché il futuro orientamento delle funzioni portuali e la creazione di una supply chain per le strutture galleggianti. L'interesse manifestato dalla delegazione giapponese conferma l'attrattiva dello scalo ionico, rafforzata anche dalle recenti evoluzioni normative in materia di Floating Offshore Wind. L'incontro segna un ulteriore passo avanti nella strategia di internazionalizzazione dell'AdSP del Mar Ionio, proiettando il porto verso un futuro di sviluppo sostenibile, innovazione tecnologica e centralità nelle rotte dell'energia verde.

## Informare

### Taranto

## Il porto di Taranto è stato visitato da una delegazione della giapponese FLOWRA

Come tappa d'apertura del proprio tour istituzionale in Italia, una delegazione della giapponese FLOWRA (Floating Offshore Wind Research Association) ha visitato il porto di Taranto dove i vertici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio hanno illustrato i principali progetti infrastrutturali in corso volti a fare dello scalo pugliese il polo di riferimento nazionale per l'eolico offshore galleggiante. «La visita della delegazione FLOWRA - ha evidenziato il presidente dell'AdSP, Giovanni Gugliotti - rappresenta un'occasione fondamentale per tessere nuove relazioni internazionali. Taranto suscita un interesse crescente presso i principali player mondiali dell'energia. È un'opportunità che il territorio deve cogliere con determinazione, specialmente alla luce dell'avvio del procedimento di assegnazione delle risorse finanziarie stanziate dal MASE con il decreto interministeriale n. 167 del 4 luglio 2025».



## Puglia In

### Taranto

## Il Porto di Taranto si apre al futuro dell'energia: accolta la delegazione giapponese Flowra

Il Porto di Taranto consolida il proprio ruolo di hub strategico globale per l'energia rinnovabile. Nella giornata del 26 gennaio scorso, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSPMI) ha ospitato una delegazione imprenditoriale giapponese facente capo all'organizzazione FLOWRA (Floating Offshore Wind Research Association). Si tratta di un evento di rilievo internazionale: l'organizzazione nipponica, che riunisce 21 tra i principali player energetici del Giappone ha scelto proprio lo scalo ionico come tappa d'apertura del proprio tour istituzionale in Italia. La visita di FLOWRA nasce dal consolidamento dei rapporti internazionali avviati dall'AdSPMI durante l'evento OEEC di Amsterdam, nel quadro di una serie di interlocuzioni B2B con imprese operanti nel comparto dell'eolico marino provenienti da tutto il mondo tra le quali SAITEC, nella persona di Immanuel Capano, Chief Commercial Officer con il quale l'Ente ha coordinato l'organizzazione della missione di incoming. L'associazione giapponese è impegnata nello sviluppo di tecnologie di base per l'eolico offshore galleggiante e intrattiene rapporti bilaterali con i principali soggetti europei leader nella cooperazione e nelle soluzioni scientifiche e tecnologiche. La giornata è iniziata con un proficuo incontro di matchmaking presso la sede dell'Ente, al quale hanno partecipato imprese locali, referenti istituzionali della Regione Puglia e partner strategici come AERO e il GSE (Gestore Servizi Energetici). La visita della delegazione FLOWRA rappresenta un'occasione fondamentale per tessere nuove relazioni internazionali, ha commentato il Presidente dell'AdSPMI, Giovanni Gugliotti. Taranto suscita un interesse crescente presso i principali player mondiali dell'energia. È un'opportunità che il territorio deve cogliere con determinazione, specialmente alla luce dell'avvio del procedimento di assegnazione delle risorse finanziarie stanziate dal MASE con il Decreto Interministeriale n. 167 del 4 luglio 2025. Desideriamo esprimere la nostra più profonda gratitudine per la calorosa accoglienza ricevuta durante la nostra visita a Taranto ha dichiarato Masakatsu Terazaki, Chairman di FLOWRA. Questa visita ha riaffermato l'importanza geopolitica del porto di Taranto, nonché il suo elevato livello di funzionalità. Abbiamo acquisito preziose informazioni sui settori attratti da questa funzionalità, come la cantieristica navale e le energie rinnovabili, nonché sulla stretta collaborazione tra autorità portuale e imprese private. Queste osservazioni saranno determinanti per il progresso della funzionalità portuale e del clustering industriale in Giappone. Italia e Giappone sono note per il proprio amore per il mare e crediamo di condividere anche una mentalità comune nel nostro desiderio di sfruttare le sue risorse. Prevediamo che questa visita fungerà da catalizzatore per approfondire la cooperazione tra gli stakeholder di Taranto, così come tra Italia e Giappone: questo include lo sviluppo tecnologico dell'energia eolica offshore galleggiante, segmento destinato a diventare pienamente operativo, nonché il futuro orientamento





## Puglia In

### Taranto

---

delle funzioni portuali e la creazione di una supply chain per le strutture galleggianti. L'interesse manifestato dalla delegazione giapponese conferma l'attrattiva dello scalo ionico, rafforzata anche dalle recenti evoluzioni normative in materia di Floating Offshore Wind. L'incontro segna un ulteriore passo avanti nella strategia di internazionalizzazione dell'AdSP del Mar Ionio, proiettando il porto verso un futuro di sviluppo sostenibile, innovazione tecnologica e centralità nelle rotte dell'energia verde.

## Taranto apre le porte all'energia del futuro

Gen 29, 2026 Il **Porto** di **Taranto** consolida il proprio ruolo di hub strategico globale per l'energia rinnovabile. Nella giornata del 26 gennaio, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSPMI) ha ospitato una delegazione imprenditoriale giapponese facente capo all'organizzazione FLOWRA (Floating Offshore Wind Research Association). Si tratta di un evento di rilievo internazionale: l'organizzazione nipponica, che riunisce 21 tra i principali player energetici del Giappone ha scelto proprio lo scalo ionico come tappa d'apertura del proprio tour istituzionale in Italia. La visita di FLOWRA nasce dal consolidamento dei rapporti internazionali avviati dall'AdSPMI durante l'evento, nel quadro di una serie di interlocuzioni B2B con imprese operanti nel comparto dell'eolico marino provenienti da tutto il mondo tra le quali SAITEC, nella persona di Immanuel Capano Chief Commercial Officer con il quale l'Ente ha coordinato l'organizzazione della missione di incoming. L'associazione giapponese è impegnata nello sviluppo di tecnologie di base per l'eolico offshore galleggiante e intrattiene rapporti bilaterali con i principali soggetti europei leader nella cooperazione e nelle soluzioni scientifiche e

tecnologiche. La giornata è iniziata con un proficuo incontro di matchmaking presso la sede dell'Ente, al quale hanno partecipato imprese locali, referenti istituzionali della Regione Puglia e partner strategici come AERO e il GSE (Gestore Servizi Energetici). Successivamente, la delegazione ha potuto toccare con mano l'operatività del cluster ionico visitando lo stabilimento di Vestas Blades e l'impianto Beleolico di Renexia, primo parco eolico marino del Mediterraneo. Durante i lavori, i vertici dell'AdSP hanno illustrato i principali progetti infrastrutturali in corso, volti a configurare **Taranto** come il polo di riferimento nazionale per l'eolico offshore galleggiante. "La visita della delegazione FLOWRA rappresenta un'occasione fondamentale per tessere nuove relazioni internazionali", ha commentato il Presidente dell'AdSPMI, Giovanni Gugliotti. "**Taranto** suscita un interesse crescente presso i principali player mondiali dell'energia. È un'opportunità che il territorio deve cogliere con determinazione, specialmente alla luce dell'avvio del procedimento di assegnazione delle risorse finanziarie stanziato dal MASE con il Decreto Interministeriale n. 167 del 4 luglio 2025." "Desideriamo esprimere la nostra più profonda gratitudine per la calorosa accoglienza ricevuta durante la nostra visita a **Taranto** - ha dichiarato Masakatsu Terazaki, Chairman di FLOWRA - Questa visita ha riaffermato l'importanza geopolitica del **porto** di **Taranto**, nonché il suo elevato livello di funzionalità. Abbiamo acquisito preziose informazioni sui settori attratti da questa funzionalità, come la cantieristica navale e le energie rinnovabili, nonché sulla stretta collaborazione tra autorità portuale e imprese private. Queste osservazioni saranno determinanti per il progresso della funzionalità portuale e del



Gen 29, 2026 Il Porto di Taranto consolida il proprio ruolo di hub strategico globale per l'energia rinnovabile. Nella giornata del 26 gennaio, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSPMI) ha ospitato una delegazione imprenditoriale giapponese facente capo all'organizzazione FLOWRA (Floating Offshore Wind Research Association). Si tratta di un evento di rilievo internazionale: l'organizzazione nipponica, che riunisce 21 tra i principali player energetici del Giappone ha scelto proprio lo scalo ionico come tappa d'apertura del proprio tour istituzionale in Italia. La visita di FLOWRA nasce dal consolidamento dei rapporti internazionali avviati dall'AdSPMI durante l'evento, nel quadro di una serie di interlocuzioni B2B con imprese operanti nel comparto dell'eolico marino provenienti da tutto il mondo tra le quali SAITEC, nella persona di Immanuel Capano Chief Commercial Officer con il quale l'Ente ha coordinato l'organizzazione della missione di incoming. L'associazione giapponese è impegnata nello sviluppo di tecnologie di base per l'eolico offshore galleggiante e intrattiene rapporti bilaterali con i principali soggetti europei leader nella cooperazione e nelle soluzioni scientifiche e tecnologiche. La giornata è iniziata con un proficuo incontro di matchmaking presso la sede dell'Ente, al quale hanno partecipato imprese locali, referenti istituzionali della Regione Puglia e partner strategici come AERO e il GSE (Gestore Servizi Energetici). Successivamente, la delegazione ha potuto toccare con mano l'operatività del cluster ionico visitando lo stabilimento di Vestas Blades e l'impianto Beleolico di Renexia, primo parco eolico marino del Mediterraneo. Durante i lavori, i vertici dell'AdSP hanno illustrato i principali progetti infrastrutturali in corso, volti a configurare Taranto come il polo di riferimento nazionale per l'eolico offshore galleggiante. "La visita della delegazione FLOWRA rappresenta un'occasione fondamentale per tessere nuove relazioni internazionali", ha commentato il Presidente dell'AdSPMI, Giovanni Gugliotti. "Taranto suscita un

## Sea Reporter

### Taranto

---

clustering industriale in Giappone. Italia e Giappone sono note per il proprio amore per il mare e crediamo di condividere anche una mentalità comune nel nostro desiderio di sfruttare le sue risorse. Prevediamo che questa visita fungerà da catalizzatore per approfondire la cooperazione tra gli stakeholder di **Taranto**, così come tra Italia e Giappone: questo include lo sviluppo tecnologico dell'energia eolica offshore galleggiante, segmento destinato a diventare pienamente operativo, nonché il futuro orientamento delle funzioni portuali e la creazione di una supply chain per le strutture galleggianti". L'interesse manifestato dalla delegazione giapponese conferma l'attrattiva dello scalo ionico, rafforzata anche dalle recenti evoluzioni normative in materia di Floating Offshore Wind L'incontro segna un ulteriore passo avanti nella strategia di internazionalizzazione dell'AdSP del Mar Ionio, proiettando il **porto** verso un futuro di sviluppo sostenibile, innovazione tecnologica e centralità nelle rotte dell'energia verde.



