



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 30 gennaio 2026

INDICE



Prime Pagine

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

Genova, Voltri

29/01/2026 Adnkronos.com Axpo, avviata operatività Green Pearl, nuova nave per GNL e Bio-GNL	24
--	----

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

Ravenna

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

Livorno

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

Piombino, Isola d' Elba

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

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

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

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

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

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

Salerno

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

Bari

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

Brindisi

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

Taranto

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

29/01/2026	Cronache Tarantine	75
	Il Porto di Taranto apre le porte all'energia del futuro: accolta la delegazione giapponese FLOWRA	
29/01/2026	Informare	77
	Il porto di Taranto è stato visitato da una delegazione della giapponese FLOWRA	
29/01/2026	Puglia In	78
	Il Porto di Taranto si apre al futuro dell'energia: accolta la delegazione giapponese Flowra	
29/01/2026	Sea Reporter	80
	Taranto apre le porte all'energia del futuro	
29/01/2026	Taranto Buonasera	Francesco Alberti 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	Ansa.it	84
	Associazioni, "l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria è sempre più un miraggio"	
29/01/2026	Informazion e Comunicazione	86
	Corigliano-Rossano, al Castello Ducale l'info-day del progetto europeo ANEMOS	
29/01/2026	Rai News	87
	Associazioni: "L'alta velocità Salerno - Reggio Calabria sempre più un miraggio"	

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

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

Catania

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

Augusta

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

Trapani

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

Focus

29/01/2026	Adnkronos.com	97
<u>Costa Crociere, al via amplificazione della campagna di brand dedicata all'estate</u>		
29/01/2026	Agenparl	99
Campania, Zinzi (Lega) a De Luca: su riforma porti solo caciara da chi non si è mai occupato del settore		
29/01/2026	Agenzia Giornalistica Opinione	100
<u>LEGA * CAMERA: «CAMPANIA, ZINZI (LEGA) A DE LUCA: SU RIFORMA PORTI SOLO CACIARA DA CHI NON SI È MAI OCCUPATO DEL SETTORE»</u>		
29/01/2026	Ansa.it	101
<u>Lula, 'pieno sostegno alla sovranità di Panama sul Canale'</u>		
29/01/2026	Informare	102
Royal Caribbean Cruises ha ordinato due nuove navi da crociera a Chantiers de l'Atlantique con opzioni per altre quattro		
29/01/2026	Informazioni Marittime	103
<u>Il bunkeraggio costa troppo Lo studio Assocostieri-Nomisma</u>		
29/01/2026	Puntosicuro.it	105
<u>Imparare dagli errori: gli infortuni lavorativi nelle attività di dragaggio</u>		



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 328181 - fax +39 06 32818230

il Fatto Quotidiano

NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO



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

MILANO-CORTINA/1 A Socrepes 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

○ PIETROBELLINI A PAG. 3

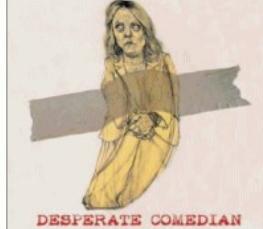
MILANO-CORTINA/2

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 legnista 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 svitato 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 Flickr, che era pure il legale del premier Prodi. E lo ripetremo quando B. si portò i suoi legali Peccorella, Ghedini&C. per abolirgli i reati bloccargli i processi 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, Scalari lo fermò: altri tempi, altri presidenti. Ora però che questi sepolcri imbancati 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. Chivienne assistito dalla senatrice - come Salvini, la ragazza del presunto stupro di Grillo jr., i membri del governo nel caso Almasri, 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 ancora più grave: nel processo sono parte civile la Presidenza del Consiglio, i ministeri 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'INTERESI 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 balate del Sì sugli errori giudiziari: in Francia, Ue 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 Mackinon

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

A PAG. 7

LE NOSTRE FIRME

- **Arlacchi** 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
- **Provenzani** Le profezie delle serie tv a pag. 16

PER IL FATTORE FREDDO

Trump: "Da Putin 7 giorni di tregua"

○ INNOCENZI A PAG. 14



La cattiveria

Pasdarin in Italia per i Giochi olimpici, Teheran minaccia: "Non sono mica le SS"

