



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 04 febbraio 2026

INDICE



Prime Pagine

04/02/2026	Corriere della Sera	8
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	Il Fatto Quotidiano	9
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	Il Foglio	10
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	Il Giornale	11
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	Il Giorno	12
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	Il Manifesto	13
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	Il Mattino	14
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	Il Messaggero	15
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	Il Resto del Carlino	16
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	Il Secolo XIX	17
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	Il Sole 24 Ore	18
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	Il Tempo	19
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	Italia Oggi	20
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	La Nazione	21
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	La Repubblica	22
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	La Stampa	23
	Prima pagina del 04/02/2026	
04/02/2026	MF	24
	Prima pagina del 04/02/2026	

Primo Piano

03/02/2026	Adriaeco	25
	Parte dall'AdSP del Mare di Sardegna l'agenda di incontri del Presidente di	
	Assoporti Roberto Petri	

03/02/2026 Adsp del Mare di Sardegna Parte dall'AdSP del Mare di Sardegna l'agenda di incontri del Presidente di Assoporti Roberto Petri	26
03/02/2026 Ansa.it Dalla cantieristica alle crociere, visita presidente Assoporti a Cagliari	28
03/02/2026 Borsa Italiana Assoporti: Petri incontra il presidente della Adsp Sardegna	29
03/02/2026 Corriere Marittimo Il presidente di Assoporti, Roberto Petri, in Sardegna per la prima visita istituzionale alle AdSP	30
03/02/2026 FerPress Assoporti: parte dall'AdSP Mare di Sardegna l'agenda di incontri del presidente Petri	31
03/02/2026 Il Nautilus Parte dall'AdSP del Mare di Sardegna l'agenda di incontri del Presidente di Assoporti Roberto Petri	33
03/02/2026 Messaggero Marittimo Assoporti parte dalla Sardegna, focus su competitività e traffici	35
03/02/2026 Port News Il presidente di Assoporti in visita in Sardegna	36
03/02/2026 Sarda News Dalla cantieristica alle crociere, visita presidente Assoporti a Cagliari	38
03/02/2026 Sea Reporter Assoporti, il Presidente Petri avvia dall'AdSP del Mare di Sardegna la sua agenda di incontri	39
03/02/2026 Shipping Italy Esordio in Sardegna per il neopresidente di Assoporti	40
04/02/2026 unionesarda.it «Garantire la competitività degli scali dell'Isola»	42

Trieste

03/02/2026 Agenparl (ARC) Trasporti: Amirante, Fvg nodo logistico strategico	43
03/02/2026 Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia Notizie dalla Giunta	45

Venezia

03/02/2026 Corriere Marittimo Guardia Costiera di Venezia soccorre marittimo colto da malore al largo di Chioggia	46
---	----

Genova, Voltri

03/02/2026 Agenzia Giornalistica Opinione COMUNE DI GENOVA * : «IL PONTE ELICOIDALE, LAVORI ALLA RAMPA FINALE PARTONO AD APRILE, AMPLIAMENTI DI SICUREZZA STRADALE SU VIA ASSAROTTI»	47
--	----

03/02/2026 Ansa.it Overseas (Gts), container più veloci tra Psa Genova e Centro-Sud Italia	53
03/02/2026 Blasting News L'Aeroporto di Genova non avrà il suo tapis roulant, il Comune non ha le risorse	54
03/02/2026 FerPress Overseas (Gts), container più veloci tra Psa Genova e Centro-Sud Italia. Sistema nave-treno strategico contro congestione porti	55
03/02/2026 Genova Quotidiana Ponte Parodi, 27 anni di attese e una svolta da 12 milioni: ora si decide se la piazza sul mare può rinascere davvero	56
03/02/2026 Genova24 Ponte Parodi, il Pd chiede chiarezza sulle prospettive: Siamo a un punto di snodo	58
03/02/2026 Genova24 Tapis roulant per l'aeroporto, i costi esplodono e il progetto si blocca: ora il Mit valuta alternative	59
03/02/2026 Informare GTS annuncia nuovi servizi ferroviari tra il porto di Genova e il Centro-Sud Italia	62
03/02/2026 La Voce di Genova Ponte Elicoidale, via alla sostituzione della rampa finale. Lavori ad aprile 2026	63
03/02/2026 La Voce di Genova Ponte Parodi, la svolta dopo 27 anni: chiuso il contenzioso tra Autorità Portuale e Alta Ponte Parodi	64
03/02/2026 La Voce di Genova Val Polcevera, via libera al ripristino della viabilità: entro marzo tornano i sensi unici	65
03/02/2026 Liguria 24 Tapis roulant per l'aeroporto, i costi esplodono e il progetto si blocca: ora il Mit valuta alternative	67
03/02/2026 Port News Porti, gruppo di studio riscrive la Riforma	68
03/02/2026 Ship Mag Overseas (Gts), container più veloci tra Psa Genova e centro-sud Italia	69
03/02/2026 Shipping Italy Nuovi treni container di Overseas (Gts) fra Genova e Centro-Sud Italia	70
03/02/2026 TeleNord Elicoidale, conto alla rovescia: da aprile i lavori sulla rampa	71

La Spezia

03/02/2026 Corriere Marittimo La Spezia Container Terminal potenzia sicurezza e gestione delle emergenze	72
03/02/2026 Messaggero Marittimo La Spezia Container Terminal investe sulla sicurezza	73
03/02/2026 Ship Mag Lsct rafforza la sicurezza e la prevenzione nel porto della Spezia	74

Livorno

03/02/2026 La Gazzetta Marittima Sul ponte dei sospiri	75
--	----

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

03/02/2026 **Ansa.it**
'Nave Numana' ad Ancona, possibili visite cacciamine della Marina Militare

78

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

03/02/2026 **Corriere Marittimo**
Zona franca doganale Latina-Frosinone, porto di Gaeta motore di sviluppo logistico-produttivo

79

03/02/2026 **Expartibus**
Rocca e Angelilli illustrano piano di sviluppo per Civitavecchia (RM)

80

03/02/2026 **Fiumicino Online**
Rifiuti abbandonati nel cuore di Fiumicino: scatta il sopralluogo sul porto canale

81

03/02/2026 **Il Faro Online**
Fiumicino, rifiuti speciali abbandonati sul Tevere: sopralluogo in pieno centro storico

82

03/02/2026 **La Gazzetta Marittima**
Click & Log lancia le "cargo bike" per consegne "verdi" nel cuore di Roma

83

03/02/2026 **Roma Today**
Civitavecchia, Roberta Angelilli guida il rilancio industriale. Con 100 milioni di euro del Governo

84

03/02/2026 **RomaIT**
Civitavecchia, arriva il commissario Angelilli: 100 milioni sul tavolo, ma la città aspetta risposte su TVN e lavoro

86

03/02/2026 **Ship 2 Shore**
Zona franca doganale Latina-Frosinone, Gaeta al centro della nuova geografia logistica

88

03/02/2026 **Shipping Italy**
Il porto di Gaeta per lo sviluppo della zona franca doganale Latina-Frosinone

89

Salerno

03/02/2026 **Salerno Today**
Salerno, avanzano i cantieri: elettrificazione delle banchine al porto e lavori nelle traverse del Corso

90

Bari

03/02/2026 **Affari Italiani**
Asse Puglia - Montenegro il gemellaggio tra Bari e Bar

91

03/02/2026 **Agenparl**
IL COMUNE COMUNICA - giunta approva l'accordo di gemellaggio tra le città di Bari e Bar

93

Brindisi

03/02/2026 Brindisi Report	96
Distanziatori e parabordi pericolosi per manovre delle imbarcazioni: "L'Autorità portuale intervenga"	
03/02/2026 Brindisitime.it Network	97
Porto di Brindisi Di Donna (Fi): Ormeggi a rischio nel porto interno. L'Autorità Portuale venga incontro alle istanze dei diportisti	
03/02/2026 Brundizium	98
Di Donna (Fi): Ormeggi a rischio nel porto interno. L'Autorità Portuale venga incontro alle istanze dei diportisti	
03/02/2026 Ilgazzettinobr	99
Porto di Brindisi Di Donna (Fi): Ormeggi a rischio nel porto interno. L'Autorità Portuale venga incontro alle istanze dei diportisti	
03/02/2026 Newspam	100
Porto di Brindisi Di Donna (Fi): Ormeggi a rischio nel porto interno. L'Autorità Portuale venga incontro alle istanze dei diportisti	
03/02/2026 Puglia tv	101
Porto di Brindisi Di Donna (Fi): Ormeggi a rischio nel porto interno. L'Autorità Portuale venga incontro alle istanze dei diportisti	

Taranto

03/02/2026 Agenparl	102
Agenzia regionale 80.25 Paolicelli su Puglia a Fruit logistica 2026 di Berlino	
03/02/2026 Rai News	104
Avviata la procedura di VIA per un rigassificatore nel porto di Taranto	
03/02/2026 Shipping Italy	105
Il nuovo rigassificatore 'promette' 100 metaniere a Taranto nel 2028	

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

03/02/2026 City Now	Eva Curatola 107
Gioia Tauro si candida a Capitale italiana del mare 2026	
03/02/2026 Cosenza Post	108
Corigliano-Rossano, porto sicuro con il progetto ANEMOS: arrivano IA e droni	
03/02/2026 Ecodellojonio	110
Anemos, il Comune di Corigliano-Rossano protagonista nel Programma Interreg Grecia-Italia	

Olbia Golfo Aranci

03/02/2026 Shipping Italy	112
Ichnusa pronta a rimpiazzare le navi di Moby fra Sardegna e Corsica	

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

03/02/2026 **New Sicilia**

Oltre un quintale di prodotti ittici illegali: sequestro e multe al porto di Messina

115

Palermo, Termini Imerese

03/02/2026 **IL Sicilia**

Il tram di Palermo e i legami con Euro 2032, per la linea C si attende l'ok del Ministero

Pietro Minardi 116

Trapani

03/02/2026 **TP24**

Tragedia di via Staiti, l'illuminazione diventa un caso politico

118

Focus

03/02/2026 **Corriere Marittimo**

MSC Crociere porta l'eleganza dell'MSC Yacht Club su MSC Musica e MSC Orchestra

119

03/02/2026 **Informare**

Maersk e Hapag-Lloyd riportano un servizio India/Medio Oriente-Mediterraneo sulla rotta attraverso Suez

120

03/02/2026 **Informatore Navale**

IKEA accelera la decarbonizzazione con il trasporto elettrico pesante in collaborazione con LC3 Trasporti e Mercedes-Benz Trucks

121

03/02/2026 **Informazioni Marittime**

A Panama APM Terminals gestirà "temporaneamente" gli scali di Balboa e Cristobal

123

03/02/2026 **Informazioni Marittime**

Servizi portuali: Ue avvia procedure di infrazione per Spagna, Francia e Italia

124

03/02/2026 **L'AntiDiplomatico**

Si rende noto che alcuni trattamenti dei dati personali possono non richiedere il tuo consenso, ma hai il diritto di opporsi a tale trattamento. Le tue preferenze verranno applicate solo a questo sito web e verranno archiviate per 13 mesi in IABGPP_HDR_GppString cookie. Puoi modificare le tue preferenze o revocare il consenso in qualsiasi momento tornando su questo sito e facendo clic sul pulsante "Riservatezza" in fondo alla pagina web.

125

03/02/2026 **QualEnergia**

Conto Termico 3.0, operativo il nuovo portale per le richieste

127

03/02/2026 **Sea Reporter**

Verso zero emissioni: IKEA guida la rivoluzione del trasporto su strada in Italia

129

03/02/2026 **Sea Reporter**

MSC Crociere porta l'eccellenza dell'MSC Yacht Club a bordo di MSC Musica e MSC Orchestra

131

03/02/2026 **Ship Mag**

Per il porto di Houston un anno da record sui container, mentre Corpus Christi cresce sull'Lng

132

MERCOLEDÌ 4 FEBBRAIO 2026

www.corriere.it

In Italia (con "Living") EURO 2,50 | ANNO 151 - N. 29

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63397510
mail: servizioclienti@corriere.it

Glauco, 105 anni
«Ho conosciuto Guareschi nel lager»
 di Elvira Serra
 a pagina 27



L'annuncio di Gerry Scotti
Premi tv, fine di un'era
Stop ai gettoni d'oro
 di Chiara Maffioletti
 a pagina 39



Scade il trattato

ATOMICHE SENZA REGOLE

di Paolo Valentino

Ottantacinque secondi alla mezzanotte. Martedì scorso il *Bulletin of the Atomic Scientists* ha di nuovo avanzato le lance del suo metaforico *Doomsday Clock*, l'orologio dell'Apocalisse, che da decenni segnala la vicinanza a una catastrofe nucleare globale. Non è un'esagerazione. Domani scade infatti il *New Start*, il Trattato per la limitazione delle armi strategiche tra Stati Uniti e Russia, che dal 2010 fissa a 1550 il numero massimo di testate atomiche schierate da ognuna delle due superpotenze su sottomarini, missili intercontinentali basati a terra e bombardieri. Era l'ultimo simulacro di un'epoca al tramonto.

Per la prima volta dopo oltre mezzo secolo, il mondo non avrà più alcun meccanismo di freno e controllo sulla proliferazione degli arsenali nucleari. Cessa la grande illusione di un Pianeta senza armi atomiche, iniziata nel 1967 con i colloqui *Salt* tra Mosca e Washington, proseguiti con gli accordi *Start I e II*, e culminato nel *New Start*, firmato a Praga sedici anni fa da Barack Obama e Dmitrij Medvedev, allora presidente della Russia, su temporanea concessione putiniana. In mezzo, non meno importante, ci fu il *Trattato Inf*, sottoscritto nel 1987 a Washington da Ronald Reagan e Michail Gorbaciov, primo e unico nella Storia a eliminare fisicamente un'intera classe di ordigni atomici, quelli di raggio compreso tra 500 e 5000 chilometri, meglio conosciuti come euromissili.

continua a pagina 30

Il divorzio scuote il centrodestra. L'europeale: andrà avanti da solo con Futuro nazionale

Lega, terremoto Vannacci

Il generale lascia: niente inciuci. Ira di Salvini: sleale, non farà parte della coalizione

di Paola Di Caro

«**B**asta linguaggi moderati, va-
do avanti da solo. Insegno
un sogno, voglio un'Italia prospera
ed esclusiva». Così il generale Roberto Vannacci ha detto addio alla
Lega di Salvini. Che non l'ha presa
bene: «Aiuta la sinistra. Credeva-
mo che da militare avesse senso
dell'onore». Centrodestra agitato.

da pagina 2 a 5 **Falci, Zappetti**

IL SONDAGGIO

Referendum, risalita del «no»
Ora è al 49%

di Virginia Piccolillo

a pagina 20



IL RITRATTO

Il libro, l'ascesa E il partito usato come un taxi

di Fabrizio Roncone

a pagina 5

L'INTERVISTA/LUCA ZAIA

«Matteo lo aveva accolto da principe Lui l'ha tradito»

di Marco Cremonesi alle pagine 2 e 3

MEDIO ORIENTE

In Iran sale la tensione, drone abbattuto dagli Usa

di Davide Frattini



Un aereo americano da combattimento, un F-35, ha abbattuto ieri un drone iraniano che nel Mar Arabico si era avvicinato troppo alla portaerei Abraham Lincoln. Sale così la tensione nel Medio Oriente. A dare la notizia lo stesso comando Usa. Ma l'Iran fa sapere che vuole i negoziati in Oman.

alle pagine 10 e 11 **Olimpio**

Milano Cortina Oggi via al torneo di curling con il duo azzurro



«Io, il silenzio e la ricerca del tiro perfetto»

di Marco Bonarrigo alle pagine 18 e 19

Tra gli atleti nel villaggio: pizza, speranze e 1.700 letti

di Gianni Santucci

La vita nel villaggio. Dove pizza e pasta funzionano più della geopolitica. Viaggio tra le stanze e le speranze degli atleti, con la mensa che sforna 3.400 pasti al giorno. Sei le palazzine. Nella «3» vivono gli azzurri.

alle pagine 16 e 17

Il caso Piantedosi: Torino, dinamiche terroristiche

Sicurezza, c'è l'intesa sul «fermo» di 12 ore Spunta il blocco navale

di Simone Canettieri e Adriana Logroscino

Qlitta di un giorno il nuovo decreto sicurezza, in Aula domani. Un rinvio tecnico, forse anche per perfezionare il dialogo con il Quirinale. E mentre Piantedosi sottolinea che a Torino ci sono state «dinamiche terroristiche», nel governo c'è intesa sul fermo di 12 ore. E tra le misure spunta il blocco navale per i migranti.

da pagina 6 a pagina 9

PARLA CONTE

«Il governo fa propaganda sulle divise»

di Monica Guerzoni



Anarchici, antagonisti, black block ed estremisti di destra o sinistra, dice Giuseppe Conte, non sono una novità. «La novità è un governo che fa propaganda sulle divise dei poliziotti e strumentalizza la cronaca».

a pagina 9

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Chissà quanto si sarà sentita arguta e spiritoso la consigliera Flavia Gaudiano, eletta in una lista di sinistra a Rivalta nel Torinese, mentre sul social pubblicava la foto dei poliziotti malmenati sabato scorso e dimessi dall'ospedale, ironizzando sulla rapidità della loro guarigione. «Eccoli qui, dopo qualche ora li rimandiamo a casa come nuovi. Vi trovo bene, per aver subito un tentato omicidio». Ha scherzato anche sull'ingessatura di uno dei due, suggerendogli di indossarla meglio. Non si è spinta al punto di negare l'accaduto, d'altronde le immagini non si prestavano a interpretazioni di parte. Però ha inteso minimizzarlo e un po' anche ridicolizzarlo, ricordandolo alle dimensioni di una vitale scarrauccia tra potere e contropotere. Quasi

La Minimizzatrice

stesse dicendo alle vittime, ai media e alle istituzioni, di cui pure fa parte: che esagerati, avete trasformato un piccolo pestaggio, condito da qualche innocua martellata, in un attentato terroristico. Se ne deduce che, per la consigliera Gaudiano, la gravità politica di un'aggressione non dipenda dalla violenza in sé, ma dall'entità della prognosi. Se il poliziotto preso a martellate si fosse almeno rotto un gomito, o una tibia, avrebbe meritato la sua pensosa solidarietà. Ma poiché, grazie alle protezioni indossate, è riuscito a ridurre i danni, merita solo sberleffi. La consigliera diversamente progressista insinua che gli altri speculano su un episodio e non si rende conto che la prima a farlo è proprio lei.



Ottobre 2014

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

BANCO METALLI PREZIOSI
OBRELLI

LAVIS TRENTO MILANO

www.oro.obrelli.it

LAVIS | TRENTO | MILANO

0461 242040 | 338 8250553 | info@obrelli.it

AUTORIZZAZIONI BANCA D'ITALIA N. 5007737 - 5009402



VENDIAMO E ACQUISTIAMO ORO E ARGENTO ALLE MIGLIORI CONDIZIONI

PubbliStile Spec. in AP - 01.353/2003 come L. 46/2004 art. 1, c. 100 Minò

60204

9 771120 498008





Mediaset chiede e Meta provvede: Corona espulso dai social, da Instagram a Tik Tok. Un altro pericoloso precedente: dall'editto bulgaro sulle tv a quello sul web



Mercoledì 4 febbraio 2026 - Anno 18 - n° 34
Redazione: via di San' Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818230



€ 2,00 - Arretrati: € 3,00 - € 15 con il libro 'Perché NO'
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 Corvi in L. 27/02/2004 n. 460
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

REFERENDUM Comitato del No e opposizioni

Il governo nega il voto a 5 milioni "fuorisede"

■ Nel decreto Elezioni, la maggioranza di governo respinge la proposta di Pd, 5 Stelle e Avs per consentire a chi non può recarsi alle urne, perché studente o lavoratore o degenere, di esprimere la propria scelta sul quesito

© MASCALI A PAG. 5

Mannelli



Dopo lo stop del Colle

Di Ponte: niente norma anti-toghe né commissario



© DI FOGGIA A PAG. 5

S. Siro, ticket invenduti

Milano-Cortina: volontari in fuga dal caro-alloggi



© BISON A PAG. 14

Giustizia on demand

■ Marco Travaglio

■ Il governo prova a convincerci di non voler ridurre, ma aumentare l'indipendenza dei magistrati, più dimostra di volerli ai suoi ordini. La Meloni, volata a Torino al capezzale del poliziotto picchiato in piazza appena in tempo primache fosse dimesso dall'ospedale, ha spiegato alla Procura che il reato è "tentato omicidio". Possibile, ma può pure essere "lesioni personali a pubblico ufficiale": il pm e il gip che hanno arrestato un presunto aggressore hanno optato per il secondo. E solo provisoriamente, perché poi dovranno pronunciarsi, sulla misura cautelare, il Riesame e la Cassazione e, sul merito, il gup e i giudici di primo, secondo e terzo grado: premier e governo non sono (ancora) previsti. E meno male, perché a quasi un mese dall'assassinio a sangue freddo di René Good da parte dell'Ice, le squadreccie dell'amico Trump, né la Meloni né i ministri hanno detto una chiara parola di condanna su quella barbarie e su quella gemella costata la vita ad Alex Pretti. Quindi non sono le persone più qualificate per disceppare di omicidi di violenze. Tant'è che stanno architettando un altro pastrocchio per trasformare nostre forze dell'ordine in qualcosa di simile all'Ice, con scudi penali quando sparano e fermi preventivi di gente caso. Ciò per far decidere al governo ciò che in ogni Stato di diritto decidono i giudici.

E non vale solo per i poliziotti: quando Chico Forti, pregiudicato negli Usa per omicidio volontario premeditato, fu estradato per scontare il resto della pena in Italia, la Meloni lo mandò a prendere col volo di Stato e lo accolse a Ciampino con tutti gli onori, manco fosse Cristoforo Colombo. Forse pensava che le toghe rosse americane, per quanto separate dai *prosecutors*, avessero condannato un innocente, o l'aveva saputo dalle *lens*. Più di recente ha detto che, con le carriere separate, "non avremmo avuto la vergogna di Garlasco"; nessuno ha capito se parlasse della condanna di Stasi in appello e in Cassazione o dell'immonda gazzarra politico-mediatrica scatenata da tanti suoi amici sulla nuova indagine piena di nulla contro Sempio; ma soprattutto come faccia lei a sapere chi ha ucciso Chiara Poggiali. Invece Nordio, presunto ministro della Giustizia, ha spiegato che su quel delitto "bisognerebbe avere il coraggio di arrendersi" perché "è difficilissimo dopo 10, 20, 30 anni ricostruire la verità giudiziaria: lasciamola agli storici", evidentemente ignaro del fatto che gli storici non si occupano di cronaca nera e, soprattutto, che l'omicidio non si prescrive mai, dunque è la legge a vietare ai magistrati di "arrendersi". Noi comunque siamo grati a Meloni e Nordio: più parlano e più anche chi odia la magistratura preferisce che le indagini continui a farle lei, vista l'alternativa.

PIENTEDOSI "L'OPPOSIZIONE DÀ IMPUNITÀ AI VIOLENTI". E FDI STUDIA LIMITI

Vogliono decidere chi e come può protestare



GOVERNO ANCORA INCARTATO

TRATTATIVE COL COLLE SU FERMO E SCUDO AGLI AGENTI. LA DESTRA CONTRO ALBANESE ALLA CAMERA

© RODANO E SALVINI A PAG. 2-3

SCONTRI DI OTTOBRE, PARLA LA 33ENNE INCENSURATA
"Io ferita a Bologna per la Flotilla, così ho perso l'occhio per un lacrimogeno sparato alzo zero"

© MANTOVANI A PAG. 3

PRONTI A PASSARE CON LUI ALMENO 4 PARLAMENTARI
Vannacci si mette in proprio, addio al veleno alla Lega. E Salvini: "Ora farà la fine di Fini"

© DE CAROLIS E GIARELLA A PAG. 4

» NOTTE PRIMA DEGLI ESAMI

Genova per lui: evento per Brizzi, il "signor Salis"

» Marco Franchi

■ Sistono date talmente indimenticabili da farci ricordare esattamente dove eravamo e cosa stava facendo in quel momento.

A PAG. 15

LE NOSTRE FIRME

- Fini Salvini badi a Harry, non al Ponte a pag. 11
- Montanari I nuovi schiavi agli Uffizi a pag. 16
- Robecchi Arrestate chi voterà "No" a pag. 11
- Fassina La pace coi russi conviene a pag. 11
- Sansa Un taxi chiamato democrazia a pag. 20
- Corrias Djokovic, vita da campione a pag. 17

GAZA, INCHIESTA-SCANDALO

Idf contrabbando merci con Hamas

© ANTONIUCCI A PAG. 7

E LA RETE DI WALL STREET

Mandelson, Windsor, Clinton e Mette-Marit: i maledetti di Epstein

© FESTA E PROVENZANI A PAG. 8-9

La cattiveria

Cochi Ponzoni: "Sarò a Sanremo con una canzone nata da una sronza". S'intitola "La separazione delle carriere"

LA PALESTRA/ANTONIO CARANO

LO STRAPPO CON GIULI

Dispetti da 'Strega': il premio trasloca per location e data

© TAGLIABUE A PAG. 18



60204
9 771124 883008

controcorrente

SOLO LA SINISTRA
PEGGIO DI LUI

di Tommaso Cerno

Più delle stelle ricorderemo la cometa. Un bel chissene frega saluta Roberto Vannacci, generale senza truppe in ritirata dal suo esercito, dopo avere ceduto al canto, sinistro, delle sirene. Chi alla fine lo ringrazierà sarà Matteo Salvini, che da questa frattura, forse non ancora consapevolmente, esce più forte. In politica, uno più uno non fa quasi mai due. E la destra vinse le elezioni quando Vannacci nemmeno esisteva, certo non le perderà per lui, anzi perché lui se n'è andato. Verso l'illusione di una iperdestra in dissonanza museale, che nemmeno gli appartiene. Un flashmob che non riguarda l'Italia, ma solo il suo privato destino. Non bado nemmeno ai sondaggi che già lo collocano sotto l'uno per cento, al fianco del suo fido gemello diverso Soumahoro. Penso alla storia del Carroccio e alla sua lunga traversata nella Seconda Repubblica. Sì, perché la Lega - dai tempi del Senatùr - si fonda su un patto non scritto che vive dalle sue origini e che ne ha fatto, piaccia o no, il partito più longevo del Parlamento. Finora nessuno è mai riuscito a invertire quel maleficio: chi scende dal Carroccio, muore nella guerra. Perfino la Liga Veneta sotto il campanile di San Marco non resse all'addio. Figuriamoci Vannacci che, da teorico del mondo al contrario, in poco più di trecento giorni - neanche la durata di un abbonamento annuale ai bus -, si accomoda nella lunga fila degli ex che preferiscono il taxi. E se la sinistra davvero guarda con simpatia alla tattica anti-governo, significa che sta messa perfino peggio di lui. Se per contendere i seggi alla Meloni e al centrodestra avrà bisogno del signor generale, beh, la vittoria è scontata.



LA STORIA

L'anima del martello rubata dai post comunisti
di Marco Zucchetti

Il martello, a lungo icona di forza e proletariato, è tornato a essere un'arma primitiva.
a pagina 28



la stanza di
Vittorio Feltri
Gli antifascisti a parole
alle pagine 20-21

*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

SPEDIZIONE IN MATERIALE DI 200 GRAMMI (V. ART. 1, C. 1, D.L. 10/02/2004, N. 40).

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

il Giornale

Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRÒ MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.ilgiornale.it
ISSN 1321-4311 il giornale (ed. settimanale)
MERCOLEDÌ 4 FEBBRAIO 2026
Anno LIII - Numero 29 - 1,50 euro**LO STRAPPO DI VANNACCI
IL DISERTORE

L'ex generale lascia la Lega: «Basta moderati»
Ma giurava: «Non userò il partito come un taxi»

■ Vannacci lascia la Lega a cui aveva giurato fedeltà: «Prosegui da solo, Futuro Nazionale è realtà». Salvini: «Deluso, accolto quando aveva tutti contro». Il generale fuori dai «patrioti», il gruppo europeo di cui fa parte il Carroccio.

Dessi, Rubeis e Zurlo alla pagina 2-3

IL COMMENTO

La favola
del solitario

Gabriele Barberis a pagina 3

IL RETROSCENA

Le due coalizioni
sono più distanti

Augusto Minzolini a pagina 4

L

ALLARME OLIMPIADI

L'assedio dei 10mila a Milano
Rischio anarchico sui Giochi

Lombardia blindata, allerta per il corteo di sabato
L'ex prefetto Serra: «Terrorismo da fermare»

PRO PAL

Albanese affonda il Pd:
no al ddl antisemitismo

Francesco Giubilei e Giulia Sorrentino a pagina 11



GESTI DISINVOLTI I «no» di Francesca Albanese

LA CONFESSIONE DELLA TOGA ROSSA
«Con il sorteggio perderemo potere»

Pasquale Napolitano a pagina 13

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

QUEI BRAVI RAGAZZI

Filippo Turetti, che nel 2023 massacrò a coltellate Giulia Cecchettin, a sentire la famiglia e i suoi legali, «amava la sua ragazza, le preparava i biscotti: era un bravo ragazzo...». E il ragazzo di 19 anni che ad Afragola nel maggio scorso uccise con una pietra l'ex fidanzatina Martina Carbonaro - ha detto il padre - «è un bravo ragazzo». Martina era una di famiglia per noi. E anche il giovane che quindici giorni fa ha ucciso un ladro durante una rapina nella sua villetta a Lonate Pozzolo - per la sua famiglia - «è un bravo ragazzo: si è difeso». Ma anche la vittima, un pregiudicato, stando alle testi-

■ Le Olimpiadi nel mirino. L'allarme è partito da giorni con il tam tam sui social dell'area dell'antagonismo meneghino che si appresta ad accogliere frange di militanti anarchici provenienti da varie città europee.

Bravi, Fazio e Galici alle pagine 8-9

IL DOSSIER

La rete «no Tav»
allo scontro finale

Fausto Biliolovo a pagina 10

IL PRECEDENTE

È tutto come
negli anni '70

Antonio Ruzzo a pagina 9

MA L'OPPOSIZIONE DIFENDE I VIOLENTI

Piantedosi su Askatasuna:
«Una strategia eversiva»

■ Il ministro dell'Interno, Matteo Piantedosi, ha aperto la sua informativa alla Camera esprimendo solidarietà alle forze dell'ordine e preoccupazione per un ritorno del terrorismo.

Adalberto Signore a pagina 7

L'ANALISI

La contronarrazione
che rievoca il G8

Filippo Facci a pagina 6-7

all'interno

A WASHINGTON
C'è l'accordo
sui minerali:
oggi il vertice
Tajani-Rubio

Marco Liconti

■ Il ministro degli Esteri Antonio Tajani è atterrato ieri sera a Washington, dove stamani parteciperà alla prima riunione ministeriale sui minerali critici promossa dall'Amministrazione Trump. L'obiettivo è contrastare il predominio cinese.

a pagina 12

BELLA E IMPOSSIBILE
La Vonn si butta
col crociato rotto

Sergio Arcobelli a pagina 31

PARLA PIERO GROS
«La pista giusta
per i jet azzurri»

Lucia Galli a pagina 31

MOSTRA A MILANO

La rinascita
delle «Alchimiste»
di Anselm Kiefer

Servizi alle pagine 26-27

IL GIORNO

MERCOLEDÌ 4 febbraio 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

I tenore sarà tra le star che canteranno
Apre il Villaggio olimpico Bocelli ai Giochi: «Un onore esserci»
 Mola e Spinelli alle pagine 6 e 7



Serie A, finisce 0-3. Inter in Coppa
Orgoglio Milan Espugna Bologna e resta in corsa
 Servizi nel Qs



Sicurezza, slitta il decreto Scontro governo-opposizione

Torino, Piantedosi: c'è chi protegge i delinquenti. Il centrosinistra insorge: strumentalizzazione
Il Colle esamina le misure. Ipotesi Daspo al posto del fermo preventivo. Cdm rinviato a domani

Coppari
e Passeri
alle p. 2 e 3

DALLE CITTÀ

MILANO L'autopsia conferma la versione dell'agente



**Pusher ucciso dal poliziotto
«Un proiettile da oltre 25 metri»**

A. Gianni e Giorgi a pagina 15

LA POLITICA

Lo strappo dell'eurodeputato

Vannacci, addio Lega
«Proseguo da solo»
Salvini: mi ha deluso



Petrucci a pagina 4

Ma CasaPound si sfilà

**Il generale:
«Sono la destra
non moderata»
Può valere il 3%**

Caccamo a pagina 5



LA VITTIMA
Padre e madre
detenuti, Ylenia
Musella viveva
con il fratello
Giuseppe

Le botte e la coltellata mortale Caccia al fratello della 22enne

Una furibonda lite in strada, forse tra più persone. Schiaffi e pugni che la raggiungono al volto e poi la coltellata mortale alla schiena, anche se il fendente pare che non fosse diretto a lei. È morta così, ieri pomeriggio, in una

zona periferica di Napoli, Ylenia Musella, 22 anni. Qualcuno l'ha poi scaricata già morta davanti all'ospedale. Da ieri sera, il fratello Giuseppe con il quale viveva, non si trova ed è ricercato.

Femiani a pagina 11

DALLE CITTÀ

LONATE POZZOLO Caccia a un terzo uomo

Il ladro santi e il tragico furto
Il figlio-complice si costituisce

Sormani a pagina 14

CILAVEGNA Caso Sgroi, i giudici: non fu volontario

Giuseppe morì dopo una lite
Quindici anni al fraticida

Zanette a pagina 15

MILANO Meta: standard violati più volte

**Corona espulso
dai profili social
Il suo legale:
«È una censura»**



Servizio a pagina 16



Ordinanza della Suprema Corte
impatta sul diritto di famiglia

**La Cassazione:
l'assegno
di divorzio
non è scontato
E può toccare
restituirlo**

Marin a pagina 12

**I misteri del finanziere suicida
Londra, indagato Mandelson**

**Caso Epstein,
i Clinton
deporranno
al Congresso
Ex ministro inglese
costretto a lasciare**

Prosperetti a pagina 9



**Firenze, alunni contro la preside
«Io, prof cieco
escluso dalla gita»**

Scarcella a pagina 13

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.



PASTIGLIE GOMMOSE
SENZA ZUCCHERI
SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE
NON CREA ABITUDINE

Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno.
Gli integratori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.

A. Mazzoni



Culture

NOVECENTO Alle radici dell'eccidio di Porzus: l'indagine nel libro della storica Alessandra Kersevan
Gabriele Polo pagina 12



Visioni

BLUR «The Great Escape», album, torna con tracce inedite. La grande fuga della band dalla Cool Britannia
Francesco Brusco pagina 14



L'ultima

LA DERIVA DELLA NERA Con Garlasco i media superano i confini del caso criminale per investire la politica
Massimo Carlotto pagina 16

il manifesto

quotidiano comunista

■ CON
LE CORDICHE DIPLOMATIQUE
+ EURO 3,00
■ CDM
LA FINE DEL MONDO
+ EURO 4,00

MERCREDÌ 4 FEBBRAIO 2026 - ANNO LVI - N° 29

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Il ministro dell'Interno Piantedosi durante l'informatica sugli scontri avvenuti a Torino foto Mauro Scrobogna / LaPresse



«Terroristi, squadristi, eversori». Piantedosi in parlamento processa e condanna Askatasuna. E chiunque abbia manifestato a Torino, con l'accusa di complicità. Dalla sicurezza la destra è già passata alla repressione del dissenso. E il ministro di polizia è senza freni

pagine 2 e 3



DALL'AUTOPSIÀ DUBBI SULLA VERSIONE DEL POLIZIOTTO. UN'IMPRONTA SUL GIUBBOTTO

Rogoredo, Mansouri fuggiva

■■■ L'autopsia sul corpo di Abderrahim Mansouri, il 28enne ucciso nel pomeriggio di lunedì 26 gennaio a Milano dal colpo di pistola sparato da un agente della polizia, consegna una certezza: la vittima non è stata colpita mentre era rivolta verso l'agente. Era di fianco, o di spalle.

L'esame autopsico, eseguito ieri nell'istituto di medicina legale di via Ponzi dall'equipe di Cristina Cattaneo, evidenzia due elementi, ben visibili in due foto, che mettono in dubbio la versione fornita dal 41enne poliziotto indagato per omicidio volontario in sede di interrogato-

rio con il pm Giovanni Tarzia. Il primo: l'entrata del colpo di pistola è sull'osso parietale destro del cranio di Mansouri. Vuol dire di lato, non davanti. E sul volto il 28enne ha due evidenti lividi sul naso e sullo zigomo destro, segno che potrebbe aver sbattuto la faccia cadendo dopo

essere stato colpito. Il secondo elemento rilevante è l'impronta di una scarpa da ginnastica sul giubbotto che indossava il 28enne. Si trova sul lato destro dell'indumento, sopra la chiusura della tasca. Questo dettaglio non era emerso dall'interrogatorio. **DIVITO A PAGINA 4**

Il pacchetto

Il Quirinale mette paletti, ma la foga repressiva resta

ANDREA COLOMBO

■■■ I tre 24 ore. Il pacchetto sicurezza che il governo avrebbe voluto varare al volo per restituire un'immagine di affidabilità continua ad annasparsi. Il cdm che avrebbe dovuto approvarlo oggi, dopo travagliato percorso, è slittato a domani: bisogna dare a Mattarella il tempo per vagliare attentamente le 80 pagine arrivate finalmente sul Colle.

— segue a pagina 3 —

INTERVISTA DAL CARCERE DI BUDAPEST
«Finalmente oggi potrò sapere»,
Maja T. in attesa del verdetto



■■■ Estradata dalla Germania, per 18 mesi nelle carceri ungheresi, l'attivista antifascista rischia 24 anni. Oggi l'ultima udienza. «Non sapevo mai quando sarebbe finito, quando sarebbe stato l'ultimo giorno. La situazione di non sapere è la più difficile. Costretta a aspettare, aspettare e aspettare. Fino a oggi, quando il giudice emetterà il verdetto: «Alla fine solo un uomo deciderà sul mio futuro. Ho sempre avuto la sensazione che le sue opinioni fossero già stabilite», dice Maja T. «Ma so che non è la fine, ci sono delle possibilità, c'è la solidarietà, c'è la mia famiglia». **MASSA A PAGINA 6**

Dopo Minneapolis
Il confine superato dagli Stati uniti post-democratici

LUCA CELADA

■■■ Nella frenetica e scomposta accelerazione degli Usa verso un regime post democratico, c'è un primo e un dopo Minneapolis. Metro Surge ha rappresentato il definitivo passaggio della "grande deportazione" da fantasia remigatoria a pratica di brutalità.