## Taranto Buonasera

Taranto

### Eolico offshore, il Giappone guarda a Taranto come hub dell'energia verde. Le foto

Francesco Alberti

Delegazione di Flowra in visita al porto ionico. Incontri istituzionali e industriali rafforzano il percorso di internazionalizzazione dello scalo TARANTO - Il Porto di Taranto rafforza la propria posizione nel panorama internazionale dell'energia rinnovabile e si propone come snodo strategico per lo sviluppo dell'eolico offshore galleggiante. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha accolto una delegazione imprenditoriale giapponese riconducibile a FLOWRA, organismo che riunisce 21 grandi operatori energetici del Giappone. La tappa tarantina ha rappresentato l'apertura ufficiale del tour istituzionale italiano dell'associazione nipponica, a conferma dell'interesse crescente verso lo scalo ionico come piattaforma avanzata per le filiere dell'energia verde. La visita è maturata nel solco delle relazioni internazionali sviluppate dall'Autorità portuale durante l'evento OEEC di Amsterdam, nell'ambito di incontri B2B con aziende attive nell'eolico marino. In questo contesto si è inserito anche il coordinamento con SAITEC, attraverso il Chief Commercial Officer Immanuel Capano, per l'organizzazione della missione di incoming. FLOWRA è impegnata nello sviluppo di tecnologie di base per l'eolico offshore galleggiante e mantiene rapporti di cooperazione con i principali attori europei nei settori scientifici e industriali legati alla transizione energetica. La giornata tarantina si è aperta con un incontro di matchmaking nella sede dell'Ente portuale, che ha visto la partecipazione di imprese del territorio, rappresentanti istituzionali della Regione Puglia e partner strategici come AERO e il Gestore dei Servizi Energetici. A sottolineare il valore dell'iniziativa è stato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Giovanni Gugliotti, che ha evidenziato come Taranto stia suscitando un interesse sempre più marcato tra i grandi player globali dell'energia, anche in relazione all'avvio delle procedure di assegnazione delle risorse finanziarie previste dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica con il Decreto Interministeriale n. 167 del 4 luglio 2025. Apprezzamento per l'accoglienza e per le potenzialità dello scalo è stato espresso dal chairman di FLOWRA, Masakatsu Terazaki, che ha rimarcato la rilevanza geopolitica e il livello di efficienza del porto di Taranto. Nel corso della visita, la delegazione giapponese ha potuto approfondire il ruolo dello scalo nei comparti della cantieristica navale e delle energie rinnovabili, nonché il modello di collaborazione tra autorità portuale e imprese private, ritenuto di particolare interesse anche per il contesto industriale nipponico. L'attenzione manifestata da FLOWRA conferma l'attrattività crescente del porto ionico, ulteriormente sostenuta dalle recenti evoluzioni normative sul Floating Offshore Wind. L'incontro rappresenta un nuovo tassello nella strategia di apertura internazionale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, che punta a consolidare Taranto come polo di riferimento per l'innovazione tecnologica e le rotte globali dell'energia sostenibile.

Commenti TARANTO Prosegue



## Taranto Buonasera

### Taranto

---

senza sosta il cantiere dello Stadio del Nuoto di Taranto , una delle opere strategiche inserite nel programma di riqualificazione urbana legato ai XX Giochi del Mediterraneo 2026 . In questi giorni è stata avviata la fase di realizzazione della copertura , passaggio tecnico di particolare rilievo perché segna l'inizio della definizione visibile dell'assetto architettonico dell'impianto. Stadio del Nuoto, il cantiere entra nella fase decisiva. Il video A curare la progettazione esecutiva e la costruzione dell'opera è Ferraro SpA , impegnata anche nella realizzazione del Complesso Polifunzionale Amatori Ricciardi , altra infrastruttura chiave in vista dell'evento sportivo internazionale. Un doppio intervento che, secondo la direzione aziendale, contribuirà a lasciare un'eredità duratura alla città, con strutture moderne, sicure e destinate a un utilizzo quotidiano anche dopo i Giochi. La copertura, realizzata da Rubner , si estenderà su una superficie di circa 3.800 metri quadrati e sarà costruita impiegando 860 metri cubi di legno lamellare 342 metri cubi di X-Lam e 11.500 chilogrammi di acciaio . Le travi principali, formate da due elementi distinti e assemblate direttamente in cantiere, raggiungeranno una lunghezza complessiva di 51,80 metri e un peso di circa 19,5 tonnellate . Dopo il montaggio a terra, le strutture verranno posizionate mediante autogrù da 750 tonnellate La copertura dello stadio del nuoto a Taranto Dal punto di vista ingegneristico, la soluzione adottata consentirà la realizzazione di una superficie a doppia curvatura , pensata per dialogare in modo armonico con le linee architettoniche dell'intero complesso. L'intervento rappresenta una delle fasi più complesse dell'opera, sia per gli aspetti progettuali sia per l'impatto visivo della struttura una volta completata. Lo Stadio del Nuoto nasce dalla collaborazione tra Ferraro SpA e il team di progettazione guidato da Sportium , con il contributo di InFire STAIN ENGINEERING S.R.L. e SCE Project . Le due vasche olimpioniche sono state progettate da Fluidra Commerciale Italia S.p.A. L'impianto si svilupperà su 12.000 metri quadrati e comprenderà due piscine olimpioniche da 50 metri , una coperta e una scoperta, oltre a tribune capaci di ospitare circa 2.000 spettatori . La struttura è stata concepita come polo multifunzionale , aperto durante tutto l'anno, con spazi dedicati ad attività sportive, corsi, iniziative ricreative e servizi per la cittadinanza. Il progetto rispetta i criteri ambientali minimi e gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite , grazie all'impiego di materiali ecocompatibili e a soluzioni tecnologiche orientate alla riduzione dell'impatto ambientale. L'architettura è stata inoltre pensata per integrarsi nel paesaggio urbano e costiero , richiamando i bastioni storici di Taranto e creando un collegamento diretto con il fronte mare attraverso percorsi verdi e una piazza urbana in continuità con la Torre d'Ayala.

## Associazioni, l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria è sempre più un miraggio

"Opera necessaria, serve chiarezza. L'Italia ha un vuoto assoluto a sud di Salerno" L'alta velocità Salerno-Reggio Calabria "è il punto d'appoggio a partire dal quale cambiare la storia della Calabria" tuttavia "il tempo scorre e la linea è sempre più una chimera". E' quanto si legge in una lettera firmata da quindici associazioni, tra cui Legambiente e Wwf di Reggio Calabria, indirizzata al presidente del Consiglio regionale della Calabria, Salvatore Cirillo, in cui si chiede a Palazzo Campanella di "esaminare le problematiche connesse alla realizzazione di questa infrastruttura". "Sulla necessità di realizzare l'alta velocità al Sud - spiegano le associazioni - non ci sono dubbi, basta guardare la carta dei collegamenti ferroviari in Europa per rendersi conto come l'Italia abbia un vuoto assoluto a sud di Salerno. È assolutamente necessario verificare progetti alternativi, come quello del 2005 di Rfi, o proposte come quella Larg, che pongono l'obiettivo di un tempo di percorrenza Roma-Stretto inferiore a tre ore con un costo più basso". Secondo i firmatari "per raggiungere questo obiettivo è necessario che la linea sia progettata seguendo i criteri dell'horizontal alignment, adottati in tutte le parti del mondo per ridurre l'estensione chilometrica rispetto al tracciato della attuale linea convenzionale, e non aumentando l'estensione". Tra i vantaggi derivanti dall'infrastruttura le associazioni evidenziano anche "la crescita del Pil; uno sbocco lavorativo per migliaia di giovani meridionali; la messa in rete delle città metropolitane calabresi (Reggio Calabria) e siciliane (Messina, Catania e Palermo) con le altre italiane; una piena integrazione tra le regioni del Sud Italia e quelle del Centro-Nord; l'abbattimento degli inquinanti e la convergenza verso gli obiettivi ambientali del Paese e dell'Europa; un efficace collegamento ferroviario tra il porto di Gioia Tauro e gli interporti della penisola per il trasporto dei container in arrivo e in partenza dal porto calabrese". "Le maggiori preoccupazioni - sottolineano le associazioni - sulla realizzazione dell'opera derivano dalla situazione prevista dal Piano europeo alta velocità, presentato il 5 novembre scorso, in base al quale fino al 2040 sono previsti solo lavori di miglioramento dell'attuale linea tra Praia e Paola e tra Pizzo e Villa. Tra Paola e Pizzo non è previsto alcun intervento. Per il resto nulla all'orizzonte, e la Regione non sembra aver proposto alcuna opposizione a questa previsione, né al ministero e nemmeno in sede di forum europeo del corridoio ScanMed". "Anche se nel mese scorso Webuild ha annunciato l'avvio della realizzazione di tre nuove gallerie nel tratto campano - si legge nella missiva - nulla di nuovo si registra su cosa avverrà a sud di Praia a Mare. Per tutti i lotti fino a Reggio Calabria finora è stato prodotto solo il documento di fattibilità delle alternative progettuali. Dunque si capisce come siamo in una fase molto embrionale. Mancano





i progetti, ma pure i soldi. L'Alta velocità oggi potrebbe arrivare fino a qualche chilometro a nord di Praia. Per completare quel tratto, come ripetuto un po' da tutti, manca un miliardo. Altri 17 miliardi andrebbero rintracciati per costruire la nuova linea fino in riva allo Stretto". Le associazioni chiedono quindi che Giunta e Consiglio regionale facciano chiarezza su alcuni punti: "Una chiara volontà dell'ente Regione di chiedere ufficialmente la realizzazione di una linea ferroviaria ad Alta velocità che permetta di collegare Reggio Calabria con Roma in non più di tre ore; i tempi di redazione e approvazione del progetto definitivo; l'individuazione e il reperimento delle fonti di finanziamento dell'intera opera; il crono programma delle varie fasi: progetto, gare d'appalto, realizzazione".