LA PALESTRA
ANTONIO CARANO

IN 4 MILA PER LUI E D'ORSI

Barbero: la censura divide i fact-checker

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



SPRINGSTEEN VS TRUMP

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

○ MANNUCCI A PAG. 18

60130
9 77124 883008DOSSIER FALSI
E INCHIESTE VERE

di Tommaso Cerno

C'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 gossippario 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 paio 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'altro, 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 i 5 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

*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIZIONE IN NUOVA POSTA DA 2020 CON N. 401 E 402 (TARIF. 1000)

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

il Giornale

Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRÖ MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.ilgiornale.it
ISSN 1523-4311 0 serie (d. restante 000)
VENERDÌ 30 GENNAIO 2026
Anno LIII - Numero 25 - 1,50 euro***

controcorrente
DOSSIER FALSI
E INCHIESTE VERE

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 coltellini 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 Pratelli 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

REFERENDUM -51

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

Augusto Minzolini a pagina 11

LA PROTEZIONE CIVILE: «PEGGIO DEL VAJONT»

Gli sciocchi 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

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

Luca Fazio 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'egualianza 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 scrittore, 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? Possi rendere il testo più lungo, più diretto, più incisivo? O inclusivo?»

No dai: andava bene così. Un post a difesa delle 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 aracobeleno. LGBTQ+ChatGPT.

SCARICA INTAXI E PARTI!!

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

IL GIORNO

VENERDÌ 30 gennaio 2026
1,60 Euro**Nazionale Lodi Crema Pavia +****Magazine**
TOP AZIENDE**QN WEEKEND**
L'INTERVISTA
Chiara CavalieriFONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it**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



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

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



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 Gullè a 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****Quanto dolore
nel cappellino blu**

Simona Baldelli a pagina 9

**Villa Mussolini,
avanti a destra**

Oliva a pagina 17

**Milano, precipitato dal B&B
La trappola fatale
per l'ex banchiere**

Palma a pagina 14

VIVINDUO

FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI

CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO è un medicina a base di paracetamolo e glicirilato di sodio per alleviare i sintomi indiretti e lievi gravi. Leggere attentamente il foglio informativo. Non superare la dose giornaliera. 0,010/0,015 mg/ML/250ML. A. MENARINI

può iniziare ad agire dopo 15 MINUTI



€ 1,20 ANNO CCODIV - N° 29
SPEDIZIONE IN AERONAVIGATO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 30/L. 1.02/91

Fondato nel 1892



Venerdì 30 Gennaio 2026 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](#)

A SCARICA PROIBITA "IL MATTINO" - "IL DESINAT." ED 01/20

Il nuovo film

Albanese: eravamo quattro amici al bar inadeguati a tutto

Tutta 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 pressioni alle programmate nucleari iraniane, forse anche coll'idea di costeggiare 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 ferocia repressione con oltre 25 mila morti. Non è però chiaro se un intervento esterno di questa natura potrebbe realmente consigliare il regime o non piuttosto rafforzargne l'ala più radicale. Comunque sia gli scettici sulla bonità 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'Età, la tassa introdotta dalla Ue per accompagnare la transizione energetica finirà per essere destinata solo al settore marittimo. La decisione soddisfa le richieste degli armatori.

A pag. 9

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

Fincantieri, in portafoglio commesse per sessanta miliardi sia all'estero che in Italia. L'ad Folgerio: «Operatività assicurata anche per i cantieri di Castellammare». 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: accolto 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 Amoruso a pag. 2

NAPOLI TRA NUOVE SPERANZE E VECCHIE PASSIONI

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

**E LARGO MARADONA
DIVENTA AREA ATTREZZATA**

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

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 punito 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

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 segnato colui che con la madre è la figura più tragica e inerme: 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 trasferire la "musa 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

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

**TROVA LA TUA MISURAZIONE
Prova subito la confezione
da 7 misure assortite
3,90€**

GEOARCHI
www.geoarchieng.it

€ 1,40* ANNO 148 - N° 29
Sped. in A.P. 01/01/2023 con le 1,40/100 lire DCDR

Venerdì 30 Gennaio 2026 • S. Martina

**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

NAZIONALI

IL GIORNALE DEL M.