— segue a pagina 10 —

AL VALICO DI RAFAH
Il ritorno a Gaza: al valico abusi sessuali e minacce



■■■ I primi dodici palestinesi a rientrare a Gaza sono donne e bambini: raccontano di minacce, percosse e furti per mano dell'esercito di Tel Aviv e delle milizie palestinesi filo-israeliane. Intanto Israele va verso il voto: gli influencer pro-Netanyahu fanno campagna elettorale con le intimidazioni. **RIVA, GIORGIO ALLE PAGINE 8-9**



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

9 770 023 24 2100



piccolo
supermercati

IL MATTINO

CARICO
CASH&CARRY€ 1,20 ANNO CCODIV - N° 34
SPEDIZIONE IN AERONAVIGATO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 30/L. 602/91

Mercoledì 4 Febbraio 2026 •

Fondato nel 1892

A SCOM E PROIBITA "IL MATTINO" - "IL DESPAT". ELEO 120

Commenta le notizie su ilmattino.it

16111213130159

La trasferta in Cina del Mann

Da Napoli a Pechino in mostra "Pompei un'eterna scoperta"

Maria Pirro a pag. 10



Il progetto pubblico-privato

Il vino che sa di storia: dalle vigne degli Scavi trentamila bottiglie

Anna Maria Capparelli a pag. 10



L'editoriale

I RATING
E LA CRESCITA
CHE NESSUNO
RACCONTA

Marco Fortis

L'ulteriore promozione di Standard&Poor's, che venerdì scorso ha confermato all'Italia il rating BBB+, alzando l'outlook da stabile a positivo, è arrivata in contemporanea con la stima preliminare del Pil del quarto trimestre: un +0,3% che ha sorpreso tutti, anche perché accompagnato da una revisione al rialzo del precedente dato del terzo trimestre, da +0,1% a +0,2%. L'economia italiana, dunque, non corre, ma non è ferma, come molti temevano. Ed è cresciuta di più negli ultimi sei mesi che nei precedenti. Inoltre, un giudizio oggettivo sull'andamento del nostro sistema produttivo in questo momento storico non può prescindere da due considerazioni chiave: siamo l'unico grande Paese avanzato occidentale con una popolazione in calo e, contemporaneamente, in avanzo pubblico primario prima dell'arrivo degli interessi sul debito (già dal 2024). Sono due aspetti fondamentali per giudicare in modo realistico la nostra attuale performance. Infatti, se la popolazione cala ci sono meno consumatori e quindi, poiché i consumi rappresentano in Italia quasi il 60% del Pil, dal lato della domanda, è chiaramente più difficile far crescere il Pil, se gli abitanti diminuiscono. Allo stesso tempo, se si è in avanzo pubblico primario significa che ci sono "sottrazioni" potenziali risorse statali che potrebbero essere spese in deficit per sostenere l'economia privata e, quindi, anche in questo caso è più difficile far crescere il Pil, come in quello di un calo demografico.

Continua a pag. 35

«Il Sud crescerà anche dopo il Pnrr»

Il ministro: l'Italia raggiungerà nei tempi tutti gli obiettivi
Investimenti e sviluppo: Zes modello decisivo

Nando Santonastaso a pag. 9



Il progetto
CIS-INTERPORTO
RILANCIO CON LA ZES

Con la Zes vola l'asse Cis-Interporto: a Nola il nuovo modello di business.

Carmen Fusco a pag. 9

Richieste Il volte l'offerta
CACCIA AI BTP
VOLA LA DOMANDA

Btp, domanda da record: richieste per 157 miliardi. E vola il tasso del Bund

Andrea Pira a pag. 8

Uccisa a 22 anni, caccia al fratello

► Ponticelli, Ylenia picchiata e poi accoltellata alla schiena: la violenza era iniziata a casa
► Sarno, salumiere massacrato nel suo negozio per difendere la figlia da un'aggressione



Petronilla Carillo, Giuseppe Crimaldi, Rossella Liguori e Luigi Nicolosi alle pagg. 2 e 3

Napoli si candida alle semifinali, decisivo l'intervento per il terzo anello
Euro 2032, sì al restyling del Maradona

Luigi Roano

«Vedremo di nuovo i delegati della Uefa per presentare definitivamente la candidatura di Napoli e dello stadio Maradona per ospitare le partite degli Europei 2032». Lo annuncia il sindaco Gaetano Manfredi che conferma l'approvazione dei lavori per l'adeguamento dell'impianto. «Prende forma - sottolinea Manfredi - un percorso per la riqualificazione e l'ammodernamento dello stadio Diego Armando Maradona. Abbiamo finalmente anche il sostegno della Regione che ci permette di programmare, finanziare e realizzare interventi di lungo periodo». Decisivo l'intervento sul terzo anello.

In Cronaca

La carica di Conte

RIENTRI E RINFORZI, IL PIANO
PER BLINDARE LA CHAMPIONS

La qualificazione alla prossima Champions League da blindare nel prossimo mese: è questo il piano di Antonio Conte. Il tecnico suona la carica e chiede al Napoli di non perdere di vista la vetta della classifica e l'Inter capolista e provare gli inserimenti di Giovanni e Alisson.

Gennaro Arpaia,
Bruno Majorano
e Pino Taormina da pag. 15 a 17

L'ex generale: «La mia destra è diversa». Il vicepremier: «Sleale»
Lega, l'addio di Vannacci e l'ira di Salvini

L'eurodeputato Roberto Vannacci è ufficialmente uscito dalla Lega, partito con il quale era stato eletto al Parlamento Europeo nel 2024, e ha annunciato la nascita di un suo partito: Futuro Nazionale. Le reazioni del segretario della Lega Salvini non si sono fatte attendere, il vicepremier si è detto «deluso e amareggiato» perché, dice, «se chiedi la fiducia e gli italiani ti danno fiducia, ti danno i voti e ti mandano in Europa a rappresentare quella idea, non puoi dopo un anno cambiare idea e fare altri partiti. Ci ricordiamo fino a ci ricordiamo come è finita la parabolica». L'ex generale, la mia destra è diversa.

Mario Ajello, Francesco Bechis
e Andrea Bulleri alle pagg. 6 e 7

Le idee
UNA COSTITUZIONE EUROPEA
PER UN'UNIONE PIÙ FORTE

Tommaso Frosini

grande potenza federata, specialmente in settori strategici come la difesa, la politica industriale e gli affari esteri. Anche per fronteggiare le forze economiche degli Stati Uniti e della Cina. Ci troviamo davvero davanti a un tornante decisivo della storia.

Continua a pag. 35

il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 4 febbraio 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1865
www.ilrestodelcarlino.it

Il tenore sarà tra le star che canteranno

Apre il Villaggio olimpico
Bocelli ai Giochi:
«Un onore esserci»

Mola e Spinelli alle pagine 6 e 7



REGGIO EMILIA

Controllore
pestato sul bus
dai maranza

Petrone a pagina 15



Sicurezza, slitta il decreto Scontro governo-opposizione

Torino, Piantedosi: c'è chi protegge i delinquenti. Il centrosinistra insorge: strumentalizzazione
Il Colle esamina le misure. Ipotesi Daspo al posto del fermo preventivo. Cdm rinviato a domaniCoppari
e Passeri
alle p. 2 e 3

DALLE CITTÀ

MODENA Driscoll rievoca la battaglia di Fanano

Truppe Usa
sull'Appennino,
un uomo di Trump
alla loro testa

Vecchi a pagina 14

BOLOGNA Stop per 15 giorni all'Art.24

Stretta dopo Crans-Montana
Chiuso un club privato

Di Caprio in Cronaca

BOLOGNA Rito il 27 settembre in San Petronio

Trucidati a Monte Sole
I tre sacerdoti saranno beati

Selleri a pagina 14 e in Cronaca

IMOLA Dieci familiari saranno parti civili

Bimba di 5 anni
annegata in piscina
Mamma e bagnino
vanno a processo

Masetti in Cronaca



LA VITTIMA
Padre e madre
detenuti, Ylenia
Musella viveva
con il fratello
Giuseppe

Le botte e la coltellata mortale Caccia al fratello della 22enne

Una furibonda lite in strada, forse tra più persone. Schiaffi e pugni che la raggiungono al volto e poi la coltellata mortale alla schiena, anche se il fendente pare che non fosse diretto a lei. È morta così, ieri pomeriggio, in una

zona periferica di Napoli, Ylenia Musella, 22 anni. Qualcuno l'ha poi scaricata già morta davanti all'ospedale. Da ieri sera, il fratello Giuseppe con il quale viveva, non si trova ed è ricercato.

Femiani a pagina 11

LA POLITICA

Lo strappo dell'eurodeputato

Vannacci, addio Lega
«Proseguo da solo»
Salvini: mi ha deluso

Petrucci a pagina 4

Ma CasaPound si sfilta

Il generale:
«Sono la destra
non moderata»
Può valere il 3%

Caccamo a pagina 5

Ordinanza della Suprema Corte
impatta sul diritto di famiglia

La Cassazione:
l'assegno
di divorzio
non è scontato
E può toccare
restituirlo

Marin a pagina 12

I misteri del finanziere suicida
Londra, indagato Mandelson

Caso Epstein,
i Clinton
deporranno
al Congresso
Ex ministro inglese
costretto a lasciare

Prosperetti a pagina 9



Firenze, alunni contro la preside

«Io, prof cieco
escluso dalla gita»

Scarcella a pagina 13

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.



PASTIGLIE GOMMOSE
SENZA ZUCCHERI
SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE
NON CREA ABITUDE

Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno.
Gli integratori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.

VITAMIN

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

MERCOLEDÌ 4 FEBBRAIO 2026

IL SECOLO XIX

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

1,80 € (1,80 € con Tuttosport ed AT, AL, CH, 2,00 € con Tuttosport ed IM, SP, SV e con ed. Levante) - Anno CXI - NUMERO 29 - COMMA 20/B - SPEDIZIONE ABB. POST - GR. 50 - BLUEMEDIA S.R.L. - Per la pubblicità sul SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

OLTRE MELONI E SALVINI

I SORPASSI
A DESTRA?
È L'ARIA CHE TIRA

MICHELE BRAMBILLA

Alle elezioni Europee del 2019 la Lega per Meloni ottiene il 34,26 per cento dei voti. Cinque anni prima, alle stesse elezioni era arrivata al 6,15. Un clamoroso balzo, senza precedenti per la Lega, di un più 28,11 per cento. Nelle settimane successive in molte parti d'Italia moltissimi consiglieri di FdI, il partito di Giorgia Meloni, passarono alla Lega.

Salvini aveva concluso il percorso che aveva imposto al suo partito, trasformandolo da un movimento del Nord, com'era alle origini, in un partito nazionalista di destra, addirittura ancor più a destra - quanto meno per i toni - dello stesso partito di Meloni, che pure conserva nel simbolo la fiamma del Movimento Sociale, che è poi l'immagine dello spirito di Mussolini che sale da una bara. Il nuovo Msi era dunque la Lega, che non si chiamava già più Lega Nord, ma appunto Lega per Salvini premier.

In politica tutto è quasi cambia molto in fretta e tre anni dopo Giorgia Meloni, unica a non partecipare alla maggioranza che sosteneva Draghi, non solo riassorbi tutti i fuoriusciti ma addirittura vinse le elezioni e diventa presidente del Consiglio.

Ieri questo derby a destra ha visto una svolta ulteriore. Roberto Vannacci, l'ex generale diventato famoso con un libro autoprodotto, ha lasciato la Lega, di cui era vice-segretario, e ha annunciato la nascita di un nuovo partito il cui nome, Futuro nazionale, richiama le sigle della destra più estrema.

Vedremo le conseguenze sul governo. Due cose sono tuttavia certe. La prima è che la Lega non si è spacciata ieri. Era già spacciata, ma sarebbe meglio dire completamente trasformata, già da alcuni anni, quelli della segreteria Salvini. Del sogno federalista di Miglio e della secessione ventilata da Bossi, delle saracinesche del nord e del *terrem* (terrone, tac) delle origini non era rimasta già da un pezzo più niente, se non qualche raduno di pochi e invecchiati nostalgici.

La seconda è che - chi l'avrebbe mai detto ai tempi in cui molti chiedevano di mettere fuorigi legge il Msi di Almirante - oggi ci sono due partiti più a destra degli credi del Msi. Segno, evidentemente, di un'aria che tira.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Navi, tensione tra Italia e Francia

Marittimi impediscono l'attracco della Msc Orchestra a Marsiglia

I passeggeri della nave da crociera "Msc Orchestra" sono sbarcati ieri a Genova verso i pullman con direzione Marsiglia, dove in origine sarebbero dovuti sbarcare lunedì mattina. Ma la nave è stata oggetto di una rappresaglia del sindacato francese Cgt Marins, che ha organizzato due giorni di sciopero a Marsiglia. Alla "Orchestra" è stato



impedito l'accesso al porto: lunedì mattina alcuni manifestanti, utilizzando scialuppe di salvataggio, si sono messi davanti all'imbarcatura dello scafo, impedendo prima a tutte le navi, poi alla sola "Orchestra", la possibilità di accedere alle banchine. La protesta dei turisti: «Nessuno ci ha detto niente».

GALLOTTI, GHIAI E QUARATI / PAGINE 6 E 7

IL COMMENTO

FRANCESCO FERRARI

UN ATTACCO ASIMMETRICO AL DIRITTO UE

Colpisce il silenzio glaciale delle autorità. Invece, quella che si è consumata a Marsiglia è stata una deliberata sospensione del diritto comunitario che dovrebbe far tremare chiunque creda nel mercato unico.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

Lega, lo strappo di Vannacci «Basta con la destra moderata»

L'ira di Salvini, il gelo di Zaia. E secondo i sondaggisti potrebbe diventare l'ago della bilancia

«Voglio costruire una destra vitale e non moderata». Con queste parole Roberto Vannacci lascia la Lega. Dura la reazione di Salvini che tira in ballo onore e lealtà. Per i sondaggisti l'ex generale potrebbe diventare l'ago della bilancia.

SERVIZI / PAGINE 2 E 3

ROLLI

Dopo gli scontri di Torino
Il decreto sicurezza slitta ancora e perde il fermo preventivo

Silvia Gasparetto / PAGINA 5

Il pacchetto sicurezza slitta di 24 ore, il testo è al vaglio del Quirinale. Sfuma l'ipotesi del fermo preventivo a vantaggio di forme estese di daspo. La Lega rilancia sulla cautuzione per le manifestazioni.



Pioggia di fuoco sull'Ucraina Zelensky: «Negoziate in salita»

Un palazzo distrutto dai bombardamenti a Kharkiv

LUCA MIRONE / PAGINA 8

REGIONE

Riforma della Sanità, rilievi dal governo «Ma nessun rischio»

Emanuele Rossi / PAGINA 4

Stipendi troppo alti per i supermanager e dubbi sulla figura dei direttori d'area. Sono i principali rilievi sollevati dal Dipartimento Affari regionali sulla riforma della Sanità ligure. Non si dice preoccupato l'assessore Nicolò: «Forniremo tutte le risposte».

L'EMERGENZA

Frana sull'Aurelia, tempi più lunghi per la riapertura

Luca Gilardi / PAGINA 15

Dopo la frana avvenuta nella serata del 25 gennaio lungo l'Aurelia tra Voltri e Arenzano, la chiusura della strada dovrebbe essere prorogata almeno fino alla fine del mese. Il precedente provvedimento provvisorio di Anas fissava il termine al 6 febbraio.

LA VITA DIFFICILE DEL FIGLIO DEL NOBEL LUIGI

Tra padre illustre e madre folle, il dramma di Stefano Pirandello

SILVANA GRASSO

Una vita schiacciata tra la figura ingombrante del padre e la vena di follia della madre quella di Stefano Pirandello, figlio del premio Nobel Luigi. A quindici anni il figlio del celebre scrittore siciliano pensava al suicidio: "Non avrei rimpianti". Sul fronte della Grande Guerra si sentì vivo, ma dopo faticò a uscire dall'ombra del padre.

L'ARTICOLO / PAGINA 31

GIOCHI INVERNALI, IN 70 ANNI DA 24 A 116 TITOLI

Olimpiadi sempre più grandi Ma il tutto esaurito non arriva

GIORGIO CIMBRICO

Le Olimpiadi invernali non smettono di crescere: i titoli messi in palio in settant'anni sono passati da 24 a 116 per edizione. Eppure, in questo fenomeno che appare inarrestabile, il sold out non arriva: i biglietti per assistere ai Giochi sono ancora a disposizione e il tutto esaurito sembra molto lontano.

L'ARTICOLO / PAGINA 37

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI

ACQUISTIAMO ORO A
€ 135 /gr

ACQUISTIAMO ARGENTO A
€ 3.000 /kg

STERLINA € 970

*Le quotazioni possono leggermente variare in base al fixing giornaliero ed sono valide nelle borse internazionali.

UNIVERSITÀ DEI MATERIALE
GESSO E VETRO IN
PIRELLI GESSO
PEFC

401204
87194594-1948
www.pirelli-gesso.it

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI

ACQUISTIAMO ORO
ARGENTO DIAMANTI
GIOIELLI E OROLOGI

CORSO BUENOS AIRES, 98
16129 GENOVA (GE)
351 8707 844
WWW.GOLDINVESTBRERA.IT



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 46420,52 +0,90% | SPREAD BUND 10Y 62,46 +0,43 | SOLE24ESG MORN. 1671,06 +0,08% | SOLE40 MORN. 1742,08 +0,94% | Indici & Numeri → p. 33 a 37



GIORNO A TELEFISCO

Domani il convegno
Telefisco 2026,
iscrizioni aperte
fino alle 18 di oggi

Domani Telefisco dalle 9 alle 18,30:
iscrizioni fino alle 18 di oggi
all'indirizzo telefisco.
www.24ore.com — Servizio a pagina 29

«Le novità di lavoro
e le previsioni
L'impatto sui salari
Domani la guida
con il Sole 24 Ore



Ciclone Harry, due miliardi di danni In ritardo il decreto aiuti per le imprese

Catastrofe ambientale

In Sicilia, Sardegna e Calabria possibile un impatto dell'1% sul Pil

Improbabile l'approvazione del decreto legge sui ristori nel CdM in agenda domani

Le polizie catastrofali non coprono i danni provocati dalle mareggiate

Il ciclone Harry rischia di abbattere anche l'economia di Sicilia, Calabria e Sardegna. La stima totale dei danni nelle tre regioni si aggira intorno ai due miliardi, che rischia di tradursi nel 2026 in una perdita di Pil compresa tra lo 0,8% e l'1%. Improbabile che al Consiglio dei ministri di domani approdi il decreto legge sui ristori alle regioni colpite. Il Governo ha bisogno di altro tempo per definire l'architettura degli interventi.

Il ciclone ha anche evidenziato il limite delle polizie catastrofali obbligatorie: le imprese che avevano adempiuto all'obbligo assicurativo si sono scoperte non tutelate perché la copertura di base riguarda solo alluvioni, frane e sismi, non le mareggiate.

Amadore, Madeddu,
Perrone, Viola — a pag. 2-3

**Cartelle, stretta
sulla riscossione:
sotto la lente fatture
per 2,5 miliardi**

Agenzia delle Entrate

L'obiettivo è bloccare i crediti commerciali dei contribuenti morosi

Controlli su 2,5 miliardi di fatture per bloccare i pagamenti a chi non salda il conto delle cartelle esattoriali. È il piano a cui sta lavorando l'Agenzia delle Entrate. L'obiettivo è colpire i crediti vantati dai debitori morosi con la riscossione. I dati delle fatture elettroniche servono a sapere quanti pagamenti attende di incassare il contribuente in debito con il Fisco per bloccarli in anticipo. Un patrimonio composto per il 55% di operazioni tra attività economiche (BaB) e per il 44% verso consumatori finali.

Mobili e Parente — a pag. 5

36%

MANIFATTURA

Al settore industriale è andato il 36% degli aiuti di Stato generati dal bonus 4.0 che ammonta a 17,7 miliardi. Alimentare, costruzioni e acciaio le filiere più beneficate

INCENTIVI

Industria 4.0 ha generato 10 miliardi annui di credito d'imposta

Carmine Fortina — a pag. 4

UN GIGANTE DA 1.250 MILIARDI

**Musk economy,
maxi fusione
tra SpaceX e xAI
Sarà il motore
dell'innovazione**

Marco Valsania,
con un analista di Luca De Blase
— a pagina 7



Verso la madre di tutte le ipo. Musk punta a quotare in Borsa SpaceX a giugno con una ipo da record

**BTp sindacato, domanda record:
richieste oltre i 157 miliardi**

Titoli di Stato

Nuovo record di domanda su un singolo BTp: hanno cumulato infatti 157 miliardi le proposte di acquisto sul nuovo benchmark a 15 anni, con 14 miliardi collocati attraverso la seconda emissione sindacata dopo quella dell'8 gennaio scorso. L'intensità della domanda ha inciso sul prezzo di collocamento, chiuso con un rendimento lordo all'emissione del 3,99%.

Cellino e Trovati — a pag. 22

LA GIORNATA SUI MERCATI

Wall Street cede con i T bond, nuovi massimi a Piazza Affari

Wall Street frema appesantita dal crollo di PayPal, mentre risalgono i rendimenti del T bond. Piazza Affari aggiorna i massimi. — a pagina 6

+0,9%

IL RIALZO DI PIAZZA AFFARI

La Borsa ieri al top in Europa

LA DENUNCIA DI HAMAS

A Gaza tregua sempre fragile: 3 morti e 15 feriti dal fuoco dell'Idf

Rosalba Reggio — a pag. 12

IL REPORTAGE

Valico di Rafah, imbuto che blocca la marea dei disperati

Roberto Bongiorni — a pag. 12

MECALUX

Il fornitore globale di soluzioni intralogistiche

Automazione e robotica
Software WMS
Sistemi di stoccaggio

02 98836601
mecalux.it



PANORAMA

GLI SCONTRI DI SABATO

Piantedosi: a Torino viste dinamiche terroristiche
Le opposizioni: «Solo propaganda»

Il ministro Piantedosi, nell'informatica alla Camera sugli scontri di sabato a Torino, parla di «dinamiche terroristiche». La premier Meloni: «Non arretriamo su norme più efficaci per la sicurezza». Le opposizioni replicano: «Dal Governo solo propaganda». — a pagina 9

IL LIBRO

**I GIOVANI
E LA CERTEZZA
DEL FUTURO
INCERTO**

di Daniele Marini — a pag. 14

POLITICA

Vannacci lascia la Lega
Salvin: «È un traditore»

Si chiama «Futuro Nazionale» il movimento fondato dall'ex generale Roberto Vannacci che ha annunciato di lasciare la Lega. Duro il commento di Salvini: «È un traditore, come accadde con Fini». — a pagina 9

MATERIE PRIME

Minerali critici, Tajani oggi al vertice di Washington

Il ministro degli Esteri Tajani, assieme ai rappresentati di 50 Paesi, partecipa oggi al vertice di Washington per avviare un programma di approvvigionamento di minerali critici. — a pagina 10



Padre
Paolo
Benanti.
Docente
Luiss

ETICA DI FRONTIERA

**MOLTBOOK,
DOVE LE AI
GENERANO
DILEMMI**

di Paolo Benanti — a pag. 13

Lavoro 24

Buste paga

Lo straordinario per metà non c'è

Cristina Casadei — a pag. 20

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scopri le offerte
www.24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600



SARRI PUNTA SU MALDINI
I tifosi contro Lotito
preparano un'altra protesta
Domani la Curva decide

Rocca e Salomone alle pagine 26 e 27

OLIMPIADI - 2
Sette sedi in tre regioni
Viaggio nei luoghi dei Giochi
tra futuristici impianti

Ciccarelli e Lo Russo a pagina 29



IN 48 ANDRANNO AI GIOCHI
Gruppo vacanze Cortina
Guerra tra i vigili del Comune
per fare la settimana bianca

Zanchi a pagina 18



a pagina 30

SAVIN!

Fattoria Giuseppe Savini

www.fattoriagiuseppe savini.com

vini d'Abruzzo

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDEPENDENTE

SAVIN!

Fattoria Giuseppe Savini

www.fattoriagiuseppe savini.com

vini d'Abruzzo

San Gilberto, sacerdote

Mercoledì 4 febbraio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 34 - € 1,20*

ISSN 0391-6990

www.ilttempo.it



Dopo la mancata contestazione del tentato omicidio i magistrati vogliono farci votare Sì...

DI DANIELE CAPEZZONE

A marzio ironia di un amico intelligente che ha letto la prima pagina di ieri del Tempo, con il nostro scoop sull'incredibile orientamento della Procura di Torino di non contestare il reato di tentato omicidio all'arrestato per l'aggressione ai danni del poliziotto. Scrive il mio interlocutore: «Questi magistrati non sanno più come spingere il Sì alla riforma nel referendum».

E sarcasmo a parte, è proprio così. Il livello di faziosità, di pregiudizio ideologico, di spirito di contrapposizione politica che tanti elettori percepiscono in alcune toghe ha ormai raggiunto vertice di record. E gli italiani lo vedono e lo sentono: ma quale imparzialità, ma quale terzietà, qui c'è un istinto militante che alcuni magistrati non riescono più a contenere né tantomeno a occultare. Si prende l'intervista di ieri alla Stampa dell'ex procuratore Armando Spataro, peraltro una figura autorevole e assai stimata da molti. Eppure alcune risposte sui fatti di Torino sconcertano: «Nessuno, neppure un premier politico leader di maggioranza, può permettersi (...) di indicare al pm qual è il reato configurabile nei fatti per cui essi procedono». Ah sì? Quindi ne deduciamo che il problema è quello di non dare ragione alla Meloni? Di non darla vinta a Palazzo Chigi anche se dice una cosa di evidenza solare? E che questa esigenza è più forte perfino di una valutazione - severa ma sacrosanta - sulla qualificazione giuridica del reato da contestare alla banda dei martellatori?

C'è da rimanere di stucco. Anzi, no: c'è da segnarsi le date del 22-23 marzo e ricordarsi di uscire per votare Sì al referendum.

Ps Pro memoria per i finti tonti che, sempre rispetto ai fatti di Torino, vorrebbero raccontarci la favoletta della «manifestazione pacifica sporcata da pochi violenti». Se è così, se cioè gli organizzatori desideravano evitare ingressi sgraditi, come mai non hanno previsto un adeguato servizio d'ordine? Suvvia, non prendiamoci in gioco.

IN ITALIA FATTE SAVIE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GEBERNA) SPEDIRE AL: PIRELLA SRL - VIA D'AGOSTINO 10 - 20121 MILANO - ITALIA - C.F. 02001100125 - P.IVA 02001100125 - RECAPITO TELEFONICO 02 001100125 - RECAPITO E-MAIL: PIRELLA@PIRELLA.IT

GLI SCONTI DI TORINO

La rabbia e l'orgoglio in divisa



Il Tempo di Osho



«Te l'avevo detto de
nun fidatte!»
«Mo l'unica
è spera' che
scoppia' na guerra
e che richiamano i
generali in pensione!»



Tra loro si chiamano compagni
Si salutano a pugno chiuso
con una mano
e nell'altra un martello
Rpt: comunisti, non squadristi

Dopo la mancata contestazione
del tentato omicidio
all'aggressore del poliziotto
al corteo di Torino
denunciata da Il Tempo
scatta la reazione
delle forze dell'ordine

PIANTEOSI ALLA CAMERA

«Chi sfila al fianco
degli antagonisti
offre l'impunità
Corteo?
Resa dei conti
con lo Stato»

Di Capua a pagina 2



INTERVISTA A LUCIO MALAN
«Fermo preventivo? Usiamo
le norme applicate agli stadi»

Sigranino a pagina 5



Le leggi ci sono
basta rispettarle
A volto coperto
non si manifesta

a pagina 3

L'AGENTE X
«Spray e sfollagente
Noi ad armi impari
contro le bombe
con i chiodi»

a pagina 3

SINDACATO DI POLIZIA/1
«Non è guerriglia
è terrorismo
Ora chiediamo
più rispetto»

Campigli a pagina 2

SINDACATO DI POLIZIA/2
«Per cambiare qualcosa
deve scapparci il morto
Ora servono nuove
regole d'ingaggio»

a pagina 3

DI SARA KELANY
Basta ipocrisia
Ora l'opposizione
dimostrì con i voti
che vuole sicurezza

a pagina 5

DI BARBARA SALTAMARTINI
Quel silenzio
della sinistra
che legittima
le violenze

a pagina 2

A VOLTE RITORNANO

Dalla Camera allo Spin Time: si rivede la relatrice speciale Onu che risuona il disco rotto su Gaza
Albanese in tournée col «genocidio»

Buzzelli a pagina 8

CANALE 5

Bonolis sfida Conti
Arriva «Taratata»
L'anti Sanremo
in due serate



Caterini a pagina 25

VIVIDENTAL
CENTRO DENTISTICO LEADER DEI CASTELLI ROMANI

Dedichiamo tempo al tuo sorriso
WWW.VIVIDENTAL.IT

445 RECENSIONI POSITIVE SU GOOGLE

CORSO DEL POPOLO, 20 - GROTTAFERRATA
NUM. VERDE. 800 661 577
TEL. 06 94 56 252 - 06 52 97 88 01
WHATSAPP: +39 338 7120912

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE**Trump all'Iran: consegna del materiale atomico e immediato stop al finanziamento delle milizie**

Roberto Motta a pag. 8

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE**Italia Oggi**
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

C'È IL PROVVEDIMENTO

Il regime di adempimento collaborativo apre alle piccole e medie imprese, quelle con un fatturato inferiore ai 500 milioni di euro

Spurio a pag. 35

DATI MEF

Concordato preventivo biennale: oltre 460 mila adesioni nel primo anno, quasi 190 mila con ISA inferiore a 8

Cerisano e Rizzi a pag. 32

Buste paga senza segreti

Sipotrà richiedere e ricevere, entro due mesi, informazioni sui livelli retributivi medi, distinti per sesso, delle categorie di lavoratori che svolgono un «lavoro di pari valore»

Ai lavoratori non potrà più essere impedito di rendere nota la propria retribuzione e saranno vietate le clausole contrattuali che limitano tale facoltà. La legge consente di richiedere ai titolari di richiedere e ricevere, per iscritto entro due mesi, informazioni sui livelli retributivi medi, distinti per sesso, delle categorie di lavoratori che svolgono lo «stesso lavoro» o un «lavoro di pari valore». Lo prevede lo schema di digi di attuazione della direttiva Ue 2023/970.

Cirio a pag. 30

SINISTRA IN DIFFICOLTÀ

Orsina (Luiss): la sicurezza sarà la chiave di volta del voto 2027

Ricciardi a pag. 5

Tra Schlein e Conte che si accapigliano per la premiership salta fuori Bonaccini

Tra Schlein e Conte che si accapigliano spunta Bonaccini. Napoli, assemblea Pd, o meglio di Energia Popolare, la corrente capitanata da Stefano Bonaccini e che a giudicare dai presenti è più viva che mai. Il Pd ha deciso di non essere troppo accomodante con il che lui ha subito, incalzato di essere troppo accomodante con Schlein e taciturno sul poco spazio che lei sembra lasciare a chi è fuori dal suo cerchio magico. Lo stato di salute (politico) di Bonaccini e delle sue correnti si può definire: non so se ci si riferisce a venti hanno respinto il suo appello o si sono sfondati a Napoli. Ovvio che Bonaccini appela soddisfatto.

Valentini a pag. 4

DIRITTO & ROVESCO

Ci troviamo di fronte a un'America che vuole che l'Europa perdano attuale, enfatizza i costi sostanziali ignorando i benefici ottenuti. Impone clavi all'Europa, minaccia i nostri interessi territoriali, chiareggia, per la prima volta, di considerare la frammentazione politica europea funzionale ai propri interessi. Ci troviamo di fronte a una Cina che continua i suoi cruenti colpi alle corone globali. L'Europa ed è disposta a sfruttare questa leva: inondando i mercati, costringendo altri a sopportare il costo del proprio equilibrio. Questo è un futuro in cui l'Europa rischia di diventare subordinata, divisa e declassata, e tutto insieme. E in Europa, insomma, non si difenderà i propri interessi non potrà preservare a lungo i propri lavori. Dal discorso di Mario Draghi di lunedì scorso a Lovanio.



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

**FINANZA
ALL'IMPRESA****FACTORING
ALLE IMPRESE
IN CRISI****FACTORING
ALLE PMI**www.generalfinance.itMessaggio pubblicitario con finalità promozionale. Maggiori dettagli sulle condizioni contrattuali applicate nei fogli informativi disponibili su <https://www.generalfinance.it/trasparenza/>

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

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 4 febbraio 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

Il tenore sarà tra le star che canteranno
**Apre il Villaggio olimpico
Bocelli ai Giochi:
«Un onore esserci»**
 Mola e Spinelli alle pagine 6 e 7



AREZZO Inseguimento della polizia
**Sparatoria
in AutoSole
Un ladro ferito**
 Bigozzi a pagina 14



Sicurezza, slitta il decreto Scontro governo-opposizione

Torino, Piantedosi: c'è chi protegge i delinquenti. Il centrosinistra insorge: strumentalizzazione
Il Colle esamina le misure. Ipotesi Daspo al posto del fermo preventivo. Cdm rinviato a domani

Coppari
e Passeri
alle p. 2 e 3

DALLE CITTÀ

PRATO Dopo il commissariamento di Piazzitalia



**Moda illegale
sotto inchiesta
«E' la madre
delle indagini»**

Bessi a pagina 15

EMPOLESE VALDELSA Il personaggio

**È morto Bruno Maestrelli
«Impegno politico e civile»**

Servizio in Cronaca

CASTELFIORENTINO L'indagine a una svolta

**Tragedia sul campo di calcio
«Mattia è sempre con noi...»**

Cioni in Cronaca

VINCI Si cerca la mano di Leonardo

**Primi risultati
dai test speciali
sul Drago alato
«Tante novità»**



Femiani a pagina 11



LA VITTIMA
Padre e madre
detenuti, Ylenia
Musella viveva
con il fratello
Giuseppe

Le botte e la coltellata mortale Caccia al fratello della 22enne

Una furibonda lite in strada, forse tra più persone. Schiaffi e pugni che la raggiungono al volto e poi la coltellata mortale alla schiena, anche se il fendente pare che non fosse diretto a lei. È morta così, ieri pomeriggio, in una

zona periferica di Napoli, Ylenia Musella, 22 anni. Qualcuno l'ha poi scaricata già morta davanti all'ospedale. Da ieri sera, il fratello Giuseppe con il quale viveva, non si trova ed è ricercato.

Femiani a pagina 11



Ordinanza della Suprema Corte
impatta sul diritto di famiglia

La Cassazione:
l'assegno
di divorzio
non è scontato
E può toccare
restituirlo

Marin a pagina 12

I misteri del finanziere suicida
Londra, indagato Mandelson

**Caso Epstein,
i Clinton
deporranno
al Congresso
Ex ministro inglese
costretto a lasciare**

Prosperetti a pagina 9



Firenze, alunni contro la preside
**«Io, prof cieco
escluso dalla gita»**

Scarcella a pagina 13

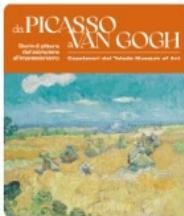
DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.



PASTIGLIE GOMMOSE
SENZA ZUCCHERI
SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE
NON CREA ABITUDINE

Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno.
Gli integratori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano.