## Informazion e Comunicazione

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

### Corigliano-Rossano, al Castello Ducale l'info-day del progetto europeo ANEMOS

Si terrà venerdì 30 gennaio, alle ore 10, presso il Castello Ducale di Corigliano-Rossano, l'info-day del progetto ANEMOS, iniziativa finalizzata a rafforzare la resilienza operativa dei porti dell'Adriatico e dello Ionio di fronte agli eventi meteorologici estremi. ANEMOS ( A Common Cross-border Strategy for Storm Preparedness and Operational Resilience Techniques for Seaports ) è un progetto di cooperazione territoriale europea tra Italia e Grecia, cofinanziato dall'Unione Europea nell'ambito del programma Interreg VI-A GreciItalia 2021-2027. La partnership coinvolge importanti enti pubblici e istituzioni accademiche: per la Grecia il Fondo Municipale di Pyrgos, l'Autorità Portuale di Corfù e il Fondo Speciale di Ricerca dell'Università di Atene; per l'Italia la Città Metropolitana di Bari, il Comune di Nardò e il Comune di Corigliano-Rossano. Il progetto promuove interventi orientati a una gestione sostenibile e resiliente delle infrastrutture portuali, attraverso strategie transfrontaliere condivise e l'utilizzo di tecnologie avanzate, come sistemi di monitoraggio con droni e soluzioni di intelligenza artificiale per l'allerta precoce, la prevenzione dei rischi e la risposta operativa. L'obiettivo è migliorare la capacità di preparazione agli eventi climatici estremi, ridurre i disagi operativi e sostenere la competitività a lungo termine dei porti dell'area interessata. L'info-day rappresenterà un momento di confronto e approfondimento per stakeholder locali, autorità portuali, amministrazioni pubbliche, enti di ricerca e operatori del settore, chiamati a conoscere nel dettaglio le attività del progetto, i risultati attesi e le sfide del territorio. «ANEMOS è un'opportunità strategica per il nostro territorio ha dichiarato l'assessore alla Programmazione Tatiana Novello perché unisce innovazione tecnologica, cooperazione europea e tutela delle infrastrutture portuali, con ricadute positive sull'economia locale, sull'ambiente e sulla sicurezza delle comunità costiere». Sulla stessa linea il sindaco Flavio Stasi, che ha sottolineato come la partecipazione di Corigliano-Rossano a un progetto europeo di questo livello «confermi il ruolo strategico della città nel Mediterraneo» e rappresenti «un investimento sul futuro dei porti, chiamati ad essere sempre più moderni, sostenibili e capaci di affrontare le sfide del cambiamento climatico».



Si terrà venerdì 30 gennaio, alle ore 10, presso il Castello Ducale di Corigliano-Rossano, l'info-day del progetto "ANEMOS", iniziativa finalizzata a rafforzare la resilienza operativa dei porti dell'Adriatico e dello Ionio di fronte agli eventi meteorologici estremi. ANEMOS ( A Common Cross-border Strategy for Storm Preparedness and Operational Resilience Techniques for Seaports ) è un progetto di cooperazione territoriale europea tra Italia e Grecia, cofinanziato dall'Unione Europea nell'ambito del programma Interreg VI-A Grecia-Italia 2021-2027. La partnership coinvolge importanti enti pubblici e istituzioni accademiche: per la Grecia il Fondo Municipale di Pyrgos, l'Autorità Portuale di Corfù e il Fondo Speciale di Ricerca dell'Università di Atene; per l'Italia la Città Metropolitana di Bari, il Comune di Nardò e il Comune di Corigliano-Rossano. Il progetto promuove interventi orientati a una gestione sostenibile e resiliente delle infrastrutture portuali, attraverso strategie transfrontaliere condivise e l'utilizzo di tecnologie avanzate, come sistemi di monitoraggio con droni e soluzioni di intelligenza artificiale per l'allerta precoce, la prevenzione dei rischi e la risposta operativa. L'obiettivo è migliorare la capacità di preparazione agli eventi climatici estremi, ridurre i disagi operativi e sostenere la competitività a lungo termine dei porti dell'area interessata. L'info-day rappresenterà un momento di confronto e approfondimento per stakeholder locali, autorità portuali, amministrazioni pubbliche, enti di ricerca e operatori del settore, chiamati a conoscere nel dettaglio le attività del progetto, i risultati attesi e le sfide del territorio. «ANEMOS è un'opportunità strategica per il nostro territorio - ha dichiarato l'assessore alla Programmazione Tatiana Novello - perché unisce innovazione tecnologica, cooperazione europea e tutela delle infrastrutture portuali, con ricadute positive sull'economia locale, sull'ambiente e sulla sicurezza delle comunità costiere». Sulla stessa linea il sindaco Flavio Stasi,

## Associazioni: "L'alta velocità Salerno - Reggio Calabria sempre più un miraggio"

lettera firmata da quindici associazioni, tra cui Legambiente e Wwf di Reggio, indirizzata al presidente del Consiglio regionale della Calabria L'alta velocità Salerno-Reggio Calabria "è il punto d'appoggio a partire dal quale cambiare la storia della Calabria" tuttavia "il tempo scorre e la linea è sempre più una chimera". E' quanto si legge in una lettera firmata da quindici associazioni, tra cui Legambiente e Wwf di Reggio Calabria, indirizzata al presidente del Consiglio regionale della Calabria, Salvatore Cirillo, in cui si chiede a Palazzo Campanella di "esaminare le problematiche connesse alla realizzazione di questa infrastruttura". "Sulla necessità di realizzare l'alta velocità al Sud - spiegano le associazioni - non ci sono dubbi, basta guardare la carta dei collegamenti ferroviari in Europa per rendersi conto come l'Italia abbia un vuoto assoluto a sud di Salerno. È assolutamente necessario verificare progetti alternativi, come quello del 2005 di Rfi, o proposte come quella Larg, che pongono l'obiettivo di un tempo di percorrenza Roma-Stretto inferiore a tre ore con un costo più basso". Secondo i firmatari "per raggiungere questo obiettivo è necessario che la linea sia progettata seguendo i criteri dell'horizontal alignment, adottati in tutte le parti del mondo per ridurre l'estensione chilometrica rispetto al tracciato della attuale linea convenzionale, e non aumentando l'estensione". Tra i vantaggi derivanti dall'infrastruttura le associazioni evidenziano anche "la crescita del Pil; uno sbocco lavorativo per migliaia di giovani meridionali; la messa in rete delle città metropolitane calabresi (Reggio Calabria) e siciliane (Messina, Catania e Palermo) con le altre italiane; una piena integrazione tra le regioni del Sud Italia e quelle del Centro-Nord; l'abbattimento degli inquinanti e la convergenza verso gli obiettivi ambientali del Paese e dell'Europa; un efficace collegamento ferroviario tra il porto di **Gioia Tauro** e gli interporti della penisola per il trasporto dei container in arrivo e in partenza dal porto calabrese". "Le maggiori preoccupazioni - sottolineano le associazioni - sulla realizzazione dell'opera derivano dalla situazione prevista dal Piano europeo alta velocità, presentato il 5 novembre scorso, in base al quale fino al 2040 sono previsti solo lavori di miglioramento dell'attuale linea tra Praia e Paola e tra Pizzo e Villa. Tra Paola e Pizzo non è previsto alcun intervento. Per il resto nulla all'orizzonte, e la Regione non sembra aver proposto alcuna opposizione a questa previsione, né al ministero e nemmeno in sede di forum europeo del corridoio ScanMed". "Anche se nel mese scorso Webuild ha annunciato l'avvio della realizzazione di tre nuove gallerie nel tratto campano - si legge nella missiva - nulla di nuovo si registra su cosa avverrà a sud di Praia a Mare. Per tutti i lotti fino a Reggio Calabria finora è stato prodotto solo il documento di fattibilità delle



lettera firmata da quindici associazioni, tra cui Legambiente e Wwf di Reggio, indirizzata al presidente del Consiglio regionale della Calabria L'alta velocità Salerno-Reggio Calabria "è il punto d'appoggio a partire dal quale cambiare la storia della Calabria" tuttavia "il tempo scorre e la linea è sempre più una chimera". E' quanto si legge in una lettera firmata da quindici associazioni, tra cui Legambiente e Wwf di Reggio Calabria, indirizzata al presidente del Consiglio regionale della Calabria, Salvatore Cirillo, in cui si chiede a Palazzo Campanella di "esaminare le problematiche connesse alla realizzazione di questa infrastruttura". "Sulla necessità di realizzare l'alta velocità al Sud - spiegano le associazioni - non ci sono dubbi, basta guardare la carta dei collegamenti ferroviari in Europa per rendersi conto come l'Italia abbia un vuoto assoluto a sud di Salerno. È assolutamente necessario verificare progetti alternativi, come quello del 2005 di Rfi, o proposte come quella Larg, che pongono l'obiettivo di un tempo di percorrenza Roma-Stretto inferiore a tre ore con un costo più basso". Secondo i firmatari "per raggiungere questo obiettivo è necessario che la linea sia progettata seguendo i criteri dell'horizontal alignment, adottati in tutte le parti del mondo per ridurre l'estensione chilometrica rispetto al tracciato della attuale linea convenzionale, e non aumentando l'estensione". Tra i vantaggi derivanti dall'infrastruttura le associazioni evidenziano anche "la crescita del Pil; uno sbocco lavorativo per migliaia di giovani meridionali; la messa in rete delle città metropolitane calabresi (Reggio Calabria) e siciliane (Messina, Catania e Palermo) con le altre italiane; una piena integrazione tra le regioni del Sud Italia e quelle del Centro-Nord; l'abbattimento degli inquinanti e la convergenza verso gli obiettivi ambientali del Paese e dell'Europa; un efficace collegamento ferroviario tra il porto di Gioia Tauro e gli interporti della penisola per il trasporto dei container in arrivo e in partenza dal porto calabrese". "Le maggiori preoccupazioni - sottolineano le associazioni - sulla realizzazione dell'opera derivano dalla situazione prevista dal Piano europeo alta velocità, presentato il 5 novembre scorso, in base al quale fino al 2040 sono previsti solo lavori di miglioramento dell'attuale linea tra Praia e Paola e tra Pizzo e Villa. Tra Paola e Pizzo non è previsto alcun intervento. Per il resto nulla all'orizzonte, e la Regione non sembra aver proposto alcuna opposizione a questa previsione, né al ministero e nemmeno in sede di forum europeo del corridoio ScanMed". "Anche se nel mese scorso Webuild ha annunciato l'avvio della realizzazione di tre nuove gallerie nel tratto campano - si legge nella missiva - nulla di nuovo si registra su cosa avverrà a sud di Praia a Mare. Per tutti i lotti fino a Reggio Calabria finora è stato prodotto solo il documento di fattibilità delle



## Rai News

**Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia**

---

alternative progettuali. Dunque si capisce come siamo in una fase molto embrionale. Mancano i progetti, ma pure i soldi. L'Alta velocità oggi potrebbe arrivare fino a qualche chilometro a nord di Praia. Per completare quel tratto, come ripetuto un po' da tutti, manca un miliardo. Altri 17 miliardi andrebbero rintracciati per costruire la nuova linea fino in riva allo Stretto". Le associazioni chiedono quindi che Giunta e Consiglio regionale facciano chiarezza su alcuni punti: "Una chiara volontà dell'ente Regione di chiedere ufficialmente la realizzazione di una linea ferroviaria ad Alta velocità che permetta di collegare Reggio Calabria con Roma in non più di tre ore; i tempi di redazione e approvazione del progetto definitivo; l'individuazione e il reperimento delle fonti di finanziamento dell'intera opera; il crono programma delle varie fasi: progetto, gare d'appalto, realizzazione".

## Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

### Pudm Milazzo, il Consiglio Comunale adotta la delibera del Pudm. Falliti: «Addio spiagge libere»

Adottata dal consiglio comunale la delibera relativa al Piano di utilizzo delle aree del demanio marittimo. Dopo aver esitato, tutte negativamente, in tre distinte sedute, le venti osservazioni, la maggioranza d'Aula ha approvato con 15 voti a favore e uno contrario (Lorenzo Italiano), il provvedimento che adotta il Pudm che adesso dovrà essere mandato a Palermo per l'approvazione finale, con decreto, da parte dell'assessorato regionale al Territorio ed Ambiente. Anche la seduta di mercoledì sera è stata particolarmente animata con l'opposizione intervenuta su ogni osservazioni (tutte alla fine votate favorevolmente), cercando di far cambiare idea ai colleghi che sostengono l'amministrazione, mettendo in risalto le penalizzazioni che l'entrata in vigore del Pudm determinerà per l'associazione dei pescatori del Tono, che - come in più occasioni hanno ribadito Lorenzo Italiano e Damiano Maisano - dovranno trasferirsi in un'altra zona della riviera di Ponente e per l'associazione di Vaccarella che - a detta sempre della minoranza - si vedrà ridotti i posti barca da mettere a disposizione dei pescatori. I tre consiglieri (Maisano, Italiano e Crisafulli) hanno poi presentato un documento di 25 pagine, contenente quelle che a loro avviso sono delle criticità sostanziali, aggiungendo altresì che tutto l'iter relativo al Pudm era per loro errato in quanto dopo la pronuncia del Cga sul ricorso dei balneari alla Regione, si sarebbe dovuto da zero con la predisposizione del Piano non limitandosi quindi solo alla valutazione delle osservazioni presentate dai portatori di interesse. Ma alla fine la maggioranza non ha cambiato il proprio orientamento, approvando, dopo gli interventi di Alisia Sottile, Santino Saraò, Nino Italiano, Mario Sindoni, Massimo Bagli e Franco Rizzo la delibera. Per la minoranza ha partecipato al voto solo Lorenzo Italiano, mentre hanno abbandonato l'aula Damiano Maisano e Giuseppe Crisafulli. L'INTERVENTO DI PEPPE FALLITI. Sulla questione interviene con una nota Peppe Falliti, candidato a sindaco di ControCorrente. «Ieri - scrive - con la votazione del Piano Utilizzo Demanio Marittimo (PUDM), si è consumato uno dei più gravi crimini della storia politica di Milazzo. Nonostante siano state eccepiti numerosi spunti di presunta illegalità in seguito al Decreto Savarino n- 360/2025 sui piani in questione, il Consiglio comunale, su proposta del sindaco di Milazzo, ha dimostrato di voler annichilire ogni forma di democrazia partecipata, prima non illustrando adeguatamente e pubblicamente il PUDM ai Cittadini e poi non volendo perseguire la possibilità di ripresentare osservazioni da parte dei portatori di interesse». «Nel Decreto - continua - è scritto a chiare lettere che "le disposizioni procedurali sono rinviare a successiva direttiva assessoriale" che, di fatto non c'è. Vero è che la procedura era già stata iniziata per il comune di Milazzo ma ciò non toglie il fatto che le proteste per il PDUM dovevano essere rispettate con ogni forma di democrazia partecipata possibile e nel 2021 non doveva bastare la pubblicazione in Albo pretorio ma doveva essere



Adottata dal consiglio comunale la delibera relativa al Piano di utilizzo delle aree del demanio marittimo. Dopo aver esitato, tutte negativamente, in tre distinte sedute, le venti osservazioni, la maggioranza d'Aula ha approvato con 15 voti a favore e uno contrario (Lorenzo Italiano), il provvedimento che adotta il Pudm che adesso dovrà essere mandato a Palermo per l'approvazione finale, con decreto, da parte dell'assessorato regionale al Territorio ed Ambiente. Anche la seduta di mercoledì sera è stata particolarmente animata con l'opposizione intervenuta su ogni osservazioni (tutte alla fine votate favorevolmente), cercando di far cambiare idea ai colleghi che sostengono l'amministrazione, mettendo in risalto le penalizzazioni che l'entrata in vigore del Pudm determinerà per l'associazione dei pescatori del Tono, che - come in più occasioni hanno ribadito Lorenzo Italiano e Damiano Maisano - dovranno trasferirsi in un'altra zona della riviera di Ponente e per l'associazione di Vaccarella che - a detta sempre della minoranza - si vedrà ridotti i posti barca da mettere a disposizione dei pescatori. I tre consiglieri (Maisano, Italiano e Crisafulli) hanno poi presentato un documento di 25 pagine, contenente quelle che a loro avviso sono delle criticità sostanziali, aggiungendo altresì che tutto l'iter relativo al Pudm era per loro errato in quanto dopo la pronuncia del Cga sul ricorso dei balneari alla Regione, si sarebbe dovuto da zero con la predisposizione del Piano non limitandosi quindi solo alla valutazione delle osservazioni presentate dai portatori di interesse. Ma alla fine la maggioranza non ha cambiato il proprio orientamento, approvando, dopo gli interventi di Alisia Sottile, Santino Saraò, Nino Italiano, Mario Sindoni, Massimo Bagli e Franco Rizzo la delibera. Per la minoranza ha partecipato al voto solo Lorenzo Italiano, mentre hanno abbandonato l'aula Damiano Maisano e Giuseppe Crisafulli. L'INTERVENTO DI PEPPE FALLITI. Sulla questione interviene con una nota Peppe Falliti, candidato a sindaco di ControCorrente. «Ieri - scrive - con la votazione del Piano Utilizzo Demanio Marittimo (PUDM), si è consumato uno dei più gravi crimini della storia politica di Milazzo. Nonostante siano state eccepiti numerosi spunti di presunta illegalità in seguito al Decreto Savarino n- 360/2025 sui piani in questione, il Consiglio comunale, su proposta del sindaco di Milazzo, ha dimostrato di voler annichilire ogni forma di democrazia partecipata, prima non illustrando adeguatamente e pubblicamente il PUDM ai Cittadini e poi non volendo perseguire la possibilità di ripresentare osservazioni da parte dei portatori di interesse». «Nel Decreto - continua - è scritto a chiare lettere che "le disposizioni procedurali sono rinviare a successiva direttiva assessoriale" che, di fatto non c'è. Vero è che la procedura era già stata iniziata per il comune di Milazzo ma ciò non toglie il fatto che le proteste per il PDUM dovevano essere rispettate con ogni forma di democrazia partecipata possibile e nel 2021 non doveva bastare la pubblicazione in Albo pretorio ma doveva essere

## Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

avviata una fase di pubblico confronto. Il risultato ha prodotto un piano che prevede lo stravolgimento delle coste di Milazzo: solo a Ponente oltre 30 concessioni e 5 in più rispetto alle attuali nella sola zona dal Campo sportivo al Tono, che rappresentano il 43% dell'attuale tratto di spiaggia libera; viene sfrattata l'Associazione 'Ngonia del Tono con oltre 30 barche, ai pescatori verrebbe suggerito di trasferirsi a Torretta dove esiste una discarica e dove la Capitaneria ha scritto che possono starci solo strutture stagionali perché esposto a mareggiate; nel quartiere di Vaccarella, solo all'Associazione "Nino Salmeri" vengono negati 63 metri lineari il che significa che circa una quarantina di barche non avranno più posto; Croce di mare non sarà più libera ma viene destinata una zona di circa 125 metri a lido; in Marina Garibaldi viene previsto un gigantesco **Porto** galleggiante grande quanto 30 campi di calcio esposto al Grecale, della grandezza di 216mila metri quadrati dal Molo Marullo fino oltre la statua della libertà; saranno previsti due moli in corrispondenza della via Cristoforo Colombo, quindi con ulteriore insulto alla caratteristica Marina Garibaldi dei Milazzesi; sparisce lo stadio comunale con la dicitura "adibito ad uso pubblico". Con manipolazione mediatica, l'amministrazione milazzese ha dichiarato falsamente che Vaccarella sarebbe "Borgo marinaro" ma alla regione non risulta alcunché! Ha dichiarato che l'area per i pescatori di Vaccarella sarebbe aumentata ma si tratta di estensione non lineare ma a monte del fronte mare, il che impedirebbe l'utilizzo delle imbarcazioni. La cosa gravissima è stata la dichiarazione dell'amministrazione che i pescatori del Tono vengono sfrattati per "VOLONTA' POLITICA", così è stato dichiarato nella seduta di lunedì scorso, perché esistono motivi di pubblico interesse superiori a quelli della permanenza della storica associazione milazzese». Accuse che il sindaco Midili ha restituito al mittente mettendo tutto nero su bianco in una lettera inviata all'associazione dei pescatori " Nino Salmeri ", titolare della concessione, al demanio marittimo, alla Capitaneria di **Porto** e a tutti i consiglieri comunali.

## Demolizioni ex Silos e Casa del Portuale: ancora tutto fermo VIDEO

*Intoppi burocratici nell'area "ex I-Hub". "Contiamo di risolvere a giorni e iniziare la prossima settimana"*

servizio di Silvia De Domenico **MESSINA** - Ancora tutto fermo nell'area " ex I-Hub ". Le demolizioni annunciate ad ottobre non sono mai iniziate. Ex Silos Granai e Casa del Portuale sono ancora in piedi. "Intoppi burocratici" "Intoppi burocratici", è la risposta del direttore generale del Comune di **Messina**, Salvo Puccio . Così come aveva già spiegato il sindaco Federico Basile in una precedente intervista . "Contiamo di risolvere il problema in pochi giorni e iniziare con le demolizioni la prossima settimana", aggiunge Puccio. Non sorgerà più l'I-Hub tecnologico ma una terrazza panoramica La grande area di frate al **Porto** di **Messina** non sarà più destinata alla realizzazione del nuovo I-Hub tecnologico, che invece sorgerà nella zona ferroviaria di via Don Blasco - Santa Cecilia. Al posto degli ex Silos e della Casa del Portuale verrà elevata una terrazza panoramica sullo Stretto circondata da ampi spazi liberi. E a pochi metri di distanza verrà riaperto alla città il lato fronte mare del Palazzo della Dogana . Questa zona, quindi, si candida a diventare una nuova attrazione turistica di **Messina**.