Grandi eventi a Roma, il convegno in Campidoglio

GEOARCHI
www.geoarchieng.it

60130
9 721120 622405

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

**Santanchè: Capitale attrattiva
E all'Olimpico
gli incassi del rock
battono il calcio**

Cabras e Pacifico alle pag. 8 e 9

SCENARI BELLCI/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

Qual è l'obiettivo strategico di Donald Trump? Una impressionante "armada" aeronavale (come l'ha battezzata lo stesso Presidente) è arrivata nell'area del Golfo e comincia a rafforzarsi. È una mobilitazione senza precedenti di quella che è stata impiegata contro il Venezuela. Tutto fa pensare che gli Stati Uniti si preparino a colpire muovendone 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 coll'idea di costringere in questo modo Teheran ad una posizione negoziabile, ma non è chiaro se non molti credono che questo basti per far cambiare posizione alla Guida Suprema Ali Khamenei.

Un altro obiettivo potrebbe essere quello di appiagrire le proteste di massa contro il governo, che ha attuato una ferocia repressione con oltre 25 mila 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 primi gol, spettacolare, di Ziólkowski in giallorosso
vale gli ottavi di Europa League.
Nello Sport

**Ziólkowski in tuffo
Roma agli ottavi**

Ziólkowski 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 Bozzo a pag. 14

La sfida in Europa

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

Francesco Bechis

«Possiamo farcela», Sua Maestà la carica Giorgia Meloni. «Roma può vincere», Francesco Chiaro, meta' ponergli 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 (Europa). 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. Ciciliani: «È peggio del Vajont: stiamo parlando di circa 350 milioni di metri cubi di materiali. Il disastro del Vajont del 1963 ne ha movimentato 263 milioni». Il commissario Ue Raffaele Fitto: «In arrivo fondi europei».



La frana di Niscemi

Il Segno di LUCA

PROPOSTE ALLETTANTI
PER IL CAPRICORNO

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

MANTRA DEL GIORNO Leggere romanzi innesci il pensiero.

L'oroscopo a pag. 27

VIVINDUO

FEBBRE e DOLORE INFLUenzALI

CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

può iniziare ad agire dopo 15 MINUTI

MENARINI

VIVIN DUO è un medicinale a base di paraacetamolo e paracetamofenone che può avere effetti indesiderati anche gravi. Leggere attentamente la legge illustrativa. Autorizzazione del 05/05/2023. TMEVA 02025.

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

*Tasse 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 Tutt'attenzione € 1,40; in Albergo, 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" € 6,90 (Roma); "Natale a Roma" € 7,00 (Roma); "Giochi di carte per le feste" € 7,80 (Roma).

-TRX II:29/01/26 23:45-NOTE:

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 1865
www.ilrestodelcarlino.it

EDIZIONE 2026

OLTRE LO SPECCHIO

IL SOGNO FATTO REALTÀ

1-8-15-22
FEBBRAIO

1
MARZO



Rose
Villain

**Jake La
Furia**

1 FEBBRAIO



8 FEBBRAIO



www.carnevalecento.com Cento Carnevale d'Europa centocarnevaledeuropa carnevalecento



€ 2 in Italia — Venerdì 30 Gennaio 2026 — Anno 162°, Numero 29 — www.sole24ore.com

Edizione chiusa in redazione alle 22



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

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 Reggio — a pag. 12



Gaza. La disperazione dopo un lutto

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

— Servizio e info
a pag. 33
-6
GIORNI ALL'EVENTO

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

Maccarone, Pizzin, Prioschi
— a pag. 33

Da 1860 contro
ogni tipo di irritazione**PANORAMA**

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

Gran Bretagna e Cina hanno si-
ravvicinato. A Pechino Keir
Starmer e Xi Jinping si sono
impegnati per una maggiore
cooperazione economica. Star-
mer ha chiesto una relazione
bilaterale «più sofisticata».
Pechino dimezzerà i dazi sul
whisky. I cittadini Uk potranno
entrare in Cina senza visto per
30 giorni.