ALIMENTI

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

R50

Direttore
MARIO ORFEO

la Repubblica

**R spettacoli**Mascino: da bambina
ero chi volevo esseredi CONCITA DE GREGORIO
a pagina 36**R sport**Il Milan vince a Bologna
rimane in corsa scudettodi SERENI e VANNI
a pagina 38Treviso, Museo
Santa Caterina15 novembre 2025
10 maggio 2026Info e prenotazioni
www.lineadombra.itMercoledì
4 febbraio 2026
Anno 51 - N° 29

In Italia € 1,90

Lo strappo di Vannacci

Il vicesegretario lascia la Lega: scende in campo con Futuro Nazionale ma resta europarlamentare. L'ira di Salvini: «Traditore come Fini». Meloni avvisata lunedì, dissidi sull'ingresso nella coalizione

Roberto Vannacci esce dalla Lega: il vicesegretario lo ha annunciato al leader in un faccia a faccia lunedì sera, in seguito al quale è stata avvisata Meloni. Darà vita a un nuovo partito, lascerà i Patrioti europei pur restando europarlamentare. E sottolinea: «Futuro Nazionale da oggi è una realtà». Salvini commenta: «Tradisce come Fini».

di BERIZZI, CERAMI, DE CICCO
e PUCCARELLI
a pagina 2 a pagina 5



L'ex parà che sogna D'Annunzio e Putin

di FRANCESCO BEI

Si amo trenta d'una sorte/ e trentuno con la morte./ Eia, Eia! Alalà!». E via, è partito, e chi lo ferma più il Vannacci.

a pagina 2 e 3

Una prova d'esame per il governo

di ANNALISA CUZZOCREA

Per usare un paragone che dovrebbe piacere a Giorgia Meloni, l'estrema destra è come il Nulla nella Storia infinita.

a pagina 5

LE IDEE
L'Europa
da sola
però libera

di ANTONIO SCURATI



L'Europa è sola. Quante volte ce lo siamo ripetuti atteggiando le labbra a una smorfia malinconica mentre sorbivamo il nostro Campari shakerato? La Russia di Putin ci minaccia a Oriente; a Occidente, dopo averci abbandonati, insultati e osteggiati, ora ci minaccia anche l'America di Trump; la nostra influenza sul resto del mondo declina costantemente.

a pagina 32 e 33

“Chi sfila aiuta i violenti” polemiche su Piantedosi

Matteo Piantedosi riferisce alla Camera sui fatti di Torino. E scoppia la polemica. Il ministro dell'Interno afronta: «Chi sfila con i delinquenti offre prospettive di impunità», mette all'indice «l'ipocrisia dei manifestanti pacifici che hanno fatto scudo fisico ai violenti». Parole durissime per confermare una risposta ferma dello Stato. «Pura propaganda», «un comizio», replicano i deputati di Pd, M5S, Avs, «Europa decretando che nessun accordo è possibile con il centrodestra».

di CIRIACO, RIFORMATO, VECCHIO,
VITALE e ZINTI
a pagina 6, 7 e 9

Napoli, ragazza
accoltellata
alla schiena
Si cerca il fratello

di DARIO DEL PORTO

a pagina 23



MILANO CORTINA 2026

di STEFANO BARTEZZAGHI

Se ai Giochi sul ghiaccio è bandita la parola “Ice”

Il problema è che la parola inglese, «Ice», – oltre al ghiaccio, e all'hockey, al whisky, al colonnaio Aureliano e al Titanic – oggi fa venire in mente le squadre che hanno imperversato a Minneapolis, tanto che persino Trump, visti i sondaggi, sembra averne avuto scrupolo.

a pagina 11

di CHIUSANO, CITO, CROSETTI e PISA a pagina 10, 11, 12 e 13

**Negli Usa
soffia il vento
midterm**

di MAURIZIO MOLINARI



In calo nei sondaggi, con l'economia in affanno, le rivelazioni sul caso Epstein che invadono i social e le violenze degli agenti Ice, il presidente americano Trump si trova ad affrontare la campagna di Midterm come la più difficile della sua parabola politica. E per tentare di rovesciare le previsioni negative si prepara a un'offensiva fuori dagli schemi.

a pagina 15

Servizio di MASTROLILLI a pagina 20



**da PICASSO
a VAN GOGH**

Storie di pittura
dall'astrazione
all'impressionismoCapolavori dal Toledo Museum of Art
Treviso, Museo Santa Caterina
15 novembre 2025 - 10 maggio 2026Info e prenotazioni www.lineadombra.it

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Monaco P., Slovenia € 4,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,50
Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821 - Sped. AIA - Post. Art. 1, Legge 46/E4 del 27/02/2004 - Roma

Concessione alla stampa: A. Marzoni & C. Milano - via F. Apoll. 8 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@marzonni.it

La nostra carta prevede
di non utilizzare
materiali森林
PEFC



NAPOLI
Ilenia, accoltellata a 22 anni e scaricata all'ospedale

MANUEL GALLETTO — PAGINA 16



IL FINE VITA
Lo Stato è senza soldi vietato morire a casa

VALENTINA PETRINI — PAGINA 17



L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE
Il social dove gli algoritmi discutono solo tra di loro

ASSIA NEUMANN DAYAN — PAGINA 19

1,90 € ANNO 160 N.34 IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) SPEDIZIONE ABB. POSTALE DL.353/03 (CONV.NL.27/02/04) ART. 1 COMMA 1, DCB-TO WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 4 FEBBRAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867



GNN

LA POLITICA
Lega, Vannacci lascia con 7 parlamentari
C'è anche Pozzolo
"Noi, le stesse idee"
CAPURSO, DEL VECCHIO



La frattura si consuma in poche ore, dopo settimane di scricchioli sempre più rumorosi. Il Carroccio archivia definitivamente l'affaire Vannacci. — PAGINE 6 E 7

IL RETROSCENA

Bannon regista dello strappo
ILARIO LOMBARDO

Se uno imbocca la strada che è a destra della destra quasi certamente si imbatte in Steve Bannon. E così la storia di ripete con vecchi e nuovi protagonisti. L'ideologo che ha plasmato nelle sue mani il primo Donald Trump, che ha dato spirito al popolo del "Make America Great Again", ha ancora voglia di terremotare l'Europa, e di farlo partendo dall'Italia. Il cammino autonomo del generale Vannacci porta inevitabilmente a Bannon. — PAGINA 7

L'ANALISI

Ue, la linea Draghi e il bivio di Meloni
ERIC JOZSEF

Finalmente, la parola chiave è stata pronunciata. Dopo anni di eufemismi linguistici da parte di leader politici che vagheggiavano la necessità di «un'Europa sovrana» Mario Draghi ha osato dire forte e chiaro che l'Europa deve diventare «un'autentica federazione». — PAGINA 23

GIÀ SALTATO IL DIALOGO SULLA SICUREZZA. SLITTA IL DECRETO, I DUBBI SULL'ARRESTO PREVENTIVO

Torino, Piantedosi accusa Pd e 5S: deriva autoritaria

Il ministro: chi sfilà per Aska vuole l'impunità. L'opposizione: strumentalizza

L'INTERVENTO

Perché l'Università non si salva da sola

CRISTINA PRANDI

I fatti di queste settimane hanno posto la nostra Università nella condizione di dover assumere scelte difficili, sulla gestione degli spazi, sulla sicurezza delle persone. — PAGINA 22

CARRATELLI, FAMÀ, LEGATO, MALFETANO, SCHIANCHI, STAMIN

Nessuna intesa sulla sicurezza. Piantedosi taccia la sinistra di convenienza coi violenti e le opposizioni lo accusano di strumentalizzi. — CON IL TACCUINO DI SORGI — PAGINE 2-5

LE IDEE

Gli scontri e i tempi per fare buone leggi

GIANNI OLIVA — PAGINA 22

Saraceno: non vorrei mio figlio nei cortei

FRANCO GIUBILEI — PAGINA 5

Una chiara strategia per il giro di vite

ALESSANDRO DE ANGELIS — PAGINA 23

LUISA RANIERI PROTAGONISTA E ZINGARETTI AUTORE DE "LA PRESIDE": ENNESIMO RECORD DI PUBBLICO

La famiglia share

FRANCESCA D'ANGELO



Pane, amore e ascolti

ALESSANDRA COMAZZI

Successo per la serie televisiva "La preside" interpretata da Luisa Ranieri e diretta da Luca Zingaretti

PAGINE 26 E 27

Buongiorno

Il libro di Carlo Verdelli in uscita domani si intitola *Il diavolo in tasca*, e lo leggerò senz'altro per la levatura dell'autore e per la rilevanza dell'argomento: il rapporto fra noi e i nostri figli, e fra noi, i nostri figli e i nostri smartphone. Dal titolo, è dalla recensione scritta da Ferruccio di Bortoli, si intuisce un libro di grande allarme, che sprona a una rivoluzione culturale, e cioè i genitori a dare il buon esempio anziché quello cattivo, ancora più importante delle limitazioni e dei divieti ai ragazzi nell'accesso al social, soluzione sempre più in voga nel mondo. Io continuo a pensare che il proibizionismo non funzioni e crei più problemi di quanti ne risolva, e invito a guardare al processo cominciato a Los Angeles contro Facebook, Instagram, TikTok e YouTube, accusati di usare algoritmi studiati per



Senza confini

MATTIA FELTRI

creare dipendenza. Mi sembra molto più interessante: non vietare gli smartphone perché nuocono, ma vietare agli smartphone di nuocere. In fondo saranno i ragazzi coi loro telefonini a salvare questo mondo. Un altro libro appena uscito (*Il silenzio dell'opinione pubblica*) riporta una conversazione di dodici anni fa tra Zygmunt Bauman e Ezio Mauro. I due, già allora, dicevano quello che ancora non ci è entrato in testa: è impossibile rimediare con le sovranità nazionali alle diseguaglianze e alle enormous ricchezze private, che prosperano in un sistema globale. Questa consapevolezza la porteranno i ragazzi, per i quali i confini sono così fragili che per abbatterli basta un clic: un nuovo ordine nascerà con loro e il loro modo di vivere in rete, e non con le nostre paure.

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

PASTIGLIE GOMMOSE

SENZA ZUCCHERI

SENZA GELATINA DI ORIGINE ANIMALE

NON CREA ABITUDINI



Con Melatonina che aiuta a ridurre il tempo richiesto per prendere sonno. Gli Integratori non vanno intesi come sostituti di una sana varietà ed equilibrio di una dieta di «ha senso».



Nextalia debutta nelle energie rinnovabili con finanziamento a Innovo group

Deugenio a pagina 15

Le incognite su governance e dividendo fanno cadere ancora Bff Bank

Gerosa a pagina 9



Alberta Ferretti in passerella alla Dubai fashion week

Per il suo salvataggio allo studio l'ingresso di Invitalia nel capitale Roncato in **MF Fashion e Di Rocco** a pagina 12

Anno XXXVII n. 024

Mercoledì 4 Febbraio 2026

€2,00 *Classificatori*



Caro MF Magazine per l'anno 2025: 125 a € 7,00 (€ 2,20 + € 5,00) - Con MF Magazine for Living: 127 a € 7,00 (€ 2,20 + € 5,00)

FTSE MIB +0,90% 46.421

DOW JONES -0,95% 48.939**

NASDAQ -2,17% 23.080**

DAX -0,07% 24.781

SPREAD 62 (+0) € \$ 1.1801

** Dati aggiornati alle ore 19,30

STOP TOTALE AL METANO RUSSO, SPAZIO AL GNL AMERICANO Più gas Usa per l'Italia

Stoccaggi a picco in Europa, mentre in Italia i depositi sono pieni al 57%. Accanto alla rete Snam determinanti le forniture dagli Stati Uniti: acquistati quasi 100 carichi
PIAZZA AFFARI VALE PIÙ DI MILLE MLD. DOMANDA BOOM PER IL BTP A 15 ANNI: 157 MLD

Carrello, Gerosa, Venini e Zappo alle pagine 3 e 5



OPERAZIONI

Ferrovie pronte al salvataggio della società italo-indiana Firema

Carosielli a pagina 7

IL FUTURO DELL'AUTO

Motori termici dopo il 2035? Nuove stime: almeno il 15%

Boeris a pagina 2

SI DECIDE SUL PIANO

Mediobanca, il cda di Mps apre a delisting e fusione. Oggi l'assemblea

Deugenio e Gualtieri a pagina 8



RICERCAMY
L'Head Hunter #Nofee

Ricercamy srl
Via Camillo Finocchiaro Aprile, 14 - 20124- Milano
Tel. uff. 02.97136069 - www.ricercamy.com



Parte dall'AdSP del Mare di Sardegna l'agenda di incontri del Presidente di Assoporti Roberto Petri

I tuoi dati personali verranno trattati da 210 partner e le informazioni raccolte dal tuo dispositivo (come cookie, identificatori univoci e altri dati del dispositivo) potrebbero essere condivise con questi ultimi, da loro visualizzate e memorizzate oppure essere usate nello specifico da questo sito. Noi e i nostri partner potremmo utilizzare dati di localizzazione esatti. Elenco dei partner.

Adriaeco

Parte dall'AdSP del Mare di Sardegna l'agenda di incontri del Presidente di Assoporti Roberto Petri



02/03/2026 17:12

I tuoi dati personali verranno trattati da 210 partner e le informazioni raccolte dal tuo dispositivo (come cookie, identificatori univoci e altri dati del dispositivo) potrebbero essere condivise con questi ultimi, da loro visualizzate e memorizzate oppure essere usate nello specifico da questo sito. Noi e i nostri partner potremmo utilizzare dati di localizzazione esatti. Elenco dei partner.

Adsp del Mare di Sardegna

Primo Piano

Parte dall'AdSP del Mare di Sardegna l'agenda di incontri del Presidente di Assoporti Roberto Petri

Progetti di sviluppo futuro e criticità, peculiari e no, dell'Isola. Sono alcuni dei temi principali trattati, oggi, in occasione dell'incontro in Sardegna tra il Presidente di Assoporti, Roberto Petri, e quello dell'AdSP, Domenico Bagalà. Una visita istituzionale, la prima in agenda del Neopresidente dell'Associazione dei Porti Italiani, volta a toccare personalmente i temi delle realtà dei Sistemi portuali. Nel corso della visita odierna, il Presidente dell'AdSP ha illustrato i principali temi caldi della portualità e del trasporto marittimo. In particolare, la complessa questione dell'ETS (Emission Trading System), la cui entrata a pieno regime dal 1° gennaio scorso, con la copertura del 100 % delle quote di emissioni da parte delle compagnie di navigazione, incide pesantemente sul costo del trasporto marittimo e, a cascata, sulla filiera logistica e sull'utente finale. Provvedimento che, unito alla peculiare condizione di insularità della Sardegna, rischia di danneggiare pesantemente l'economia regionale e di minare la competitività sul mercato, in particolare per quei settori in ripresa come i contenitori, a favore di altri scali extra UE, ed in particolare della sponda sud del Mediterraneo. È stata, inoltre, assicurata la piena disponibilità dell'AdSP del Mare di Sardegna a lavorare congiuntamente con gli altri Sistemi portuali italiani e col Governo per addivenire ad una più rapida ed efficace azione di semplificazione delle procedure per opere marittime e gestione dell'operatività quotidiana, uniformando a livello nazionale procedure e tariffe. Temi caldi a parte, la visita odierna è stata soprattutto un'occasione per guardare positivamente al futuro, partendo proprio dai progetti in atto e da quelli in programma. Per il presente, l'andamento dei grandi cantieri aperti, come quello del Terminal Ro-Ro di Cagliari, del Centro Servizi di Oristano, dell'Antemurale di Porto Torres e il dragaggio del porto di Olbia, solo per citarne alcuni. La spedita corretta e puntuale dei fondi PNRR, ma anche le azioni in tema di portualità green come il Cold Ironing, per l'alimentazione delle navi in sosta, e il Millepiedi, per la produzione di energia pulita dal moto ondoso; realizzazioni che rispondono alle necessità di una transizione ecologica in linea con le richieste del mercato. Sul futuro, un approfondimento particolare ha riguardato le prossime strategie dell'Ente per il potenziamento del background scientifico - a partire da studi economici sul settore produttivo regionale e analisi geopolitiche dei mercati trasportistici internazionali - per costruire e mettere in atto quei processi di attrazione di nuovi traffici, in particolare quello dei contenitori, e dare ulteriore impulso ai settori produttivi già presenti. Tra tutti, quello della cantieristica nautica da diporto, con lo scopo di ampliare ulteriormente un mercato imponente, che guarda ai 5 mila yacht che circolano lungo le coste della Sardegna, per l'insediamento nelle aree di competenza dell'AdSP di nuove attività di refitting e refurbishing. Per la crocieristica, invece,



02/03/2026 15:55

Progetti di sviluppo futuro e criticità, peculiari e no, dell'Isola. Sono alcuni dei temi principali trattati, oggi, in occasione dell'incontro in Sardegna tra il Presidente di Assoporti, Roberto Petri, e quello dell'AdSP, Domenico Bagalà. Una visita istituzionale, la prima in agenda del Neopresidente dell'Associazione dei Porti Italiani, volta a toccare personalmente i temi delle realtà dei Sistemi portuali. Nel corso della visita odierna, il Presidente dell'AdSP ha illustrato i principali temi caldi della portualità e del trasporto marittimo. In particolare, la complessa questione dell'ETS (Emission Trading System), la cui entrata a pieno regime dal 1° gennaio scorso, con la copertura del 100 % delle quote di emissioni da parte delle compagnie di navigazione, incide pesantemente sul costo del trasporto marittimo e, a cascata, sulla filiera logistica e sull'utente finale. Provvedimento che, unito alla peculiare condizione di insularità della Sardegna, rischia di danneggiare pesantemente l'economia regionale e di minare la competitività sul mercato, in particolare per quei settori in ripresa come i contenitori, a favore di altri scali extra UE, ed in particolare della sponda sud del Mediterraneo. È stata, inoltre, assicurata la piena disponibilità dell'AdSP del Mare di Sardegna a lavorare congiuntamente con gli altri Sistemi portuali italiani e col Governo per addivenire ad una più rapida ed efficace azione di semplificazione delle procedure per opere marittime e gestione dell'operatività quotidiana, uniformando a livello nazionale procedure e tariffe. Temi caldi a parte, la visita odierna è stata soprattutto un'occasione per guardare positivamente al futuro, partendo proprio dai progetti in atto e da quelli in programma. Per il presente, l'andamento dei grandi cantieri aperti, come quello del Terminal Ro-Ro di Cagliari, del Centro Servizi di Oristano, dell'Antemurale di Porto Torres e il dragaggio del porto di Olbia, solo per citarne alcuni. La spedita corretta e puntuale dei fondi PNRR, ma anche le azioni in tema di portualità green come il Cold Ironing, per l'alimentazione delle navi in sosta, e il Millepiedi, per la produzione di energia pulita dal moto ondoso; realizzazioni che rispondono alle necessità di una transizione ecologica in linea con le richieste del mercato. Sul futuro, un approfondimento particolare ha riguardato le prossime strategie dell'Ente per il potenziamento del background scientifico - a partire da studi economici sul settore produttivo regionale e analisi geopolitiche dei mercati trasportistici internazionali - per costruire e mettere in atto quei processi di attrazione di nuovi traffici, in particolare quello dei contenitori, e dare ulteriore impulso ai settori produttivi già presenti. Tra tutti, quello della cantieristica nautica da diporto, con lo scopo di ampliare ulteriormente un mercato imponente, che guarda ai 5 mila yacht che circolano lungo le coste della Sardegna, per l'insediamento nelle aree di competenza dell'AdSP di nuove attività di refitting e refurbishing. Per la crocieristica, invece,

Adsp del Mare di Sardegna

Primo Piano

con una promozione attenta al settore del lusso, vocato alle esperienze culturali, storiche ed enogastronomiche, fondamentale per la crescita del mercato nei periodi di bassa affluenza turistica, in particolare nei porti la cui ricettività infrastrutturale è limitata a navi di piccole e medie dimensioni. " Ringrazio vivamente il Presidente **Petri** per aver iniziato il suo calendario di incontri proprio dalla Sardegna - dice Domenico Bagalà, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - una scelta che ci onora particolarmente. Ma soprattutto per l'attenzione e la sensibilità dimostrata sui principali temi della portualità sarda. Un'occasione proficua, quella odierna, per rafforzare quella necessaria azione corale tra porti italiani e richiamare l'attenzione, a più livelli, sui temi del trasporto marittimo e per assicurare la nostra piena disponibilità a lavorare a strategie congiunte, volte alla crescita della competitività del Sistema portuale nazionale nel bacino del Mediterraneo". "Ringrazio vivamente il Presidente Bagalà per avermi illustrato i progetti e le problematiche che riguardano la portualità del Sistema Sardegna - aggiunge **Roberto Petri**, Presidente di **Assoporti** - e ho assicurato tutto il possibile impegno, ai livelli istituzionali che mi saranno consentiti, per sostenere l'azione avviata".

Dalla cantieristica alle crociere, visita presidente Assoporti a Cagliari

Incontro col numero uno dell'Autorità portuale Domenico Bagalà Cantieristica per dare supporto ai 5mila yacht che circolano lungo le coste della Sardegna. Ma anche crociere, soprattutto per il potenziamento e la crescita del mercato nei periodi di bassa affluenza turistica. Sono alcuni dei temi trattati, oggi, in occasione dell'incontro tra il presidente di **Assoporti**, **Roberto Petri**, e il numero uno dell'AdSP del Mare di Sardegna, Domenico Bagalà. La visita istituzionale è stata la prima del neopresidente dell'associazione dei porti italiani. Affrontato anche dello spinosa questione legata all'ETS (Emission Trading System): la copertura del 100 % delle quote di emissioni da parte delle compagnie di navigazione, incide pesantemente sul costo del trasporto marittimo. Assicurata la piena disponibilità dell'AdSP a lavorare congiuntamente con gli altri sistemi portuali italiani e col Governo per una più rapida ed efficace azione di semplificazione delle procedure per opere marittime e gestione dell'operatività quotidiana, uniformando a livello nazionale procedure e tariffe. "Un'occasione proficua per rafforzare quella necessaria azione corale tra porti italiani - afferma Bagalà - e richiamare l'attenzione, a più livelli, sui temi del trasporto marittimo e per assicurare la nostra piena disponibilità a lavorare a strategie congiunte, volte alla crescita della competitività del Sistema portuale nazionale nel bacino del Mediterraneo". **Petri** pronto a dare una mano: "Ho assicurato - spiega il presidente di **Assoporti** - tutto il possibile impegno, ai livelli istituzionali che mi saranno consentiti, per sostenere l'azione avviata".

Ait
Ansa.it

Dalla cantieristica alle crociere, visita presidente Assoporti a Cagliari



02/03/2026 17:40

Incontro col numero uno dell'Autorità portuale Domenico Bagalà Cantieristica per dare supporto ai 5mila yacht che circolano lungo le coste della Sardegna. Ma anche crociere, soprattutto per il potenziamento e la crescita del mercato nei periodi di bassa affluenza turistica. Sono alcuni dei temi trattati, oggi, in occasione dell'incontro tra il presidente di Assoporti, Roberto Petri, e il numero uno dell'AdSP del Mare di Sardegna, Domenico Bagalà. La visita istituzionale è stata la prima del neopresidente dell'associazione dei porti italiani. Affrontato anche dello spinosa questione legata all'ETS (Emission Trading System): la copertura del 100 % delle quote di emissioni da parte delle compagnie di navigazione, incide pesantemente sul costo del trasporto marittimo. Assicurata la piena disponibilità dell'AdSP a lavorare congiuntamente con gli altri sistemi portuali italiani e col Governo per una più rapida ed efficace azione di semplificazione delle procedure per opere marittime e gestione dell'operatività quotidiana, uniformando a livello nazionale procedure e tariffe. "Un'occasione proficua per rafforzare quella necessaria azione corale tra porti italiani - afferma Bagalà - e richiamare l'attenzione, a più livelli, sui temi del trasporto marittimo e per assicurare la nostra piena disponibilità a lavorare a strategie congiunte, volte alla crescita della competitività del Sistema portuale nazionale nel bacino del Mediterraneo". Petri pronto a dare una mano: "Ho assicurato - spiega il presidente di Assoporti - tutto il possibile impegno, ai livelli istituzionali che mi saranno consentiti, per sostenere l'azione avviata".

Borsa Italiana

Primo Piano

Assoporti: Petri incontra il presidente della Adsp Sardegna

Bagala': rischi economici da Ets (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 3 feb - Il presidente di **Assoporti Roberto Petri** ha incontrato questa mattina il presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna Domenico Bagala'. Lo comunica l'Adsp in una nota, informando che nell'incontro, svoltosi nella sede dell'Autorità portuale dell'Isola, si e' parlato dei progetti per lo sviluppo futuro e delle criticita' del sistema portuale dell'Isola. La visita istituzionale, informa la nota, e' la prima nell'agenda neopresidente dell'associazione dei Porti italiani, 'volta a toccare personalmente i temi delle realta' dei Sistemi portuali'. Tra i temi specifici toccati nel corso dell'incontro c'e' stata 'la complessa questione dell'Ets, la cui entrata a pieno regime dal 1 gennaio scorso, con la copertura del 100% delle quote di emissioni da parte delle compagnie di navigazione, incide pesantemente sul costo del trasporto marittimo e, a cascata, sulla filiera logistica e sull'utente finale'. 'Provvedimento che - spiega l'Autorità portuale - unito alla peculiare condizione di insularità della Sardegna, rischia di danneggiare pesantemente l'economia regionale e di minare la competitività' sul mercato, in particolare per quei settori in ripresa come i contenitori, a favore di altri scali extra UE, ed in particolare della sponda sud del Mediterraneo'. com-fro. Gli ultimi video Radiocor (RADIOCOR) 03-02-26 16:45:07 (0508)INF 5 NNNN.

Borsa Italiana

Assoporti: Petri incontra il presidente della Adsp Sardegna

02/03/2026 17:04

Bagala': rischi economici da Ets (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 3 feb - Il presidente di Assoporti Roberto Petri ha incontrato questa mattina il presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna Domenico Bagala'. Lo comunica l'Adsp in una nota, informando che nell'incontro, svoltosi nella sede dell'Autorità portuale dell'Isola, si e' parlato dei progetti per lo sviluppo futuro e delle criticita' del sistema portuale dell'Isola. La visita istituzionale, informa la nota, e' la prima nell'agenda neopresidente dell'associazione dei Porti italiani, 'volta a toccare personalmente i temi delle realta' dei Sistemi portuali'. Tra i temi specifici toccati nel corso dell'incontro c'e' stata 'la complessa questione dell'Ets, la cui entrata a pieno regime dal 1 gennaio scorso, con la copertura del 100% delle quote di emissioni da parte delle compagnie di navigazione, incide pesantemente sul costo del trasporto marittimo e, a cascata, sulla filiera logistica e sull'utente finale'. 'Provvedimento che - spiega l'Autorità portuale - unito alla peculiare condizione di insularità della Sardegna, rischia di danneggiare pesantemente l'economia regionale e di minare la competitività' sul mercato, in particolare per quei settori in ripresa come i contenitori, a favore di altri scali extra UE, ed in particolare della sponda sud del Mediterraneo'. com-fro. Gli ultimi video Radiocor (RADIOCOR) 03-02-26 16:45:07 (0508)INF 5 NNNN.

Il presidente di Assoporti, Roberto Petri, in Sardegna per la prima visita istituzionale alle AdSP

CAGLIARI - Partono dalla Sardegna gli incontri istituzionali del neo presidente di Assoporti, Roberto Petri. Questa mattina il numero uno dell'Associazione dei Porti Italiani ha fatto visita all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, incontrando il presidente Domenico Bagalà per un confronto sui temi strategici della portualità regionale. Al centro del dialogo, lo stato di avanzamento dei progetti in corso e le principali criticità che interessano gli scali sardi, con particolare attenzione alle specificità legate all'insularità. Si è trattato della prima tappa ufficiale del neopresidente Petri, che ha scelto di avviare il proprio percorso istituzionale partendo dall'ascolto diretto delle realtà portuali. Nel corso dell'incontro, Bagalà ha illustrato le questioni più rilevanti del comparto, soffermandosi sugli effetti dell'entrata a pieno regime dell'ETS (Emission Trading System). Dal 1° gennaio, l'obbligo per le compagnie di coprire integralmente le quote di emissione sta determinando un aumento dei costi del trasporto marittimo, con ripercussioni sull'intera catena logistica e sui consumatori finali. Un impatto che, nel caso della Sardegna, rischia di tradursi in un ulteriore svantaggio competitivo, soprattutto per i traffici container, a beneficio di scali extraeuropei, in particolare del Mediterraneo meridionale. È stata inoltre confermata la disponibilità dell'AdSP del Mare di Sardegna a collaborare con gli altri sistemi portuali italiani e con il Governo per accelerare i processi di semplificazione amministrativa, puntando a una maggiore uniformità nazionale di procedure e tariffe, sia per le opere infrastrutturali sia per la gestione ordinaria dei porti. Non solo criticità. La visita ha rappresentato anche un momento di analisi delle prospettive future, a partire dai cantieri attualmente in corso: dal Terminal Ro-Ro di Cagliari al Centro Servizi di Oristano, dall'Antemurale di Porto Torres fino al dragaggio del porto di Olbia. Ampio spazio è stato dedicato anche all'utilizzo dei fondi PNRR e alle iniziative legate alla sostenibilità ambientale, come il cold ironing per l'elettrificazione delle banchine e il progetto Millepiedi per la produzione di energia dal moto ondoso. Sul fronte strategico, l'AdSP guarda al rafforzamento delle attività di analisi e ricerca, attraverso studi economici sul sistema produttivo regionale e valutazioni geopolitiche dei mercati del trasporto internazionale, con l'obiettivo di attrarre nuovi traffici - in particolare nel settore dei contenitori - e consolidare quelli esistenti. Tra questi spicca la nautica da diporto, comparto in forte crescita, con l'intento di intercettare il potenziale dei circa 5 mila yacht che navigano lungo le coste sarde e favorire l'insediamento di nuove attività di refitting e refurbishing.



Assoporti: parte dall'AdSP Mare di Sardegna l'agenda di incontri del presidente Petri

(FERPRESS) Roma, 3 FEB Progetti di sviluppo futuro e criticità, peculiari e no, dell'Isola. Sono alcuni dei temi principali trattati, oggi, in occasione dell'incontro in Sardegna tra il Presidente di **Assoporti**, Roberto Petri, e quello dell'AdSP, Domenico Bagalà. Una visita istituzionale, la prima in agenda del Neopresidente dell'Associazione dei Porti Italiani, volta a toccare personalmente i temi delle realtà dei Sistemi portuali. Nel corso della visita odierna, il Presidente dell'AdSP ha illustrato i principali temi caldi della portualità e del trasporto marittimo. In particolare, la complessa questione dell'ETS (Emission Trading System), la cui entrata a pieno regime dal 1° gennaio scorso, con la copertura del 100 % delle quote di emissioni da parte delle compagnie di navigazione, incide pesantemente sul costo del trasporto marittimo e, a cascata, sulla filiera logistica e sull'utente finale. Provvedimento che, unito alla peculiare condizione di insularità della Sardegna, rischia di danneggiare pesantemente l'economia regionale e di minare la competitività sul mercato, in particolare per quei settori in ripresa come i contenitori, a favore di altri scali extra UE, ed in particolare della sponda sud del Mediterraneo. È stata, inoltre, assicurata la piena disponibilità dell'AdSP del Mare di Sardegna a lavorare congiuntamente con gli altri Sistemi portuali italiani e col Governo per addivenire ad una più rapida ed efficace azione di semplificazione delle procedure per opere marittime e gestione dell'operatività quotidiana, uniformando a livello nazionale procedure e tariffe. Temi caldi a parte, la visita odierna è stata soprattutto un'occasione per guardare positivamente al futuro, partendo proprio dai progetti in atto e da quelli in programma. Per il presente, l'andamento dei grandi cantieri aperti, come quello del Terminal Ro-Ro di Cagliari, del Centro Servizi di Oristano, dell'Antemurale di Porto Torres e il dragaggio del porto di Olbia, solo per citarne alcuni. La spendita corretta e puntuale dei fondi PNRR, ma anche le azioni in tema di portualità green come il Cold Ironing, per l'alimentazione delle navi in sosta, e il Millepiedi, per la produzione di energia pulita dal moto ondoso; realizzazioni che rispondono alle necessità di una transizione ecologica in linea con le richieste del mercato. Sul futuro, un approfondimento particolare ha riguardato le prossime strategie dell'Ente per il potenziamento del background scientifico a partire da studi economici sul settore produttivo regionale e analisi geopolitiche dei mercati trasportistici internazionali per costruire e mettere in atto quei processi di attrazione di nuovi traffici, in particolare quello dei contenitori, e dare ulteriore impulso ai settori produttivi già presenti. Tra tutti, quello della cantieristica nautica da diporto, con lo scopo di ampliare ulteriormente un mercato imponente, che guarda ai 5 mila yacht che circolano lungo le coste della Sardegna, per l'insediamento nelle aree di competenza dell'AdSP di nuove attività di refitting e refurbishing. Per la crocieristica, invece,

FerPress

Assoporti: parte dall'AdSP Mare di Sardegna l'agenda di incontri del presidente Petri



02/03/2026 16:27

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. Sei abbonato? [Accedi >>](#) L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 400,00 + Iva. Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario. Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it. Iscriviti gratuitamente alla DailyLetter FerPress e a Mobility Magazine.

con una promozione attenta al settore del lusso, vocato alle esperienze culturali, storiche ed enogastronomiche, fondamentale per la crescita del mercato nei periodi di bassa affluenza turistica, in particolare nei porti la cui ricettività infrastrutturale è limitata a navi di piccole e medie dimensioni. Ringrazio vivamente il Presidente Petri per aver iniziato il suo calendario di incontri proprio dalla Sardegna dice Domenico Bagalà, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna una scelta che ci onora particolarmente. Ma soprattutto per l'attenzione e la sensibilità dimostrata sui principali temi della portualità sarda. Un'occasione proficua, quella odierna, per rafforzare quella necessaria azione corale tra porti italiani e richiamare l'attenzione, a più livelli, sui temi del trasporto marittimo e per assicurare la nostra piena disponibilità a lavorare a strategie congiunte, volte alla crescita della competitività del Sistema portuale nazionale nel bacino del Mediterraneo. Ringrazio vivamente il Presidente Bagalà per avermi illustrato i progetti e le problematiche che riguardano la portualità del Sistema Sardegna aggiunge Roberto Petri, Presidente di **Assoporti** e ho assicurato tutto il possibile impegno, ai livelli istituzionali che mi saranno consentiti, per sostenere l'azione avviata.

Il Nautilus

Primo Piano

Parte dall'AdSP del Mare di Sardegna l'agenda di incontri del Presidente di Assoporti Roberto Petri

Progetti di sviluppo futuro e criticità, peculiari e no, dell'Isola. Sono alcuni dei temi principali trattati, oggi, in occasione dell'incontro in Sardegna tra il Presidente di Assoporti, Roberto Petri, e quello dell'AdSP, Domenico Bagalà. Una visita istituzionale, la prima in agenda del Neopresidente dell'Associazione dei Porti Italiani, volta a toccare personalmente i temi delle realtà dei Sistemi portuali. Nel corso della visita odierna, il Presidente dell'AdSP ha illustrato i principali temi caldi della portualità e del trasporto marittimo. In particolare, la complessa questione dell'ETS (Emission Trading System), la cui entrata a pieno regime dal 1° gennaio scorso, con la copertura del 100 % delle quote di emissioni da parte delle compagnie di navigazione, incide pesantemente sul costo del trasporto marittimo e, a cascata, sulla filiera logistica e sull'utente finale. Provvedimento che, unito alla peculiare condizione di insularità della Sardegna, rischia di danneggiare pesantemente l'economia regionale e di minare la competitività sul mercato, in particolare per quei settori in ripresa come i contenitori, a favore di altri scali extra UE, ed in particolare della sponda sud del Mediterraneo. È stata, inoltre, assicurata la piena disponibilità dell'AdSP del Mare di Sardegna a lavorare congiuntamente con gli altri Sistemi portuali italiani e col Governo per addivenire ad una più rapida ed efficace azione di semplificazione delle procedure per opere marittime e gestione dell'operatività quotidiana, uniformando a livello nazionale procedure e tariffe. Temi caldi a parte, la visita odierna è stata soprattutto un'occasione per guardare positivamente al futuro, partendo proprio dai progetti in atto e da quelli in programma. Per il presente, l'andamento dei grandi cantieri aperti, come quello del Terminal Ro-Ro di Cagliari, del Centro Servizi di Oristano, dell'Antemurale di Porto Torres e il dragaggio del porto di Olbia, solo per citarne alcuni. La spedita corretta e puntuale dei fondi PNRR, ma anche le azioni in tema di portualità green come il Cold Ironing, per l'alimentazione delle navi in sosta, e il Millepiedi, per la produzione di energia pulita dal moto ondoso; realizzazioni che rispondono alle necessità di una transizione ecologica in linea con le richieste del mercato. Sul futuro, un approfondimento particolare ha riguardato le prossime strategie dell'Ente per il potenziamento del background scientifico - a partire da studi economici sul settore produttivo regionale e analisi geopolitiche dei mercati trasportistici internazionali - per costruire e mettere in atto quei processi di attrazione di nuovi traffici, in particolare quello dei contenitori, e dare ulteriore impulso ai settori produttivi già presenti. Tra tutti, quello della cantieristica nautica da diporto, con lo scopo di ampliare ulteriormente un mercato imponente, che guarda ai 5 mila yacht che circolano lungo le coste della Sardegna, per l'insediamento nelle aree di competenza dell'AdSP di nuove attività di refitting e refurbishing. Per la crocieristica, invece,



02/03/2026 17:15

Parte dall'AdSP del Mare di Sardegna l'agenda di incontri del Presidente di Assoporti Roberto Petri



Progetti di sviluppo futuro e criticità, peculiari e no, dell'Isola. Sono alcuni dei temi principali trattati, oggi, in occasione dell'incontro in Sardegna tra il Presidente di Assoporti, Roberto Petri, e quello dell'AdSP, Domenico Bagalà. Una visita istituzionale, la prima in agenda del Neopresidente dell'Associazione dei Porti Italiani, volta a toccare personalmente i temi delle realtà dei Sistemi portuali. Nel corso della visita odierna, il Presidente dell'AdSP ha illustrato i principali temi caldi della portualità e del trasporto marittimo. In particolare, la complessa questione dell'ETS (Emission Trading System), la cui entrata a pieno regime dal 1° gennaio scorso, con la copertura del 100 % delle quote di emissioni da parte delle compagnie di navigazione, incide pesantemente sul costo del trasporto marittimo e, a cascata, sulla filiera logistica e sull'utente finale. Provvedimento che, unito alla peculiare condizione di insularità della Sardegna, rischia di danneggiare pesantemente l'economia regionale e di minare la competitività sul mercato, in particolare per quei settori in ripresa come i contenitori, a favore di altri scali extra UE, ed in particolare della sponda sud del Mediterraneo. È stata, inoltre, assicurata la piena disponibilità dell'AdSP del Mare di Sardegna a lavorare congiuntamente con gli altri Sistemi portuali italiani e col Governo per addivenire ad una più rapida ed efficace azione di semplificazione delle procedure per opere marittime e gestione dell'operatività quotidiana, uniformando a livello nazionale procedure e tariffe. Temi caldi a parte, la visita odierna è stata soprattutto un'occasione per guardare positivamente al futuro, partendo proprio dai progetti in atto e da quelli in programma. Per il presente, l'andamento dei grandi cantieri aperti, come quello del Terminal Ro-Ro di Cagliari, del Centro Servizi di Oristano, dell'Antemurale di Porto Torres e il dragaggio del porto di Olbia, solo per citarne alcuni. La spedita corretta e puntuale dei fondi PNRR, ma anche le azioni in tema di portualità green come il Cold Ironing, per l'alimentazione delle navi in sosta, e il Millepiedi, per la produzione di energia pulita dal moto ondoso; realizzazioni che rispondono alle necessità di una transizione ecologica in linea con le richieste del mercato. Sul futuro, un approfondimento particolare ha riguardato le prossime strategie dell'Ente per il potenziamento del background scientifico - a partire da studi economici sul settore produttivo regionale e analisi geopolitiche dei mercati trasportistici internazionali - per costruire e mettere in atto quei processi di attrazione di nuovi traffici, in particolare quello dei contenitori, e dare ulteriore impulso ai settori produttivi già presenti. Tra tutti, quello della cantieristica nautica da diporto, con lo scopo di ampliare ulteriormente un mercato imponente, che guarda ai 5 mila yacht che circolano lungo le coste della Sardegna, per l'insediamento nelle aree di competenza dell'AdSP di nuove attività di refitting e refurbishing. Per la crocieristica, invece,

Il Nautilus

Primo Piano

con una promozione attenta al settore del lusso, vocato alle esperienze culturali, storiche ed enogastronomiche, fondamentale per la crescita del mercato nei periodi di bassa affluenza turistica, in particolare nei porti la cui ricettività infrastrutturale è limitata a navi di piccole e medie dimensioni. "Ringrazio vivamente il Presidente **Petri** per aver iniziato il suo calendario di incontri proprio dalla Sardegna - dice Domenico Bagalà, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - una scelta che ci onora particolarmente. Ma soprattutto per l'attenzione e la sensibilità dimostrata sui principali temi della portualità sarda. Un'occasione proficua, quella odierna, per rafforzare quella necessaria azione corale tra porti italiani e richiamare l'attenzione, a più livelli, sui temi del trasporto marittimo e per assicurare la nostra piena disponibilità a lavorare a strategie congiunte, volte alla crescita della competitività del Sistema portuale nazionale nel bacino del Mediterraneo". "Ringrazio vivamente il Presidente Bagalà per avermi illustrato i progetti e le problematiche che riguardano la portualità del Sistema Sardegna - aggiunge **Roberto Petri**, Presidente di **Assoporti** - e ho assicurato tutto il possibile impegno, ai livelli istituzionali che mi saranno consentiti, per sostenere l'azione avviata".