## Riposto a pezzi dopo il Ciclone Harry: "Danni enormi, servono interventi strutturali e risorse straordinarie"

Ieri un lungo sopralluogo al **porto** commerciale, compromesso dal passaggio del ciclone Harry e attualmente in buona parte interdetto. Ieri mattina i tecnici del Genio civile sono stati accompagnati dal sindaco di Riposto Davide Vasta, dal Comandante della Capitaneria di **Porto** di Riposto, tenente di vascello Arturo Laudato, e dal dirigente dell'Ufficio tecnico comunale, geom. Giuseppe Messina, in un lungo e approfondito sopralluogo al **porto** commerciale, gravemente compromesso dal passaggio del ciclone Harry e attualmente in buona parte interdetto. I tecnici hanno potuto constatare direttamente l'entità dei danni, rimanendo fortemente colpiti dalla devastazione provocata dalla violenza delle mareggiate in grado di sollevare anche gli enormi cassoni in cemento armato, del peso di circa 30 tonnellate, utilizzati a protezione della mantellata del **porto**. A testimonianza della straordinaria energia sprigionata dal mare durante l'evento. "Sopralluogo ha confermato situazione di enorme gravità". L'ingegnere capo Gaetano Laudani e il geologo Vito Zingale del Genio civile di Catania hanno evidenziato che sarà necessaria un'indagine approfondita sotto il molo, per la quale sarà chiesto anche l'intervento dei

sommozzatori, al fine di valutare le condizioni delle opere sommerse e per verificare la presenza di eventuali scavarnamenti, oltreché una verifica della struttura originaria del **porto**. Impossibile al momento effettuare alcuna stima economica. "Il sopralluogo con i tecnici del Genio civile e del Demanio marittimo ha confermato uno scenario di estrema gravità, a conferma che i nostri toni allarmistici non erano ingiustificati - spiega il primo cittadino - Al momento non è possibile fare alcuna stima dei costi perché serve uno studio tecnico serio e dettagliato ma probabilmente i 10 milioni di euro, stimati approssimativamente all'indomani del disastro, non saranno sufficienti". "Servono interventi rapidi". Il molo, che presenta numerosi avvallamenti nella pavimentazione, dovrà essere smantellato e ricostruito. La massicciata retrostante il **porto**, invece, andrà risistemata e rafforzata con un incremento dei massi. "È escluso che si possa intervenire con procedure di somma urgenza - prosegue Davide Vasta - Parliamo di un'opera complessa che richiede un progetto organico e risorse straordinarie. Come mi è stato detto chiaramente dai tecnici, quando le risorse arriveranno bisogna essere pronti, con progetti già definiti. Ma allo stesso tempo è evidente che senza strumenti straordinari e procedure accelerate si rischia di rimanere bloccati per anni". Il tempo, però, non rappresenta una variabile neutra, come sottolinea ancora Vasta. "Qui non è in gioco solo un'infrastruttura, ma il lavoro e la dignità di centinaia di famiglie - sottolinea il sindaco - Riposto è la seconda marineria della Sicilia e il protrarsi dell'interdizione del **porto** rischia di trasformarsi in una vera emergenza sociale per i pescatori. Per questo continuerò a chiedere con forza interventi rapidi, risorse adeguate e una normativa speciale che consenta di agire



Ieri un lungo sopralluogo al porto commerciale, compromesso dal passaggio del ciclone Harry e attualmente in buona parte interdetto. Ieri mattina i tecnici del Genio civile sono stati accompagnati dal sindaco di Riposto Davide Vasta, dal Comandante della Capitaneria di Porto di Riposto, tenente di vascello Arturo Laudato, e dal dirigente dell'Ufficio tecnico comunale, geom. Giuseppe Messina, in un lungo e approfondito sopralluogo al porto commerciale, gravemente compromesso dal passaggio del ciclone Harry e attualmente in buona parte interdetto. I tecnici hanno potuto constatare direttamente l'entità dei danni, rimanendo fortemente colpiti dalla devastazione provocata dalla violenza delle mareggiate in grado di sollevare anche gli enormi cassoni in cemento armato, del peso di circa 30 tonnellate, utilizzati a protezione della mantellata del porto. A testimonianza della straordinaria energia sprigionata dal mare durante l'evento. "Sopralluogo ha confermato situazione di enorme gravità". L'ingegnere capo Gaetano Laudani e il geologo Vito Zingale del Genio civile di Catania hanno evidenziato che sarà necessaria un'indagine approfondita sotto il molo, per la quale sarà chiesto anche l'intervento dei sommozzatori, al fine di valutare le condizioni delle opere sommerse e per verificare la presenza di eventuali scavarnamenti, oltreché una verifica della struttura originaria del porto. Impossibile al momento effettuare alcuna stima economica. "Il sopralluogo con i tecnici del Genio civile e del Demanio marittimo ha confermato uno scenario di estrema gravità, a conferma che i nostri toni allarmistici non erano ingiustificati - spiega il primo cittadino - Al momento non è possibile fare alcuna stima dei costi perché serve uno studio

con la necessaria urgenza. Ogni ritardo aumenta il danno economico e sociale non solo per la nostra comunità ma per l'intero comprensorio. Intanto, stiamo lavorando ad una soluzione alternativa che è l'unica per garantire il lavoro ai nostri pescatori, ovvero l'apertura in tempi brevi del primo bacino, ovviamente chiedendo delle deroghe - conclude - che devono essere immediatamente autorizzate per far sì che i pescherecci possano trovare riparo lì". Segui tutti gli aggiornamenti di QdS.it Segui QdS.it su Google Non perderti inchieste, news e video WhatsApp Le notizie anche sul canale di QdS.it.

## Augusta News

Augusta

### Di Sarcina: Augusta può diventare hub per l'import-export. Le imprese facciano massa critica

Al centro del tavolo, temi vitali per l'economia dell'Isola. Un confronto serrato e operativo, nato dal basso per volontà degli imprenditori e destinato a cambiare il paradigma logistico della regione. È quello che si è tenuto ieri, mercoledì 28 gennaio ad Augusta tra Compagnia delle Opere Sicilia e l'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale. Una delegazione guidata dal presidente regionale Salvatore Motta e dalla direttrice Claudia Fuccio, accompagnati da numerosi soci, è stata accolta dal presidente dell'Autorità portuale, Francesco Di Sarcina, e dal dirigente tecnico Franco D'Alpa. L'iniziativa, nata dall'impegno di Toti La Rosa imprenditore del settore Nautico e Marittimo e referente di Cdo Sicilia per Mare e Porti ha incarnato perfettamente lo spirito dell'associazione: favorire un reale percorso di matching tra istituzioni e tessuto produttivo. Al centro del tavolo, temi vitali per l'economia dell'Isola: dalla Blue & Green Economy, allo sviluppo dei porti turistici, con particolare riferimento agli incentivi per il mercato crocieristico, in particolare sui porti di Catania e Siracusa, fino alle nuove prospettive per le navi traghetto, cruciali nel mercato dei trasporti merci. Tuttavia, il cuore del dibattito ha riguardato il ruolo strategico di Augusta come hub portacontainer per le attività di import/export globale. È emersa con forza la necessità di sanare un paradosso logistico che penalizza gravemente le aziende siciliane: vedere le merci transitare davanti alle proprie coste per poi essere costrette a lunghi e costosi scali attraverso tappe come Genova, Trieste o Gioia Tauro prima di giungere a destinazione via mare, su navi più piccole, o su gomma. L'Autorità Portuale ha confermato l'impegno a rendere Augusta un grand hub centrale, capace di accogliere le grandi navi, ma ha lanciato un chiaro messaggio: affinché il progetto si realizzi e le compagnie navali investano, serve una domanda forte e coesa dal territorio. Cdo Sicilia ha dunque raccolto la sfida: assumere il ruolo di facilitatore per chiamare a raccolta non solo gli associati, ma tutte le aziende siciliane interessate all'import/export. L'obiettivo è quello di coinvolgere tutti coloro che condividono lo stesso problema ma attualmente si muovono in solitaria, per creare quella massa critica necessaria a supportare dal basso l'innovazione del porto e a dialogare con forza contrattuale con le compagnie di navigazione. Ringraziamo il presidente Di Sarcina per questo momento importantissimo di informazione e conoscenza ha dichiarato il presidente di Cdo Sicilia, Salvatore Motta. Compagnia delle Opere vuole essere esattamente questo: un generatore di relazioni per conoscere più a fondo e in modo autorevole la realtà commerciale, territoriale e sociale che ci circonda. Abbiamo approfondito il valore dei porti, le nuove frontiere, ma anche le sfide vinte contro una burocrazia difficile per spingere in avanti il sistema della Sicilia orientale. Si tratta di una grande opportunità per i nostri soci e per tutte le imprese del territorio che non vogliono restare



Al centro del tavolo, temi vitali per l'economia dell'Isola. Un confronto serrato e operativo, nato dal basso per volontà degli imprenditori e destinato a cambiare il paradigma logistico della regione. È quello che si è tenuto ieri, mercoledì 28 gennaio ad Augusta tra Compagnia delle Opere Sicilia e l'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale. Una delegazione guidata dal presidente regionale Salvatore Motta e dalla direttrice Claudia Fuccio, accompagnati da numerosi soci, è stata accolta dal presidente dell'Autorità portuale, Francesco Di Sarcina, e dal dirigente tecnico Franco D'Alpa. L'iniziativa, nata dall'impegno di Toti La Rosa – imprenditore del settore Nautico e Marittimo e referente di Cdo Sicilia per Mare e Porti – ha incarnato perfettamente lo spirito dell'associazione: favorire un reale percorso di matching tra istituzioni e tessuto produttivo. Al centro del tavolo, temi vitali per l'economia dell'Isola: dalla Blue & Green Economy, allo sviluppo dei porti turistici, con particolare riferimento agli incentivi per il mercato crocieristico, in particolare sui porti di Catania e Siracusa, fino alle nuove prospettive per le navi traghetto, cruciali nel mercato dei trasporti merci. Tuttavia, il cuore del dibattito ha riguardato il ruolo strategico di Augusta come hub portacontainer per le attività di import/export globale. È emersa con forza la necessità di sanare un paradosso logistico che penalizza gravemente le aziende siciliane: vedere le merci transitare davanti alle proprie coste per poi essere costrette a lunghi e costosi scali attraverso tappe come Genova, Trieste o Gioia Tauro prima di giungere a destinazione via mare, su navi più piccole, o su gomma. L'Autorità Portuale ha confermato l'impegno a rendere Augusta un grand hub centrale, capace di accogliere le grandi navi, ma ha lanciato un chiaro messaggio: affinché il progetto si realizzi e le compagnie navali investano, serve una domanda forte e coesa dal territorio. Cdo Sicilia ha dunque raccolto la sfida: assumere il ruolo di facilitatore per chiamare a raccolta non solo

## Augusta News

### Augusta

---

sole davanti a queste sfide. L'associazione avrà ora il compito di trasformare queste informazioni in vantaggio competitivo, non ultime le prospettive legate all'imminente trasformazione di Augusta in polo per l'eolico offshore, con imponenti progetti per la realizzazione e l'installazione degli impianti che apriranno prospettive enormi per un vasto indotto, dalla carpenteria metallica navale alla distribuzione dell'energia elettrica.