— a pagina 8

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. Alleggerimenti
anche per gli obblighi di
comunicazione degli incentivi erogati
alle micro imprese quando i dati
sono già contenuti nel registro na-
zionale 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

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

Intelligenza artificiale

L'intelligenza artificiale continua a
essere il motore dei mercati: Nvidia,
Microsoft e Amazon sono in trattative
per investire fino a 60 miliardi di
dollar in OpenAI, la società che pro-
duce ChatGPT. Una mossa che si in-
serisce 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'IA: Pe-
chino punta su una rete elettrica am-
pia e flessibile che permette costi
 contenuti ed un'adozione di software
aperti. Carlini e Simonetta — a pag. 6

-12%

IL CROLLO DI MICROSOFT
La società ha riportato utili in cresci-
ta, ma in Borsa piovigge di vendite

TECH E MERCATI

Microsoft cade
a Wall Street:
le prospettive
deludento 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

INTERVISTA AL CEO MASSIMO DORIS

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

Alberto Grassani
— a pag. 24

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

Rimadesio



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

L'intervista
DIANA BIANCHEDI

Campionessa,
due ori olimpici,
vincitrice
del Con e chief
manager di
Milano Cortina

«L'evento di Milano Cortina si è
adattato ai territori, valorizzando
le eccezionalità. Per Diana Bianchedi,
chief manager delle Olimpiadi
italiane, «l'evento può essere con-
siderato un modello anche per i
Giochi invernali del futuro». Un'eredità
importante però c'è anche spingere tutti a fare attività
sportiva per abbattere le spese in
wellness».

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

Plus 24

Istituti e clienti
Quanto siamo
fedeli alla banca

— Domani con Il Sole 24 Ore

Moda 24

L'anniversario
Acqua di Parma
completa 110 anni

Marika Gervasio — a pag. 20

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte
www.sole24ore.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

Biafra, Pes e Turchetti alle pagine 26 e 27

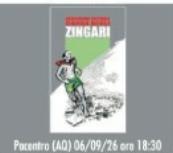


DI TIZIANO CARMELLINI
I giovani giallorossi
riescono ad andare oltre
il vecchio tafazzismo

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

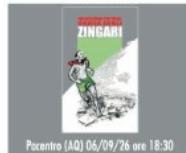
a pagina
30**JUPITER**

Pacentro (AQ) 06/09/26 ore 18:30

Santa Martina, martire

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDEPENDENTE



Pacentro (AQ) 06/09/26 ore 18:30

Venerdì 30 gennaio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 29 - € 1,20*

ISSN 0391-6990

www.ilttempo.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 cento-trentasei puntate di Report, i piddini che strillerrebbero 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'utilizzare 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'immobilitismo, 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 merciologiche: 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 tire fuori i contratti stipulati e gli acquisti effettuati dalla struttura commissariale in tutta quella fase. (...)

segue a pagina 3

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

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?

Il Tempo di Osho

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



Arditi a pagina 11

GUERRA IN UCRAINA

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



Riccardi a pagina 13

2 PENSIONI FAI DA TE

Jacobazzi a pagina 2

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

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

INSULTI CHOC AI GIOVANI DI DESTRA

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

Mineo a pagina 8

IN TOURNEE NEI CPR

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

Musacchio 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

Frasca a pagina 6

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

Rischio stangata sui bed & breakfast

Verucci a pagina 18 e 19

SCARICA INTAXI E PARTI!

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



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



ASSOCIAZIONE
B&B + EXTRA
DI QUALITÀ

VERSO SANREMO

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

Guadalaxara a pagina 25

L'INSERTO MONETA DOMANI IN EDICOLA



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 BURECRATICO

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

Caccia Messina a pag. 29

Pmi, porte aperte in Borsa

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

Potranno accedere al mercato finanziario regolamentato gestito da Borse italiane le pmi con una capitalizzazione (capitale sociale e riserve) pari o superiore a un milione di euro, costi ridotti per l'ammissione alla quotazione. Per raggiungere fondi le imprese potranno utilizzare strutture azionarie a voto multiplo che consentono 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

**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 Costituzionalità. L'idea che l'indipendenza dei giudici sia a rischio con la separazione del voto, ha dato origine a molte false 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 Niccolò Zanon, costituzionalista dell'Università Statale di Milano e relatore del Comitato "Si Riforma" ed ex vicepresidente della Corte costituzionale.

Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCO

Il principio secondo cui la Pubblica amministrazione deve difendere, a imprese e cittadini, dati già in suo possesso, inserito dal decreto legge Parr approvato ieri, ricorda la teoria della reincarnazione: è già stato approvato infatti almeno 5 volte, a questo normativo. Sembra che nel 1990, con la legge sul procedimento amministrativo (ma senza prevedere sanzioni), poi il legislatore ci ritorni con il Testo unico sulla documentazione, del 2000, inserendo l'obbligo di accettare dati pubblici, ma anche PA fermo finto di essere. Nel 2011 viene inserito nella legge sulla decertificazione e poi nelle modifiche al codice dell'amministrazione digitale. Infine nel decreto semplificazioni del 2010. Ma nonostante tutto questo bilanciare delle norme, il principio Ora only è rimasto in gran parte inapplicabile. Ora il legislatore ci riprova, sperando che sia la volta buona.

EVOCARICO
NOLEGGIOELETTRICO
SOCIETÀ BENEFIT

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

ABBIAMO LA SOLUZIONE
SCOPRI TUTTI I VANTAGGI PER LA TUA AZIENDA

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

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



Il nostro impegno per un futuro ecocompatibile
La mobilità eco-sostenibile nel settore automobilistico è al centro del nostro progetto. L'auto elettrica, infatti, azzererà i consumi di gas e garantisce agenzie economiche e bassi costi di gestione verso la costruzione di un ecosistema sempre più green.

EvoCoach: l'esperto al tuo servizio
La tua guida nel futuro sostenibile.
L'EvoCoach abbraccia la preparazione nella guida, l'esperienza quotidiana della mobilità elettrica nella ricarica e nell'uso delle app, la conoscenza delle vetture di nuova generazione.

Per informazioni Tel. +39 02 50047150
www.noleggioelettrico.com - info@noleggioelettrico.com

LA NAZIONE

VENERDÌ 30 gennaio 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

Magazine

TOP AZIENDE

QN WEEKEND

L'INTERVISTA
Chiara CavalieriFONDATA 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

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



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 a 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 Fibbiana

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

**Quanto dolore
nel cappellino blu**

Simona Baldelli a pagina 9

**Villa Mussolini,
avanti a destra**

Oliva a pagina 15

**Giallo a Milano, ipotesi omicidio
Ex banchiere ucraino
precipitato dal B&B**

Palma a pagina 14

VIVINDUO

FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI

CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

può iniziare ad agire dopo 15 MINUTI

VIVINDUO è un medicina a base di paracetamolo e glicirilato di sodio per alleviare i sintomi indolori e lievi gradi. Leggere attentamente l'etichetta. Non superare la dose giornaliera consigliata. A. Menarini



la Repubblica

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

R50

Direttore
MARIO ORFEO**R spettacoli**

Albanese: con gli operai ritorno alla comicità

di ARIANNA FINOS
a pagina 36**R sport**

Brignone: non prego e affronterò la paura

di MATTIA CHIUSANO
a pagina 38Venerdì
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

Ana e Maria, 19 anni, slittano sul ghiaccio, sospirano sulle news: «Ahahah, ma chi ci crede!», ridono a squarcialoga 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 ghiaccia fino a -1°, in questi ultimi due giorni; ma se guardi le previsioni rabbividisci, domani -18°, domenica -24°. Gli ucraini tremano già: il 90 per cento dei miei colleghi non ha riscaldamento.

⊕ a pagina 3

di COLARUSSO, DI FEO, 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

Le 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 arriverà fino ai piani alti delle case e abbattersi come un muro d’acqua.

⊕ a pagina 10

ITALPREZIOSI®
Investi oggi sul tuo domani
WWW.ITALPREZIOSI.IT

Drogati alla guida la Consulta dice stop al pericolo presunto

di MASSIMO ADINOLFI

In 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 psicotropiche. 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

LE IDEE

Al referendum il sì indebolisce la lotta alle mafie

di ROBERTO SAVIANO



Il referendum costituzionale sulla separazione delle carriere dei magistrati ha quale posta in gioco non solo l’indipendenza della magistratura, ma la tenuta della nostra antimafia. 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



Più che una reggia il Quirinale sembrava una gigantesca caverna oscura, 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

CORTINA

Non ha il biglietto olimpico
il bimbo cacciato dal bus

PIERANGELO SAPEGNO — PAGINA 16



MILANO

Il giallo dell'omicidio
del banchiere di Dnipro

MICHELA CIRILLO — PAGINA 17

LA SOCIETÀ

Che noia questi social
l'online non seduce più

ASSIA NEUMANN DAYAN — PAGINA 18

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

L'antica e purissima
fonte dei materiali
costruttivi
per la casa.