Messaggero Marittimo

Primo Piano

Assoporti parte dalla Sardegna, focus su competitività e traffici

CAGLIARI - Parte dalla Sardegna il primo giro di incontri istituzionali del presidente di Assoporti Roberto Petri, che ha scelto di avviare il confronto diretto con i sistemi portuali italiani affrontando temi oggi centrali per la portualità nazionale: competitività, sostenibilità, semplificazione e capacità di attrazione dei traffici. Sul tavolo del confronto, in particolare, l'impatto dell'ETS sul trasporto marittimo, destinato a incidere sui costi della catena logistica e sulla tenuta competitiva degli scali europei rispetto ai porti extra UE. Un dossier che Assoporti segue con attenzione in un'ottica di sistema, consapevole delle ricadute per armatori, operatori e territori. L'incontro è stato anche occasione per fare il punto sugli investimenti infrastrutturali in corso nei porti sardi, tra cantieri strategici, interventi di dragaggio e progetti legati alla transizione energetica, dal cold ironing alle soluzioni per la produzione di energia pulita. Temi che rientrano nel più ampio percorso di modernizzazione della portualità italiana. Non meno rilevante il capitolo sviluppo, con attenzione all'attrazione di nuovi traffici, al comparto container, alla nautica da diporto e alla crocieristica di fascia alta, segmenti che possono contribuire a rafforzare il posizionamento competitivo dei porti italiani nel Mediterraneo. Ringrazio vivamente il Presidente Bagalà per avermi illustrato i progetti e le problematiche che riguardano la portualità del Sistema Sardegna ha dichiarato Roberto Petri e ho assicurato tutto il possibile impegno, ai livelli istituzionali che mi saranno consentiti, per sostenere l'azione avviata. Il percorso di ascolto promosso da Assoporti proseguirà ora toccando altri sistemi portuali, con l'obiettivo di costruire una visione condivisa sulle priorità del settore in una fase in cui la portualità italiana è chiamata a misurarsi con sfide globali sempre più complesse.



Assoporti parte dalla Sardegna, focus su competitività e traffici

CAGLIARI - Parte dalla Sardegna il primo giro di incontri istituzionali del presidente di Assoporti Roberto Petri, che ha scelto di avviare il confronto diretto con i sistemi portuali italiani affrontando temi oggi centrali per la portualità nazionale: competitività, sostenibilità, semplificazione e capacità di attrazione dei traffici. Sul tavolo del confronto, in particolare, l'impatto dell'ETS sul trasporto marittimo, destinato a incidere sui costi della catena logistica e sulla tenuta competitiva degli scali europei rispetto ai porti extra UE. Un dossier che Assoporti segue con attenzione in un'ottica di sistema, consapevole delle ricadute per armatori, operatori e territori. L'incontro è stato anche occasione per fare il punto sugli investimenti infrastrutturali in corso nei porti sardi, tra cantieri strategici, interventi di dragaggio e progetti legati alla transizione energetica, dal cold ironing alle soluzioni per la produzione di energia pulita. Temi che rientrano nel più ampio percorso di modernizzazione della portualità italiana. Non meno rilevante il capitolo sviluppo, con attenzione all'attrazione di nuovi traffici, al comparto container, alla nautica da diporto e alla crocieristica di fascia alta, segmenti che possono contribuire a rafforzare il posizionamento competitivo dei porti italiani nel Mediterraneo.

Il Messaggero Marittimo - A cura degli Amici della Stampa - è un quotidiano politico di informazione economica rivolto alla classe dirigente. Capitale: € 20.000 - Edizione: settimanale - Città: Genova - Via Giacomo Mattei, 12 - 16132 Genova - Tel. 010/5202111 - Fax 010/52021111 - Sito: www.messaggeromarittimo.it - E-mail: info@messaggeromarittimo.it

Il presidente di Assoporti in visita in Sardegna

Visita istituzionale in Sardegna del neo presidente di **Assoporti**, Roberto Petri. Lo fa sapere l'Ente portuale in una nota, sottolineando come l'incontro tra il n.1 dell'Associazione dei Porti Italiani e quello dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna sia servito per fare il punto sui temi caldi della portualità e del trasporto marittimo. Tra i temi trattati quello dell'**ETS** (Emission Trading System), la cui entrata a pieno regime dal 1° gennaio scorso, con la copertura del 100 % delle quote di emissioni da parte delle compagnie di navigazione, incide pesantemente sul costo del trasporto marittimo e, a cascata, sulla filiera logistica e sull'utente finale. Nel comunicato stampa si evidenzia inoltre come l'AdSP del Mar di Sardegna abbia dato la piena disponibilità a lavorare a lavorare congiuntamente con gli altri Sistemi portuali italiani e col Governo per addivenire ad una più rapida ed efficace azione di semplificazione delle procedure per opere marittime e gestione dell'operatività quotidiana, uniformando a livello nazionale procedure e tariffe. Temi caldi a parte, la visita, la prima in agenda per Roberto Petri, è stata soprattutto un'occasione per guardare positivamente al futuro, partendo proprio dai progetti in atto e da quelli in programma. Per il presente, l'andamento dei grandi cantieri aperti, come quello del Terminal Ro-Ro di Cagliari, del Centro Servizi di Oristano, dell'Antemurale di Porto Torres e il dragaggio del porto di Olbia, solo per citarne alcuni. La spendita corretta e puntuale dei fondi PNRR, ma anche le azioni in tema di portualità green come il Cold Ironing, per l'alimentazione delle navi in sosta, e il Millepiedi, per la produzione di energia pulita dal moto ondoso; realizzazioni che rispondono alle necessità di una transizione ecologica in linea con le richieste del mercato. Sul futuro, un approfondimento particolare ha riguardato le prossime strategie dell'Ente per il potenziamento del background scientifico a partire da studi economici sul settore produttivo regionale e analisi geopolitiche dei mercati trasportistici internazionali – per costruire e mettere in atto quei processi di attrazione di nuovi traffici, in particolare quello dei contenitori, e dare ulteriore impulso ai settori produttivi già presenti. Tra tutti, quello della cantieristica nautica da diporto, con lo scopo di ampliare ulteriormente un mercato imponente, che guarda ai 5 mila yacht che circolano lungo le coste della Sardegna, per l'insediamento nelle aree di competenza dell'AdSP di nuove attività di refitting e refurbishing. Per la crocieristica, invece, con una promozione attenta al settore del lusso, vocato alle esperienze culturali, storiche ed enogastronomiche, fondamentale per la crescita del mercato nei periodi di bassa affluenza turistica, in particolare nei porti la cui ricettività infrastrutturale è limitata a navi di piccole e medie dimensioni. Ringrazio vivamente il Presidente Petri per aver iniziato il suo calendario di incontri proprio dalla Sardegna dice Domenico Bagalà, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna una scelta che ci onora particolarmente.

Port News

Il presidente di Assoporti in visita in Sardegna



02/03/2026 16:28

Per il presente, l'andamento dei grandi cantieri aperti, come quello del Terminal Ro-Ro di Cagliari, del Centro Servizi di Oristano, dell'Antemurale di Porto Torres e il dragaggio del porto di Olbia, solo per citarne alcuni. La spendita corretta e puntuale dei fondi PNRR, ma anche le azioni in tema di portualità green come il Cold Ironing, per l'alimentazione delle navi in sosta, e il Millepiedi, per la produzione di energia pulita dal moto ondoso; realizzazioni che rispondono alle necessità di una transizione ecologica in linea con le richieste del mercato. Sul futuro, un approfondimento particolare ha riguardato le prossime strategie dell'Ente per il potenziamento del background scientifico a partire da studi economici sul settore produttivo regionale e analisi geopolitiche dei mercati trasportistici internazionali – per costruire e mettere in atto quei processi di attrazione di nuovi traffici, in particolare quello dei contenitori, e dare ulteriore impulso ai settori produttivi già presenti.

Port News

Primo Piano

Ma soprattutto per l'attenzione e la sensibilità dimostrata sui principali temi della portualità sarda. Un'occasione proficua, quella odierna, per rafforzare quella necessaria azione corale tra porti italiani e richiamare l'attenzione, a più livelli, sui temi del trasporto marittimo e per assicurare la nostra piena disponibilità a lavorare a strategie congiunte, volte alla crescita della competitività del Sistema portuale nazionale nel bacino del Mediterraneo. Ringrazio vivamente il Presidente Bagalà per avermi illustrato i progetti e le problematiche che riguardano la portualità del Sistema Sardegna aggiunge Roberto Petri, Presidente di **Assoporti** e ho assicurato tutto il possibile impegno, ai livelli istituzionali che mi saranno consentiti, per sostenere l'azione avviata.

Sarda News

Primo Piano

Dalla cantieristica alle crociere, visita presidente Assoporti a Cagliari

Sarda News - Notizie in Sardegna Questo blog non rappresenta una testata giornalistica in quanto viene aggiornato senza alcuna periodicità. Per proporre i tuoi feed o un contenuto originale, scrivici a info@sardanews.it.

Sarda News

Dalla cantieristica alle crociere, visita presidente Assoporti a Cagliari



02/03/2026 18:02

Sarda News - Notizie in Sardegna Questo blog non rappresenta una testata giornalistica in quanto viene aggiornato senza alcuna periodicità. Per proporre i tuoi feed o un contenuto originale, scrivici a info@sardanews.it.

Assoporti, il Presidente Petri avvia dall'AdSP del Mare di Sardegna la sua agenda di incontri

Feb 3, 2026 Durante un incontro in Sardegna tra **Roberto Petri**, presidente di **Assoporti**, e Domenico Bagalà, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare di Sardegna, sono stati affrontati i principali temi legati allo sviluppo dei porti sardi e alle criticità del settore. Tra le questioni centrali, è stata discussa la nuova applicazione del sistema ETS (Emission Trading System), che impone alle compagnie di navigazione il pagamento totale delle quote di emissione. Tale misura, combinata con l'insularità della Sardegna, rischia di aumentare i costi del trasporto marittimo e penalizzare la competitività economica dell'isola rispetto ai porti extra UE. L'AdSP ha ribadito la propria disponibilità a collaborare con gli altri sistemi portuali italiani e con il Governo per semplificare le procedure e uniformare le tariffe a livello nazionale. L'incontro ha rappresentato anche un'occasione per guardare al futuro: sono stati illustrati i progetti in corso (Terminal Ro-Ro di Cagliari, Centro Servizi di Oristano, Antemurale di Porto Torres, dragaggio del porto di Olbia) e le iniziative green come il Cold Ironing e il progetto Millepiedi per la produzione di energia dal moto ondoso. Per il futuro, l'AdSP punta a rafforzare la base scientifica e strategica con studi economici e analisi geopolitiche, per attrarre nuovi traffici, in particolare quelli dei contenitori, e potenziare settori già esistenti come la cantieristica nautica da diporto e la crocieristica di lusso, orientata al turismo culturale ed enogastronomico. Entrambi i presidenti hanno espresso soddisfazione per l'incontro, riconoscendo l'importanza di una collaborazione nazionale per accrescere la competitività dei porti italiani nel Mediterraneo.

Sea Reporter

Assoporti, il Presidente Petri avvia dall'AdSP del Mare di Sardegna la sua agenda di incontri



02/03/2026 16:16

Redazione Seareporter

Feb 3, 2026 Durante un incontro in Sardegna tra Roberto Petri, presidente di Assoporti, e Domenico Bagalà, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare di Sardegna, sono stati affrontati i principali temi legati allo sviluppo dei porti sardi e alle criticità del settore. Tra le questioni centrali, è stata discussa la nuova applicazione del sistema ETS (Emission Trading System), che impone alle compagnie di navigazione il pagamento totale delle quote di emissione. Tale misura, combinata con l'insularità della Sardegna, rischia di aumentare i costi del trasporto marittimo e penalizzare la competitività economica dell'isola rispetto ai porti extra UE. L'AdSP ha ribadito la propria disponibilità a collaborare con gli altri sistemi portuali italiani e con il Governo per semplificare le procedure e uniformare le tariffe a livello nazionale. L'incontro ha rappresentato anche un'occasione per guardare al futuro: sono stati illustrati i progetti in corso (Terminal Ro-Ro di Cagliari, Centro Servizi di Oristano, Antemurale di Porto Torres, dragaggio del porto di Olbia) e le iniziative green come il Cold Ironing e il progetto Millepiedi per la produzione di energia dal moto ondoso. Per il futuro, l'AdSP punta a rafforzare la base scientifica e strategica con studi economici e analisi geopolitiche, per attrarre nuovi traffici, in particolare quelli dei contenitori, e potenziare settori già esistenti come la cantieristica nautica da diporto e la crocieristica di lusso, orientata al turismo culturale ed enogastronomico. Entrambi i presidenti hanno espresso soddisfazione per l'incontro, riconoscendo l'importanza di una collaborazione nazionale per accrescere la competitività dei porti italiani nel Mediterraneo.

Esordio in Sardegna per il neopresidente di Assoporti

Petri ha dedicato la prima visita istituzionale all'Adsp isolana, discutendo di Ets, sviluppo infrastrutturale e strategie commerciali Progetti di sviluppo futuro e criticità, peculiari e no, dell'Isola. Sono alcuni dei temi principali trattati, oggi, in occasione dell'incontro in Sardegna tra il Presidente di Assoporti, **Roberto Petri**, e quello dell'AdSP, Domenico Bagalà. Una visita istituzionale, la prima in agenda del Neopresidente dell'Associazione dei Porti Italiani, volta a toccare personalmente i temi delle realtà dei Sistemi portuali. Nel corso della visita odierna, il Presidente dell'AdSP ha illustrato i principali temi caldi della portualità e del trasporto marittimo. In particolare, la complessa questione dell'Ets (Emission Trading System), che, secondo l'Adsp, "unito alla peculiare condizione di insularità della Sardegna, rischia di danneggiare pesantemente l'economia regionale e di minare la competitività sul mercato, in particolare per quei settori in ripresa come i contenitori, a favore di altri scali extra UE, ed in particolare della sponda sud del Mediterraneo". È stata, inoltre, assicurata la piena disponibilità dell'AdSP del Mare di Sardegna a lavorare congiuntamente con gli altri Sistemi portuali italiani e col Governo per addurre ad una più rapida ed efficace azione di semplificazione delle procedure per opere marittime e gestione dell'operatività quotidiana, uniformando a livello nazionale procedure e tariffe. Fra gli altri temi discussi, l'andamento dei grandi cantieri aperti, come quello del Terminal Ro-Ro di Cagliari, del Centro Servizi di Oristano, dell'Antemurale di Porto Torres e il dragaggio del porto di Olbia. La spendita corretta e puntuale dei fondi Pnrr, ma anche le azioni in tema di portualità green come il Cold Ironing, per l'alimentazione delle navi in sosta, e il Millepiedi, per la produzione di energia pulita dal moto ondoso. Sul futuro, un approfondimento particolare ha riguardato le prossime strategie dell'ente per il potenziamento del background scientifico - a partire da studi economici sul settore produttivo regionale e analisi geopolitiche dei mercati trasportistici internazionali - per costruire e mettere in atto quei processi di attrazione di nuovi traffici, in particolare quello dei contenitori, e dare ulteriore impulso ai settori produttivi già presenti. "Tra tutti, quello della cantieristica nautica da diporto, con lo scopo di ampliare ulteriormente un mercato imponente, che guarda ai 5 mila yacht che circolano lungo le coste della Sardegna, per l'insediamento nelle aree di competenza dell'AdSP di nuove attività di refitting e refurbishing. Per la crocieristica, invece, con una promozione attenta al settore del lusso, vocato alle esperienze culturali, storiche ed enogastronomiche, fondamentale per la crescita del mercato nei periodi di bassa affluenza turistica, in particolare nei porti la cui ricettività infrastrutturale è limitata a navi di piccole e medie dimensioni" ha precisato l'ente. "Ringrazio vivamente il Presidente **Petri** per aver iniziato il suo calendario di incontri



Shipping Italy

Primo Piano

proprio dalla Sardegna - ha commentato Bagalà - una scelta che ci onora particolarmente. Ma soprattutto per l'attenzione e la sensibilità dimostrata sui principali temi della portualità sarda. Un'occasione proficua, quella odierna, per rafforzare quella necessaria azione corale tra porti italiani e richiamare l'attenzione, a più livelli, sui temi del trasporto marittimo e per assicurare la nostra piena disponibilità a lavorare a strategie congiunte, volte alla crescita della competitività del Sistema portuale nazionale nel bacino del Mediterraneo". "Ringrazio vivamente il Presidente Bagalà per avermi illustrato i progetti e le problematiche che riguardano la portualità del Sistema Sardegna - ha fatto eco **Petri** - e ho assicurato tutto il possibile impegno, ai livelli istituzionali che mi saranno consentiti, per sostenere l'azione avviata".

«Garantire la competitività degli scali dell'Isola»

Il presidente di **Assoporti Roberto Petri** ha incontrato ieri mattina il presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna Domenico Bagalà. Lo comunica la stessa autorità in una nota, informando che nell'incontro, svoltosi nella sede di Cagliari, si è parlato dei progetti per lo sviluppo futuro e delle criticità del sistema portuale dell'Isola. La visita istituzionale, informa la nota, è la prima nell'agenda neopresidente dell'associazione dei Porti italiani, «volta a toccare personalmente i temi delle realtà dei Sistemi portuali». Tra i temi specifici toccati nel corso dell'incontro c'è stata «la complessa questione dell'Ets, la cui entrata a pieno regime dal 1° gennaio scorso, con la copertura del 100% delle quote di emissioni da parte delle compagnie di navigazione, incide pesantemente sul costo del trasporto marittimo e, a cascata, sulla filiera logistica e sull'utente finale». «Provvedimento che - spiega l'Autorità portuale - unito alla peculiare condizione di insularità della Sardegna, rischia di danneggiare pesantemente l'economia regionale e di minare la competitività sul mercato, in particolare per quei settori in ripresa come i contenitori, a favore di altri scali extra UE, ed in particolare della sponda sud del Mediterraneo».



unionesarda.it

«Garantire la competitività degli scali dell'Isola»



02/04/2026 00:48

Il presidente di Assoporti Roberto Petri ha incontrato ieri mattina il presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna Domenico Bagalà. Lo comunica la stessa autorità in una nota, informando che nell'incontro, svoltosi nella sede di Cagliari, si è parlato dei progetti per lo sviluppo futuro e delle criticità del sistema portuale dell'Isola. La visita istituzionale, informa la nota, è la prima nell'agenda neopresidente dell'associazione dei Porti italiani, «volta a toccare personalmente i temi delle realtà dei Sistemi portuali». Tra i temi specifici toccati nel corso dell'incontro c'è stata «la complessa questione dell'Ets, la cui entrata a pieno regime dal 1° gennaio scorso, con la copertura del 100% delle quote di emissioni da parte delle compagnie di navigazione, incide pesantemente sul costo del trasporto marittimo e, a cascata, sulla filiera logistica e sull'utente finale». «Provvedimento che - spiega l'Autorità portuale - unito alla peculiare condizione di insularità della Sardegna, rischia di danneggiare pesantemente l'economia regionale e di minare la competitività sul mercato, in particolare per quei settori in ripresa come i contenitori, a favore di altri scali extra UE, ed in particolare della sponda sud del Mediterraneo».

(ARC) Trasporti: Amirante, Fvg nodo logistico strategico

(AGENPARL) - Tue 03 February 2026 Monfalcone, 3 feb - "Il Friuli Venezia Giulia ? un nodo logistico strategico e una parte significativa del Pil regionale dipende proprio da questo asset, sia per quanto riguarda le nostre aziende, sia in relazione al reddito prodotto dal traffico merci all'interno del nostro territorio. Attraverso una gestione integrata della catena logistica, la Regione punta a massimizzare la propria attrattivit? internazionale e a consolidare un sistema fondamentale per la produttivit? locale". Sono i concetti espressi dall'assessore regionale alle Infrastrutture e Territorio Cristina Amirante all'evento "La logistica dei trasporti nella regione Friuli Venezia Giulia", svolto questa sera nella sala conferenze di Marina Lepanto a Monfalcone alla presenza, tra gli altri, del sindaco di Monfalcone Luca Fasan, del presidente dell'Autorit? portuale del mare Adriatico orientale Marco Consalvo e dei rappresentanti degli interporti di Ferneti, Sdag Gorizia, Cervignano e Pordenone. L'incontro ha voluto promuovere un confronto diretto tra i principali soggetti operanti nel territorio nel sistema logistico e dei trasporti, al fine analizzare i progressi compiuti negli ultimi anni e delineare i prossimi obiettivi strategici. Sono stati approfonditi, in particolare, i temi dell'intermodalit?, lo sviluppo dei nodi portuali e interportuali, la sostenibilit? ambientale e le sfide legate all'innovazione tecnologica. Amirante ha tracciato un bilancio del primo anno di attivit? della Cabina di regia regionale dei trasporti e della logistica, l'organismo consultivo che riunisce operatori, enti e associazioni per definire le politiche infrastrutturali, portuali e interportuali della Regione. Tra i principali risultati raggiunti, l'assessore ha citato il lavoro di mediazione che ha consentito di ridurre drasticamente i tempi di chiusura della superstrada slovena H4, evitando cos? il blocco dell'intera rete autostradale e delle attivit? dei porti di Trieste e Monfalcone. ? stato inoltre approvato, con il parere favorevole della Cabina di regia, il Ddl sugli insediamenti logistici privati, volto a governare gli investimenti per evitare che occupino eccessiva capacit? ferroviaria o autostradale a danno del sistema pubblico. L'assessore ha delineato una visione strategica centrata sul potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, elemento indispensabile per sostenere l'espansione dei traffici commerciali legati al nuovo corridoio economico verso l'India. "Quello di Trieste - ha rilevato Amirante - ? il porto con il pi? alto traffico ferroviario d'Italia e il volume di merci trasportate via treno ha raggiunto il livello di saturazione. Diventa dunque imprescindibile aumentare l'efficienza di questa infrastruttura e, contestualmente, specializzare il ruolo dei quattro interporti affinch? possano essere di supporto all'intero sistema". ARC/PAU/al 031915 FEB 26 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. A Questo sito



for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Trieste

Notizie dalla Giunta

Trasporti: Amirante, Fvg nodo logistico strategico Monfalcone, 3 feb - "Il Friuli Venezia Giulia è un nodo logistico strategico e una parte significativa del Pil regionale dipende proprio da questo asset, sia per quanto riguarda le nostre aziende, sia in relazione al reddito prodotto dal traffico merci all'interno del nostro territorio. Attraverso una gestione integrata della catena logistica, la Regione punta a massimizzare la propria attrattività internazionale e a consolidare un sistema fondamentale per la produttività locale". Sono i concetti espressi dall'assessore regionale alle Infrastrutture e Territorio Cristina Amirante all'evento "La logistica dei trasporti nella regione Friuli Venezia Giulia", svoltosi questa sera nella sala conferenze di Marina Lepanto a Monfalcone alla presenza, tra gli altri, del sindaco di Monfalcone Luca Fasan, del presidente dell'Autorità portuale del mare Adriatico orientale Marco Consalvo e dei rappresentanti degli interporti di Fernetti, Sdag Gorizia, Cervignano e Pordenone. L'incontro ha voluto promuovere un confronto diretto tra i principali soggetti operanti nel territorio nel sistema logistico e dei trasporti, al fine analizzare i progressi compiuti negli ultimi anni e delineare i prossimi obiettivi strategici. Sono stati approfonditi, in particolare, i temi dell'intermodalità, lo sviluppo dei nodi portuali e interportuali, la sostenibilità ambientale e le sfide legate all'innovazione tecnologica. Amirante ha tracciato un bilancio del primo anno di attività della Cabina di regia regionale dei trasporti e della logistica, l'organismo consultivo che riunisce operatori, enti e associazioni per definire le politiche infrastrutturali, portuali e interportuali della Regione. Tra i principali risultati raggiunti, l'assessore ha citato il lavoro di mediazione che ha consentito di ridurre drasticamente i tempi di chiusura della superstrada slovena H4, evitando così il blocco dell'intera rete autostradale e delle attività dei porti di Trieste e Monfalcone. È stato inoltre approvato, con il parere favorevole della Cabina di regia, il Ddl sugli insediamenti logistici privati, volto a governare gli investimenti per evitare che occupino eccessiva capacità ferroviaria o autostradale a danno del sistema pubblico. L'assessore ha delineato una visione strategica centrata sul potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, elemento indispensabile per sostenere l'espansione dei traffici commerciali legati al nuovo corridoio economico verso l'India. "Quello di Trieste - ha rilevato Amirante - è il porto con il più alto traffico ferroviario d'Italia e il volume di merci trasportate via treno ha raggiunto il livello di saturazione. Diventa dunque imprescindibile aumentare l'efficienza di questa infrastruttura e, contestualmente, specializzare il ruolo dei quattro interporti affinché possano essere di supporto all'intero sistema". ARC/PAU/al.

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Notizie dalla Giunta

02/03/2026 19:29

Trasporti: Amirante, Fvg nodo logistico strategico Monfalcone, 3 feb - "Il Friuli Venezia Giulia è un nodo logistico strategico e una parte significativa del Pil regionale dipende proprio da questo asset, sia per quanto riguarda le nostre aziende, sia in relazione al reddito prodotto dal traffico merci all'interno del nostro territorio. Attraverso una gestione integrata della catena logistica, la Regione punta a massimizzare la propria attrattività internazionale e a consolidare un sistema fondamentale per la produttività locale". Sono i concetti espressi dall'assessore regionale alle Infrastrutture e Territorio Cristina Amirante all'evento "La logistica dei trasporti nella regione Friuli Venezia Giulia", svoltosi questa sera nella sala conferenze di Marina Lepanto a Monfalcone alla presenza, tra gli altri, del sindaco di Monfalcone Luca Fasan, del presidente dell'Autorità portuale del mare Adriatico orientale Marco Consalvo e dei rappresentanti degli interporti di Fernetti, Sdag Gorizia, Cervignano e Pordenone. L'incontro ha voluto promuovere un confronto diretto tra i principali soggetti operanti nel territorio nel sistema logistico e dei trasporti, al fine analizzare i progressi compiuti negli ultimi anni e delineare i prossimi obiettivi strategici. Sono stati approfonditi, in particolare, i temi dell'intermodalità, lo sviluppo dei nodi portuali e interportuali, la sostenibilità ambientale e le sfide legate all'innovazione tecnologica. Amirante ha tracciato un bilancio del primo anno di attività della Cabina di regia regionale dei trasporti e della logistica, l'organismo consultivo che riunisce operatori, enti e associazioni per definire le politiche infrastrutturali, portuali e interportuali della Regione. Tra i principali risultati raggiunti, l'assessore ha citato il lavoro di mediazione che ha consentito di ridurre drasticamente i tempi di chiusura della superstrada slovena H4, evitando così il blocco dell'intera rete autostradale e delle attività dei porti di Trieste e Monfalcone. È stato inoltre approvato, con il parere favorevole della Cabina di regia, il Ddl sugli insediamenti logistici privati, volto a governare gli investimenti per evitare che occupino eccessiva capacità ferroviaria o autostradale a danno del sistema pubblico. L'assessore ha delineato una visione strategica centrata sul potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, elemento indispensabile per sostenere l'espansione dei traffici commerciali legati al nuovo corridoio economico verso l'India. "Quello di Trieste - ha rilevato Amirante - è il porto con il più alto traffico ferroviario d'Italia e il volume di merci trasportate via treno ha raggiunto il livello di saturazione. Diventa dunque imprescindibile aumentare l'efficienza di questa infrastruttura e, contestualmente, specializzare il ruolo dei quattro interporti affinché possano essere di supporto all'intero sistema". ARC/PAU/al.

Guardia Costiera di Venezia soccorre marittimo colto da malore al largo di Chioggia

Venezia - Operazione di soccorso sanitario urgente (MEDEVAC) della Guardia Costiera di **Venezia**, il 2 febbraio è scattata la richiesta in emergenza, verso le 16.45, quando un membro dell'equipaggio di un peschereccio della flotta di Chioggia ha manifestato forti dolori al torace e difficoltà respiratorie a circa 18 miglia dalla costa veneziana. La richiesta di assistenza è stata inizialmente raccolta dalla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Chioggia, contattata dal comandante dell'unità. L'equipaggio è stato subito messo in collegamento con il Centro Internazionale Radio Medico (CIRM), che ha effettuato una prima valutazione sanitaria a distanza. Il coordinamento dell'operazione è stato quindi assunto dalla Sala Operativa della Guardia Costiera di **Venezia**, che ha disposto l'invio immediato della motovedetta CP 833. L'unità di soccorso ha raggiunto il peschereccio in circa trenta minuti, consentendo il trasbordo del marittimo, un uomo di 54 anni, per il trasferimento urgente verso la laguna. Giunto al punto di incontro nei pressi del Lido di **Venezia**, il paziente è stato affidato all'idroambulanza del 118 e al personale sanitario, precedentemente allertato, per il successivo trasferimento presso una struttura ospedaliera locale, dove ha ricevuto le cure necessarie. La Guardia Costiera di **Venezia** ha infine ribadito il proprio impegno costante nel garantire la sicurezza della navigazione e la massima tempestività negli interventi di emergenza in mare.

Corriere Marittimo

Guardia Costiera di Venezia soccorre marittimo colto da malore al largo di Chioggia



02/03/2026 10:50

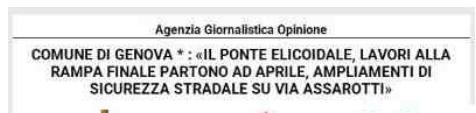
Venezia - Operazione di soccorso sanitario urgente (MEDEVAC) della Guardia Costiera di Venezia, il 2 febbraio è scattata la richiesta in emergenza, verso le 16.45, quando un membro dell'equipaggio di un peschereccio della flotta di Chioggia ha manifestato forti dolori al torace e difficoltà respiratorie a circa 18 miglia dalla costa veneziana. La richiesta di assistenza è stata inizialmente raccolta dalla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Chioggia, contattata dal comandante dell'unità. L'equipaggio è stato subito messo in collegamento con il Centro Internazionale Radio Medico (CIRM), che ha effettuato una prima valutazione sanitaria a distanza. Il coordinamento dell'operazione è stato quindi assunto dalla Sala Operativa della Guardia Costiera di Venezia, che ha disposto l'invio immediato della motovedetta CP 833. L'unità di soccorso ha raggiunto il peschereccio in circa trenta minuti, consentendo il trasbordo del marittimo, un uomo di 54 anni, per il trasferimento urgente verso la laguna. Giunto al punto di incontro nei pressi del Lido di Venezia, il paziente è stato affidato all'idroambulanza del 118 e al personale sanitario, precedentemente allertato, per il successivo trasferimento presso una struttura ospedaliera locale, dove ha ricevuto le cure necessarie. La Guardia Costiera di Venezia ha infine ribadito il proprio impegno costante nel garantire la sicurezza della navigazione e la massima tempestività negli interventi di emergenza in mare.

Agenzia Giornalistica Opinione

Genova, Voltri

COMUNE DI GENOVA * : «IL PONTE ELICOIDALE, LAVORI ALLA RAMPA FINALE PARTONO AD APRILE, AMPLIAMENTI DI SICUREZZA STRADALE SU VIA ASSAROTTI»

Il consiglio comunale odierno si è aperto, come di consueto, con la discussione degli artt. 54, interrogazioni a risposta immediata: Ponte Elicoidale «Il Ponte Elicoidale, come noto, fa parte del complesso Nodo di San Benigno, di competenza in parte comunale e in parte di Autorità di Sistema Portuale (AdSP): in particolare, il Ponte Elicoidale rientra nelle competenze di AdSP. Per completezza di informazioni, preciso che nell'ambito dell'Accordo transattivo con ASPI per i ristori del Ponte Morandi è stato sviluppato un DOCFAP per l'adeguamento strutturale dell'intero Nodo. Il DOCFAP è stato valutato positivamente da Comune e AdSP nel 2024, chiedendo formalmente ad ASPI, ai sensi di quanto previsto negli Accordi, di sviluppare il successivo livello di progettazione. Lo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha confermato, a seguito di richiesta formale, il nulla osta a procedere affinché la società Tecne SpA sviluppi le attività progettuali, ribadendo che i costi della progettazione dovranno trovare copertura negli accordi convenzionali in essere. L'importo stimato per la redazione del PFTE è pari a 2.365.000 euro ed i tempi indicativi per tale attività sono pari a 24 mesi. Come richiesto anche dal Ministero, nelle more dello sviluppo del progetto e della definizione delle modalità di realizzazione dello stesso, sarà altresì necessario redigere specifica convenzione per disciplinare i rapporti tra le parti, anche in relazione agli interventi necessari a garantire le condizioni di transitabilità. A tal fine, su richiesta di AdSP è stato attivato uno specifico tavolo tecnico per procedere con le attività amministrative e progettuali. Ad oggi ASPI ha consegnato le prime ipotesi di Piani di indagini preliminari allo sviluppo del PFTE, che dovrebbero trovare avvio nei prossimi mesi. Dall'accordo, ad oggi, sono escluse le attività e gli interventi in capo agli enti gestori delle opere atte a garantire, medio tempore, la transitabilità delle opere. Ad integrazione di quanto sopra, qualora occorra, segnalo che per quanto riguarda le strutture di competenza comunale, il viadotto oggetto di parzializzazione di traffico, dalla Sopraelevata verso il casello di Genova Ovest, è stato sottoposto a verifiche accurate alla fine del 2021. L'attuale configurazione di limitazione delle corsie corrisponde alla configurazione di transitabilità derivante dalle verifiche effettuate e deve essere mantenuta. È inoltre in pubblicazione una gara per l'affidamento di servizi di monitoraggio, nell'ambito dei quali è prevista anche la realizzazione di uno specifico monitoraggio sull'opera in questione, al fine di poter controllare l'opera ed, eventualmente, prorogare la configurazione di transitabilità, in attesa di poter realizzare i necessari interventi di manutenzione. Oltre all'installazione del sistema di monitoraggio, andranno rivalutati gli interventi di prima fase indicati in esito alle verifiche accurate svolte, al fine di inserirli in programmazione. Il problema del nuovo tratto del Ponte Elicoidale, con la relativa chiusura, non è legata a problemi



COMUNE DI GENOVA * : «IL PONTE ELICOIDALE, LAVORI ALLA RAMPA FINALE PARTONO AD APRILE, AMPLIAMENTI DI SICUREZZA STRADALE SU VIA ASSAROTTI»



02/03/2026 17:32

Agenzia Giornalistica Opinione

800 GENOVA

MORE THAN THIS

Il consiglio comunale odierno si è aperto, come di consueto, con la discussione degli artt. 54, interrogazioni a risposta immediata: Ponte Elicoidale «Il Ponte Elicoidale, come noto, fa parte del complesso Nodo di San Benigno, di competenza in parte comunale e in parte di Autorità di Sistema Portuale (AdSP): in particolare, il Ponte Elicoidale rientra nelle competenze di AdSP. Per completezza di informazioni, preciso che nell'ambito dell'Accordo transattivo con ASPI per i ristori del Ponte Morandi è stato sviluppato un DOCFAP per l'adeguamento strutturale dell'intero Nodo. Il DOCFAP è stato valutato positivamente da Comune e AdSP nel 2024, chiedendo formalmente ad ASPI, ai sensi di quanto previsto negli Accordi, di sviluppare il successivo livello di progettazione. Lo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha confermato, a seguito di richiesta formale, il nulla osta a procedere affinché la società Tecne SpA sviluppi le attività progettuali, ribadendo che i costi della progettazione dovranno trovare copertura negli accordi convenzionali in essere. L'importo stimato per la redazione del PFTE è pari a 2.365.000 euro ed i tempi indicativi per tale attività sono pari a 24 mesi. Come richiesto anche dal Ministero, nelle more dello sviluppo del progetto e della definizione delle modalità di realizzazione dello stesso, sarà altresì necessario redigere specifica convenzione per disciplinare i rapporti tra le parti, anche in relazione agli interventi necessari a garantire le condizioni di transitabilità. A tal fine, su richiesta di AdSP è stato attivato uno specifico tavolo tecnico per procedere con le attività amministrative e progettuali. Ad oggi ASPI ha consegnato le prime ipotesi di Piani di indagini preliminari allo sviluppo del PFTE, che dovrebbero trovare avvio nei prossimi mesi. Dall'accordo, ad oggi, sono escluse le attività e gli interventi in capo agli enti gestori delle opere atte a garantire, medio tempore, la transitabilità delle opere. Ad integrazione di quanto sopra, qualora occorra, segnalo che per quanto riguarda le strutture di competenza comunale, il viadotto oggetto di parzializzazione di traffico, dalla Sopraelevata verso il casello di Genova Ovest, è stato sottoposto a verifiche accurate alla fine del 2021. L'attuale configurazione di limitazione delle corsie corrisponde alla configurazione di transitabilità derivante dalle verifiche effettuate e deve essere mantenuta. È inoltre in pubblicazione una gara per l'affidamento di servizi di monitoraggio, nell'ambito dei quali è prevista anche la realizzazione di uno specifico monitoraggio sull'opera in questione, al fine di poter controllare l'opera ed, eventualmente, prorogare la configurazione di transitabilità, in attesa di poter realizzare i necessari interventi di manutenzione. Oltre all'installazione del sistema di monitoraggio, andranno rivalutati gli interventi di prima fase indicati in esito alle verifiche accurate svolte, al fine di inserirli in programmazione. Il problema del nuovo tratto del Ponte Elicoidale, con la relativa chiusura, non è legata a problemi