## Shipping Italy

### Trapani

#### Bloccata a Trapani una nave cargo carica di pale eoliche

Disposto dalla Guardia Costiera il fermo amministrativo per la presenza di sei non conformità rispetto agli standard internazionali. Una nave mercantile arrivata nel porto di Trapani per un normale scalo tecnico e commerciale di componenti eolici, è stata bloccata dalla Guardia Costiera che ne ha disposto il fermo amministrativo per gravi carenze di sicurezza. La nave, della lunghezza di circa 130 metri con una stazza superiore alle 8 mila tonnellate, battente bandiera liberiana, era approdata in banchina martedì mattina. Per l'operazione di controllo, sotto il coordinamento della Direzione marittima di **Palermo**, è salito a bordo il team specializzato del Port State Control della Capitaneria di Trapani che si è trovato di fronte un equipaggio internazionale, composto da marittimi russi, ucraini, indiani e filippini. I controlli sono partiti dalla documentazione di bordo e dei titoli professionali, per poi spostarsi dal ponte di comando alla sala macchine, fino agli spazi vitali riservati all'equipaggio. Il bilancio finale ha riportato il riscontro di sei non conformità rispetto agli standard internazionali. Nello specifico, le carenze hanno riguardato le procedure di emergenza, la sicurezza del personale e il sistema generale di gestione della sicurezza. Secondo la Guardia Costiera si è trattato dunque di questioni sostanziali che avrebbero potuto mettere a rischio le persone a bordo e l'ambiente marino. La nave, informa una nota, non potrà lasciare le acque trapanesi finché ogni irregolarità non sarà stata sanata. Per il processo di sblocco servirà l'intervento dell'Autorità di bandiera della nave e degli ispettori del registro di classifica. Solo dopo una seconda ispezione da parte della Guardia Costiera, se tutto risulterà a norma, il cargo potrà riprendere il mare. Si tratta del primo provvedimento di fermo del 2026 per la Capitaneria di porto di Trapani. L'attività rientra nel vasto raggio d'azione del Paris Memorandum of Understanding, un accordo che impegna i Paesi europei (più Canada e Regno Unito) finalizzato a garantire la sicurezza della navigazione, le condizioni di vita e di lavoro degli equipaggi e la tutela dell'ambiente marino. 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.



## Costa Crociere, al via amplificazione della campagna di brand dedicata all'estate


Ampliata la presenza sul territorio con una importante attivazione Dooh (Digital Out Of Home), pensata per portare la meraviglia delle esperienze uniche da vivere solo con Costa direttamente negli spazi urbani più iconici di Milano. Dopo il lancio della nuova campagna di comunicazione dedicata all'estate 2026, Costa **Crociere** amplia ulteriormente la propria presenza sul territorio con una importante attivazione Dooh (Digital Out Of Home), pensata per portare la meraviglia delle esperienze uniche da vivere solo con Costa direttamente negli spazi urbani più iconici di Milano. L'attivazione Dooh si inserisce all'interno della piattaforma globale 'Wonder' e della strategia Sea & Land, dando voce a una promessa unica: "Only Costa brings you there, where wonder happens". Un messaggio che pone al centro il valore del 'where': i luoghi straordinari in cui la meraviglia prende forma, e l'unicità di Costa come unico brand capace di creare destinazioni esclusive, sul mare e a terra. I soggetti Dooh rappresentano la declinazione della campagna di brand su alcune delle destinazioni più iconiche dell'estate 2026, riprendendo e amplificando il racconto già on air da fine dicembre 2025 su Tv, digital e social. Attraverso immagini di forte impatto visivo, la comunicazione traduce il concept incentrato sull'unicità dell'esperienza di vacanza che si può vivere 'Solo con Costa', portando in primo piano itinerari ed eventi straordinari che definiscono l'offerta estiva del brand. I soggetti protagonisti dell'attivazione sono espressione di una diversa declinazione della meraviglia firmata Costa. Best of Fjords racconta la possibilità di vivere, in un'unica vacanza e dalla prospettiva unica del mare, alcuni tra i fiordi più spettacolari della Norvegia, offrendo una sintesi unica di paesaggi iconici e natura incontaminata. Il soggetto dedicato all'Eclissi totale di sole del 12 agosto 2026, visibile dal Mare delle Baleari, celebra uno degli eventi naturali più straordinari dei prossimi anni, proponendo il mare come punto di osservazione privilegiato per un'esperienza irripetibile. Dal 26 gennaio al 15 febbraio, la campagna sarà on air a Milano con una pianificazione speciale ad alta visibilità, pensata per intercettare i flussi urbani in uno dei periodi di maggiore mobilità della città. Il progetto prevede una presenza capillare e scenografica nei principali snodi del trasporto cittadino, a partire dalla Stazione Centrale, protagonista di una domination totale attiva fino al 2 febbraio. Per un'ora al giorno, tutti gli schermi disponibili si sincronizzano per dare vita a un momento immersivo che trasforma la stazione in un vero spazio narrativo, avvolgendo i pendolari in un'eclissi totale di sole, un'anteprima dell'esperienza straordinaria che potrebbero vivere la prossima estate a bordo, dal punto di vista unico del Mare delle Baleari. Una creatività site-specific, e a 360 gradi, pensata per amplificare la campagna, generare meraviglia e stimolare il desiderio di prenotare. Accanto alla Stazione Centrale, la campagna sarà presente anche nella Stazione



di Cadorna, fino all'8 febbraio, con una domination volta a presentare le destinazioni più iconiche al centro dell'offerta estiva di Costa. In questo contesto, il nome stesso della stazione - cuore delle Ferrovie Nord - diventa il fulcro della narrazione: un rimando sottile e giocoso al Nord Europa e ai suoi fiordi più belli, che l'utente è invitato a vivere con Costa dalla prospettiva unica del mare. Fino al 15 febbraio, inoltre, la campagna multi-soggetto si estenderà ulteriormente attraverso una pianificazione Dooh diffusa in città e nella rete metropolitana con Mupi digitali e pensiline bus, a supporto della copertura e della frequenza del messaggio. Con questa attivazione Dooh, Costa **Crociere** rafforza ulteriormente la strategia media omnicanale della campagna, portando il racconto del brand fuori dagli schermi tradizionali e integrandolo in modo coerente e spettacolare nel tessuto urbano di Milano, uno dei contesti più dinamici e strategici per la comunicazione del brand. La creatività della campagna è firmata da LePub, global creative partner di Costa **Crociere**.

## **Campania, Zinzi (Lega) a De Luca: su riforma porti solo caciara da chi non si è mai occupato del settore**

(AGENPARL) - Thu 29 January 2026 Campania, Zinzi (Lega) a De Luca: su riforma porti solo caciara da chi non si è mai occupato del settore Roma, 29 gen. - "I numeri lanciati dal collega De Luca nel tentativo di affossare la riforma dei porti sono inesatti, superficiali, già smentiti da **Assoport**. Nessuna sottrazione automatica di risorse alla Campania, nessuno 'scippo ai territori', ma solo un inutile esercizio di caciara preventiva sollevata da chi, peraltro, non si è mai occupato di portualità e di sistema logistico. L'obiettivo di questa riforma è chiaro: superare frammentazioni, ritardi decisionali e disomogeneità che hanno indebolito per anni la competitività dei porti italiani rispetto ai grandi hub europei. Il coordinamento nazionale degli investimenti non è centralismo, ma una scelta necessaria per dare al sistema portuale una strategia industriale coerente ed efficace. Fare terrorismo politico su risorse e territori, utilizzando cifre smentite, non aiuta lo sviluppo dei porti né il futuro della logistica nazionale. Il confronto serio si fa nel merito, non con la propaganda". Lo dichiara il deputato e coordinatore della Lega in Campania Gianpiero Zinzi. Ufficio stampa Lega Camera 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**

---

**Campania, Zinzi (Lega) a De Luca: su riforma porti solo caciara da chi non si è mai occupato del settore**

01/29/2026 19:07

(AGENPARL) - Thu 29 January 2026 Campania, Zinzi (Lega) a De Luca: su riforma porti solo caciara da chi non si è mai occupato del settore Roma, 29 gen. - "I numeri lanciati dal collega De Luca nel tentativo di affossare la riforma dei porti sono inesatti, superficiali, già smentiti da Assoport. Nessuna sottrazione automatica di risorse alla Campania, nessuno 'scippo ai territori', ma solo un inutile esercizio di caciara preventiva sollevata da chi, peraltro, non si è mai occupato di portualità e di sistema logistico. L'obiettivo di questa riforma è chiaro: superare frammentazioni, ritardi decisionali e disomogeneità che hanno indebolito per anni la competitività dei porti italiani rispetto ai grandi hub europei. Il coordinamento nazionale degli investimenti non è centralismo, ma una scelta necessaria per dare al sistema portuale una strategia industriale coerente ed efficace. Fare terrorismo politico su risorse e territori, utilizzando cifre smentite, non aiuta lo sviluppo dei porti né il futuro della logistica nazionale. Il confronto serio si fa nel merito, non con la propaganda". Lo dichiara il deputato e coordinatore della Lega in Campania Gianpiero Zinzi. Ufficio stampa Lega Camera 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: «CAMPANIA, ZINZI (LEGA) A DE LUCA: SU RIFORMA PORTI SOLO CACIARA DA CHI NON SI È MAI OCCUPATO DEL SETTORE»

Campania, Zinzi (Lega) a De Luca: su riforma porti solo caciara da chi non si è mai occupato del settore Roma, 29 gen. - "I numeri lanciati dal collega De Luca nel tentativo di affossare la riforma dei porti sono inesatti, superficiali, già smentiti da **Assoporti**. Nessuna sottrazione automatica di risorse alla Campania, nessuno 'scippo ai territori', ma solo un inutile esercizio di caciara preventiva sollevata da chi, peraltro, non si è mai occupato di portualità e di sistema logistico. L'obiettivo di questa riforma è chiaro: superare frammentazioni, ritardi decisionali e disomogeneità che hanno indebolito per anni la competitività dei porti italiani rispetto ai grandi hub europei. Il coordinamento nazionale degli investimenti non è centralismo, ma una scelta necessaria per dare al sistema portuale una strategia industriale coerente ed efficace. Fare terrorismo politico su risorse e territori, utilizzando cifre smentite, non aiuta lo sviluppo dei porti né il futuro della logistica nazionale. Il confronto serio si fa nel merito, non con la propaganda". Lo dichiara il deputato e coordinatore della Lega in Campania Gianpiero Zinzi. Ufficio stampa Lega Camera.

Agenzia Giornalistica Opinione

LEGA \* CAMERA: «CAMPANIA, ZINZI (LEGA) A DE LUCA: SU RIFORMA PORTI SOLO CACIARA DA CHI NON SI È MAI OCCUPATO DEL SETTORE»



01/29/2026 19:31

Campania, Zinzi (Lega) a De Luca: su riforma porti solo caciara da chi non si è mai occupato del settore Roma, 29 gen. - "I numeri lanciati dal collega De Luca nel tentativo di affossare la riforma dei porti sono inesatti, superficiali, già smentiti da Assoporti. Nessuna sottrazione automatica di risorse alla Campania, nessuno 'scippo ai territori', ma solo un inutile esercizio di caciara preventiva sollevata da chi, peraltro, non si è mai occupato di portualità e di sistema logistico. L'obiettivo di questa riforma è chiaro: superare frammentazioni, ritardi decisionali e disomogeneità che hanno indebolito per anni la competitività dei porti italiani rispetto ai grandi hub europei. Il coordinamento nazionale degli investimenti non è centralismo, ma una scelta necessaria per dare al sistema portuale una strategia industriale coerente ed efficace. Fare terrorismo politico su risorse e territori, utilizzando cifre smentite, non aiuta lo sviluppo dei porti né il futuro della logistica nazionale. Il confronto serio si fa nel merito, non con la propaganda". Lo dichiara il deputato e coordinatore della Lega in Campania Gianpiero Zinzi. Ufficio stampa Lega Camera.