PEPC

LA STAMPA

VENERDÌ 30 GENNAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867



GNN

POLITICA E AMBIENTE

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

ANELLO, MALFATANO



Da qualche parte, nel ventre
di spazzato di Nisicemi, ci sono
strumenti di monitoraggio delle
frane dimenticati da venti anni come
una roba vecchia. — PAGINA 10 E 11

IL COMMENTO

Complici e ignoranti
genesi di un disastro

MARIO TOZZI

S e la domanda è cosa accadrà di Nisicemi, 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 fumo 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

M ichèle 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 Nisicemi e invita all'unità nazionale. «Non è il momento delle polemiche». — PAGINA 10

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 ZapORIZHIA

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, ROCOLA, SEMPRINI
SIMONI, SIRI, STABILE

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

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 LAURA RODOTÀ — PAGINA 5

Se Europa e Stati Uniti perdonano la guerra

GABRIELE SEGRE — PAGINA 2 E 3

IL COMPOSITOR 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

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

Buongiorno

Un altro milione di volte

MATTIA FELTRI

Le drammatiche cronache da Nisicemi raccontano per la milionesima volta l'Italia dell'incuria, dello sconforto, delle lacrime, delle urla di chi non ha più nulla, di chi parla di tragedie 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 intuono politici e commentatori ad alto tenore di indignazione. Quell'Italia li 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-

liardi di italiani che vivono in zone ad alto rischio sismico. Ecco, forse si poteva prendere tutta Nisicemi 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.

DOMANI LA MANIFESTAZIONE

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

GENTA, GIACOMINO



E 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

N on 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 PERIN

P rompersi il gioco di vasi comunicanti che da sempre proteggono il centrodestra e consente di trasferire il consenso da uno schieramento all'altro senza perdite significative. — PAGINA 23

**BANCA
DI ASTI**

bancadiasti.it

40110
971122174035

**BANCA
DI ASTI**

bancadiasti.it



**Con Nextalia
Canzonieri
investe anche
nei servizi
tech per la Pa**

Deugenì a pagina 11

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

Zoppo a pagina 12



**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. 001

Venerdì 30 Gennaio 2026

€2,00 *Classificatori*



Con MF Magazine per l'abbonamento annuale € 129 o € 7,00 (€ 2,20 + € 5,00) - Con MF Magazine per il singolo € 0,67 (€ 0,30 + € 0,30) - Con i Gaudi Armani € 12,00 (€ 2,00 + € 10,00)

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

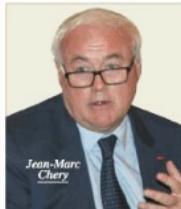
** Dati aggiornati alle ore 19,30

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

Bichicchi, Carrelio e Fumagalli 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

**MOTORE
ITALIA**

EDIZIONE ROMA CAPITALE

**Donnarumma: da Fs
investiti 18 miliardi
per le infrastrutture**

Valente a pagina 4

CONPARTNER SUDCOREANO

**Aponte si prepara
a puntare fino
a 5 miliardi \$
sulle petroliere**



Gianluigi
Aponte

Capuzzo in MF Shipping & Logistica a pagina 20



**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**

**FACTORYING
ALLE IMPRESE
IN CRISI**

**FACTORYING
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 autocisterna 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 impegheranno 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 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 impegheranno 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

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 CO₂ 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

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 CO₂ 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,



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 linda 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 CO₂ 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

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 linda 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 CO₂ 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

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 impegnano 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 linda 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 CO₂ 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,



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.



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

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 compagnie 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 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 gasiere 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 Gln e bio-Gln 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 auspiciamo 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».



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

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.



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 traghettro 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



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.



01/29/2026 13:33

The Medi Telegraph
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.

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 rilevantissimo 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 Casalborsetti, e il suosuccessivo 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



01/29/2026 11:20

Valentina Orlandi

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 rilevantissimo 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 Casalborsetti, e il suosuccessivo 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.»