Agenzia Giornalistica Opinione

Genova, Voltri

statici che riguardano invece la rampa finale, risalente al 1930, che adduce a Lungomare Canepa. Per intenderci, parliamo di quella rampa che va verso ponente prima di innestarsi su Lungomare Canepa, quindi prima della caserma della Guardia di Finanza. Ebbene, questa rampa va sostituita totalmente da **AdSP**: l'inizio dei lavori, come ci è stato comunicato dalla stessa **AdSP**, è previsto nel mese di aprile 2026. Finché quella rampa non viene sostituita intervento che si rende necessario a seguito delle attività di monitoraggio svolte deve ospitare solamente due corsie e, per evitare che si formi un imbuto, è stato chiuso l'accesso al di sotto dell'Elicoidale per evitare l'intasamento della rampa finale prima di Lungomare Canepa, in modo che venga semplicemente garantito l'accesso in due corsie uscenti dall'Autostrada. Questa la motivazione della chiusura della rampa sottostante, che come detto andrà sostituita: i lavori, a cura di Asdp, dovrebbero partire ad aprile». È la risposta dell'assessore ai Lavori pubblici ed alle Opere infrastrutturali e strategiche Massimo Ferrante all'interrogazione del consigliere di Avs Lorenzo Garzarelli che interrogava la giunta comunale per conoscere quale sia l'attuale quadro tecnico e amministrativo relativo alle chiusure e alle limitazioni in corso sul Ponte Elicoidale, quali interventi siano attualmente in corso o programmati e il relativo stato di avanzamento, nonché quali siano le tempistiche previste per il ripristino della piena funzionalità del ponte. Attraversamento pedonale via Assarotti «Stiamo lavorando per aumentare la sicurezza stradale, a 360 gradi, non soltanto pensando agli attraversamenti pedonali, ma anche, ad esempio, all'illuminazione e alla segnaletica stradale che, purtroppo, nella maggior parte dei casi, non è degna di questo nome. Con i Municipi stiamo individuando i punti di maggiore pericolosità e abbiamo chiesto di farci un report preciso. Nei prossimi giorni ci sarà un incontro per riprogrammare gli interventi sul rispristino di alcune segnaletiche stradali, e anche dell'attraversamento pedonale oggetto dell'interrogazione. Va detto che oggi, per le strisce pedonali viene usata una vernice che dura circa 4-6 mesi, ma ne stiamo acquistando una bi-componente che dura anche 4 anni, ovviamente ad un costo maggiore, ma che permetterà una soluzione migliore». Ha risposto così l'assessore alla Mobilità sostenibile Emilio Robotti all'interrogazione del consigliere di Vince Genova Mauro Avvenente, letto dalla collega Anna Orlando, che chiedeva: Il giorno 23 gennaio 2026 si è verificato un incidente stradale in via Assarotti in prossimità dell'ultimo attraversamento pedonale verso piazza Corvetto. Tale attraversamento risulta particolarmente pericoloso per i pedoni, in quanto poco segnalato e scarsamente visibile. Si chiede quali iniziative intenda adottare la giunta comunale per ridurre il pericolo e prevenire ulteriori incidenti, eventualmente valutando la possibilità di installare una segnaletica verticale luminosa, se non ancora presente, o realizzare un attraversamento pedonale rialzato per indurre il rallentamento dei veicoli, o porre in atto qualunque altro intervento utile con la preziosa collaborazione dei competenti uffici tecnici. Area Ponte Parodi «La vicenda di Ponte Parodi comincia nel 1999 con un Accordo di Programma firmato dall'allora Autorità Portuale, Comune di Genova, Regione Liguria e Università di Genova per restituire alla città l'area di ponte Parodi, con le banchine e il grande piazzale, attraverso una gara di architettura che avrebbe portato, negli anni successivi, mediante aggiudicazione alla società

Agenzia Giornalistica Opinione

Genova, Voltri

Alta Ponte Parodi del gruppo Altarea, alla realizzazione di una Piazza sul mare destinata a mettere insieme immobili a destinazione ricreativa, turistica e commerciale, oltre a molto verde urbano per la città. I lavori avrebbero dovuto terminare nel 2015 ma la storia, come noto, è andata diversamente. Sappiamo che a dicembre una sentenza del Consiglio di Stato ha chiuso una parte del lungo contenzioso a cui il Comune è estraneo ma che coinvolge Autorità di Sistema Portuale (AdSP), la società Alta Ponte Parodi che vinse la gara e la società Porto Antico, quest'ultima coinvolta in alcuni passaggi successivi come soggetto concessionario dell'area. A seguito della sentenza, AdSP ha erogato ad Alta Ponte Parodi un indennizzo di 12 milioni di euro. Oggi ci sono finalmente le condizioni per voltare pagina: bisogna capire se Alta Ponte Parodi abbia interesse a proseguire l'operazione, da aggiornare ovviamente sulla base delle finalità pubbliche emerse nel frattempo. Ci sono vari temi da contemperare, dall'accosto delle navi da crociera sulle banchine di ponente all'utilizzo, per i rimorchiatori, della banchina verso sud, senza contare che tali contenuti dovranno sposarsi, inevitabilmente, con l'intervento in corso sull'Hennebique. Da questo punto di vista, nei prossimi giorni sono previsti alcuni incontri che ci auguriamo possano essere definitivi. L'auspicio è che emergano, nelle prossime settimane, indicazioni chiare da AdSP: a quel punto riteniamo molto utile riunire una commissione consiliare ad hoc per sciogliere i nodi su ponte Parodi e su tutta la zona dell'Hennebique, al di là delle demolizioni in corso». È la risposta del vicesindaco Alessandro Terrile all'interrogazione della consigliera del Partito Democratico Vittoria Canessa Cerchi che chiedeva: A seguito dell'intervista rilasciata dal vicesindaco Terrile, nella quale si afferma che ora dobbiamo cogliere l'occasione per chiudere questo capitolo e aprirne uno nuovo, tenendo conto di uno scenario complessivo che riguarda non solo Ponte Parodi, ma una porzione di area limitrofa più ampia, emergono elementi di attualità e rilevanza strategica in merito alle prospettive di sviluppo e pianificazione dell'area interessata, si interroga il sindaco e l'assessore competente per conoscere quali siano nel dettaglio gli indirizzi programmati che l'Amministrazione intende perseguire, quali ambiti territoriali risultino effettivamente coinvolti in tale scenario complessivo, quali siano le tempistiche previste e le modalità con cui si intende informare e coinvolgere il Consiglio comunale e la cittadinanza rispetto alle scelte future. Taglio servizio bus Istituto Gaslini «Il servizio non è stato sospeso e fino al 31 dicembre è stato pagato da Amt. L'accordo nasceva a maggio del 2024 quando, su richiesta di Asl e Gaslini, si ipotizzava di collegare i due poli della sanità, la casa di comunità e l'ospedale anche alle zone limitrofe. Nella bozza dell'accordo, i costi dovevano ricadere per il 30% su Asl, il 30% sul Comune e il 40% sul Gaslini, ma in realtà non è mai andato in porto e per un anno e mezzo Amt ha effettuato il servizio e lo ha pagato da sola. Inoltre Asl non ha mai completato i lavori che permettessero i collegamenti e la navetta è rimasta dentro il Gaslini, senza fare quello per cui era nata. Dal 1 gennaio 2026 abbiamo fatto un altro accordo e stabilito che il Gaslini si facesse carico dell'intero servizio, a seguito del completamento del collegamento con il polo della Asl. Quindi non è cambiato nulla, c'è solo stato un passaggio del soggetto che pagherà il servizio».

Agenzia Giornalistica Opinione

Genova, Voltri

Lo ha dichiarato il vicesindaco Alessandro Terrile rispondendo all'interrogazione della consigliera Ilaria Cavo di Orgoglio Genova, letta in aula dal consigliere Vincenzo Falcone, che interrogava così la giunta: Premesso che il servizio di trasporto pubblico riguardante l'area dell'Istituto Gaslini e zone limitrofe, rappresenta un servizio essenziale ad alta valenza sociale, a supporto di minori, famiglie e persone fragili, e che l'attuale Amministrazione ha dichiarato di voler porre particolare attenzione agli interventi e agli investimenti in ambito sociale, mentre oggi contrariamente a quanto avviato dalla precedente amministrazione, il relativo costo grava interamente sull'istituto, si chiede di poter sapere se il Comune di Genova intenda farsi nuovamente carico, anche in forma di compartecipazione, del servizio, riconoscendone il carattere essenziale di servizio pubblico a forte valenza sociale. Aggressione su bus AMT piazza De Ferrari «Grazie alla consigliera Centofanti per aver evidenziato questa criticità che purtroppo a volte viviamo proprio sui mezzi pubblici, che sono quelli destinati alla collettività e a tutti i cittadini. Sicuramente, la sicurezza sui mezzi di trasporto pubblico è una priorità per questa amministrazione e abbiamo predisposto dei controlli e delle verifiche proprio in collaborazione con il personale AMT, perché si tratta di una attività che è destinata non solo ai viaggiatori e alle viaggiatrici, ma anche e soprattutto a coloro che ogni giorno conducono i mezzi e consentono ai cittadini di muoversi in città. La sicurezza non si annuncia, si deve anche vedere e si deve percepire, soprattutto su quelle linee un po' più critiche, quando in determinate fasce orarie, salendo, possiamo trovare un agente della Polizia locale: questo senza dubbio contribuisce a una percezione positiva e di sicurezza. La Polizia locale è presente dove le persone sono presenti ogni giorno: sui mezzi pubblici, nei quartieri, davanti alle scuole e nei mercati, proprio in relazione a quel principio di prossimità su cui stiamo lavorando tantissimo fin dall'inizio del mandato, in cui abbiamo rafforzato in maniera significativa la presenza degli agenti sui mezzi pubblici, sia nelle fasce diurne che in quelle serali e notturne. Nel 2025 le attività di controllo sui bus sono state 3466, 407 sono state fatte nel solo gennaio 2026. A novembre, consci che era necessario fare qualcosa in più abbiamo avviato il progetto Sicurezza in movimento, in cui le pattuglie non sono solo presenti alle fermate, ma fanno anche un giro sui mezzi su quelle linee che ci sono state segnalate come critiche dalla cittadinanza. I risultati operativi sono stati estremamente positivi: sono state impegnate 41 pattuglie, 200 operatori, 432 autobus controllati e 114 linee presidiate. Gli esiti dei controlli hanno portato a 665 persone controllate, tre arresti e 10 denunce a piede libero, più 23 sanzioni amministrative, di cui cinque per violazione dei regolamenti e delle ordinanze sul consumo di alcol. Siamo sicuri di aver avviato un percorso positivo e per il 2026 continueremo nello stesso senso, magari ampliando il servizio compatibilmente alla disponibilità di personale della Polizia locale». È la replica dell'assessora alla Sicurezza urbana Arianna Viscogliosi all'interrogazione della consigliera di Riformiamo Genova Maria Luisa Centofanti che chiedeva le azioni che l'Amministrazione può mettere in atto a seguito dei fatti accaduti sabato mattina a bordo di un bus in piazza De Ferrari. Dehor corso Mentana «Abbiamo fatto una verifica e riguardo questo dehor

Agenzia Giornalistica Opinione

Genova, Voltri

dobbiamo dire che l'occupazione suolo è ancora attiva, decennale, e valida fino al 2033. Il pubblico esercizio a cui è connessa la concessione, tuttavia, risulta aver cessato l'attività a luglio 2025. E' in fase di predisposizione l'avvio della decadenza della concessione, che verrà trasmessa al titolare, entro la settimana, con contestuale intimidazione alla rimozione della struttura. Qualora non dovesse procedere provvederemo con la rimozione coatta. Verrà chiesta anche una fideiussione». Ha risposto così l'assessora al Commercio Tiziana Beghin all'interrogazione del consigliere di Fratelli d'Italia Valeriano Vacalebre che chiedeva alla giunta informazioni sullo stato dell'arte della pratica relativa al dehor presente in corso Mentana all'altezza del civico 4, posizionato davanti ad un'attività commerciale chiusa ed attualmente inutilizzato. Si chiede inoltre quale iniziativa l'Amministrazione adotterà per liberare l'area e restituire i parcheggi ai cittadini. Messa in sicurezza palazzo angolo via Pacinotti/via Molteni Sampierdarena «In merito alla questione sollevata, ci troviamo di fronte ad un ambito totalmente privato. Non è compito del mio assessorato verificare le procedure dell'edilizia privata, ma al momento non risultano accertate responsabilità legate alla realizzazione del parcheggio. Più in generale, quando ci sono situazioni di incolumità pubblica, il Comune di Genova interviene attraverso l'ufficio Pubblica incolumità, decretando l'inagibilità. In questo caso specifico, trattandosi di un ambito privatistico, sono i privati e non l'Amministrazione a dover eseguire tutti i controlli e le verifiche tecniche del caso, affidandoli ad un proprio tecnico. L'interdizione resta finché non arrivano, dal privato, i necessari chiarimenti tecnici. Nel caso in questione, sentito il responsabile dell'Ufficio Pubblica Incolumità, che fa capo alla Protezione Civile, lo stesso ci comunica di essere stato contattato per le vie brevi, la scorsa settimana, dal tecnico incaricato dal condominio. Dopo aver ricevuto i moduli per la formalizzazione dell'incarico e per la richiesta di nulla osta, il tecnico incaricato dal condominio ha ottenuto il nulla osta per accedere, il 30 gennaio, alle aree e all'immobile interdetti, al fine di eseguire attività peritali. Non sono pervenute da alcun tecnico prese in carico e richieste di nulla osta fino a fine attività. Ciò significa che il tecnico incaricato dal privato ha potuto accedere all'immobile soltanto pochi giorni fa. Fino a che il tecnico stesso non trasmetterà alla Civica Amministrazione le risultanze della perizia, le interdizioni non potranno essere tolte. Discorso diverso per il supermercato, rispetto al quale c'è stata una revoca dell'interdizione a seguito della relazione che ci è stata trasmessa. Nel caso del condominio, rimaniamo in attesa delle risultanze delle ispezioni tecniche: fino a che non le avremo ricevute, non ci sarà possibile revocare l'interdizione». È la risposta dell'assessore ai Lavori pubblici Massimo Ferrante all'interrogazione del consigliere del Movimento 5 Stelle Marco Mesmaeker che chiedeva chiarimenti circa la messa in sicurezza del palazzo all'angolo via Pacinotti/via Molteni dal quale sono state sfrattate una decina di famiglie e chiusi gli esercizi commerciali a piano strada per rischio crollo dello stesso. Futuro e progettualità Ostello della Gioventù via Costanzi «La ricostruzione che ha fatto è assolutamente corretta: l'ostello di passo Costanzi è stato per due anni oggetto di comodato d'uso e la prefettura ci ha richiesto, per il mantenimento del servizio,

Agenzia Giornalistica Opinione

Genova, Voltri

di mantenere l'immobile per un altro anno per garantire il centro d'accoglienza straordinaria. In questi giorni è in corso la formalizzazione del comodato d'uso, dopodiché si aprirà una procedura di evidenza pubblica che gestirà direttamente la prefettura per l'affidamento del servizio con una turnazione dello stesso. Ovviamente noi abbiamo risposto con senso di responsabilità e senso delle istituzioni a una richiesta che ci ha fatto la prefettura nel corso degli ultimi mesi, quindi mettendo nuovamente a disposizione per un anno l'immobile, sapendo però perfettamente che è un immobile che vorrebbe rientrare nella programmazione che lo valorizzi e che abbia a che fare con una vocazione sociale con il quartiere. Abbiamo comunicato a una rappresentanza di genitori e alla dirigenza scolastica, maestri e collaboratrici della scuola di infanzia Maria Biondi che coesiste con il CAS all'interno dell'immobile, insieme alle colleghi Lodi, Bruzzone, Viscogliosi e con la presidente Cocco, questa proroga di un anno del comodato d'uso, con l'occasione di far ripartire un tavolo di coordinamento con le associazioni. Lo dico con l'intenzione di evitare la polemica politica, evitando di ripetere gli errori del passato, ovvero senza promettere che tutto ciò che è stato chiesto verrà fatto, ma ripartendo invece da quei progetti che avevano messo in campo le associazioni del territorio. Quel progetto prevedeva sale musicali, un circolo ricreativo, uno spazio teatrale connesso alla scuola di infanzia, un inserimento di funzioni socio sanitarie, un centro diurno per persone con autismo: insomma, era un progetto composito, che va ripreso per uno spazio partecipativo con un grande protagonismo del Municipio, con il quale abbiamo già avuto contatti, e ne abbiamo avuti anche di informali con le associazioni. Do la mia disponibilità per una commissione per approfondire questo tema, senza promettere nulla di irrealizzabile, ma con la promessa invece di far ripartire quel progetto e rivedendolo nel profondo, anche attualizzandolo, visto che è passato del tempo». Lo ha detto l'assessore al patrimonio Davide Patrone in risposta all'interrogazione del consigliere della Lega Alessio Bevilacqua che chiedeva informazioni circa il futuro e la progettualità riguardanti l'ex Ostello della Gioventù di via Costanzi.

Overseas (Gts), container più veloci tra Psa Genova e Centro-Sud Italia

Sistema nave-treno strategico contro congestione porti Trasporti container più veloci grazie ai nuovi collegamenti dal **porto** Psa di **Genova** verso i mercati del Lazio, Campania, Puglia e Basilicata. Ad annunciarlo è Overseas, la divisione di Gts Spa dedicata alle spedizioni internazionali via mare, che punta sul sistema nave + treno per evitare i traffici intensi dei porti congestionati. Dal **porto** di **Genova** i container arriveranno a destinazione tramite ferrovia grazie al network di Gts e di Ecn, l'European container network, altra società a cui fa capo il gruppo intermodale barese. A fare da snodo tra il **porto** di **Genova** e i mercati del Centro-Sud Italia, sarà il terminal di Segrate Milano, gestito da Terminal Italia e su cui Ecn, già dai primi di gennaio, ha attivato i primi collegamenti. Da Milano Segrate sarà la rete di Gts, con partenze giornaliere, a far arrivare i container a Bari, Nola e Pomezia, garantendo continuità e affidabilità operativa in 48 ore, su a/r. "Oggi il mercato richiede tempi di percorrenza sempre più rapidi e noli più competitivi - dichiara Milena Calabrese, responsabile di Overseas. Il sistema nave + ferro consente di diminuire i tempi di viaggio e di evitare i porti altamente congestionati e in quello di **Genova** abbiamo individuato un'importante base strategica per la migliore sostenibilità dei flussi logistici. Inoltre, grazie agli accordi con le compagnie di navigazione - conclude - gestiremo nei terminal ferroviari di riferimento i depositi di container vuoti, pronti per essere riutilizzati per le operazioni di export". Tra i più importanti mercati di riferimento serviti da/per **Genova** ci sono l'Estremo Oriente, Stati Uniti, Australia e Canada, con diverse tipologie di merce soprattutto il settore moda e i generi alimentari.



L'Aeroporto di Genova non avrà il suo tapis roulant, il Comune non ha le risorse

Cristiano Previ

Il "Cristoforo Colombo", l'aeroporto di Genova, vede sfumare il sogno di poter avere un collegamento diretto con la linea ferroviaria. Video del Giorno: Pandorogate, nessuna aggravante: Ferragni prosciolta dal giudice. Era il novembre 2024, quando venivano poste le basi per il progetto del tapis roulant all'Aeroporto di Genova "Cristoforo Colombo", una struttura che avrebbe collegato in maniera veloce il terminal genovese alla stazione ferroviaria (anch'essa di nuova costruzione) Aeroporto-Erzelli. Cosa è successo al progetto del tapis roulant all'Aeroporto di Genova Dopo progettazioni, studi di fattibilità e consultazioni varie il Comune di Genova, con un'amministrazione diversa da quella del 2024, archivia tutto, motivo? I costi di realizzazione sono lievitati, da 27,5 milioni di euro stimati, oggi si ricalcola il tutto in 44 milioni di euro, un costo eccessivo per il Ministero dei trasporti che avrebbe dovuto anticipare con una convenzione ad hoc per il Comune di Genova. L'amministrazione Comunale non ha le risorse per portare avanti l'opera per l'Aeroporto di Genova da sola. Si trattava di un progetto ambizioso per l'Aeroporto di Genova ma anche per il quartiere di Sestri Ponente. Il cosiddetto "moving walkway" che a novembre 2024 vedeva l'aggiudicazione, previo bando gara europeo, proprio dello studio di fattibilità tecnico-economica, il coordinamento per la sicurezza e i rilievi. Una spesa, in termini di soldi pubblici, che non ripagherà, i costi propri per la progettazione erano stati definiti in circa 1,5 milione di euro anticipati dall'Autorità Portuale per il Comune, anche se poi il rimborso sarebbe giunto da RFI dopo lo stanziamento dei fondi da parte del MIT. Il bando di gara venne aggiudicato da un gruppo di studi e società con a capo Rina Consulting Spa. I lavori di realizzazione della struttura sarebbero dovuti iniziare proprio quest'anno in concomitanza con la definitiva realizzazione della nuova stazione ferroviaria di Aeroporto-Erzelli in Via Siffredi a Sestri Ponente. Il tapis roulant sarebbe stato di proprietà delle Ferrovie dello Stato ma la sua gestione sarebbe stata direttamente dell'Aeroporto di Genova. © RIPRODUZIONE VIETATA.



Overseas (Gts), container più veloci tra Psa Genova e Centro-Sud Italia. Sistema nave-treno strategico contro congestione porti

(FERPRESS) Roma, 3 FEB Trasporti container più veloci grazie ai nuovi collegamenti dal **porto** Psa di **Genova** verso i mercati del Lazio, Campania, Puglia e Basilicata. Ad annunciarlo è Overseas, la divisione di Gts Spa dedicata alle spedizioni internazionali via mare, che punta sul sistema nave + treno per evitare i traffici intensi dei porti congestionati. Dal **porto di Genova** i container arriveranno a destinazione tramite ferrovia grazie al network di Gts e di Ecn, l'European container network, altra società a cui fa capo il gruppo intermodale barese. A fare da snodo tra il **porto di Genova** e i mercati del Centro-Sud Italia, sarà il terminal di Segrate Milano, gestito da Terminal Italia e su cui Ecn, già dai primi di gennaio, ha attivato i primi collegamenti. Da Milano Segrate sarà la rete di Gts, con partenze giornaliere, a far arrivare i container a Bari, Nola e Pomezia, garantendo continuità e affidabilità operativa in 48 ore, su a/r. Oggi il mercato richiede tempi di percorrenza sempre più rapidi e noli più competitivi – dichiara Milena Calabrese, responsabile di Overseas. Il sistema nave + ferro consente di diminuire i tempi di viaggio e di evitare i porti altamente congestionati e in quello di **Genova** abbiamo individuato un'importante base strategica per la migliore sostenibilità dei flussi logistici. Inoltre, grazie agli accordi con le compagnie di navigazione conclude gestiremo nei terminal ferroviari di riferimento i depositi di container vuoti, pronti per essere riutilizzati per le operazioni di export". Tra i più importanti mercati di riferimento serviti da/per **Genova** ci sono l'Estremo Oriente, Stati Uniti, Australia e Canada, con diverse tipologie di merce soprattutto il settore moda e i generi alimentari.



02/03/2026 11:01

Overseas (Gts), container più veloci tra Psa Genova e Centro-Sud Italia. Sistema nave-treno strategico contro congestione porti

Dal porto di Genova i container arriveranno a destinazione tramite ferrovia grazie al network di Gts e di Ecn, l'European container network, altra società a cui fa capo il gruppo intermodale barese. A fare da snodo tra il porto di Genova e i mercati del Centro-Sud Italia, sarà il terminal di Segrate Milano, gestito da Terminal Italia e su cui Ecn, già dai primi di gennaio, ha attivato i primi collegamenti. Da Milano Segrate sarà la rete di Gts, con partenze giornaliere, a far arrivare i container a Bari, Nola e Pomezia, garantendo continuità e affidabilità operativa in 48 ore, su a/r. "Oggi il mercato richiede tempi di percorrenza sempre più rapidi e noli più competitivi – dichiara Milena Calabrese, responsabile di Overseas. Il sistema nave + ferro consente di diminuire i tempi di viaggio e di evitare i porti altamente congestionati e in quello di Genova abbiamo individuato un'importante base strategica per la migliore sostenibilità dei flussi logistici. Inoltre, grazie agli accordi con le compagnie di navigazione conclude gestiremo nei terminal ferroviari di riferimento i depositi di container vuoti, pronti per essere riutilizzati per le operazioni di export". Tra i più importanti mercati di riferimento serviti da/per Genova ci sono l'Estremo Oriente, Stati Uniti, Australia e Canada, con diverse tipologie di merce soprattutto il settore moda e i generi alimentari.

Ponte Parodi, 27 anni di attese e una svolta da 12 milioni: ora si decide se la piazza sul mare può rinascere davvero

Oggi in aula il vicesindaco e assessore al bilancio Alessandro Terrile ha ricostruito la lunga vicenda dell'area: un progetto nato nel 1999 per restituire banchine e piazzale alla città e rimasto impigliato per anni tra contenziosi e rinvii. Dopo la sentenza del Consiglio di Stato e l'indennizzo da oltre 12 milioni pagato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale alla Alta Ponte Parodi, Terrile dice che ci sono le condizioni per voltare pagina e capire se l'operazione riparte, aggiornandola alle nuove esigenze del porto e della città, in dialogo con il progetto Silos Hennebique Ci sono luoghi che sembrano destinati a restare promesse non mantenute, e Ponte Parodi è uno di quelli: una banchina che avrebbe dovuto diventare "piazza sul mare", un pezzo di porto pronto a tornare città, e invece rimasto per decenni in mezzo, come un ponte non solo di nome ma di destino. Oggi, in Consiglio comunale di Genova, il vicesindaco e assessore al bilancio Alessandro Terrile ha ripercorso quella storia, mettendo in fila le date che fanno più male delle opinioni: perché quando un progetto parte nel 1999 e nel 2016 non è ancora partito, non è più un cantiere mancato, è (tanto) tempo perso per la città. Terrile ha ricordato che tutto cominciò ventisette anni fa, con l'accordo di programma del 1999 firmato dall'allora Autorità Portuale di Genova insieme a Comune di Genova, Regione Liguria e Università di Genova. L'obiettivo era restituire alla città non solo le banchine, ma anche il grande piazzale, immaginando un intervento capace di cucire mare e centro urbano. Un concorso di architettura avrebbe poi aperto la strada all'aggiudicazione alla società Alta Ponte Parodi del gruppo Altarea, chiamata a realizzare un progetto che metteva insieme funzioni ricreative, turistiche e commerciali, insieme a verde urbano e spazi fruibili. Sulla carta, i lavori avrebbero dovuto concludersi nel 2015. Nella realtà, ha ammesso Terrile, la vicenda ha preso tutt'altra direzione. Il punto di svolta, oggi, non nasce da un'inaugurazione ma da una sentenza. Terrile ha spiegato che nel mese di dicembre una pronuncia del Consiglio di Stato ha chiuso una parte di un contenzioso lungo, nel quale il Comune è rimasto estraneo, ma che ha coinvolto l'Autorità di Sistema Portuale, la società che vinse il bando e anche Porto Antico di Genova S.p.A., entrata in gioco in passaggi successivi come concessionaria dell'area. A seguito di quella decisione, ha aggiunto, l'Autorità di Sistema Portuale ha corrisposto un indennizzo alla società Alta Ponte Parodi superiore ai 12 milioni di euro. È un pagamento che non risolve il futuro, ma chiude una porta e, soprattutto, crea le condizioni per aprirne un'altra. Voltare pagina, nella sintesi di Terrile, significa arrivare finalmente al dunque: capire se Alta Ponte Parodi abbia interesse a proseguire l'operazione e, se sì, farlo aggiornando il progetto alle finalità pubbliche maturate nel frattempo. Non è un dettaglio, perché in questi anni la città e il porto sono cambiati, e oggi su Ponte Parodi insistono esigenze che non possono essere

Genova Quotidiana

Ponte Parodi, 27 anni di attese e una svolta da 12 milioni: ora si decide se la "piazza sul mare" può rinascere davvero

02/03/2026 14:48

Oggi in aula il vicesindaco e assessore al bilancio Alessandro Terrile ha ricostruito la lunga vicenda dell'area: un progetto nato nel 1999 per restituire banchine e piazzale alla città e rimasto impigliato per anni tra contenziosi e rinvii. Dopo la sentenza del Consiglio di Stato e l'indennizzo da oltre 12 milioni pagato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale alla Alta Ponte Parodi, Terrile dice che ci sono le condizioni per "voltare pagina" e capire se l'operazione riparte, aggiornandola alle nuove esigenze del porto e della città, in dialogo con il progetto Silos Hennebique Ci sono luoghi che sembrano destinati a restare promesse non mantenute, e Ponte Parodi è uno di quelli: una banchina che avrebbe dovuto diventare "piazza sul mare", un pezzo di porto pronto a tornare città, e invece rimasto per decenni in mezzo, come un ponte non solo di nome ma di destino. Oggi, in Consiglio comunale di Genova, il vicesindaco e assessore al bilancio Alessandro Terrile ha ripercorso quella storia, mettendo in fila le date che fanno più male delle opinioni: perché quando un progetto parte nel 1999 e nel 2016 non è ancora partito, non è più un cantiere mancato, è (tanto) tempo perso per la città. Terrile ha ricordato che tutto cominciò ventisette anni fa, con l'accordo di programma del 1999 firmato dall'allora Autorità Portuale di Genova insieme a Comune di Genova, Regione Liguria e Università di Genova. L'obiettivo era restituire alla città non solo le banchine, ma anche il grande piazzale, immaginando un intervento capace di cucire mare e centro urbano. Un concorso di architettura avrebbe poi aperto la strada all'aggiudicazione alla società Alta Ponte Parodi del gruppo Altarea, chiamata a realizzare un progetto che metteva insieme funzioni ricreative, turistiche e commerciali, insieme a verde urbano e spazi fruibili. Sulla carta, i lavori avrebbero dovuto concludersi nel 2015. Nella realtà, ha ammesso Terrile, la vicenda ha preso tutt'altra direzione. Il punto di svolta, oggi, non nasce da un'inaugurazione ma da una sentenza. Terrile ha spiegato che nel mese di dicembre una pronuncia del Consiglio di Stato ha chiuso una parte di un contenzioso lungo, nel quale il Comune è rimasto estraneo, ma che ha coinvolto l'Autorità di Sistema Portuale, la società che vinse il bando e anche Porto Antico di Genova S.p.A., entrata in gioco in passaggi successivi come concessionaria dell'area. A seguito di quella decisione, ha aggiunto, l'Autorità di Sistema Portuale ha corrisposto un indennizzo alla società Alta Ponte Parodi superiore ai 12 milioni di euro. È un pagamento che non risolve il futuro, ma chiude una porta e, soprattutto, crea le condizioni per aprire un'altra. Voltare pagina, nella sintesi di Terrile, significa arrivare finalmente al dunque: capire se Alta Ponte Parodi abbia interesse a proseguire l'operazione e, se sì, farlo aggiornando il progetto alle finalità pubbliche maturate nel frattempo. Non è un dettaglio, perché in questi anni la città e il porto sono cambiati, e oggi su Ponte Parodi insistono esigenze che non possono

Genova Quotidiana

Genova, Voltri

ignorate. Terrile ha indicato la necessità di tenere insieme il tema dell'accosto delle navi da crociera sulla banchina di ponente e quello dell'utilizzo di un'altra porzione di banchina, più a sud, destinata ai rimorchiatori, oltre a contenuti urbanistici e funzionali che devono dialogare con ciò che sta accadendo a Silos Hennebique, dove l'intervento è già in corso e oggi si vedono le demolizioni mentre la città aspetta di capire cosa nascerà dopo. Terrile ha annunciato che nei prossimi giorni sono previsti incontri che l'amministrazione si augura possano essere finalmente risolutivi. Il passaggio che considera decisivo, però, è un altro: non appena arriveranno indicazioni chiare dall'autorità portuale, auspicabilmente nelle prossime settimane, sarà utile convocare una commissione consiliare per sciogliere alcuni nodi di quell'area, affrontando insieme sia il futuro di Ponte Parodi sia il futuro, ormai quasi presente, dell'Hennebique. Perché, ha lasciato intendere, non basta vedere avanzare demolizioni e cantieri: la città deve capire quali funzioni verranno insediate, quale sarà l'impatto sulla mobilità, quale spazio resterà davvero pubblico e quali equilibri si vogliono costruire tra porto operativo e waterfront urbano. In fondo, il punto politico di oggi è che Ponte Parodi non può restare un eterno prossimamente. Se c'è un momento per chiudere la stagione dei rinvii e decidere, Terrile lo colloca adesso, dopo la sentenza e dopo l'indennizzo, con un porto che ha esigenze operative precise e una città che chiede finalmente di poter usare quel tratto di mare come luogo vissuto e non come occasione mancata. Terrile ha fatto questo punto rispondendo a un'interrogazione della consigliera Partito Democratico Vittoria Canessa Cerchi, Vittoria Canessa Cerchi Condividi: Mi piace:.



Ponte Parodi, il Pd chiede chiarezza sulle prospettive: Siamo a un punto di snodo

Anni di contenziosi ma "oggi ci sono le condizioni per capire quale sarà l'esito di questa operazione", ha detto il vicesindaco Terrile Genova. Nella seduta odierna del consiglio comunale, la consigliera del Partito Democratico Vittoria Canessa Cerchi ha presentato un'interrogazione a risposta immediata rivolta al vicesindaco Alessandro Terrile, in merito al futuro dell'area di Ponte Parodi e delle zone limitrofe. La richiesta nasce a seguito di dichiarazioni rilasciate dallo stesso Terrile alla stampa, in cui si faceva riferimento alla volontà di chiudere un capitolo e aprire uno nuovo, all'interno di uno scenario più ampio che coinvolgerebbe non solo Ponte Parodi ma una porzione significativa di territorio circostante. Il Pd si domanda Quali indirizzi programmatici intende seguire l'amministrazione su quest'area strategica per la rigenerazione urbana della città?, Quali saranno i confini effettivi dell'intervento?, Quali tempistiche e modalità di condivisione con il Consiglio comunale e con la cittadinanza sono previste?. Il vicesindaco Terrile ha risposto ripercorrendo la vicenda, iniziata con un accordo di programma di 26 anni fa per restituire Ponte Parodi alla città. Oggi ci sono le condizioni per capire l'esito di questa operazione, diventata complessa. Nei prossimi giorni sono previsti incontri ma quello che è certo è che non appena si avranno le informazioni definitive dall'autorità portuale sarà il caso di fare una commissione per discutere su quale sarà il contenuto di quella parte di città", ha detto. "Siamo davanti a uno snodo urbanistico cruciale per Genova, che richiede trasparenza, visione e coinvolgimento", ha dichiarato la consigliera Canessa Cerchi. Il gruppo del Pd ribadisce "la necessità di una pianificazione strategica partecipata, che superi la logica degli annunci e consenta alla città di riappropriarsi di spazi oggi abbandonati o sottoutilizzati, in un'ottica di sviluppo sostenibile, qualità urbana e accessibilità pubblica". Più informazioni.

Genova24

Ponte Parodi, il Pd chiede chiarezza sulle prospettive: "Siamo a un punto di snodo"



02/03/2026 14:58

Anni di contenziosi ma "oggi ci sono le condizioni per capire quale sarà l'esito di questa operazione", ha detto il vicesindaco Terrile Genova. Nella seduta odierna del consiglio comunale, la consigliera del Partito Democratico Vittoria Canessa Cerchi ha presentato un'interrogazione a risposta immediata rivolta al vicesindaco Alessandro Terrile, in merito al futuro dell'area di Ponte Parodi e delle zone limitrofe. La richiesta nasce a seguito di dichiarazioni rilasciate dallo stesso Terrile alla stampa, in cui si faceva riferimento alla volontà di "chiudere un capitolo" e "aprire uno nuovo", all'interno di uno scenario più ampio che coinvolgerebbe non solo Ponte Parodi ma una porzione significativa di territorio circostante. Il Pd si domanda "Quali indirizzi programmatici intende seguire l'amministrazione su quest'area strategica per la rigenerazione urbana della città?", "Quali saranno i confini effettivi dell'intervento?", "Quali tempistiche e modalità di condivisione con il Consiglio comunale e con la cittadinanza sono previste?". Il vicesindaco Terrile ha risposto ripercorrendo la vicenda, iniziata con un accordo di programma di 26 anni fa per restituire Ponte Parodi alla città. "Oggi ci sono le condizioni per capire l'esito di questa operazione, diventata complessa. Nei prossimi giorni sono previsti incontri ma quello che è certo è che non appena si avranno le informazioni definitive dall'autorità portuale sarà il caso di fare una commissione per discutere su quale sarà il contenuto di quella parte di città", ha detto. "Siamo davanti a uno snodo urbanistico cruciale per Genova, che richiede trasparenza, visione e coinvolgimento", ha dichiarato la consigliera Canessa Cerchi. Il gruppo del Pd ribadisce "la necessità di una pianificazione strategica partecipata, che superi la logica degli annunci e consenta alla città di riappropriarsi di spazi oggi abbandonati o sottoutilizzati, in un'ottica di sviluppo sostenibile, qualità urbana e accessibilità pubblica". Più informazioni.