## Lula, 'pieno sostegno alla sovranità di Panama sul Canale'

Il leader brasiliano replica alle pressioni degli Stati Uniti. In visita ufficiale a Panama, il presidente brasiliano Luiz Inácio Lula da Silva ha lanciato un messaggio a difesa del controllo panamense sul Canale interoceanico. Il sostegno arriva in risposta alle tensioni diplomatiche con Donald Trump, che nei mesi scorsi ha messo in dubbio l'autonomia del Paese centroamericano citando la presenza cinese nei **porti** e chiedendo il transito gratuito per le navi statunitensi. "Il Brasile appoggia integralmente la sovranità di Panama", ha dichiarato Lula dal Palazzo de Las Garzas, dove è stato decorato dal presidente José Raúl Mulino. Senza riferirsi direttamente a Trump, il leader brasiliano ha lodato la gestione "efficiente e sicura" della via d'acqua dal 1999 a oggi, sottolineando come la sua neutralità sia garanzia di un commercio mondiale giusto. Lula, che partecipa al forum della Banca di Sviluppo dell'America Latina (Caf), ha visitato le chiuse dicendosi impressionato dall'evoluzione tecnologica dell'infrastruttura, vitale per il 6% del commercio marittimo globale.

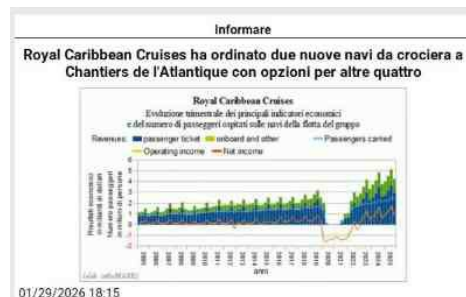


## Informare

### Focus

# Royal Caribbean Cruises ha ordinato due nuove navi da crociera a Chantiers de l'Atlantique con opzioni per altre quattro

Programmati nuovi ordini per dieci nuove navi fluviali. Anno finanziario record Il gruppo **crocieristico** americano Royal Caribbean Cruises ha siglato accordi con il cantiere navale francese Chantiers de l'Atlantique di Saint Nazaire che includono ordini per la costruzione di due navi da crociera della nuova classe "Discovery", di cui non sono state ancora rese note le caratteristiche, e opzioni per ulteriori quattro unità navali. La prima nuova nave sarà presa in consegna nel 2029 e la seconda nel 2032. Inoltre Celebrity River Cruises, la compagnia di navigazione fluviale del gruppo statunitense, ha annunciato che si doterà di dieci nuove navi con lo scopo di portare a 20 entro il 2031 il numero di imbarcazioni impiegate sui fiumi e canali europei. Intanto, Royal Caribbean Cruises ha concluso l'esercizio annuale 2025 con risultati finanziari record a partire dai ricavi che sono ammontati a 17,94 miliardi di dollari, con un aumento del +8,8% sull'esercizio precedente, di cui 12,52 miliardi generati dalla vendita delle crociere (+8,9%) e 5,42 miliardi dalle vendite a bordo delle navi (+8,7%). Nuovi picchi storici sono stati raggiunti anche dai valori del margine operativo lordo, dell'utile operativo e dell'utile netto che sono risultati pari rispettivamente a 7,03 miliardi (+15,4%), 4,91 miliardi (+19,5%) e 4,29 miliardi di dollari (+48,2%). Un nuovo massimo storico è stato registrato anche dal numero di passeggeri imbarcatosi sulle navi del gruppo che ha raggiunto 9,45 milioni di unità (+10,3%). Un nuovo record assoluto è stato segnato anche dal numero di passeggeri ospitati sulle navi della flotta nel solo quarto trimestre del 2025, pari 2,48 milioni di unità, con un incremento del +6,7% sul corrispondente periodo dell'anno precedente e un rialzo di oltre 18mila unità rispetto al precedente picco storico trimestrale conseguito nel periodo luglio-settembre del 2025. Inoltre, nell'ultimo trimestre del 2025 sono stati registrati valori mai così elevati delle principali voci del conto economico di questo periodo dell'anno. I ricavi si sono attestati a 4,26 miliardi di dollari (+13,3%), di cui 2,94 miliardi prodotti dalle vendite delle crociere (+13,0%) e 1,32 miliardi dalle vendite a bordo delle navi (+14,0%). Il valore del margine operativo lordo è stato di 1,48 miliardi (+20,9%), quello dell'utile operativo di 933 milioni (+49,5%) e il valore dell'utile netto di 762 milioni di dollari (+36,3%). Commentando questi risultati, il presidente e amministratore delegato del gruppo americano, Jason Liberty, ha annunciato che per il 2026 è atteso «un altro anno di rilevanti performance finanziarie, con ricavi e utili in crescita a due cifre».



Programmati nuovi ordini per dieci nuove navi fluviali. Anno finanziario record Il gruppo crocieristico americano Royal Caribbean Cruises ha siglato accordi con il cantiere navale francese Chantiers de l'Atlantique di Saint Nazaire che includono ordini per la costruzione di due navi da crociera della nuova classe "Discovery", di cui non sono state ancora rese note le caratteristiche, e opzioni per ulteriori quattro unità navali. La prima nuova nave sarà presa in consegna nel 2029 e la seconda nel 2032. Inoltre Celebrity River Cruises, la compagnia di navigazione fluviale del gruppo statunitense, ha annunciato che si doterà di dieci nuove navi con lo scopo di portare a 20 entro il 2031 il numero di imbarcazioni impiegate sui fiumi e canali europei. Intanto, Royal Caribbean Cruises ha concluso l'esercizio annuale 2025 con risultati finanziari record a partire dai ricavi che sono ammontati a 17,94 miliardi di dollari, con un aumento del +8,8% sull'esercizio precedente, di cui 12,52 miliardi generati dalla vendita delle crociere (+8,9%) e 5,42 miliardi dalle vendite a bordo delle navi (+8,7%). Nuovi picchi storici sono stati raggiunti anche dai valori del margine operativo lordo, dell'utile operativo e dell'utile netto che sono risultati pari rispettivamente a 7,03 miliardi (+15,4%), 4,91 miliardi (+19,5%) e 4,29 miliardi di dollari (+48,2%). Un nuovo massimo storico è stato registrato anche dal numero di passeggeri imbarcatosi sulle navi del gruppo che ha raggiunto 9,45 milioni di unità (+10,3%). Un nuovo record assoluto è stato segnato anche dal numero di passeggeri ospitati sulle navi della flotta nel solo quarto trimestre del 2025, pari 2,48 milioni di unità, con un incremento del +6,7% sul corrispondente periodo dell'anno precedente e un rialzo di oltre 18mila unità rispetto al precedente picco storico trimestrale conseguito nel periodo luglio-settembre del 2025. Inoltre, nell'ultimo trimestre del 2025 sono stati registrati valori mai così elevati delle principali voci del conto economico di questo periodo dell'anno. I ricavi si sono

## Informazioni Marittime

### Focus

## Il bunkeraggio costa troppo | Lo studio Assocostieri-Nomisma

La burocrazia incide sul 10 per cento del costo. Nei prossimi anni l'Italia rischia di vedersi ridimensionati i volumi e ridotta la competitività intra-mediterranea. Il bunkeraggio marittimo italiano perde terreno nel Mediterraneo e rischia di pagare un prezzo doppio: da un lato la concorrenza degli hub esteri (a partire dalla Spagna), dall'altro un quadro regolatorio e operativo che si traduce in extracosti e minore attrattività per le navi in rifornimento. È uno dei messaggi che emerge dagli studi Assocostieri-Nomisma Energia illustrati in un convegno alla Camera dei Deputati il 27 gennaio scorso dal titolo "La logistica energetica tra sostenibilità e realismo".

**Costi:** la "burocrazia" può pesare fino al 10% del prezzo finale. Il tema più operativo - e più "portuale" - riguarda i costi di bunkeraggio. Secondo la presentazione, la complessità amministrativa e procedurale italiana genera maggiori costi che "possono arrivare al 10% del prezzo finale del bunkeraggio", incentivando le navi ad approvvigionarsi altrove. Tra i fattori richiamati: la riduzione della disponibilità legata al numero di raffinerie e alle lavorazioni nazionali, i costi dei servizi e alcuni passaggi burocratici (citati esplicitamente nella presentazione) come la gestione dell'esenzione IVA e vincoli operativi legati alla consegna tramite bettolina. Il "paradosso" del bunker: volumi in calo e sorpasso dei competitor. Nel focus dedicato al bunkeraggio, Nomisma Energia ricostruisce l'andamento dei bunker marittimi tradizionali in Italia (olio combustibile e gasolio) e propone previsioni fino al 2040, delineando un quadro di ridimensionamento dei volumi e di crescente competizione intra-mediterranea. Nello scenario descritto, "l'Italia, tradizionale fornitore", viene indicata come superata dalla Spagna nelle forniture di bunker nel Mediterraneo. Un dato che, nello studio, viene messo in relazione anche con il traffico marittimo: dalle elaborazioni su IEA ed Eurostat emerge uno squilibrio tra la movimentazione (merci, container, passeggeri) e la domanda di bunker in Italia, a fronte di una situazione "ribaltata" per la Spagna. Transizione: marittimo "piccolo" sulle emissioni UE, ma strategico sul commercio. Nella cornice generale, lo studio ricorda che il trasporto marittimo internazionale incide per circa il 4% delle emissioni totali UE, mentre la quota del commercio movimentata via mare resta cruciale (richiamata come prevalente nei flussi esteri e rilevante anche nell'intra-UE). Il punto, per Assocostieri e Nomisma Energia, è governare la transizione senza "svuotare" il ruolo industriale e logistico dei porti: un obiettivo che passa dalla capacità italiana di offrire rifornimenti competitivi e - contemporaneamente - infrastrutture e carburanti alternativi. Il filo rosso dei tre documenti è che la transizione - per essere praticabile - deve poggiare su logistica costiera, infrastrutture e regole che non spingano i traffici a "fare il pieno altrove". Da qui l'insistenza su due fronti: ridurre extracosti e complessità del bunkeraggio tradizionale (nell'immediato) e accelerare





## Informazioni Marittime

### Focus

---

l'adozione di combustibili alternativi "pronti" (GNL/bio-GNL, biocarburanti, ecc.) senza incertezze regolatorie che frenino investimenti e domanda. Condividi Tag ambiente Articoli correlati.