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.

Shipping Italy

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



Nicola Capuzzo

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.

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 tracceggiamenti - 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.

Agenparl

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 tracceggiamenti – 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. Δ 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".



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 Cogeo 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 Cogeo 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



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

01/29/2026 17:43

Determinante per accedere ai contributi utili al rinnovamento, all'efficientamento e alla sostenibilità della flotta peschereccia regionale il ruolo del Cogeo 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 Cogeo 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 Silvetti 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 Tubimare 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 Tubimare, gravemente danneggiata dall'incendio di settembre 2020, con l'obiettivo di restituire piena funzionalità a uno dei compatti 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 a 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". Rattività 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 Piaggesi. "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.



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



01/29/2026 20:39

"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 a 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": rattività 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 Piaggesi. "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 Silvetti, Questo varo non è solo un evento ceremoniale, 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



L'articolo è stato pubblicato su NME (News Media Europe) il 29 gennaio 2026.

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 Ciccioli, 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 acquei 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 ceremoniale, 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



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 Ciccioli, 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. Laggiudicazione, 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 acquei 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 m³ -Materiale di costruzione: scafo in acciaio, sovrastruttura in alluminio.



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

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'eurodeputato 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 crociera. 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 Silvetti, "Questo varo non è solo un evento ceremoniale, 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 simbolico 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 Ciccioli , 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 acquei 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 m³ 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 lettura.

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 multiscavo 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 NOSCHESE

di Erika Noschese La nuova configurazione proposta dal PRP 2024 per il Molo di sottofondo 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 sottofondo, 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 sottofondo 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 sottofondo 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 traghetti, in alcuni casi di dimensioni paragonabili a quelle delle attuali navi ro-ro, in altri casi consentendo



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



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 è 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.

Il Nautilus

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



01/29/2026 13:53

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 è 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 Uitrasporti 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 Uitrasporti 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



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 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 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 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



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'attrattività 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».

Informare

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



01/29/2026 12:30

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».

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'attrattività 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 cui 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 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

Sea Reporter

Taranto apre le porte all'energia del futuro



01/29/2026 16:34

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 cui 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 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

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'attrattività 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



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



01/29/2026 10:24

"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 Grecialtalia 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 sostenerne 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».

Informazion e Comunicazione

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



01/29/2026 17:12

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 sostenerne 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



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 osservazione (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 rinviate 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 osservazione (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.

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 "VOLONTÀ 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 scavernamenti, 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



01/29/2026 11:02

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

Qds.it™

quotidianodisicilia.it

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 scavernamenti, 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

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 traghetti, 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 realizzzi 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



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 fiori 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 [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 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 [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 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.

Agenzia Giornalistica Opinione

Focus

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.

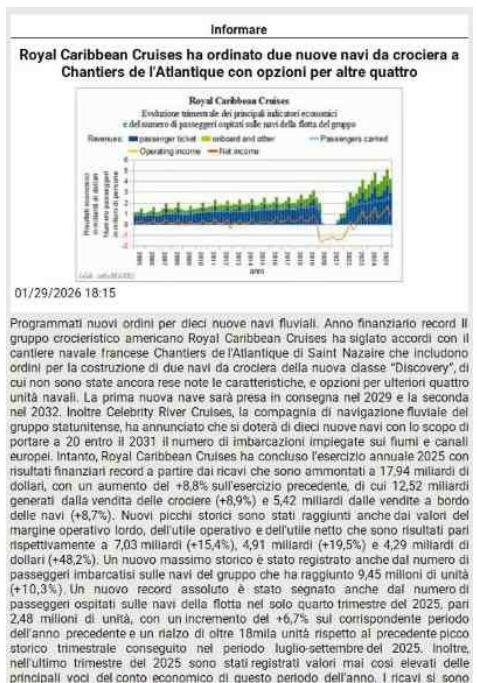
Lula, 'pieno sostegno alla sovranità di Panama sul Canale'

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 interoceano. 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.



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 imbarcati 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».



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. I "paradosso" del bunker: volumi in calo e sorpasso del 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

Il bunkeraggio costa troppo | Lo studio Assocostieri-Nomisma

01/29/2026 15:33

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. I "paradosso" del bunker: volumi in calo e sorpasso del 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 -

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



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.