Tapis roulant per l'aeroporto, i costi esplodono e il progetto si blocca: ora il Mit valuta alternative

Fabio Canessa

Il quadro economico sale a 44 milioni, nessuno vuole metterci la differenza. Il Pd: "Rixi e Salvini penalizzano la città". Bucci accusa la giunta Salis: "Eliminati tutti i progetti per Genova" Genova. Si ferma ancora prima di partire il moving walkway il tapis roulant sopraelevato che avrebbe dovuto collegare l'aeroporto alla futura stazione ferroviaria di via Siffredi. Il quadro economico del progetto, aggiudicato a novembre 2024 a un raggruppamento guidato da Rina Consulting, è lievitato a 44 milioni di euro, mentre sul piatto ci sono solo i 29 milioni dell'accordo di programma siglato quasi due anni fa da Comune, Autorità portuale, Aeroporto, Enac e Rfi. La notizia è stata anticipata oggi da Il Secolo XIX e ha aperto un nuovo fronte di scontro nella politica genovese. Il ministero dei Trasporti, di fronte all'esplosione dei costi che sarebbe emersa solo lo scorso agosto, aveva chiesto a Comune e Aeroporto di coprire la differenza. E il 5 dicembre, durante l'ultima riunione in Prefettura, gli enti in questione hanno escluso la possibilità di metterci le risorse mancanti. Così il 12 gennaio è stato definitivamente sciolto il comitato direttivo istituito per coordinare la progettazione e la realizzazione dell'opera, facendo saltare di fatto tutto l'accordo alla base del moving walkway. In ogni caso il ritardo sulla tabella di marcia era già molto pesante, visto che l'opera – secondo gli annunci – doveva essere completata alla fine dell'anno scorso, mentre non sono mai iniziati i lavori. Il ministero dirotta i fondi e valuta una soluzione alternativa meno onerosa. E adesso? Secondo quanto riferiscono fonti ministeriali il Mit si riserva comunque di provvedere a trovare una soluzione alternativa meno onerosa a carico di Rfi nel prossimo accordo di programma. Non è chiaro, al momento, quale sarà la tecnologia impiegata. L'idea del tapis roulant in sopraelevata, un tracciato interamente coperto di circa 640 metri alla velocità di 2,7 km/h, era stata promossa da Tursi proprio per aggirare i costi eccessivi del people mover, in origine pensato come primo troncone dell'impianto a fune che in futuro dovrebbe raggiungere il parco scientifico-tecnologico degli Erzelli. Nel frattempo i 29 milioni di euro fa sapere il ministero sono stati dirottati su altri progetti cantierabili in Liguria, in particolare quattro stazioni ferroviarie (Sanremo, Loano, Albisola e Cinque Terre) e sull'ultimo miglio ferroviario nel porto di Genova. Il progetto è stato elaborato alla fine dello scorso ciclo amministrativo, poi a un certo punto i costi sono aumentati spiega l'assessore alle Opere infrastrutturali strategiche Massimo Ferrante -. Gli uffici hanno chiesto una revisione al ribasso perché, rispetto alla cifra iniziale, il progetto affidato al Rina prevedeva costi ancora più alti di 44 milioni, che ammetto siano una cifra esorbitante. Il vero dato è un altro: il terreno è demaniale al servizio dell'aeroporto e non si può chiedere al Comune 15 milioni per coprire gli extra costi. È paradossale che il ministero blocchi tutto piuttosto



02/03/2026 17:21

Fabio Canessa

Il quadro economico sale a 44 milioni, nessuno vuole metterci la differenza. Il Pd: "Rixi e Salvini penalizzano la città". Bucci accusa la giunta Salis: "Eliminati tutti i progetti per Genova" Genova. Si ferma ancora prima di partire il moving walkway il tapis roulant sopraelevato che avrebbe dovuto collegare l'aeroporto alla futura stazione ferroviaria di via Siffredi. Il quadro economico del progetto, aggiudicato a novembre 2024 a un raggruppamento guidato da Rina Consulting, è lievitato a 44 milioni di euro, mentre sul piatto ci sono solo i 29 milioni dell'accordo di programma siglato quasi due anni fa da Comune, Autorità portuale, Aeroporto, Enac e Rfi. La notizia è stata anticipata oggi da Il Secolo XIX e ha aperto un nuovo fronte di scontro nella politica genovese. Il ministero dei Trasporti, di fronte all'esplosione dei costi che sarebbe emersa solo lo scorso agosto, aveva chiesto a Comune e Aeroporto di coprire la differenza. E il 5 dicembre, durante l'ultima riunione in Prefettura, gli enti in questione hanno escluso la possibilità di metterci le risorse mancanti. Così il 12 gennaio è stato definitivamente sciolto il comitato direttivo istituito per coordinare la progettazione e la realizzazione dell'opera, facendo saltare di fatto tutto l'accordo alla base del moving walkway. In ogni caso il ritardo sulla tabella di marcia era già molto pesante, visto che l'opera – secondo gli annunci – doveva essere completata alla fine dell'anno scorso, mentre non sono mai iniziati i lavori. Il ministero dirotta i fondi e valuta una soluzione alternativa meno onerosa. E adesso? Secondo quanto riferiscono fonti ministeriali il Mit si riserva comunque di provvedere a trovare una soluzione alternativa meno onerosa a carico di Rfi nel prossimo accordo di programma. Non è chiaro, al momento, quale sarà la tecnologia impiegata. L'idea del tapis roulant in sopraelevata, un tracciato interamente coperto di circa 640 metri alla velocità di 2,7 km/h, era stata promossa da Tursi proprio per aggirare i costi eccessivi del people mover, in origine pensato

Genova24**Genova, Voltri**

che rimodulare i finanziamenti. Il Pd: Salvini e Rixi tolgoano risorse alla città Il Pd è andato subito all'attacco di Rixi e Salvini : Un'opera dichiarata strategica dallo stesso ministero viene cancellata alla prima difficoltà, con il ritiro dei fondi e lo stralcio dell'accordo del 2024. Così Genova perde un collegamento fondamentale per l'accessibilità dello scalo e per lo sviluppo dell'area di Erzelli dichiara il consigliere regionale Simone D'Angelo -. Lo stop al tapis roulant è un fallimento politico grave . Da Salvini e Rixi si conferma che l'attenzione per Genova esiste solo nelle interviste e negli annunci sui giornali: nei fatti preferiscono togliere risorse alla città piuttosto che assumersi la responsabilità di governare un progetto complesso e trovare soluzioni condivise con il Comune, che non fossero il tentativo di scaricare 15 milioni di euro di extra costi sul Comune di Genova, già messo a dura prova dall'eredità disastrosa lasciata su Amt. Un ministero serio non si limita a prendere atto dell'aumento dei costi e a cancellare tutto. Qui, invece, si preferisce scappare e scaricare le responsabilità. A pensare male si fa peccato, ma spesso ci si azzetta: la frequenza con cui il Mit guidato da Salvini e Rixi assume atteggiamenti ostili, quando non apertamente contrari agli interessi di Genova , sembra sempre più figlia della volontà di regolare conti politici piuttosto che di reali valutazioni tecniche. Annunci e propaganda quando si è davanti alle telecamere, fuga dalle responsabilità quando c'è da decidere. Questo è il vero bilancio della Lega sulle infrastrutture genovesi, conclude D'Angelo. Una scelta incomprensibile che penalizza Genova e il suo sviluppo infrastrutturale aggiungono i deputati del Pd Alberto Pandolfo, Valentina Ghio e Luca Pastorino che annunciano un'interrogazione alla Camera -. Un'opera definita strategica dallo stesso ministero delle Infrastrutture le cui risorse sono state cancellate dai programmi con lo stralcio dell'accordo sottoscritto nel 2024, dimostrando ancora una volta l'inaffidabilità del Governo quando si tratta di assumersi responsabilità concrete nei confronti del nostro territorio. Bucci e il centrodestra accusano la giunta Salis Per il presidente ligure Marco Bucci si tratta di falsità e la colpa è della giunta Salis: Sono veramente preoccupato perché tutti i progetti di Genova vengono eliminati . La decisione non è del ministero ma del Comune, perché il Comune aveva un progetto per una certa cifra che io avevo visto, avevo approvato, e che va bene. Poi, se loro da questa cifra vogliono passare un'altra cifra. L'aumento dei costi però è stato segnalato dai progettisti del Rina. Ci si mette d'accordo ribatte Bucci Il quadro economico si fa così. Io l'ho fatto centomila volte. Quando si fa un progetto per una certa cifra, poi bisogna farlo per quella cifra. Io non conosco i motivi di questo aumento di costi. Se c'è un discorso di materie prime, può essere assolutamente negoziato col ministero. E sul tema delle aree demaniali posto da Ferrante: Non è vero, mi sembra la scusa più banale Duole scoprire che il tapis roulant tra aeroporto e stazione non si farà aggiunge Matteo Campora, capogruppo di Vince Liguria in Regione ed ex assessore alla Mobilità del Comune di Genova -. Un ennesimo nulla di fatto per i genovesi, che dovranno dire addio a un collegamento importante, pensato per ridurre la distanza tra Genova e il suo aeroporto. Un progetto che, da assessore, ho seguito personalmente e per il quale avevo già avviato l'iter di realizzazione. Oggi il Comune pretenderebbe dal ministero

Genova24

Genova, Voltri

una cifra quasi raddoppiata rispetto a quanto già concordato, per un ulteriore aumento delle spese. Nonostante questa richiesta il Governo non si è tirato indietro, ma semplicemente ha ribadito di non poter assecondare assurde richieste legate a ritardi di esecuzioni non giustificati Spiace constatare che, ancora una volta, quest'amministrazione comunale dimostri di non essere in grado di portare avanti in modo concreto progettualità utili ai cittadini e ancora una volta scarichi sugli altri le proprie incapacità. Un film già visto purtroppo, che ha lo stesso amaro finale: un nulla di fatto che ricade solo e unicamente sui genovesi che si trovano a pagare questa inadeguatezza. Lo stop al tapis roulant non avrà effetti sul protocollo d'intesa da , che sarà ribattezzata Principe Marittima e resa funzionale alle esigenze dei crocieristi . È attualmente in corso la prima fase dell'intervento, che prevede una nuova piattaforma scoperta all'altezza di via Marinai d'Italia (il ponte che collega via Buoazzi alla stazione marittima) con scale mobili e ascensori che porteranno direttamente alle banchine. Fine lavori prevista entro il 2026 , con tempi legati alla risoluzione di una grossa interferenza con gli impianti di Ireti , per cui sono al vaglio due alternative progettuali. Il secondo lotto include la riqualificazione del sottopasso esistente che porta a via Rubattino, con altri due ascensori e nuova illuminazione. leggi anche Passo avanti Moving walkway tra aeroporto e stazione Erzelli, aggiudicata la gara per la progettazione: Rina capofila Primo passo Moving walkway tra aeroporto e ferrovia, via alla gara da 1,5 milioni per la progettazione.

Informare

Genova, Voltri

GTS annuncia nuovi servizi ferroviari tra il porto di Genova e il Centro-Sud Italia

GTS ha annunciato un'intensificazione dei collegamenti ferroviari tra i container terminal di PSA Genova Pra' nel porto di Genova con i mercati del Lazio, Campania, Puglia e Basilicata realizzati da Overseas, la divisione del gruppo intermodale barese dedicata alle spedizioni internazionali via mare che punta sul sistema nave-treno per evitare i traffici intensi dei porti congestionati. Dal porto di Genova i container arriveranno a destinazione tramite ferrovia grazie al network di GTS e della European Container Network (ECN), la joint venture tra l'azienda barese e la CMA CGM Inland Services (CCIS). GTS ha precisato che a fare da snodo tra il porto di Genova e i mercati del Centro-Sud Italia sarà il terminal di Segrate Milano, gestito da Terminal Italia e su cui ECN, già dai primi di gennaio, ha attivato i primi collegamenti. Da Milano Segrate sarà la rete di GTS, con partenze giornaliere, a far arrivare i container a Bari, Nola e Pomezia.

Informare

GTS annuncia nuovi servizi ferroviari tra il porto di Genova e il Centro-Sud Italia



02/03/2026 18:39

GTS ha annunciato un'intensificazione dei collegamenti ferroviari tra i container terminal di PSA Genova Pra' nel porto di Genova con i mercati del Lazio, Campania, Puglia e Basilicata realizzati da Overseas, la divisione del gruppo intermodale barese dedicata alle spedizioni internazionali via mare che punta sul sistema nave-treno per evitare i traffici intensi dei porti congestionati. Dal porto di Genova i container arriveranno a destinazione tramite ferrovia grazie al network di GTS e della European Container Network (ECN), la joint venture tra l'azienda barese e la CMA CGM Inland Services (CCIS). GTS ha precisato che a fare da snodo tra il porto di Genova e i mercati del Centro-Sud Italia sarà il terminal di Segrate Milano, gestito da Terminal Italia e su cui ECN, già dai primi di gennaio, ha attivato i primi collegamenti. Da Milano Segrate sarà la rete di GTS, con partenze giornaliere, a far arrivare i container a Bari, Nola e Pomezia.

Ponte Elicoidale, via alla sostituzione della rampa finale. Lavori ad aprile 2026

Isabella Rizzitano

L'Assessore Ferrante chiarisce i motivi della "paralisi" a San Benigno. Due anni e 2,1 milioni di euro Comincerà ad aprile 2026 la sostituzione della rampa finale del Ponte Elicoidale, il tratto che collega autostrada e Sopraelevata e che, nel corso degli ultimi mesi, è stato spesso interessato da disagi alla viabilità. A chiarire la situazione è stato l'assessore Massimo Ferrante, rispondendo a una interrogazione posta dal consigliere Lorenzo Garzarelli. Ferrante, nel suo intervento, ha spiegato che i disagi non derivano dalla tratta di recente costruzione ma da un'infrastruttura storica. Il problema risiede infatti nella rampa del 1930 che conduce a Lungomare Canepa. Secondo i monitoraggi effettuati, questa rampa presenta criticità tali da poter ospitare solo due corsie; per evitare un "effetto imbuto", è stato necessario chiudere l'accesso inferiore dell'Elicoidale per garantire il flusso in uscita dall'autostrada. La gestione dell'area è divisa tra Comune e Autorità di Sistema Portuale, a cui spetta la competenza specifica sul Ponte Elicoidale. La sostituzione integrale dell'impalcato della rampa finale dovrebbe iniziare ad aprile 2026, per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) sono stati stimati circa 24 mesi di tempo e un costo di oltre 2,1 milioni di euro. Nel frattempo, il Comune sta procedendo con una gara per l'affidamento di servizi di monitoraggio specifico sulle opere di propria competenza, al fine di controllare le strutture ed eventualmente prorogare le attuali configurazioni di transitabilità in sicurezza. Bisogna aspettare i lavori di sostituzione di quella rampa, ha concluso Ferrante, confermando che la piena funzionalità non potrà essere ripristinata prima dell'intervento radicale previsto dall'Autorità Portuale.



Ponte Parodi, la svolta dopo 27 anni: chiuso il contenzioso tra Autorità Portuale e Alta Ponte Parodi

Indennizzo da 12 milioni di euro. Ora si apre il dibattito per il futuro dell'area tra crociere, rimorchiatori e l'integrazione con l'Hennebique. Dopo ventisette anni, la vicenda di Ponte Parodi è arrivata a un punto di svolta con l'erogazione dell'indennizzo erogato dall'Autorità di Sistema Portuale a favore di Alta Ponte Parodi. La notizia arriva dal vicesindaco Alessandro Terrile, interrogato nel corso del consiglio comunale odierno. Terrile ha riportato la volontà della Giunta di chiudere questo capitolo e aprirne uno nuovo, inserendo l'area in un disegno strategico di riqualificazione del fronte mare al di sotto della Sopraelevata. Il blocco che durava dai primi anni 2000, dovuto a un complesso scontro giudiziario, è stato parzialmente risolto da una recente sentenza del Consiglio di Stato con l'indennizzo da 12 milioni di euro alla società, operazione che crea le condizioni per comprendere se il privato abbia ancora interesse a proseguire, pur dovendo aggiornare il progetto secondo le nuove finalità pubbliche emerse nel tempo. L'obiettivo non è più solo la realizzazione della "piazza sul mare" originariamente prevista, ma l'integrazione di Ponte Parodi in uno scenario che comprende la riqualificazione della Darsena e di Calata Vignoso, il coordinamento con i lavori in corso all'Hennebique e le attività dell'Istituto Nautico e dell'Accademia della Marina Mercantile.



Val Polcevera, via libera al ripristino della viabilità: entro marzo tornano i sensi unici

Isabella Rizzitano

Approvata all'unanimità la mozione del PD per superare l'assetto post-Morandi. L'assessore Robotti: Scelta strategica per alleggerire il traffico pesante e coordinarsi con i cantieri Il Consiglio Comunale ha dato il via libera unanime a una mozione fondamentale per la mobilità del ponente cittadino. Il documento, presentato dal gruppo del Partito Democratico a prima firma Fabio Gregorio, impegna Sindaco e Giunta a ripristinare la viabilità spondale originaria lungo il torrente Polcevera, eliminando il sistema a doppio senso introdotto in via emergenziale dopo il crollo del Ponte Morandi. L'obiettivo della proposta è tornare alla configurazione monodirezionale su via Tea Benedetti, via Giorgio Perlasca, via Trenta Giugno 1960 e via San Donà di Piave. Secondo i firmatari, l'attuale assetto mostra ormai "limiti evidenti" come congestione cronica e criticità di sicurezza, che gravano su residenti e logistica. La mozione punta a far coincidere il ripristino con la fine dei lavori per la nuova rotatoria nell'area Fiumara, infrastruttura chiave per il traffico portuale. L'assessore alla Mobilità Emilio Robotti ha accolto favorevolmente l'iniziativa, fornendo una spiegazione tecnica dettagliata della situazione attuale e delle tempistiche previste. La Val Polcevera - ha spiegato Robotti -, in una città che attualmente ha decisamente problematiche di traffico e di trasporto locale, ha una caratteristica particolare: non è stata trattata particolarmente bene negli scorsi anni dalla precedente amministrazione. Non c'è stato alcun tipo di programmazione anche per quanto riguarda i cantieri. Ci sono altri 15 cantieri in media in tutta la valle, molto impattanti e relativi a infrastrutture strategiche e nazionali. Robotti ha continuato: Fin dai primi giorni dell'incarico in assessorato abbiamo valutato la possibilità di ripristinare la viabilità immediatamente, proprio come richiesto nella mozione. Si tratta però di un sistema molto complesso: da un lato è un corridoio urbano, dall'altro unisce la viabilità verso il porto e i cantieri ancora in corso, come la famosa rotatoria in zona Fiumara/San Giovanni d'Acri. Ancora: La valutazione fatta quest'estate è stata che ripristinare in quel momento la viabilità in sponda avrebbe potuto avere effetti ancora peggiori sia per quanto riguarda i flussi del traffico pesante, sia per la zona Fiumara e il nodo di San Benigno. Non lo sapevamo, ma abbiamo avuto anche un po'di fortuna a non intervenire allora, viste le problematiche sorte successivamente. I lavori alla Fiumara dovrebbero concludersi verso l'inizio di quest'anno, effettivamente dai punti fatti coi tecnici, verso marzo. Noi come amministrazione abbiamo valutato che il ripristino della viabilità dovrebbe avvenire alla fine di questi lavori e quindi prevedibilmente entro marzo ripristinata com'era originariamente. Nonostante l'impegno preso, l'amministrazione resta cauta: la fase di valutazione proseguirà per condividere le scelte con l'Autorità Portuale. Sarà necessario monitorare l'impatto sul traffico pesante e gestire i picchi estivi legati ai flussi dei



La Voce di Genova
Val Polcevera, via libera al ripristino della viabilità: entro marzo tornano i sensi unici



02/03/2026 18:02 Isabella Rizzitano

Approvata all'unanimità la mozione del PD per superare l'assetto post-Morandi. L'assessore Robotti: "Scelta strategica per alleggerire il traffico pesante e coordinarsi con i cantieri" Il Consiglio Comunale ha dato il via libera unanime a una mozione fondamentale per la mobilità del ponente cittadino. Il documento, presentato dal gruppo del Partito Democratico a prima firma Fabio Gregorio, impegna Sindaco e Giunta a ripristinare la viabilità spondale originaria lungo il torrente Polcevera, eliminando il sistema a doppio senso introdotto in via emergenziale dopo il crollo del Ponte Morandi. L'obiettivo della proposta è tornare alla configurazione monodirezionale su via Tea Benedetti, via Giorgio Perlasca, via Trenta Giugno 1960 e via San Donà di Piave. Secondo i firmatari, l'attuale assetto mostra ormai "limiti evidenti" come congestione cronica e criticità di sicurezza, che gravano su residenti e logistica. La mozione punta a far coincidere il ripristino con la fine dei lavori per la nuova rotatoria nell'area Fiumara, infrastruttura chiave per il traffico portuale. L'assessore alla Mobilità Emilio Robotti ha accolto favorevolmente l'iniziativa, fornendo una spiegazione tecnica dettagliata della situazione attuale e delle tempistiche previste. "La Val Polcevera - ha spiegato Robotti -, in una città che attualmente ha decisamente problematiche di traffico e di trasporto locale, ha una caratteristica particolare: non è stata trattata particolarmente bene negli scorsi anni dalla precedente amministrazione. Non c'è stato alcun tipo di programmazione anche per quanto riguarda i cantieri. Ci sono altri 15 cantieri in media in tutta la valle, molto impattanti e relativi a infrastrutture strategiche e nazionali". Robotti ha continuato: "Fin dai primi giorni dell'incarico in assessorato abbiamo valutato la possibilità di ripristinare la viabilità immediatamente, proprio come richiesto nella mozione. Si tratta però di un sistema molto complesso: da un lato è un corridoio urbano, dall'altro unisce la viabilità verso il porto e i cantieri ancora in corso, come la famosa rotatoria in zona Fiumara/San Giovanni d'Acri. Ancora: La valutazione fatta quest'estate è stata che ripristinare in quel momento la viabilità in sponda avrebbe potuto avere effetti ancora peggiori sia per quanto riguarda i flussi del traffico pesante, sia per la zona Fiumara e il nodo di San Benigno. Non lo sapevamo, ma abbiamo avuto anche un po'di fortuna a non intervenire allora, viste le problematiche sorte successivamente. I lavori alla Fiumara dovrebbero concludersi verso l'inizio di quest'anno, effettivamente dai punti fatti coi tecnici, verso marzo. Noi come amministrazione abbiamo valutato che il ripristino della viabilità dovrebbe avvenire alla fine di questi lavori e quindi prevedibilmente entro marzo ripristinata com'era originariamente. Nonostante l'impegno preso, l'amministrazione resta cauta: la fase di valutazione proseguirà per condividere le scelte con l'Autorità Portuale. Sarà necessario monitorare l'impatto sul traffico pesante e gestire i picchi estivi legati ai flussi dei

La Voce di Genova

Genova, Voltri

traghetti, garantendo che il ritorno ai sensi unici non crei interferenze negative con il nodo logistico di San Benigno.

Tapis roulant per l'aeroporto, i costi esplodono e il progetto si blocca: ora il Mit valuta alternative

Redazione Genova

Genova. Si ferma ancora prima di partire il moving walkway il tapis roulant sopraelevato che avrebbe dovuto collegare l'aeroporto alla futura stazione ferroviaria di via Siffredi. Il quadro economico del progetto, aggiudicato a novembre 2024 a un raggruppamento guidato da Rina Consulting , è lievitato a 44 milioni di euro, mentre sul piatto ci sono solo i 29 milioni dell'accordo di programma siglato quasi due anni fa da Comune, Autorità portuale, Aeroporto, Enac e Rfi. La notizia è stata anticipata oggi da Il Secolo XIX e ha aperto un nuovo fronte di scontro nella politica genovese. Il ministero dei Trasporti , di fronte all'esplosione dei costi che sarebbe emersa solo lo scorso agosto, aveva chiesto a Comune e Aeroporto di coprire la differenza . E il 5 dicembre, durante l'ultima riunione in Prefettura, gli enti in questione hanno escluso la possibilità di metterci le risorse mancanti. Così il 12 gennaio è stato definitivamente sciolto il comitato direttivo istituito per coordinare la progettazione e la realizzazione dell'opera, facendo saltare di fatto tutto l'accordo alla base del moving walkway . In ogni caso il ritardo sulla tabella di marcia era già molto pesante, visto che l'opera secondo gli annunci doveva essere completata alla fine dell'anno scorso , mentre non sono mai iniziati i lavori.

Liguria 24

Tapis roulant per l'aeroporto, i costi esplodono e il progetto si blocca: ora il Mit "valuta alternative"



02/03/2026 17:35

Redazione Genova

Genova. Si ferma ancora prima di partire il moving walkway il tapis roulant sopraelevato che avrebbe dovuto collegare l'aeroporto alla futura stazione ferroviaria di via Siffredi. Il quadro economico del progetto, aggiudicato a novembre 2024 a un raggruppamento guidato da Rina Consulting , è lievitato a 44 milioni di euro, mentre sul piatto ci sono solo i 29 milioni dell'accordo di programma siglato quasi due anni fa da Comune, Autorità portuale, Aeroporto, Enac e Rfi. La notizia è stata anticipata oggi da Il Secolo XIX e ha aperto un nuovo fronte di scontro nella politica genovese. Il ministero dei Trasporti , di fronte all'esplosione dei costi che sarebbe emersa solo lo scorso agosto, aveva chiesto a Comune e Aeroporto di coprire la differenza . E il 5 dicembre, durante l'ultima riunione in Prefettura, gli enti in questione hanno escluso la possibilità di metterci le risorse mancanti. Così il 12 gennaio è stato definitivamente sciolto il comitato direttivo istituito per coordinare la progettazione e la realizzazione dell'opera, facendo saltare di fatto tutto l'accordo alla base del moving walkway . In ogni caso il ritardo sulla tabella di marcia era già molto pesante, visto che l'opera – secondo gli annunci – doveva essere completata alla fine dell'anno scorso , mentre non sono mai iniziati i lavori.

Port News

Genova, Voltri

Porti, gruppo di studio riscrive la Riforma

Autorità di Sistema Portuali che operano come enti pubblici economici, con ruoli e poteri rafforzati, e con presidenti nominati d'intesa dai presidenti delle Regioni interessate. Sono questi gli elementi salienti di una proposta di riforma portuale elaborata da un gruppo di pensionati eccellenti, ex dirigenti di settore e ed esperti marittimisti. Lo studio, presentato in anteprima da Shipmag, ha ricevuto i contributi di soggetti del calibro di Sandro Carena (già segretario generale del Consorzio Autonomo del **porto di Genova**, prima, e poi dell'Autorità portuale di **Genova**), Massimo Provinciali (direttore generale al ministero dei Trasporti e poi segretario generale dell'Autorità Portuale di Livorno) e Renato Midoro (ex professore di economia presso l'Università di **Genova**). L'obiettivo della proposta è quello di fornire spunti utili alla politica durante l'iter parlamentare di approvazione dello schema di riordino della legge 84/94 approvato senza riserva dal Consiglio dei Ministri il 22 dicembre scorso.

Port News

Porti, gruppo di studio riscrive la Riforma



02/03/2026 09:39

Autorità di Sistema Portuali che operano come enti pubblici economici, con ruoli e poteri rafforzati, e con presidenti nominati d'intesa dai presidenti delle Regioni interessate. Sono questi gli elementi salienti di una proposta di riforma portuale elaborata da un gruppo di pensionati eccellenti, ex dirigenti di settore e ed esperti marittimisti. Lo studio, presentato in anteprima da Shipmag, ha ricevuto i contributi di soggetti del calibro di Sandro Carena (già segretario generale del Consorzio Autonomo del porto di Genova, prima, e poi dell'Autorità portuale di Genova), Massimo Provinciali (direttore generale al ministero dei Trasporti e poi segretario generale dell'Autorità Portuale di Livorno) e Renato Midoro (ex professore di economia presso l'Università di Genova). L'obiettivo della proposta è quello di fornire spunti utili alla politica durante l'iter parlamentare di approvazione dello schema di riordino della legge 84/94 approvato senza riserva dal Consiglio dei Ministri il 22 dicembre scorso.

Overseas (Gts), container più veloci tra Psa Genova e centro-sud Italia

Tra i più importanti mercati di riferimento serviti dal capoluogo ligure ci sono l'Estremo Oriente, Stati Uniti, Australia e Canada Roma - Trasporti container più veloci grazie ai nuovi collegamenti dal **porto Psa di Genova** verso i mercati del Lazio, Campania, Puglia e Basilicata. Ad annunciarlo è Overseas, la divisione di Gts Spa dedicata alle spedizioni internazionali via mare, che punta sul sistema nave + treno per evitare i traffici intensi dei porti congestionati. Dal **porto di Genova** i container arriveranno a destinazione tramite ferrovia grazie al network di Gts e di Ecn, l'European container network, altra società a cui fa capo il gruppo intermodale barese. A fare da snodo tra il **porto di Genova** e i mercati del Centro-Sud Italia, sarà il terminal di Segrate Milano, gestito da Terminal Italia e su cui Ecn, già dai primi di gennaio, ha attivato i primi collegamenti. Da Milano Segrate sarà la rete di Gts, con partenze giornaliere, a far arrivare i container a Bari, Nola e Pomezia, garantendo continuità e affidabilità operativa in 48 ore, su a/r. "Oggi il mercato richiede tempi di percorrenza sempre più rapidi e non più competitivi - dichiara Milena Calabrese, responsabile di Overseas. Il sistema nave + ferro consente di diminuire i tempi di viaggio e di evitare i porti altamente congestionati e in quello di Genova abbiamo individuato un'importante base strategica per la migliore sostenibilità dei flussi logistici. Inoltre, grazie agli accordi con le compagnie di navigazione - conclude - gestiremo nei terminali ferroviari di riferimento i depositi di container vuoti, pronti per essere riutilizzati per le operazioni di export". Tra i più importanti mercati di riferimento serviti da Genova ci sono l'Estremo Oriente, Stati Uniti, Australia e Canada, con diverse tipologie di merce soprattutto il settore moda e i generi alimentari.

Ship Mag

Overseas (Gts), container più veloci tra Psa Genova e centro-sud Italia



02/03/2026 13:54

Tra i più importanti mercati di riferimento serviti dal capoluogo ligure ci sono l'Estremo Oriente, Stati Uniti, Australia e Canada Roma - Trasporti container più veloci grazie ai nuovi collegamenti dal porto Psa di Genova verso i mercati del Lazio, Campania, Puglia e Basilicata. Ad annunciarlo è Overseas, la divisione di Gts Spa dedicata alle spedizioni internazionali via mare, che punta sul sistema nave + treno per evitare i traffici intensi dei porti congestionati. Dal porto di Genova i container arriveranno a destinazione tramite ferrovia grazie al network di Gts e di Ecn, l'European container network, altra società a cui fa capo il gruppo intermodale barese. A fare da snodo tra il porto di Genova e i mercati del Centro-Sud Italia, sarà il terminal di Segrate Milano, gestito da Terminal Italia e su cui Ecn, già dai primi di gennaio, ha attivato i primi collegamenti. Da Milano Segrate sarà la rete di Gts, con partenze giornaliere, a far arrivare i container a Bari, Nola e Pomezia, garantendo continuità e affidabilità operativa in 48 ore, su a/r. "Oggi il mercato richiede tempi di percorrenza sempre più rapidi e non più competitivi - dichiara Milena Calabrese, responsabile di Overseas. Il sistema nave + ferro consente di diminuire i tempi di viaggio e di evitare i porti altamente congestionati e in quello di Genova abbiamo individuato un'importante base strategica per la migliore sostenibilità dei flussi logistici. Inoltre, grazie agli accordi con le compagnie di navigazione - conclude - gestiremo nei terminali ferroviari di riferimento i depositi di container vuoti, pronti per essere riutilizzati per le operazioni di export". Tra i più importanti mercati di riferimento serviti da Genova ci sono l'Estremo Oriente, Stati Uniti, Australia e Canada, con diverse tipologie di merce soprattutto il settore moda e i generi alimentari.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Nuovi treni container di Overseas (Gts) fra Genova e Centro-Sud Italia

La società pugliese intensificherà le relazioni via Milano con Lazio, Campania, Puglia e Basilicata Trasporti container più veloci grazie ai nuovi collegamenti dal **porto Psa di Genova** verso i mercati del Lazio, Campania, Puglia e Basilicata. Lo ha annunciato Overseas, la divisione di Gts Spa dedicata alle spedizioni internazionali via mare, che punta sul sistema nave + treno per evitare i traffici intensi dei porti congestionati. Dal **porto di Genova** i container arriveranno a destinazione tramite ferrovia grazie al network di Gts e di Ecn, l'European container network, altra società a cui fa capo il gruppo intermodale barese. A fare da snodo tra il **porto di Genova** e i mercati del Centro-Sud Italia, sarà il terminal di Segrate Milano, gestito da Terminal Italia e su cui Ecn, già dai primi di gennaio, ha attivato i primi collegamenti. Da Milano Segrate sarà la rete di Gts, con partenze giornaliere, a far arrivare i container a Bari, Nola e Pomezia, garantendo continuità e affidabilità operativa in 48 ore, su a/r. "Oggi il mercato richiede tempi di percorrenza sempre più rapidi e noli più competitivi - ha dichiarato Milena Calabrese, responsabile di Overseas. Il sistema nave + ferro consente di diminuire i tempi di viaggio e di evitare i porti altamente congestionati e in quello di **Genova** abbiamo individuato un'importante base strategica per la migliore sostenibilità dei flussi logistici. Inoltre, grazie agli accordi con le compagnie di navigazione - conclude - gestiremo nei terminal ferroviari di riferimento i depositi di container vuoti, pronti per essere riutilizzati per le operazioni di export". Tra i più importanti mercati di riferimento serviti da/per **Genova** ci sono l'Estremo Oriente, Stati Uniti, Australia e Canada, con diverse tipologie di merce soprattutto il settore moda e i generi alimentari.

Shipping Italy

Nuovi treni container di Overseas (Gts) fra Genova e Centro-Sud Italia



02/03/2026 22:38

Nicola Capuzzo

La società pugliese intensificherà le relazioni via Milano con Lazio, Campania, Puglia e Basilicata Trasporti container più veloci grazie ai nuovi collegamenti dal porto Psa di Genova verso i mercati del Lazio, Campania, Puglia e Basilicata. Lo ha annunciato Overseas, la divisione di Gts Spa dedicata alle spedizioni internazionali via mare, che punta sul sistema nave + treno per evitare i traffici intensi dei porti congestionati. Dal porto di Genova i container arriveranno a destinazione tramite ferrovia grazie al network di Gts e di Ecn, l'European container network, altra società a cui fa capo il gruppo intermodale barese. A fare da snodo tra il porto di Genova e i mercati del Centro-Sud Italia, sarà il terminal di Segrate Milano, gestito da Terminal Italia e su cui Ecn, già dai primi di gennaio, ha attivato i primi collegamenti. Da Milano Segrate sarà la rete di Gts, con partenze giornaliere, a far arrivare i container a Bari, Nola e Pomezia, garantendo continuità e affidabilità operativa in 48 ore, su a/r. "Oggi il mercato richiede tempi di percorrenza sempre più rapidi e noli più competitivi - ha dichiarato Milena Calabrese, responsabile di Overseas. Il sistema nave + ferro consente di diminuire i tempi di viaggio e di evitare i porti altamente congestionati e in quello di Genova abbiamo individuato un'importante base strategica per la migliore sostenibilità dei flussi logistici. Inoltre, grazie agli accordi con le compagnie di navigazione - conclude - gestiremo nei terminal ferroviari di riferimento i depositi di container vuoti, pronti per essere riutilizzati per le operazioni di export". Tra i più importanti mercati di riferimento serviti da/per Genova ci sono l'Estremo Oriente, Stati Uniti, Australia e Canada, con diverse tipologie di merce soprattutto il settore moda e i generi alimentari. 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.

Elicoidale, conto alla rovescia: da aprile i lavori sulla rampa

La sostituzione della rampa finale del Ponte Elicoidale, il collegamento strategico tra autostrada e Sopraelevata, prenderà il via non prima di aprile. È questo l'orizzonte temporale indicato dall'assessore alla Mobilità del Comune di Genova Massimo Ferrante, intervenuto in aula per rispondere a un'interrogazione del consigliere Lorenzo Garzarelli, dopo i ripetuti disagi alla viabilità registrati negli ultimi mesi. Ferrante ha chiarito che le criticità non riguardano il tratto di più recente realizzazione, bensì una struttura storica: la rampa risalente al 1930 che conduce verso Lungomare Canepa. I monitoraggi tecnici hanno evidenziato condizioni tali da consentire il transito in sicurezza su sole due corsie. Per evitare un pericoloso "effetto imbuto", si è quindi resa necessaria la chiusura dell'accesso inferiore dell'Elicoidale, così da garantire la regolarità dei flussi in uscita dall'autostrada. La competenza sull'area è condivisa tra Comune e Autorità di Sistema Portuale, cui spetta in particolare la gestione del Ponte Elicoidale. Sarà proprio l'Autorità Portuale a occuparsi della sostituzione integrale dell'impalcato della rampa finale. L'avvio dei lavori è previsto per aprile, ma la sola redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) richiederà circa 24 mesi, con un investimento stimato superiore ai 2,1 milioni di euro. Nel frattempo, il Comune ha avviato una gara per l'affidamento di servizi di monitoraggio mirati sulle infrastrutture di propria competenza, con l'obiettivo di controllare lo stato delle opere e, se possibile, prorogare in sicurezza le attuali configurazioni di transito. "Bisogna attendere l'intervento di sostituzione della rampa", ha concluso Ferrante, ribadendo che la piena funzionalità del nodo viabilistico non potrà essere ripristinata prima dei lavori strutturali programmati dall'Autorità Portuale. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguiteci sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Condividi:

TeleNord

Elicoidale, conto alla rovescia: da aprile i lavori sulla rampa

02/03/2026 22:42

La sostituzione della rampa finale del Ponte Elicoidale, il collegamento strategico tra autostrada e Sopraelevata, prenderà il via non prima di aprile. È questo l'orizzonte temporale indicato dall'assessore alla Mobilità del Comune di Genova Massimo Ferrante, intervenuto in aula per rispondere a un'interrogazione del consigliere Lorenzo Garzarelli, dopo i ripetuti disagi alla viabilità registrati negli ultimi mesi. Ferrante ha chiarito che le criticità non riguardano il tratto di più recente realizzazione, bensì una struttura storica: la rampa risalente al 1930 che conduce verso Lungomare Canepa. I monitoraggi tecnici hanno evidenziato condizioni tali da consentire il transito in sicurezza su sole due corsie. Per evitare un pericoloso "effetto imbuto", si è quindi resa necessaria la chiusura dell'accesso inferiore dell'Elicoidale, così da garantire la regolarità dei flussi in uscita dall'autostrada. La competenza sull'area è condivisa tra Comune e Autorità di Sistema Portuale, cui spetta in particolare la gestione del Ponte Elicoidale. Sarà proprio l'Autorità Portuale a occuparsi della sostituzione integrale dell'impalcato della rampa finale. L'avvio dei lavori è previsto per aprile, ma la sola redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) richiederà circa 24 mesi, con un investimento stimato superiore ai 2,1 milioni di euro. Nel frattempo, il Comune ha avviato una gara per l'affidamento di servizi di monitoraggio mirati sulle infrastrutture di propria competenza, con l'obiettivo di controllare lo stato delle opere e, se possibile, prorogare in sicurezza le attuali configurazioni di transito. "Bisogna attendere l'intervento di sostituzione della rampa", ha concluso Ferrante, ribadendo che la piena funzionalità del nodo viabilistico non potrà essere ripristinata prima dei lavori strutturali programmati dall'Autorità Portuale. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguiteci sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Condividi:

La Spezia Container Terminal potenzia sicurezza e gestione delle emergenze

La **Spezia** - La **Spezia** Container Terminal (LSCT) ha recentemente ospitato una due giorni di addestramento specialistico dedicata alla gestione delle emergenze durante le operazioni di manutenzione e ispezione delle gru portuali, con particolare attenzione agli spazi confinati. L'iniziativa è stata realizzata in collaborazione con Neos srl, società specializzata in consulenza direzionale, formazione e addestramento tecnico del personale. Le squadre LSCT hanno affrontato due scenari complessi a 25 e 42 metri di altezza, simulando operazioni di recupero ed evacuazione in spazi confinati. L'addestramento ha incluso tutte le fasi operative: dall'estricazione di un infortunato alla discesa controllata fino al livello stradale, testando sul campo l'efficacia delle procedure di emergenza. Non si è trattato di un semplice corso di formazione, ma di un percorso tecnico strutturato, che ha integrato sopralluoghi e analisi degli accessi verticali e orizzontali, identificando criticità e soluzioni operative per la gestione di persone non collaboranti in situazioni di rischio. "Il mantenimento e la manutenzione degli equipaggiamenti del terminal è essenziale per garantire operazioni sicure ed efficienti. Gli interventi in spazi confinati rappresentano le attività più delicate e richiedono procedure specifiche, validate sul campo e basate su un approccio ingegneristico," ha spiegato Ermanno Gianelli, Quality, Health & Safety Manager di LSCT. "Nei contesti complessi, le emergenze non possono essere gestite con procedure teoriche. Abbiamo collaborato con LSCT per sviluppare e testare sul campo soluzioni operative concrete, assicurando interventi efficaci nei momenti critici," ha aggiunto l'ing. Carlo Vetrano di Neos srl. Alle esercitazioni hanno partecipato anche il Nucleo SAF (Speleo-Alpino-Fluviale) dei Vigili del Fuoco e l'ASL di La **Spezia**, contribuendo alla verifica tecnica delle procedure e all'efficacia delle attrezzature impiegate. L'iniziativa ha rafforzato ulteriormente il sistema di gestione delle emergenze e le misure di sicurezza nelle operazioni più complesse del terminal spezzino del Gruppo Contship.