## Imparare dagli errori: gli infortuni lavorativi nelle attività di dragaggio

Esempi di infortuni lavorativi in attività di dragaggio. Focus sulle operazioni di dragaggio di una motonave e sulla manovra di accosto ed ormeggio di una draga. Le dinamiche degli infortuni e le possibili misure di prevenzione. Imparare dagli errori: gli infortuni lavorativi nelle attività di dragaggio Esempi di infortuni lavorativi in attività di dragaggio. Focus sulle operazioni di dragaggio di una motonave e sulla manovra di accosto ed ormeggio di una draga. Le dinamiche degli infortuni e le possibili misure di prevenzione. Brescia, 29 Gen

In un sito web istituzionale connesso al Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti si segnala che il dragaggio è un'attività che viene effettuata per asportare sabbia, ghiaia e detriti da un fondo subacqueo in genere per mantenere navigabili corsi d'acqua, porti e darsene. E il dragaggio viene eseguito dalla draga (o battello-draga), un galleggiante mobile su cui sono presenti macchine per l'escavazione subacquea dei fondali. Inoltre, come segnala un articolo su PuntoSicuro dell'Ing. Carmelo Catanoso ( Sicurezza sul lavoro nelle attività di dragaggio a mare ) anche nel dragaggio possono essere presenti diversi rischi per i lavoratori, rischi che possono essere evitati o ridotti

con il rispetto di alcune misure generali e specifiche di prevenzione. L'articolo ricorda anche che le attività di dragaggio a mare sono soggette anche alle norme dell'IMO (International Maritime Organization) e ad un'altra serie di norme collegate nonché alle specifiche prescrizioni dell'Autorità Portuale ed al Codice della navigazione. In considerazione dei possibili rischi per i lavoratori impegnanti nelle attività di dragaggio ci soffermiamo oggi su alcune tipologie di infortuni con riferimento a quanto presente nelle schede di INFOR.MO. , strumento per l'analisi qualitativa dei casi di infortunio collegato al sistema di sorveglianza degli infortuni mortali e gravi Questi gli argomenti affrontati nell'articolo: Esempi di infortuni lavorativi nelle attività di dragaggio Attività di dragaggio: misure generali e specifiche di sicurezza Pubblicità RSPP - ASPP - RSPP-ASPP aggiornamento 6 ore - La gestione dell'emergenza - Tutti i settori Corso online di aggiornamento per RSPP-ASPP di attività appartenenti a tutti i macrosettori ATECO. Il corso costituisce quota del credito formativo richiesto per RSPP-ASPP e Docenti-formatori in salute e sicurezza sul lavoro. Esempi di infortuni lavorativi nelle attività di dragaggio Nel primo caso l'incidente avviene nelle operazioni di dragaggio di una motonave , operazioni di scavo subacqueo realizzate attorno e sotto la nave. A causa di un rumore inatteso durante le operazioni di dragaggio di una motonave attraccata in un porto , l'operatore si sporge dal parapetto per verificare la struttura del pilone di ancoraggio della nave. Mentre cerca di capire l'origine del rumore, viene investito a tergo da una delle funi di fissaggio del pilone che, piegandosi di 45 gradi su un lato, entra in tensione e lo schiaccia contro il parapetto. Il decesso



avviene per schiacciamento del torace. Questi sono i fattori causali rilevati nella scheda: l'infortunato operava la verifica della struttura nell'area di azione della fune che si rompeva; la fune di fissaggio del pilone di ancoraggio si spezza e colpisce l'infortunato. Nel secondo caso un natante da operazioni di dragaggio deve ormeggiare vicino ad una zona di tombamento (riempimento) di una calata portuale. Per consentire le operazioni di accosto è presente una chiatta ancorata in modo stabile presso la suddetta zona. La chiatta viene utilizzata altresì per collegare il sistema di scarico del prodotto dragato con le vasche di riempimento a terra: il sistema di scarico è costituito da un tubo (diametro esterno 90 cm) sostenuto da un paranco montato su una incastellatura metallica posizionata sulla chiatta. Il paranco serve per sollevare od abbassare la flangia di raccordo del tubo con la corrispondente flangia sulla draga, onde consentirne il collegamento. Per far collimare il più possibile le due flange la chiatta è stata parzialmente riempita con materiale di risulta e pietre in modo da abbassarla. È in corso la manovra di accosto ed ormeggio della draga, effettuata dal comandante in turno, dal marittimo addetto al collegamento delle flange e dall'infortunato (che è il direttore di macchina). Un lavoratore salta sulla chiatta e vincola ad una bitta di essa il cavo di ormeggio di prua della draga; doveva successivamente passare il cavo di alimentazione e la pulsantiera di comando del paranco all'addetto al collegamento delle flange, e successivamente avrebbe dovuto vincolare la draga a poppa. Il lavoratore, provenendo da prua della chiatta, scavalca il tubo di scarico che corre trasversalmente alla chiatta stessa e cammina su travature e passerelle mancanti di parapetto, per raggiungere la pulsantiera e passarla al collega posizionato sulla draga. Nello scavalcare il tubo salendoci sopra scivola e cade nello spazio tra il tubo stesso e le travature, atterrando sulle pietre ivi contenute e procurandosi una emorragia cranica subdurale. I fattori causali rilevati nella scheda: assenza di passaggi sicuri per i lavoratori sulla chiatta; presenza di pietre sul fondo dell'imbarcazione. Attività di dragaggio: misure generali e specifiche di sicurezza Torniamo a parlare del contributo dell'Ing. Carmelo Catanoso che si sofferma in particolare sulle attività operative condotte a bordo della draga ed a terra, sui rischi per la salute e la sicurezza e le conseguenti misure tecniche, organizzative e procedurali da attuare per eliminarli o contenerli. Dopo aver accennato ai rischi tipici dell'attività di dragaggio per il personale addetto, sono presentate alcune misure generali di sicurezza da adottare. Si indica che, ai fini della tutela della sicurezza e della salute del personale impegnato, sia a mare che a terra, è fondamentale adottare una serie di misure tecniche, organizzative e procedurali per una draga a suzione quali quelle che seguono: verificare la tenuta di tutte le parti della nave e la flessibilità e l'affidabilità di tutti i macchinari e componenti; controllare preventivamente l'area, la profondità dell'acqua e il pescaggio della nave e solo dopo l'esito positivo di tali verifiche, iniziare i lavori; delimitare l'area di cantiere su terra ferma segnalando l'operatività dei mezzi marittimi con le prescrizioni del Codice della Navigazione; verificare, prima dell'inizio dei lavori, la presenza e la funzionalità dei presidi di salvataggio e di prevenzione incendi nel caso in cui si renda necessario l'utilizzo di pontoni ausiliari o stazioni

di pompaggio galleggianti, procedere al posizionamento e stoccaggio nell'area di cantiere a terra le attrezzature e i mezzi di lavoro terrestri pronte per il trasporto in mare su pontoni; verificare i dati batimetrici ed eseguire un controllo delle caratteristiche morfologiche del materiale da asportare; delimitare l'area di intervento mediante specifiche segnalazioni, in modo da impedire il transito di natanti o imbarcazioni nell'area di intervento; eseguire i rilievi magnetometrici per bonifica area oggetto dell'intervento per l'eventuale rimozione di ostacoli (in caso di possibile presenza di ordigni bellici si dovrà procedere con una preventiva bonifica sistematica); controllare periodicamente il mantenimento in posto delle recinzioni, della segnaletica, ecc. che delimitano l'area di cantiere a terra; verificare periodicamente il rispetto delle disposizioni dell'Autorità Portuale; controllare preventivamente l'avvenuta verifica periodica e straordinaria dei mezzi di sollevamento e degli apparecchi a pressione utilizzati; verificare l'efficienza della strumentazione utilizzata e le dotazioni di bordo riguardanti il funzionamento del motore, del dragaggio, del sistema di lettura del profilo di scavo, ecc.; controllare l'efficienza dell'impianto dragante (pompa, tubazioni, ecc.); prima di iniziare i lavori giornalieri, procedere alla valutazione delle condizioni meteo con riferimento al mare e al vento, in modo da prevenire eventuali situazioni di rischio; per il cantiere a terra, valutare la presenza di eventuali interferenze quali linee elettriche aeree, sottoservizi, ecc. utilizzare macchine, attrezzature e sistemi in grado di diminuire le emissioni rumorose verso l'esterno del cantiere. nel cantiere a terra, impedire o contenere la formazione di polvere durante la fase di lavoro inumidendo periodicamente il terreno asportato e le vie di transito utilizzate dai mezzi di trasporto all'interno del cantiere. qualora il cantiere a terra sia in comunicazione o in adiacenza a strade aperte al traffico: le intersezioni e le zone di accesso devono essere delimitate e segnalate in conformità al codice della strada; devono essere definite le modalità di accesso all'area di lavoro delle maestranze, delle attrezzature necessarie per l'esecuzione dei lavori tenendo conto, delle caratteristiche del sito, delle modalità di trasporto, di assemblaggio sul cantiere, delle dimensioni, dei pesi, degli spazi necessari per il montaggio, la messa in opera, ecc.; devono essere fissati i criteri per minimizzare l'impatto, di cui al punto precedente, sulle vie interessate dal passaggio dei mezzi e delle attrezzature da e per il cantiere, sugli edifici, sulle strade, ferrovie, eventualmente adiacenti alla zona di transito e di lavoro (scelta percorsi, spazi di manovra, separazioni, segnalazioni) utilizzare costantemente i DPI previsti e gli indumenti ad alta visibilità Inoltre, per prevenire i rischi specifici è opportuno adottare una serie di misure tecniche, organizzative e procedurali Riprendiamo, a titolo esemplificativo, quelle relative a cadute dall'alto e scivolamenti Prevedere idonei percorsi-camminamenti sicuri in caso di cambio di livello per interventi lungo la costa. Valutare sempre attentamente le condizioni climatiche quando si lavora sui pontoni, evitando, se non in condizioni di estrema sicurezza, le lavorazioni in presenza di ambiente fortemente scivoloso (pioggia, ghiaccio...). Mantenere sempre l'area di lavoro in buone condizioni di ordine e pulizia, non depositare materiale che ostacoli la normale circolazione.



Utilizzare idonee scarpe antiscivolo e giubbotti di salvataggio. Verificare che i percorsi pedonali siano opportunamente segnalati e resi noti a tutto il personale; i segnali indicanti condizioni di pericolo nelle zone di transito dovranno inoltre essere convenientemente illuminati anche durante i periodi notturni. Tenere sempre pulite le superfici di lavoro da eventuali tracce di olio, catrami ecc. che potrebbero renderle scivolose. Rimandiamo, in conclusione, alla lettura integrale dell'articolo dell'Ing. Catanoso che riporta molte altre informazioni sul dragaggio a mare (tipologia di draghe, scarico del materiale, ) e che riguardo alle misure tecniche, organizzative e procedurali da adottare si sofferma anche su: annegamento ribaltamento dei mezzi di lavoro, attrezzature e materiali accatastati sul pontone di supporto alla draga rottura di componenti idraulici delle attrezzature di lavoro con caduta/fuoriuscita di gravi/fluidi in pressione urti, colpi, impatti durante le operazioni di dragaggio a mare e le operazioni a terra incendio. Tiziano Menduto. Sito web di INFOR.MO. : nell'articolo abbiamo presentato le schede di Infor.mo. 3052 e 14685 (archivio incidenti 2002/2022). Scarica le schede da cui è tratto l'articolo: [Imparare dagli errori](#). Gli infortuni che dipendono dagli errori di manovra le schede di Infor.mo. 3052 e 14685. Licenza Creative Commons. I contenuti presenti sul sito PuntoSicuro non possono essere utilizzati al fine di addestrare sistemi di intelligenza artificiale.