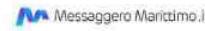


02/03/2026 14:52

La Spezia - La Spezia Container Terminal (LSCT) ha recentemente ospitato una due giorni di addestramento specialistico dedicata alla gestione delle emergenze durante le operazioni di manutenzione e ispezione delle gru portuali, con particolare attenzione agli spazi confinati. L'iniziativa è stata realizzata in collaborazione con Neos srl, società specializzata in consulenza direzionale, formazione e addestramento tecnico del personale. Le squadre LSCT hanno affrontato due scenari complessi a 25 e 42 metri di altezza, simulando operazioni di recupero ed evacuazione in spazi confinati. L'addestramento ha incluso tutte le fasi operative: dall'estricazione di un infortunato alla discesa controllata fino al livello stradale, testando sul campo l'efficacia delle procedure di emergenza. Non si è trattato di un semplice corso di formazione, ma di un percorso tecnico strutturato, che ha integrato sopralluoghi e analisi degli accessi verticali e orizzontali, identificando criticità e soluzioni operative per la gestione di persone non collaboranti in situazioni di rischio. "Il mantenimento e la manutenzione degli equipaggiamenti del terminal è essenziale per garantire operazioni sicure ed efficienti. Gli interventi in spazi confinati rappresentano le attività più delicate e richiedono procedure specifiche, validate sul campo e basate su un approccio ingegneristico," ha spiegato Ermanno Gianelli, Quality, Health & Safety Manager di LSCT. "Nei contesti complessi, le emergenze non possono essere gestite con procedure teoriche. Abbiamo collaborato con LSCT per sviluppare e testare sul campo soluzioni operative concrete, assicurando interventi efficaci nei momenti critici," ha aggiunto l'ing. Carlo Vetrano di Neos srl. Alle esercitazioni hanno partecipato anche il Nucleo SAF (Speleo-Alpino-Fluviale) dei Vigili del Fuoco e l'ASL di La Spezia, contribuendo alla verifica tecnica delle procedure e all'efficacia delle attrezzature impiegate. L'iniziativa ha rafforzato ulteriormente il sistema di gestione delle emergenze e le misure di sicurezza nelle operazioni più complesse del terminal spezzino del Gruppo Contship.

La Spezia Container Terminal investe sulla sicurezza

LA SPEZIA Rafforzare la prevenzione e la capacità di risposta alle emergenze nelle attività più complesse del terminal. È questo l'obiettivo della due giorni di training specialistico che si è svolta recentemente presso La Spezia Container Terminal (LSCT), dedicata alla gestione delle emergenze durante le operazioni di manutenzione e ispezione delle gru portuali, con particolare attenzione agli interventi in spazi confinati. L'iniziativa, realizzata in collaborazione con Neos srl, società specializzata in consulenza direzionale, formazione e addestramento del personale, ha previsto la simulazione di scenari operativi reali ad alta complessità. Le squadre coinvolte hanno operato a quote di 25 e 42 metri, testando sul campo le procedure di recupero ed evacuazione in ambienti confinati: dall'estricazione dell'infortunato alla discesa controllata fino al livello stradale. Il percorso formativo ha superato il tradizionale schema dell'addestramento teorico, configurandosi come un vero e proprio processo di validazione tecnica delle procedure operative. Attraverso sopralluoghi mirati, analisi degli accessi orizzontali e verticali e studio delle criticità legate al recupero di persone non collaboranti, è stata verificata l'efficacia delle soluzioni adottate in condizioni di emergenza. L'hardware del terminal è un elemento chiave per garantire operazioni sicure e efficienti. Gianelli, Quality, Health & Safety Manager di LSCT e comprende interventi di emergenza in spazi confinati rappresentano tra le più complesse e richiedono un'approccio specifico. In molti casi non sono sufficienti procedure generiche, ma servono approcci ingegneristici specifiche per ogni contesto operativo". Sulla stessa linea Carlo Vetrano, ingegnere di sistema e responsabile della sicurezza dell'azienda, spiega: "Le emergenze in spazi confinati complessi non possono essere gestite con approcci generiche. È necessario un'analisi approfondita delle criticità e la definizione di procedure specifiche. La LSCT ha affiancato LSCT nello sviluppo di procedure operative costruite su scenari realistici. È questo l'unico modo per garantire interventi efficaci quando l'emergenza si verifica. Le esercitazioni hanno partecipato anche il Nucleo SAF (Speleo-Alpino-Fluviale) della Spezia, contribuendo al confronto tecnico e alla verifica dell'efficacia delle attrezzature e delle procedure. Le prove hanno confermato la solidità del sistema di gestione delle emergenze nel terminal. La LSCT continuerà a investire nella sicurezza delle attività operative più complesse, garantendo la tutela della sicurezza nelle attività operative più complesse del terminal. Contship.



4 - Scarto Controllato - Terminali Inviauto sulla piattaforma

LA SPEZIA – Rafforzare la prevenzione e la capacità di risposta alle emergenze nelle attività più complesse dei terminali. È questo l'obiettivo delle due giornate di training specialistici che si è svolta recentemente presso la Spazio Container Terminal (L3CT), dedicata alla gestione delle emergenze durante le operazioni di manutenzione e riparazione delle gru portuali, con particolare attenzione agli interventi in spazi confinati. L'iniziativa, realizzata in collaborazione con Neos srl, società specializzata in consulenza direzionale, formazione e addestramento dei personale, ha previsto la simulazione di scenari operativi reali ad alta complessità. Le squadre coinvolte hanno operato a quote di 25 e 42 metri, testando sul campo le procedure di recupero ed evacuazione in ambienti confinati: dall'esterno all'interno, dall'interno alla diversa controllata fino all'livello stradale.

Il percorso formativo ha superato il tradizionale schema dell'addestramento teorico, configurandosi come un vero e proprio processo di valutazione tecnica delle procedure operative. Attraverso sopralluoghi mirati, analisi degli accessi orizzontali e verticali e studio delle criticità legate al recupero di persone non collaboranti, è stata verificata l'efficacia delle soluzioni adottate in condizioni operative reali.

8 *Mississippi Maritime*, 1-2 (numbered issue of maritime & related news, published bimonthly, \$1.00 per issue, \$12.00 per year, 1980-1981, Vol. 1, No. 1-2, January-February, 1981)

Lsct rafforza la sicurezza e la prevenzione nel porto della Spezia

03 Febbraio 2026 Redazione Due giorni di training specialistico dedicato alla gestione delle emergenze La Spezia - Due giorni di formazione dedicata alla simulazione di attività di rescue in spazi confinati e finalizzata alla gestione di eventuali emergenze durante operazioni di manutenzione e ispezione all'interno delle gru portuali: un focus ospitato da La Spezia Container Terminal (Lsct) . L'attività è stata condotta in collaborazione con Neos srl, società di consulenza direzionale, formazione e addestramento del personale. Le squadre sono state messe alla prova su due scenari reali ad alta complessità, operando ad altezze rispettivamente di 25 e 42 metri e testando in condizioni operative le procedure di recupero ed evacuazione in spazi confinati, dalla fase di estricazione alla discesa controllata fino al livello stradale. "Il processo di manutenzione degli equipment del terminal è fondamentale per garantire operazioni sicure ed efficienti e comprende attività continue, sia programmate che straordinarie. Tra gli interventi più complessi vi sono quelli in spazi confinati, che richiedono un'accurata valutazione del rischio. In questi contesti, la sicurezza non può essere affidata a soluzioni generiche: per questo è necessario adottare un approccio ingegneristico e procedure validate sul campo specifiche per ogni contesto operativo" ha dichiarato Ermanno Gianelli, Quality, Health & Safety Manager di La Spezia Container Terminal.

Ship Mag

Lsct rafforza la sicurezza e la prevenzione nel porto della Spezia



02/03/2026 14:00

03 Febbraio 2026 Redazione Due giorni di training specialistico dedicato alla gestione delle emergenze La Spezia - Due giorni di formazione dedicata alla simulazione di attività di rescue in spazi confinati e finalizzata alla gestione di eventuali emergenze durante operazioni di manutenzione e ispezione all'interno delle gru portuali: un focus ospitato da La Spezia Container Terminal (Lsct) . L'attività è stata condotta in collaborazione con Neos srl, società di consulenza direzionale, formazione e addestramento del personale. Le squadre sono state messe alla prova su due scenari reali ad alta complessità, operando ad altezze rispettivamente di 25 e 42 metri e testando in condizioni operative le procedure di recupero ed evacuazione in spazi confinati, dalla fase di estricazione alla discesa controllata fino al livello stradale. "Il processo di manutenzione degli equipment del terminal è fondamentale per garantire operazioni sicure ed efficienti e comprende attività continue, sia programmate che straordinarie. Tra gli interventi più complessi vi sono quelli in spazi confinati, che richiedono un'accurata valutazione del rischio. In questi contesti, la sicurezza non può essere affidata a soluzioni generiche: per questo è necessario adottare un approccio ingegneristico e procedure validate sul campo specifiche per ogni contesto operativo" ha dichiarato Ermanno Gianelli, Quality, Health & Safety Manager di La Spezia Container Terminal.

Sul ponte dei sospiri

No, non scrivo su quello di **Venezia**. Ce l'abbiamo anche noi a Livorno il ponte dei sospiri: anzi, quattro ponti dei sospiri, come scrive il direttore riportando l'accordo sottoscritto a Firenze, sul tavolo della Regione Toscana, per rifare il ponte stradale del Calambrone con la parte centrale mobile, ovvero "levatoia". È una decisione storica, come sottolinea il nostro direttore. Ma: come spesso accade, c'è un ma, anzi una serie di ma. Visto che ormai funziono come rompiballe, provo ad elencarli. Se poi sbaglio, mi rifaccio a papa Woytja: "mi corrigerete". Primo "ma": non ci sono ancora nemmeno tutti i soldi per il progetto: figuriamoci quelli per ricostruire il ponte con il settore centrale mobile. Disponibili ad oggi: zero euro. Secondo "ma": quando il nuovo ponte davvero si facesse (quando?) bisognerebbe modificare tutti e quattro i collegamenti attuali che operano verso la Darsena Toscana, sia stradali che ferroviario, "tombando" finalmente quei 300 metri di maledetto sbocco del canale dei Navicelli in Darsena Toscana. Via le porte vinciane (fatte da pochi anni), ricostruzione della massicciata, creazione di una banchina (sospirata!) dove ora sbocca il canaletto. Tempi e soldi? Nessuno si è nemmeno provato a ipotizzarli. Ma comunque sempre molto posteriori all'entrata in servizio del nuovo ponte con la parte centrale sollevabile. Terzo "ma" (prometto che mi fermo qui): tutte queste operazioni non sono assolutamente compatibili con la data della sospirata entrata in servizio della Darsena Europa, ipotizzata oggi dai soliti sognatori per il 2029 ma in realtà oltre il 2030 e passa. Sempre ammesso che la Darsena Europa non rimanga un sogno, fermandosi (come dal governo centrale è stato sia pur sottovoce ipotizzato) a una nuova serie di grandi piazzali, peraltro da consolidare, asfaltare, assegnare vincendo gli attuali record di contenzioso sulle aree che fanno impazzire i poveri funzionari dell'Authority labronica. Rompiballe, pessimista, jellatore? Aspetto auspicabili smentite, pronto a cospargermi i (rari) capelli di cenere. (A.F.).

La Gazzetta Marittima
Sul ponte dei sospiri



02/03/2026 11:36

No, non scrivo su quello di Venezia. Ce l'abbiamo anche noi a Livorno il ponte dei sospiri: anzi, quattro ponti dei sospiri, come scrive il direttore riportando l'accordo sottoscritto a Firenze, sul tavolo della Regione Toscana, per rifare il ponte stradale del Calambrone con la parte centrale mobile, ovvero "levatoia". È una decisione storica, come sottolinea il nostro direttore. Ma: come spesso accade, c'è un ma, anzi una serie di ma. Visto che ormai funziono come rompiballe, provo ad elencarli. Se poi sbaglio, mi rifaccio a papa Woytja: "mi corrigerete". Primo "ma": non ci sono ancora nemmeno tutti i soldi per il progetto: figuriamoci quelli per ricostruire il ponte con il settore centrale mobile. Disponibili ad oggi: zero euro. Secondo "ma": quando il nuovo ponte davvero si facesse (quando?) bisognerebbe modificare tutti e quattro i collegamenti attuali che operano verso la Darsena Toscana, sia stradali che ferroviario, "tombando" finalmente quei 300 metri di maledetto sbocco del canale dei Navicelli in Darsena Toscana. Via le porte vinciane (fatte da pochi anni), ricostruzione della massicciata, creazione di una banchina (sospirata!) dove ora sbocca il canaletto. Tempi e soldi? Nessuno si è nemmeno provato a ipotizzarli. Ma comunque sempre molto posteriori all'entrata in servizio del nuovo ponte con la parte centrale sollevabile. Terzo "ma" (prometto che mi fermo qui): tutte queste operazioni non sono assolutamente compatibili con la data della sospirata entrata in servizio della Darsena Europa, ipotizzata oggi dai soliti sognatori per il 2029 ma in realtà oltre il 2030 e passa. Sempre ammesso che la Darsena Europa non rimanga un sogno, fermandosi (come dal governo centrale è stato sia pur sottovoce ipotizzato) a una nuova serie di grandi piazzali, peraltro da consolidare, asfaltare, assegnare vincendo gli attuali record di contenzioso sulle aree che fanno impazzire i poveri funzionari dell'Authority labronica. Rompiballe, pessimista, jellatore? Aspetto auspicabili smentite, pronto a cospargermi i (rari) capelli di cenere. (A.F.).

Messaggero Marittimo

Livorno

Marine della Toscana, al via il docuviaggio sui porti turistici

LIVORNO - Il mare, in Toscana, non è uno sfondo. È un'infrastruttura viva, una trama di approdi, imprese, professionalità e comunità che costruiscono valore lungo la costa. Da qui prende le mosse Marine della Toscana Approdi e territori, il nuovo docuviaggio del Messaggero Marittimo che sceglie di raccontare la portualità turistica come sistema economico e culturale, prima ancora che come destinazione. Non un catalogo promozionale, ma un percorso editoriale continuativo che entra nei porti, osserva i mestieri, ascolta i protagonisti e restituisce la complessità di un ecosistema in cui nautica, servizi, accoglienza e territorio si intrecciano. Il racconto procede per tappe, marina dopo marina, attraverso video interviste, immagini, reportage e voci dirette di gestori, tecnici, operatori e professionisti che vivono il porto come luogo di lavoro e relazione. Un sistema, non singole infrastrutture Il progetto nasce in collaborazione con il Consorzio Marine della Toscana, che aggrega dodici porti turistici per oltre 3.500 posti barca, ma il perimetro del racconto è più ampio. Le marine vengono lette come nodi di una filiera che connette cantieristica, refit, servizi ad alto valore aggiunto, formazione e innovazione. In questo quadro, la portualità turistica diventa leva di attrattività internazionale e motore di turismo di qualità, capace di generare ricadute economiche stabili sui territori. Raccontare le marine significa allora raccontare la Toscana che investe, che si specializza, che innalza gli standard dei servizi per la grande nautica e il diporto evoluto. Significa osservare come gli approdi dialogano con le città costiere, con l'entroterra, con i distretti produttivi e con i percorsi formativi che alimentano nuove competenze. È una geografia economica che prende forma lungo la linea di costa e che parla la lingua della competitività. Yachting destination e visione di lungo periodo Questo percorso editoriale trova il suo naturale orizzonte nella Yachting Week toscana del 2026, momento di sintesi tra portualità, industria nautica, refit, sostenibilità e ricerca. Il tema della yachting destination assume qui un valore strategico: non solo luogo di produzione e manutenzione, ma sistema integrato di approdi, servizi, accoglienza e qualità territoriale. Una piattaforma che guarda al Mediterraneo e si misura su standard internazionali. Il Messaggero Marittimo sceglie di accompagnare questo cammino con uno sguardo giornalistico che privilegia l'analisi e la testimonianza. Dare voce ai territori significa mettere in rete esperienze, visioni e progetti, riconoscendo alle marine un ruolo che va oltre la dimensione turistica. Sono presidi economici, porte d'ingresso, laboratori di innovazione organizzativa e tecnologica. Un racconto che parla di identità e futuro Marine della Toscana Approdi e territori è, in fondo, un racconto di identità. Parte dai porti ma parla di sviluppo, di lavoro qualificato, di capacità di fare sistema. In un tempo in cui la competizione tra destinazioni si gioca su servizi, efficienza e reputazione, la Toscana della nautica prova a presentarsi come modello



Messaggero Marittimo.it

MARINE della TOSCANA

Marine della Toscana, al via il docuviaggio sui porti turistici

LIVORNO - Il mare, in Toscana, non è uno sfondo. È un'infrastruttura viva, una trama di approdi, imprese, professionalità e comunità che costruiscono valore lungo la costa.

Da qui prende le mosse "Marine della Toscana - Approdi e territori", il nuovo docuviaggio del Messaggero Marittimo che sceglie di raccontare la portualità turistica come sistema economico e culturale, prima ancora che come destinazione.

Non un catalogo promozionale, ma un percorso editoriale continuativo che entra nei porti, osserva i mestieri, ascolta i protagonisti e restituisce la complessità di un ecosistema in cui nautica, servizi, accoglienza e territorio si intrecciano.

Il racconto procede per tappe, marina dopo marina, attraverso video interviste, immagini, reportage e voci dirette di gestori, tecnici, operatori e professionisti che vivono il porto come luogo di lavoro e relazione.

Un sistema, non singole infrastrutture

Il Messaggero Marittimo è il quotidiano tematico del settore portuale e marittimo, con oltre 100 anni di storia. È pubblicato da L'Espresso Editrice. Capitale: 60.000.000 di euro. Direttore: Gianni Caccia. 12 - 14 giorni. I Pagine Regolari delle domeniche di L'Espresso. ISSN 0390-0491. E-mail: info@messaggeromarittimo.it - Sito web: www.messaggeromarittimo.it

Messaggero Marittimo

Livorno

integrato. Il mare torna così a essere ciò che storicamente è sempre stato: spazio di scambio, di crescita, di proiezione verso l'esterno. Raccontarlo con continuità significa riconoscerne la centralità strategica. Perché narrare le marine non è solo descrivere infrastrutture, ma osservare un pezzo di Toscana che naviga, investe e innova, costruendo il proprio posto nella blue economy mediterranea.

'Nave Numana' ad Ancona, possibili visite cacciamine della Marina Militare

Il 4 e 5 febbraio dalle ore 10 alle ore 12 e dalle 14.30 alle 17.30 Nave Numana, cacciamine della Marina Militare, ha ormeggiato nel **porto** di **Ancona** il pomeriggio del 2 febbraio scorso, banchina uno del Molo Clementino Lungomare Vanvitelli, dove resterà in sosta logistica per i prossimi giorni. Previste visite da parte dei cittadini nelle giornate del 4 e 5 febbraio dalle ore 10 alle ore 12 e dalle ore 14.30 alle 17.30. L'unità è attualmente impiegata nell'operazione Fondali Sicuri volta alla costante sorveglianza di cavi sottomarini di comunicazione, piattaforme di estrazione e infrastrutture per l'approvvigionamento energetico. Fondali Sicuri, contestualmente all'operazione Mediterraneo Sicuro a cui si integra, fornisce un contributo essenziale alla sicurezza delle infrastrutture critiche sottomarine "assumendo un ruolo cruciale nell'ambito delle attività ad ampio spettro svolte dallo strumento aeronavale a tutela degli interessi nazionali", si legge in una nota della Marina militare.



Zona franca doganale Latina-Frosinone, porto di Gaeta motore di sviluppo logistico-produttivo

Latina, - Il **porto di Gaeta** asset strategico per la crescita economica e logistica del territorio. È quanto emerso nel corso della conferenza stampa organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, dedicata all'istituzione della zona franca doganale nei territori di Latina e Frosinone. Il presidente dell'ente portuale, Raffaele Latrofa, ha evidenziato come la zona franca rappresenti una leva concreta per rafforzare la competitività dell'area, favorendo la creazione di un sistema integrato capace di mettere in rete **porto**, retroporto e tessuto produttivo. In questo contesto, il **porto di Gaeta** assume un ruolo centrale quale infrastruttura strategica del sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e punto di riferimento per lo sviluppo dei flussi logistici e industriali. «La zona franca doganale - ha detto il presidente Latrofa - costituisce uno strumento fondamentale per attrarre investimenti, sostenere le imprese e rafforzare le filiere produttive e logistiche del territorio. In questo quadro, il **porto di Gaeta** può svolgere una funzione chiave come porta marittima di accesso ai mercati, in grado di integrarsi con il sistema industriale e logistico delle province di Latina e Frosinone». «La vera sfida - ha specificato - è costruire una visione unitaria, nella quale infrastrutture portuali, piattaforme logistiche, aree produttive e strumenti doganali dialoghino tra loro. Solo così la zona franca potrà diventare un moltiplicatore di sviluppo, occupazione e competitività, non un'iniziativa isolata». Latrofa ha inoltre ribadito la piena disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale a collaborare con le istituzioni locali e regionali, così come con il mondo imprenditoriale, per sostenere l'attuazione della zona franca. L'obiettivo è favorire una sempre maggiore integrazione tra il **porto di Gaeta** e il sistema logistico-produttivo dell'entroterra, creando nuove opportunità di crescita e attrazione di investimenti per l'intero territorio.



Expartibus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Rocca e Angelilli illustrano piano di sviluppo per Civitavecchia (RM)

L'11 febbraio al via i primi tavoli di lavoro a Civitavecchia Riceviamo e pubblichiamo dall'Ufficio Stampa della Regione Lazio. Transizione energetica, rilancio industriale, innovazione e sviluppo del settore logistico: sono queste le priorità del piano di reinustrializzazione dell'area di Civitavecchia (RM) affidato a Roberta Angelilli, Vicepresidente della Regione Lazio e Assessore allo Sviluppo economico, nominata Commissario straordinario del Governo. La nomina, proposta dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso e formalizzata dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Alfredo Mantovano, assegna al Commissario il compito di coordinare il completamento dei progetti di riconversione industriale, accelerare la produzione di energia da fonti rinnovabili, sostenere le imprese, tutelare l'occupazione e attrarre investimenti strategici. Il Piano di lavoro è stato presentato in sala Aniene dal Presidente della Regione Lazio Francesco Rocca e dal neocommissario Roberta Angelilli. Sono intervenuti Alessandro Battilocchio, Francesco Morgia, direttore del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Raffaele Latrofa presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la Consigliera regionale Emanuela Mari. Il piano d'azione strategico coinvolgerà l'intero comprensorio industriale, incluse le aree retroportuali e sarà sviluppato in sinergia con il Comune di Civitavecchia, l'Autorità di Sistema Portuale, Enel, i ministeri competenti, imprese e parti sociali. Il prossimo 11 febbraio Angelilli sarà a Civitavecchia per il primo incontro operativo con tutti gli stakeholder del territorio. Il neocommissario di Governo ha spiegato:.



Rocca e Angelilli illustrano piano di sviluppo per Civitavecchia (RM)



02/03/2026 19:01

L'11 febbraio al via i primi tavoli di lavoro a Civitavecchia Riceviamo e pubblichiamo dall'Ufficio Stampa della Regione Lazio. Transizione energetica, rilancio industriale, innovazione e sviluppo del settore logistico: sono queste le priorità del piano di reinustrializzazione dell'area di Civitavecchia (RM) affidato a Roberta Angelilli, Vicepresidente della Regione Lazio e Assessore allo Sviluppo economico, nominata Commissario straordinario del Governo. La nomina, proposta dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso e formalizzata dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Alfredo Mantovano, assegna al Commissario il compito di coordinare il completamento dei progetti di riconversione industriale, accelerare la produzione di energia da fonti rinnovabili, sostenere le imprese, tutelare l'occupazione e attrarre investimenti strategici. Il Piano di lavoro è stato presentato in sala Aniene dal Presidente della Regione Lazio Francesco Rocca e dal neocommissario Roberta Angelilli. Sono intervenuti Alessandro Battilocchio, Francesco Morgia, direttore del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Raffaele Latrofa presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la Consigliera regionale Emanuela Mari. Il piano d'azione strategico coinvolgerà l'intero comprensorio industriale, incluse le aree retroportuali e sarà sviluppato in sinergia con il Comune di Civitavecchia, l'Autorità di Sistema Portuale, Enel, i ministeri competenti, imprese e parti sociali. Il prossimo 11 febbraio Angelilli sarà a Civitavecchia per il primo incontro operativo con tutti gli stakeholder del territorio. Il neocommissario di Governo ha spiegato:.

Rifiuti abbandonati nel cuore di Fiumicino: scatta il sopralluogo sul porto canale

Cumuli di scarti legati alla pesca lungo la banchina: avviate le verifiche per individuare i responsabili e procedere alla rimozione Il controllo si è svolto a Largo Aldo Abbrugiat e ha visto la partecipazione congiunta della Polizia Locale, della Guardia Costiera, di Fiumicino Ambiente e dei presidenti delle Cooperative della Pesca. Dai primi riscontri, i rifiuti presenti sarebbero riconducibili senza alcun dubbio alle attività di pesca. Sull'accaduto è intervenuto l'assessore all'Ambiente Stefano Costa, che ha espresso forte amarezza per l'episodio: Massimo rispetto per le attività della pesca, che rivestono un ruolo fondamentale per la città, ma non si possono tollerare situazioni di questo tipo. È necessario individuare i responsabili e, nel frattempo, attivarci per la rimozione dei rifiuti, considerando che si tratta di rifiuti speciali, con procedure di smaltimento più complesse. Fiumicino merita rispetto da tutti. L'amministrazione comunale ha inoltre annunciato che verrà coinvolta l'Autorità portuale per rafforzare le azioni di salvaguardia dell'area. Il fenomeno dell'abbandono dei rifiuti, purtroppo ricorrente in diverse zone del vasto territorio comunale, resta una delle principali criticità ambientali. Per contrastarlo, il Comune ha già messo in campo l'utilizzo di fototrappole, con l'obiettivo di prevenire nuovi episodi e tutelare il decoro urbano.

Fiumicino Online

Rifiuti abbandonati nel cuore di Fiumicino: scatta il sopralluogo sul porto canale



02/03/2026 10:30

Cumuli di scarti legati alla pesca lungo la banchina: avviate le verifiche per individuare i responsabili e procedere alla rimozione Il controllo si è svolto a Largo Aldo Abbrugiat e ha visto la partecipazione congiunta della Polizia Locale, della Guardia Costiera, di Fiumicino Ambiente e dei presidenti delle Cooperative della Pesca. Dai primi riscontri, i rifiuti presenti sarebbero riconducibili senza alcun dubbio alle attività di pesca. Sull'accaduto è intervenuto l'assessore all'Ambiente Stefano Costa, che ha espresso forte amarezza per l'episodio: "Massimo rispetto per le attività della pesca, che rivestono un ruolo fondamentale per la città, ma non si possono tollerare situazioni di questo tipo. È necessario individuare i responsabili e, nel frattempo, attivarci per la rimozione dei rifiuti, considerando che si tratta di rifiuti speciali, con procedure di smaltimento più complesse. Fiumicino merita rispetto da tutti. L'amministrazione comunale ha inoltre annunciato che verrà coinvolta l'Autorità portuale per rafforzare le azioni di salvaguardia dell'area. Il fenomeno dell'abbandono dei rifiuti, purtroppo ricorrente in diverse zone del vasto territorio comunale, resta una delle principali criticità ambientali. Per contrastarlo, il Comune ha già messo in campo l'utilizzo di fototrappole, con l'obiettivo di prevenire nuovi episodi e tutelare il decoro urbano.

Fiumicino, rifiuti speciali abbandonati sul Tevere: sopralluogo in pieno centro storico

Verifica a Largo Aldo Abbrugliati con Polizia locale, Guardia costiera e cooperative: avviate le procedure per rimozione e segnalazione all'Autorità portuale L'auto giusta, nel posto giusto: come funziona la rete del Gruppo Guidi Car.

Il Faro Online

Fiumicino, rifiuti speciali abbandonati sul Tevere: sopralluogo in pieno centro storico



02/03/2026 13:55

Verifica a Largo Aldo Abbrugliati con Polizia locale, Guardia costiera e cooperative: avviate le procedure per rimozione e segnalazione all'Autorità portuale L'auto giusta, nel posto giusto: come funziona la rete del Gruppo Guidi Car.

Click & Log lancia le "cargo bike" per consegne "verdi" nel cuore di Roma

La start up (Fs Logistix e privati) punta alla logistica "smart" del primo e ultimo miglio ROMA. Click & Log è la startup nata dall'alleanza fra Fs Logistix (gruppo Fs) e Laziale Distribuzione, il gruppo logistico guidato dalla famiglia Bursese, e adesso fa decollare a Roma un modello di logistica urbana più sostenibile e "smart". Come? Con un nuovo servizio di consegne in "cargo bike" in collaborazione con il team Parrot, specializzato nella micromobilità dolce. Un nuovo servizio che conferma come Click & Log punti a un «ruolo di abilitatore di una logistica urbana moderna, inclusiva e integrata con il territorio, contribuendo allo sviluppo di una Roma più accessibile e connessa», secondo quanto riferisce la stessa azienda. Il servizio - viene sottolineato - garantisce «consegne rapide, sicure e a zero emissioni, anche in giornata, grazie a mezzi capaci di muoversi agilmente anche all'interno delle aree Ztl e Tridente». L'azienda mette l'accento sul fatto che una "cargo bike" è il mezzo ideale per «coprire il primo e ultimo miglio nel centro storico e nelle aree a maggiore densità urbana, permettendo di togliere camion dalle strade e di restituire spazio alla città». Le "cargo bike" operano dal polo logistico di Scalo San Lorenzo e servono attività commerciali, la galassia di alberghi, bar, mense e ristoranti, ma anche moda, e-commerce e B2C: lo fanno annunciando di assicurare «elevati standard di affidabilità e puntualità». A questo si affianca la flotta di veicoli elettrici già in dotazione, per consegne "green" dal primo all'ultimo miglio, com'è stato sottolineato presentando l'iniziativa. Quel che completa l'offerta di Click & Log (per la quale si può fare riferimento al sito www.click-log.it) è la presenza di un moderno magazzino di oltre 6mila metri quadri coperti e 25mila metri quadri di piazzali connesso con stazioni ferroviarie, aeroporti, **porto di Civitavecchia** e al polo logistico di Santa Palomba. Queste le parole di Sabrina De Filippis, amministratrice delegata di Fs Logistix, tassello logistico dell'azienda ferroviaria pubblica nazionale: «Con l'introduzione delle "cargo bike" rafforziamo il nostro modello di logistica urbana sostenibile, ma anche più vicina alle persone. Non si tratta solo di ridurre le emissioni, ma di sviluppare un servizio che rispetta la città, i suoi tempi e i suoi spazi, creando valore per imprese, operatori e cittadini. Grazie a Click & Log possiamo offrire soluzioni concrete ed efficienti alle attività commerciali del territorio, coniugando innovazione, responsabilità ambientale e attenzione sociale».

La Gazzetta Marittima

Click & Log lancia le "cargo bike" per consegne "verdi" nel cuore di Roma



02/03/2026 15:56

La start up (Fs Logistix e privati) punta alla logistica "smart" del primo e ultimo miglio ROMA. Click & Log è la startup nata dall'alleanza fra Fs Logistix (gruppo Fs) e Laziale Distribuzione, il gruppo logistico guidato dalla famiglia Bursese, e adesso fa decollare a Roma un modello di logistica urbana più sostenibile e "smart". Come? Con un nuovo servizio di consegne in "cargo bike" in collaborazione con il team Parrot, specializzato nella micromobilità dolce. Un nuovo servizio che conferma come Click & Log punti a un «ruolo di abilitatore di una logistica urbana moderna, inclusiva e integrata con il territorio, contribuendo allo sviluppo di una Roma più accessibile e connessa», secondo quanto riferisce la stessa azienda. Il servizio - viene sottolineato - garantisce «consegne rapide, sicure e a zero emissioni, anche in giornata, grazie a mezzi capaci di muoversi agilmente anche all'interno delle aree Ztl e Tridente». L'azienda mette l'accento sul fatto che una "cargo bike" è il mezzo ideale per «coprire il primo e ultimo miglio nel centro storico e nelle aree a maggiore densità urbana, permettendo di togliere camion dalle strade e di restituire spazio alla città». Le "cargo bike" operano dal polo logistico di Scalo San Lorenzo e servono attività commerciali, la galassia di alberghi, bar, mense e ristoranti, ma anche moda, e-commerce e B2C: lo fanno annunciando di assicurare «elevati standard di affidabilità e puntualità». A questo si affianca la flotta di veicoli elettrici già in dotazione, per consegne "green" dal primo all'ultimo miglio, com'è stato sottolineato presentando l'iniziativa. Quel che completa l'offerta di Click & Log (per la quale si può fare riferimento al sito www.click-log.it) è la presenza di un moderno magazzino di oltre 6mila metri quadri coperti e 25mila metri quadri di piazzali connesso con stazioni ferroviarie, aeroporti, porto di Civitavecchia e al polo logistico di Santa Palomba. Queste le parole di Sabrina De Filippis, amministratrice delegata di Fs Logistix, tassello logistico dell'azienda ferroviaria pubblica nazionale: «Con l'introduzione delle "cargo bike" rafforziamo il nostro modello di logistica urbana sostenibile, ma anche più vicina alle persone. Non si tratta solo di ridurre le emissioni, ma di sviluppare un servizio che rispetta la città, i suoi tempi e i suoi spazi, creando valore per imprese, operatori e cittadini. Grazie a Click & Log possiamo offrire soluzioni concrete ed efficienti alle attività commerciali del territorio, coniugando innovazione, responsabilità ambientale e attenzione sociale».

Civitavecchia, Roberta Angelilli guida il rilancio industriale. Con 100 milioni di euro del Governo

Presentato il piano per la reinustrializzazione del comune **portuale**, coordinato dal Governo. Rocca: "Problema inquinamento c'è stato, bisogna valutare bene i progetto". Cruciale il rapporto con Enel e la sua centrale di Torrevaldaliga Il Governo ha messo sul tavolo 100 milioni di euro per il rilancio industriale e la transizione energetica dell'area di Civitavecchia, in particolare quella di Torrevaldaliga, vicino alla centrale elettrica a carbone di Enel attualmente ferma, con la chiusura definitiva degli impianti a fine 2025. A occuparsi del progetto sarà Roberta Angelilli, vicepresidente della giunta regionale e nominata commissaria "ad acta". Il rilancio industriale di Civitavecchia L'illustrazione del piano di rilancio industriale di Civitavecchia è andata in scena nella Sala Aniene della Regione Lazio. Presenti il governatore Francesco Rocca, la commissaria Roberta Angelilli, Alessandro Battilocchio, Francesco Morgia, direttore del ministero delle Imprese e del Made in Italy, Raffaele Latrofa presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la consigliera regionale Emanuela Mari. La trasformazione dell'area **portuale** e non solo "Già dal 2023 è attivo un tavolo permanente Regione/Mimit sulla riconversione dell'area di Civitavecchia - ha spiegato il neocommissario di Governo -. Per attuare questa profonda ma graduale trasformazione, puntiamo su un combinato di opportunità amministrative e finanziarie, a partire dalla zona logistica semplifica. La Zls rappresenta infatti per Civitavecchia una grande opportunità di semplificazione amministrativa, attrazione investimenti e accesso alle agevolazioni fiscali del credito d'imposta". Rocca e il problema dell'inquinamento Anche Rocca è stato molto chiaro su quale debba essere il futuro del comune **portuale**, partendo dalle criticità passate: "Parliamo di un'area che ha sofferto l'inquinamento - le parole del presidente - quindi i progetti andranno guardati con rigore e sarà importante il confronto con il Comune. Dobbiamo tutti insieme guardare a cosa sia meglio per il territorio". Il rapporto con Enel Il rapporto con Enel sarà fondamentale: "C'è grande collaborazione - ha aggiunto Angelilli, che ha anche la delega allo Sviluppo Economico - ma non posso dire quale sarà il futuro della centrale, perché in questo quadro internazionale è considerato un sito strategico di interesse nazionale e non intendiamo entrare nel merito. Comunque con Enel vogliamo condividere progetti finalizzati alla transizione energetica". Il superamento del carbone, però, "è una nostra priorità" ha aggiunto la vicepresidente. 100 milioni: ecco come verranno spesi I punti chiave del piano da 100 milioni di euro sono questi: transizione energetica, rilancio industriale, innovazione e sviluppo del settore logistico. Il piano d'azione strategico coinvolgerà l'intero comprensorio industriale, incluse le aree retroportuali e sarà sviluppato in sinergia con il Comune di Civitavecchia, l'**Autorità**



Civitavecchia, Roberta Angelilli guida il rilancio industriale. Con 100 milioni di euro del Governo



02/03/2026 22:52

Presentato il piano per la reinustrializzazione del comune portuale, coordinato dal Governo. Rocca: "Problema inquinamento c'è stato, bisogna valutare bene i progetto". Cruciale il rapporto con Enel e la sua centrale di Torrevaldaliga Il Governo ha messo sul tavolo 100 milioni di euro per il rilancio industriale e la transizione energetica dell'area di Civitavecchia, in particolare quella di Torrevaldaliga, vicino alla centrale elettrica a carbone di Enel attualmente ferma, con la chiusura definitiva degli impianti a fine 2025. A occuparsi del progetto sarà Roberta Angelilli, vicepresidente della giunta regionale e nominata commissaria "ad acta". Il rilancio industriale di Civitavecchia L'illustrazione del piano di rilancio industriale di Civitavecchia è andata in scena nella Sala Aniene della Regione Lazio. Presenti il governatore Francesco Rocca, la commissaria Roberta Angelilli, Alessandro Battilocchio, Francesco Morgia, direttore del ministero delle Imprese e del Made in Italy, Raffaele Latrofa presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la consigliera regionale Emanuela Mari. La trasformazione dell'area portuale e non solo "Già dal 2023 è attivo un tavolo permanente Regione/Mimit sulla riconversione dell'area di Civitavecchia - ha spiegato il neocommissario di Governo -. Per attuare questa profonda ma graduale trasformazione, puntiamo su un combinato di opportunità amministrative e finanziarie, a partire dalla zona logistica semplifica. La Zls rappresenta infatti per Civitavecchia una grande opportunità di semplificazione amministrativa, attrazione investimenti e accesso alle agevolazioni fiscali del credito d'imposta". Rocca e il problema dell'inquinamento Anche Rocca è stato molto chiaro su quale debba essere il futuro del comune portuale, partendo dalle criticità passate: "Parliamo di un'area che ha sofferto l'inquinamento - le parole del presidente - quindi i progetti andranno guardati con rigore e sarà importante il confronto con il Comune. Dobbiamo tutti insieme guardare a cosa sia meglio per il territorio". Il rapporto con Enel Il rapporto con Enel sarà fondamentale: "C'è grande collaborazione - ha aggiunto Angelilli, che ha anche la delega allo Sviluppo Economico - ma non posso dire quale sarà il futuro della centrale, perché in questo quadro internazionale è considerato un sito strategico di interesse nazionale e non intendiamo entrare nel merito. Comunque con Enel vogliamo condividere progetti finalizzati alla transizione energetica". Il superamento del carbone, però, "è una nostra priorità" ha aggiunto la vicepresidente. 100 milioni: ecco come verranno spesi I punti chiave del piano da 100 milioni di euro sono questi: transizione energetica, rilancio industriale, innovazione e sviluppo del settore logistico. Il piano d'azione strategico coinvolgerà l'intero comprensorio industriale, incluse le aree retroportuali e sarà sviluppato in sinergia con il Comune di Civitavecchia, l'Autorità

Roma Today

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

di **Sistema Portuale**, Enel, i ministeri competenti, imprese e parti sociali. Il prossimo 11 febbraio Angelilli sarà a Civitavecchia per il primo incontro operativo con tutti gli stakeholder del territorio. Il ruolo del Comune Il più attivo dei ruoli dovrà essere quello dell'amministrazione locale: lo stesso Rocca si è rivolto al Comune, chiedendo di valutare l'adesione al Consorzio Industriale del Lazio "anche per dare la possibilità alle imprese del territorio di beneficiare dei fondi previsti dal Dpcm contro la deindustrializzazione, che per il Lazio ammontano a 100 milioni di euro" ha sottolineato Rocca. È prevista inoltre l'apertura di uno Spazio Attivo di Lazio Innova, dedicato alla transizione energetica, all'innovazione, alla logistica e alla blue economy I settori più in voga Il settore della logistica è quello più attenzionato, insieme all'economia circolare e all'Ict, information and communication technology. I dati emergono dalle 29 manifestazioni di interesse frutto della procedura avviata dal Mimit, affidata a Invitalia, per la reindustrializzazione di Civitavecchia: 48 progetti hanno al **centro** proprio i tre settori citati.

Civitavecchia, arriva il commissario Angelilli: 100 milioni sul tavolo, ma la città aspetta risposte su TVN e lavoro

Angelilli commissario per la reindustrializzazione: 100 milioni e bando Ue da 20. In città cresce l'attesa su TVN, porto, ZIs e posti di lavoro A Civitavecchia il vento è cambiato, ma non basta sentirlo: servono decisioni, date, cantieri. La nomina di Roberta Angelilli a commissario straordinario del Governo per la reindustrializzazione apre una stagione che promette di rimettere in moto porto, logistica e manifattura, mentre la centrale di Torrevaldaliga Nord resta il grande punto interrogativo che taglia in due il presente della città. Da una parte la speranza di un rilancio, dall'altra la paura di restare appesi a un impianto spento e a un indotto che si assottiglia. Un mandato speciale e una dote che fa rumore: 100 milioni più 20 Ue La designazione è arrivata lungo l'asse Roma-Governo: proposta dal ministro Adolfo Urso e formalizzata dal sottosegretario Alfredo Mantovano. Angelilli, già vicepresidente della Regione Lazio e assessore allo Sviluppo economico, avrà il compito di coordinare il percorso di riconversione, accelerare procedure, tenere insieme soggetti pubblici e privati e rendere più semplice la vita a chi vuole investire. Detto così sembra una formula, ma in mezzo ci sono fabbriche possibili, capannoni da riempire, persone da ricollocare, famiglie da rassicurare. La dote economica è quella che fa alzare le sopracciglia anche ai più scettici: 100 milioni stanziati dal Governo per la reindustrializzazione e un bando da 20 milioni di fondi europei per attrarre investimenti. Numeri che, messi in fila, raccontano un'intenzione precisa: far tornare Civitavecchia appetibile, anche oltre il perimetro della vecchia economia legata al carbone. La centrale spenta e la "riserva fredda": cosa significa per la città Torrevaldaliga Nord non è un luogo qualunque. Per anni è stata lavoro, appalti, competenze tecniche, turni, routine. Oggi è un gigante fermo: la produzione a carbone si è arrestata e l'impianto è stato collocato in "riserva fredda", pronto a una eventuale riaccensione in caso di criticità sull'energia importata. Sulla carta è una misura di sicurezza. Nella vita quotidiana, per molti, è l'immagine di un futuro sospeso: il sito resta lì, ma non si capisce quando e come cambierà pelle. La centrale ha una potenza installata di 1980 MW, con tre gruppi da 660 MW: numeri che danno il senso delle dimensioni e di ciò che ha significato per il territorio. Proprio per questo il tempo diventa il primo nemico: più resta in attesa, più rischia di spegnersi anche la rete di competenze costruita attorno a quel perno industriale. 29 manifestazioni d'interesse: tante proposte, ma la città vuole tempi certi. Sul tavolo del ministero risultano 29 manifestazioni di interesse per 48 progetti. La valutazione è in corso tramite Invitalia e, nelle parole riportate, ogni proposta verrà giudicata in base a impatto, solidità dell'investimento nel lungo periodo, piano industriale e ricadute sull'occupazione. È la parte che interessa di più fuori dai palazzi: non il numero delle carte, ma la selezione, le scadenze, l'avvio dei lavori. Perché a Civitavecchia



RomalT
Civitavecchia, arriva il commissario Angelilli: 100 milioni sul tavolo, ma la città aspetta risposte su TVN e lavoro

02/03/2026 08:05

Angelilli commissario per la reindustrializzazione: 100 milioni e bando Ue da 20. In città cresce l'attesa su TVN, porto, ZIs e posti di lavoro A Civitavecchia il vento è cambiato, ma non basta sentirlo: servono decisioni, date, cantieri. La nomina di Roberta Angelilli a commissario straordinario del Governo per la reindustrializzazione apre una stagione che promette di rimettere in moto porto, logistica e manifattura, mentre la centrale di Torrevaldaliga Nord resta il grande punto interrogativo che taglia in due il presente della città. Da una parte la speranza di un rilancio, dall'altra la paura di restare appesi a un impianto spento e a un indotto che si assottiglia. Un "mandato speciale" è una dote che fa rumore: 100 milioni più 20 Ue La designazione è arrivata lungo l'asse Roma-Governo: proposta dal ministro Adolfo Urso e formalizzata dal sottosegretario Alfredo Mantovano. Angelilli, già vicepresidente della Regione Lazio e assessore allo Sviluppo economico, avrà il compito di coordinare il percorso di riconversione, accelerare procedure, tenere insieme soggetti pubblici e privati e rendere più semplice la vita a chi vuole investire. Detto così sembra una formula, ma in mezzo ci sono fabbriche possibili, capannoni da riempire, persone da ricollocare, famiglie da rassicurare. La dote economica è quella che fa alzare le sopracciglia anche ai più scettici: 100 milioni stanziati dal Governo per la reindustrializzazione e un bando da 20 milioni di fondi europei per attrarre investimenti. Numeri che, messi in fila, raccontano un'intenzione precisa: far tornare Civitavecchia appetibile, anche oltre il perimetro della vecchia economia legata al carbone. La centrale spenta e la "riserva fredda": cosa significa per la città Torrevaldaliga Nord non è un luogo qualunque. Per anni è stata lavoro, appalti, competenze tecniche, turni, routine. Oggi è un gigante fermo: la produzione a carbone si è arrestata e l'impianto è stato collocato in "riserva fredda", pronto a una eventuale riaccensione in caso di criticità sull'energia importata. Sulla carta è una misura di sicurezza. Nella vita quotidiana, per molti, è l'immagine di un futuro sospeso: il sito resta lì, ma non si capisce quando e come cambierà pelle. La centrale ha una potenza installata di 1980 MW, con tre gruppi da 660 MW: numeri che danno il senso delle dimensioni e di ciò che ha significato per il territorio. Proprio per questo il tempo diventa il primo nemico: più resta in attesa, più rischia di spegnersi anche la rete di competenze costruita attorno a quel perno industriale. 29 manifestazioni d'interesse: tante proposte, ma la città vuole tempi certi. Sul tavolo del ministero risultano 29 manifestazioni di interesse per 48 progetti. La valutazione è in corso tramite Invitalia e, nelle parole riportate, ogni proposta verrà giudicata in base a impatto, solidità dell'investimento nel lungo periodo, piano industriale e ricadute sull'occupazione. È la parte che interessa di più fuori dai palazzi: non il numero delle carte, ma la selezione, le scadenze, l'avvio dei lavori. Perché a Civitavecchia

l'attesa non è neutra, pesa come un macigno su aziende e lavoratori. Angelilli ha annunciato un passaggio ravvicinato sul territorio: l'11 febbraio incontrerà i sindacati. È un segnale politico e pratico, perché il lavoro è la misura reale di ogni progetto. Se i fondi non diventano occupazione e filiere, restano un titolo sui giornali. Porto, ZIs e fabbriche: la città che può essere, se la regia funziona Civitavecchia non è solo centrale. È porto, collegamenti, logistica, aziende manifatturiere che chiedono infrastrutture e certezze. La Zona logistica semplificata, richiamata nel quadro generale, può diventare un acceleratore se collegata a interventi concreti: aree attrezzate, servizi, procedure più rapide, formazione professionale mirata. In sostanza: un ecosistema che renda conveniente produrre e movimentare merci qui, non altrove. Il tema è anche culturale: passare da un modello monotematico a uno più diversificato. Questo, però, richiede una guida capace di evitare sovrapposizioni e rimpalli: Governo, Regione, Comune, imprese, autorità portuale, sindacati. Il commissario nasce proprio per questo: far camminare insieme pezzi che spesso si muovono in tempi diversi. Rocca e l'appello al Comune: collaborazione o muro contro muro? Nella presentazione delle linee guida in Regione, al fianco di Angelilli c'era Francesco Rocca. È stato ribadito l'obiettivo di puntare su innovazione, sostenibilità e lavoro e, in parallelo, è arrivato un invito rivolto al sindaco Marco Piendibene: valutare l'adesione al Consorzio Industriale del Lazio per intercettare in modo più efficace i fondi disponibili. È il passaggio che misura i rapporti istituzionali: collaborazione piena, oppure una dialettica dura che rischia di rallentare tutto.

Ship 2 Shore

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Zona franca doganale Latina-Frosinone, Gaeta al centro della nuova geografia logistica

Latrofa: "Il porto può diventare la porta marittima per lo sviluppo produttivo e industriale del territorio, integrando logistica, retroporto e sistema imprenditoriale" L'istituzione della zona franca doganale nei territori di Latina e Frosinone rappresenta una leva strategica per il rafforzamento della competitività economica e logistica dell'area, con il porto di Gaeta chiamato a svolgere un ruolo centrale nel nuovo assetto infrastrutturale e produttivo. È quanto emerso dalla conferenza stampa svoltasi questa mattina a Latina, alla quale ha preso parte il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, **Raffaele Latrofa**. Nel suo intervento, **Latrofa** ha evidenziato come la zona franca costituisca un'opportunità concreta per costruire un sistema integrato tra porto, retroporto e tessuto produttivo, capace di attrarre investimenti e rafforzare le filiere logistiche e industriali del territorio. In questo contesto, il porto di Gaeta viene indicato come infrastruttura strategica, in grado di fungere da porta marittima di accesso ai mercati e da nodo di connessione con le aree produttive dell'entroterra. Secondo il presidente dell'AdSP, la chiave del successo dell'iniziativa risiede nella capacità di sviluppare una visione unitaria, nella quale infrastrutture portuali, piattaforme logistiche, aree industriali e strumenti doganali siano pienamente interconnessi. Solo un approccio sistematico, ha sottolineato **Latrofa**, può trasformare la zona franca in un vero moltiplicatore di sviluppo, occupazione e competitività, evitando il rischio di interventi frammentati o isolati. **Latrofa** ha inoltre ribadito la piena disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale a collaborare con istituzioni locali, Regione e mondo imprenditoriale per accompagnare la fase di attuazione della zona franca, favorendo l'integrazione tra il porto di Gaeta e il sistema logistico-produttivo delle province di Latina e Frosinone. L'obiettivo, ha concluso il presidente, è tradurre questa opportunità in risultati concreti per il territorio, puntando su sviluppo sostenibile, semplificazione amministrativa e crescita equilibrata dell'intero sistema logistico e industriale dell'area.

Ship 2 Shore

Zona franca doganale Latina-Frosinone, Gaeta al centro della nuova geografia logistica

02/03/2026 12:05

Latrofa: "Il porto può diventare la porta marittima per lo sviluppo produttivo e industriale del territorio, integrando logistica, retroporto e sistema imprenditoriale" L'istituzione della zona franca doganale nei territori di Latina e Frosinone rappresenta una leva strategica per il rafforzamento della competitività economica e logistica dell'area, con il porto di Gaeta chiamato a svolgere un ruolo centrale nel nuovo assetto infrastrutturale e produttivo. È quanto emerso dalla conferenza stampa svoltasi questa mattina a Latina, alla quale ha preso parte il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, **Raffaele Latrofa**. Nel suo intervento, **Latrofa** ha evidenziato come la zona franca costituisca un'opportunità concreta per costruire un sistema integrato tra porto, retroporto e tessuto produttivo, capace di attrarre investimenti e rafforzare le filiere logistiche e industriali del territorio. In questo contesto, il porto di Gaeta viene indicato come infrastruttura strategica, in grado di fungere da porta marittima di accesso ai mercati e da nodo di connessione con le aree produttive dell'entroterra. Secondo il presidente dell'AdSP, la chiave del successo dell'iniziativa risiede nella capacità di sviluppare una visione unitaria, nella quale infrastrutture portuali, piattaforme logistiche, aree industriali e strumenti doganali siano pienamente interconnessi. Solo un approccio sistematico, ha sottolineato **Latrofa**, può trasformare la zona franca in un vero moltiplicatore di sviluppo, occupazione e competitività, evitando il rischio di interventi frammentati o isolati. **Latrofa** ha inoltre ribadito la piena disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale a collaborare con istituzioni locali, Regione e mondo imprenditoriale per accompagnare la fase di attuazione della zona franca, favorendo l'integrazione tra il porto di Gaeta e il sistema logistico-produttivo delle province di Latina e Frosinone. L'obiettivo, ha concluso il presidente, è tradurre questa opportunità in risultati concreti per il territorio, puntando su sviluppo sostenibile, semplificazione amministrativa e crescita equilibrata dell'intero sistema logistico e industriale dell'area.

Il porto di Gaeta per lo sviluppo della zona franca doganale Latina-Frosinone

Il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale Raffaele Latrofa lo ha sottolineato, evidenziando la necessità di una visione unitaria tra i soggetti coinvolti il **porto di Gaeta** si è detto pronto a dare il suo contributo allo sviluppo della zona franca doganale Latina-Frosinone, entrata in vigore il 1 gennaio e che ha l'obiettivo di favorire l'export delle imprese del Basso Lazio. Lo ha sottolineato il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Raffaele Latrofa, intervenendo alla conferenza stampa dedicata alla sua istituzione presso la Camera di Commercio Frosinone-Latina. Nel corso del suo discorso, Latrofa ha sottolineato come l'istituzione della zona franca rappresenti un'opportunità concreta per creare un sistema integrato tra **porto**, retroporto e tessuto produttivo, valorizzando in particolare il ruolo del **porto di Gaeta**, infrastruttura strategica del sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. "La zona franca doganale - ha dichiarato - costituisce uno strumento fondamentale per attrarre investimenti, sostenere le imprese e rafforzare le filiere produttive e logistiche del territorio. In questo quadro, il **porto di Gaeta** può svolgere una funzione chiave come porta marittima di accesso ai mercati, in grado di integrarsi con il sistema industriale e logistico delle province di Latina e Frosinone". "La vera sfida - ha poi aggiunto - è costruire una visione unitaria, nella quale infrastrutture portuali, piattaforme logistiche, aree produttive e strumenti doganali dialoghino tra loro. Solo così la zona franca potrà diventare un moltiplicatore di sviluppo, occupazione e competitività, non un'iniziativa isolata". Latrofa come detto ha inoltre evidenziato la piena disponibilità dell'authority a collaborare con le istituzioni locali, regionali e con il mondo imprenditoriale per accompagnare l'attuazione della zona franca, favorendo l'integrazione tra il **porto di Gaeta** e il sistema logistico-produttivo dell'entroterra. "Come Autorità di Sistema Portuale - ha concluso - siamo pronti a fare la nostra parte, mettendo a disposizione competenze, programmazione e capacità di coordinamento, affinché questa opportunità si traduca in risultati concreti per il territorio, in un'ottica di sviluppo sostenibile, semplificazione e crescita equilibrata".

Shipping Italy

Il porto di Gaeta per lo sviluppo della zona franca doganale Latina-Frosinone



02/03/2026 16:06 Nicola Capuzzo

Il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale Raffaele Latrofa lo ha sottolineato, evidenziando la necessità di una visione unitaria tra i soggetti coinvolti il porto di Gaeta si è detto pronto a dare il suo contributo allo sviluppo della zona franca doganale Latina-Frosinone, entrata in vigore il 1 gennaio e che ha l'obiettivo di favorire l'export delle imprese del Basso Lazio. Lo ha sottolineato il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Raffaele Latrofa, intervenendo alla conferenza stampa dedicata alla sua istituzione presso la Camera di Commercio Frosinone-Latina. Nel corso del suo discorso, Latrofa ha sottolineato come l'istituzione della zona franca rappresenti un'opportunità concreta per creare un sistema integrato tra porto, retroporto e tessuto produttivo, valorizzando in particolare il ruolo del porto di Gaeta, infrastruttura strategica del sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. "La zona franca doganale - ha dichiarato - costituisce uno strumento fondamentale per attrarre investimenti, sostenere le imprese e rafforzare le filiere produttive e logistiche del territorio. In questo quadro, il porto di Gaeta può svolgere una funzione chiave come porta marittima di accesso ai mercati, in grado di integrarsi con il sistema industriale e logistico delle province di Latina e Frosinone". "La vera sfida - ha poi aggiunto - è costruire una visione unitaria, nella quale infrastrutture portuali, piattaforme logistiche, aree produttive e strumenti doganali dialoghino tra loro. Solo così la zona franca potrà diventare un moltiplicatore di sviluppo, occupazione e competitività, non un'iniziativa isolata". Latrofa come detto ha inoltre evidenziato la piena disponibilità dell'authority a collaborare con le istituzioni locali, regionali e con il mondo imprenditoriale per accompagnare l'attuazione della zona franca, favorendo l'integrazione tra il porto di Gaeta e il sistema logistico-produttivo dell'entroterra. "Come Autorità di Sistema Portuale - ha concluso - siamo pronti a fare la nostra parte, mettendo a disposizione competenze, programmazione e capacità di coordinamento, affinché questa opportunità si traduca in risultati concreti per il territorio, in un'ottica di sviluppo sostenibile, semplificazione e crescita equilibrata".

Salerno, avanzano i cantieri: elettrificazione delle banchine al porto e lavori nelle traverse del Corso

In via Ligea ha iniziato a prendere forma la nuova cabina elettrica, elemento centrale dell'impianto che consentirà alle navi ormeggiate di spegnere i motori e collegarsi direttamente alla rete elettrica di terra, riducendo emissioni e inquinamento acustico. Proseguono a ritmo sostenuto due cantieri aperti nella città di Salerno, uno nell'area portuale e l'altro nel centro cittadino, con interventi mirati al potenziamento delle infrastrutture e dei sottoservizi. Il primo cantiere Al porto commerciale, precisamente in via Ligea, continuano i lavori per l'elettrificazione delle banchine, un progetto fondamentale per rendere lo scalo più moderno e sostenibile dal punto di vista ambientale. In queste settimane si registra un avanzamento significativo con l'avvio della fase strutturale: inizia infatti a prendere forma la nuova cabina elettrica, elemento centrale dell'impianto che consentirà alle navi ormeggiate di spegnere i motori e collegarsi direttamente alla rete elettrica di terra, riducendo emissioni e inquinamento acustico. Foto 1-452 Il secondo cantiere Parallelamente, in città sono partiti - con la fine di Luci d'Artista - i lavori nelle traverse del corso Vittorio Emanuele, nel tratto compreso da piazza Portanova fino all'incrocio con via dei Principati. Gli interventi rientrano in un più ampio programma di riqualificazione delle reti infrastrutture. In particolare, Salerno Sistemi ha avviato le operazioni sui sottoservizi partendo da via Francesco Conforti, con interventi che interesseranno le reti idriche e fognarie. Foto 2-359 Foto 1-453.



Asse Puglia - Montenegro il gemellaggio tra Bari e Bar

Comune di **bari**, la giunta approva l'accordo di gemellaggio tra le città di **Bari** e Bar. Su proposta del sindaco, Vito Leccese, la giunta comunale ha approvato l'accordo di gemellaggio tra la Città di **Bari** e la Città di Bar, nella Repubblica del Montenegro. La cooperazione internazionale tra enti locali costituisce uno strumento strategico per favorire lo sviluppo sostenibile dei territori, rafforzare il dialogo istituzionale e promuovere relazioni fondate sulla valorizzazione delle comunità locali: in tale contesto, il gemellaggio è uno strumento prezioso per incentivare scambi di esperienze e buone. La Città di **Bari** riconosce storicamente nel dialogo con le città della sponda orientale dell'Adriatico un elemento centrale della propria azione internazionale, coerente con la propria vocazione geografica, culturale ed economica, e in questa prospettiva il rafforzamento dei rapporti con Bar assume particolare rilevanza strategica. Le due città condividono, infatti, una comune appartenenza allo spazio adriatico, che nel corso dei secoli ha favorito scambi commerciali, culturali e sociali: tale prossimità, geografica e storica, costituisce una base solida per avviare nuove forme di cooperazione istituzionale orientate allo sviluppo locale e alla crescita delle rispettive comunità. L'accordo di gemellaggio è dunque lo strumento che consentirà di strutturare e consolidare tali relazioni, favorendo la realizzazione di iniziative comuni e lo scambio di esperienze amministrative e progettuali. "Abbiamo accolto positivamente la proposta del Comune di Bar di istituire un gemellaggio con la nostra città - commenta Vito Leccese - con l'obiettivo condiviso di rafforzare le relazioni di amicizia e collaborazione tra le nostre comunità, storicamente accomunate da relazioni culturali e commerciali che nel tempo hanno viaggiato sulle acque del Mar Adriatico". "Non è un caso che il 3 agosto 1904 Marconi abbia realizzato il primo collegamento radio attraverso l'Adriatico, mettendo in comunicazione proprio le città di **Bari** e di Bar. Come pure è noto che il **porto** di **Bari** sia stato a lungo uno snodo cruciale per il traffico di passeggeri e merci verso Bar, che a sua volta è stata, ed è tuttora, meta turistica e commerciale per molti pugliesi". "Con la sigla dell'accordo approvato dalla giunta, perciò, intendiamo promuovere nuove forme di collaborazione con particolare riferimento alla cultura, all'ambiente, al turismo e allo sviluppo economico proseguendo nel percorso che negli ultimi anni ha visto **Bari** ampliare la rete internazionale delle sue relazioni, nella convinzione che la conoscenza, il dialogo e la collaborazione siano elementi strategici per la crescita delle città e dei territori nel terzo millennio. Un impegno a lungo termine che va oltre le amministrazioni locali per coinvolgere attivamente i cittadini e supportare lo sviluppo locale e la condivisione di buone pratiche tra le due sponde dell'Adriatico". Il gemellaggio si propone, in particolare, di promuovere le seguenti attività di collaborazione:



02/03/2026 17:51

Comune di bari, la giunta approva l'accordo di gemellaggio tra le città di Bari e Bar. Su proposta del sindaco, Vito Leccese, la giunta comunale ha approvato l'accordo di gemellaggio tra la Città di Bari e la Città di Bar, nella Repubblica del Montenegro. La cooperazione internazionale tra enti locali costituisce uno strumento strategico per favorire lo sviluppo sostenibile dei territori, rafforzare il dialogo istituzionale e promuovere relazioni fondate sulla valorizzazione delle comunità locali: in tale contesto, il gemellaggio è uno strumento prezioso per incentivare scambi di esperienze e buone. La Città di Bari riconosce storicamente nel dialogo con le città della sponda orientale dell'Adriatico un elemento centrale della propria azione internazionale coerente con la propria vocazione geografica, culturale ed economica, e in questa prospettiva il rafforzamento dei rapporti con Bar assume particolare rilevanza strategica. Le due città condividono, infatti, una comune appartenenza allo spazio adriatico, che nel corso dei secoli ha favorito scambi commerciali, culturali e sociali: tale prossimità, geografica e storica, costituisce una base solida per avviare nuove forme di cooperazione istituzionale orientate allo sviluppo locale e alla crescita delle rispettive comunità. L'accordo di gemellaggio è dunque lo strumento che consentirà di strutturare e consolidare tali relazioni, favorendo la realizzazione di iniziative comuni e lo scambio di esperienze amministrative e progettuali. "Abbiamo accolto positivamente la proposta del Comune di Bar di istituire un gemellaggio con la nostra città - commenta Vito Leccese - con l'obiettivo condiviso di rafforzare le relazioni di amicizia e collaborazione tra le nostre comunità, storicamente accomunate da relazioni culturali e commerciali che nel tempo hanno viaggiato sulle acque del Mar Adriatico". "Non è un caso che il 3 agosto 1904 Marconi abbia realizzato il primo collegamento radio attraverso l'Adriatico, mettendo in comunicazione proprio le città di **Bari** e di Bar. Come pure è noto che il **porto** di **Bari** sia stato a lungo uno snodo cruciale per il traffico di passeggeri e merci verso Bar, che a sua volta è stata, ed è tuttora, meta turistica e commerciale per molti pugliesi". "Con la sigla dell'accordo approvato dalla giunta, perciò, intendiamo promuovere nuove forme di collaborazione con particolare riferimento alla cultura, all'ambiente, al turismo e allo sviluppo economico proseguendo nel percorso che negli ultimi anni ha visto **Bari** ampliare la rete internazionale delle sue relazioni, nella convinzione che la conoscenza, il dialogo e la collaborazione siano elementi strategici per la crescita delle città e dei territori nel terzo millennio. Un impegno a lungo termine che va oltre le amministrazioni locali per coinvolgere attivamente i cittadini e supportare lo sviluppo locale e la condivisione di buone pratiche tra le due sponde dell'Adriatico". Il gemellaggio si propone, in particolare, di promuovere le seguenti attività di collaborazione:

Affari Italiani

Bari

realizzazione di iniziative culturali congiunte volte alla valorizzazione delle tradizioni, dei luoghi e delle risorse identitarie delle rispettive comunità; sviluppo di azioni di promozione turistica basate sulla comune appartenenza allo spazio adriatico e sulla valorizzazione sostenibile dei territori; sostegno allo sviluppo economico locale attraverso iniziative volte a favorire la collaborazione tra imprese e operatori economici; incentivazione degli scambi nei settori educativo , civile, della ricerca scientifica e della tutela ambientale, anche mediante programmi di cooperazione e scambio di buone pratiche. (gelormini@gmail.com).

IL COMUNE COMUNICA - giunta approva l'accordo di gemellaggio tra le città di Bari e Bar

(AGENPARL) - Tue 03 February 2026 GIUNTA APPROVA L'ACCORDO DI GEMELLAGGIO TRA LE CITTÀ DI **BARI** E BAR Su proposta del sindaco, Vito Leccese, la giunta comunale ha approvato oggi l'accordo di gemellaggio tra la Città di **Bari** e la Città di Bar, nella Repubblica del Montenegro. La cooperazione internazionale tra enti locali costituisce uno strumento strategico per favorire lo sviluppo sostenibile dei territori, rafforzare il dialogo istituzionale e promuovere relazioni fondate sulla valorizzazione delle comunità locali: in tale contesto, il gemellaggio è uno strumento prezioso per incentivare scambi di esperienze e buone. La Città di **Bari** riconosce storicamente nel dialogo con le città della sponda orientale dell'Adriatico un elemento centrale della propria azione internazionale, coerente con la propria vocazione geografica, culturale ed economica, e in questa prospettiva il rafforzamento dei rapporti con Bar assume particolare rilevanza strategica. Le due città condividono, infatti, una comune appartenenza allo spazio adriatico, che nel corso dei secoli ha favorito scambi commerciali, culturali e sociali: tale prossimità, geografica e storica, costituisce una base solida per avviare nuove forme di cooperazione istituzionale orientate allo sviluppo locale e alla crescita delle rispettive comunità. L'accordo di gemellaggio è dunque lo strumento che consentirà di strutturare e consolidare tali relazioni, favorendo la realizzazione di iniziative comuni e lo scambio di esperienze amministrative e progettuali. "Abbiamo accolto positivamente la proposta del Comune di Bar di istituire un gemellaggio con la nostra città - commenta Vito Leccese - con l'obiettivo condiviso di rafforzare le relazioni di amicizia e collaborazione tra le nostre comunità, storicamente accomunate da relazioni culturali e commerciali che nel tempo hanno viaggiato sulle acque del Mar Adriatico. Non è un caso che il 3 agosto 1904 Marconi abbia realizzato il primo collegamento radio attraverso l'Adriatico mettendo in comunicazione proprio le città di Bari e di Bar. Come pure è noto che il **porto di Bari** sia stato a lungo uno snodo cruciale per il traffico di passeggeri e merci verso Bar, che a sua volta è stata, ed è tuttora, meta turistica e commerciale per molti pugliesi. Con la sigla dell'accordo approvato oggi dalla giunta, perciò, intendiamo promuovere nuove forme di collaborazione con particolare riferimento alla cultura, all'ambiente, al turismo e allo sviluppo economico, proseguendo nel percorso che negli ultimi anni ha visto Bari ampliare la rete internazionale delle sue relazioni, nella convinzione che la conoscenza, il dialogo e la collaborazione siano elementi strategici per la crescita delle città e dei territori nel terzo millennio. Un impegno a lungo termine che va oltre le amministrazioni locali per coinvolgere attivamente i cittadini e supportare lo sviluppo locale e la condivisione di buone pratiche tra le due sponde dell'Adriatico". Il gemellaggio si propone, in particolare, di promuovere le seguenti attività di collaborazione:



Agenparl

IL COMUNE COMUNICA - giunta approva l'accordo di gemellaggio tra le città di Bari e Bar

02/03/2026 17:01

(AGENPARL) - Tue 03 February 2026 GIUNTA APPROVA L'ACCORDO DI GEMELLAGGIO TRA LE CITTÀ DI BARI E BAR Su proposta del sindaco, Vito Leccese, la giunta comunale ha approvato oggi l'accordo di gemellaggio tra la Città di Bari e la Città di Bar, nella Repubblica del Montenegro. La cooperazione internazionale tra enti locali costituisce uno strumento strategico per favorire lo sviluppo sostenibile dei territori, rafforzare il dialogo istituzionale e promuovere relazioni fondate sulla valorizzazione delle comunità locali: in tale contesto, il gemellaggio è uno strumento prezioso per incentivare scambi di esperienze e buone. La Città di Bari riconosce storicamente nel dialogo con le città della sponda orientale dell'Adriatico un elemento centrale della propria azione internazionale, coerente con la propria vocazione geografica, culturale ed economica, e in questa prospettiva il rafforzamento dei rapporti con Bar assume particolare rilevanza strategica. Le due città condividono, infatti, una comune appartenenza allo spazio adriatico, che nel corso dei secoli ha favorito scambi commerciali, culturali e sociali: tale prossimità, geografica e storica, costituisce una base solida per avviare nuove forme di cooperazione istituzionale orientate allo sviluppo locale e alla crescita delle rispettive comunità. L'accordo di gemellaggio è dunque lo strumento che consentirà di strutturare e consolidare tali relazioni, favorendo la realizzazione di iniziative comuni e lo scambio di esperienze amministrative e progettuali. "Abbiamo accolto positivamente la proposta del Comune di Bar di istituire un gemellaggio con la nostra città - commenta Vito Leccese - con l'obiettivo condiviso di rafforzare le relazioni di amicizia e collaborazione tra le nostre comunità, storicamente accomunate da relazioni culturali e commerciali che nel tempo hanno viaggiato sulle acque del Mar Adriatico. Non è un caso che il 3 agosto 1904 Marconi abbia realizzato il primo collegamento radio attraverso l'Adriatico mettendo in comunicazione proprio le città di Bari e di Bar. Come pure è noto che il **porto di Bari** sia stato a lungo uno snodo cruciale per il traffico di passeggeri e merci verso Bar, che a sua volta è stata, ed è tuttora, meta turistica e commerciale per molti pugliesi. Con la sigla dell'accordo approvato oggi dalla giunta, perciò, intendiamo promuovere nuove forme di collaborazione con particolare riferimento alla cultura, all'ambiente, al turismo e allo sviluppo economico, proseguendo nel percorso che negli ultimi anni ha visto Bari ampliare la rete internazionale delle sue relazioni, nella convinzione che la conoscenza, il dialogo e la collaborazione siano elementi strategici per la crescita delle città e dei territori nel terzo millennio. Un impegno a lungo termine che va oltre le amministrazioni locali per coinvolgere attivamente i cittadini e supportare lo sviluppo locale e la condivisione di buone pratiche tra le due sponde dell'Adriatico". Il gemellaggio si propone, in particolare, di promuovere le seguenti attività di collaborazione:

realizzazione di iniziative culturali congiunte volte alla valorizzazione delle tradizioni, dei luoghi e delle risorse identitarie delle rispettive comunità; sviluppo di azioni di promozione turistica basate sulla comune appartenenza allo spazio adriatico e sulla valorizzazione sostenibile dei territori; sostegno allo sviluppo economico locale attraverso iniziative volte a favorire la collaborazione tra imprese e operatori economici; incentivazione degli scambi nei settori educativo, civile, della ricerca scientifica e della tutela ambientale, anche mediante programmi di cooperazione e scambio di buone pratiche. 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.

Bari dice sì al gemellaggio con Bar in Montenegro: "Da secoli scambi commerciali e culturali"

Il sindaco Leccese: "Non è un caso che il 3 agosto 1904 Marconi abbia realizzato il primo collegamento radio attraverso l'Adriatico mettendo in comunicazione proprio le due città" La Giunta comunale di **Bari** ha approvato l'accordo di gemellaggio tra il capoluogo pugliese e la città di Bar, centro del Montenegro che si trova dall'altra parte del Mare Adriatico. L'intesa tra le due città si inserisce nel contesto di una cooperazione internazionale per incentivare scambi culturali e di esperienze. **Bari** e Bar, spiega il Comune, "condividono, infatti, una comune appartenenza allo spazio adriatico, che nel corso dei secoli ha favorito scambi commerciali, culturali e sociali: tale prossimità, geografica e storica, costituisce una base solida per avviare nuove forme di cooperazione istituzionale orientate allo sviluppo locale e alla crescita delle rispettive comunità". Leccese: "Relazioni culturali e commerciali comuni" Soddisfatto il sindaco di **Bari**, Vito Leccese: "Abbiamo accolto positivamente la proposta del Comune di Bar di istituire un gemellaggio con la nostra città con l'obiettivo condiviso di rafforzare le relazioni di amicizia e collaborazione tra le nostre comunità, storicamente accomunate da relazioni culturali e commerciali che nel tempo hanno viaggiato sulle acque del Mar Adriatico. Non è un caso che il 3 agosto 1904 Marconi abbia realizzato il primo collegamento radio attraverso l'Adriatico mettendo in comunicazione proprio le città di Bari e di Bar. Come pure è noto che il porto di Bari sia stato a lungo uno snodo cruciale per il traffico di passeggeri e merci verso Bar, che a sua volta è stata, ed è tuttora, meta turistica e commerciale per molti pugliesi". In cosa consisterebbe il gemellaggio tra **Bari** e Bar Il gemellaggio consentirà di promuovere la realizzazione di iniziative culturali congiunte volte alla valorizzazione delle tradizioni, dei luoghi e delle risorse identitarie delle rispettive comunità. Previsto anche lo sviluppo di azioni di promozione turistica basate sulla comune appartenenza allo spazio adriatico e sulla valorizzazione sostenibile dei territori, ma anche il sostegno allo sviluppo economico locale attraverso iniziative volte a favorire la collaborazione tra imprese e operatori economici. Infine, l'intesa vedrà un incentivo agli scambi nei settori educativo, civile, della ricerca scientifica e della tutela ambientale.



Brindisi Report

Brindisi

Distanziatori e parabordi pericolosi per manovre delle imbarcazioni: "L'Autorità portuale intervenga"

Il problema riguarda specificamente il lungomare Regina Margherita, un'area nevralgica che ospita non solo imbarcazioni da diporto, ma anche i partecipanti a prestigiosi eventi velici come le regate internazionali Brindisi-Corfu e Brindisi-Valona. BRINDISI - Nicola Di Donna, capogruppo di Forza Italia a Brindisi, ha espresso forte preoccupazione per la situazione della sicurezza nel porto interno della città, sollecitando l'**Autorità Portuale** a rispondere concretamente alle richieste dei diportisti. Al centro della polemica vi è la presenza di distanziatori e parabordi ritenuti pericolosi per le manovre delle imbarcazioni. Il problema riguarda specificamente il lungomare Regina Margherita, area nevralgica che ospita non solo imbarcazioni da diporto, ma anche i partecipanti a prestigiosi eventi velici come le regate internazionali Brindisi-Corfu e Brindisi-Valona. Secondo Di Donna, tali distanziatori non sono idonei per gli ormeggi previsti in quella zona e ne è stata ripetutamente chiesta la rimozione. Nonostante gli impegni precedentemente assunti dal presidente Francesco Mastro, che aveva promesso un intervento risolutivo, la situazione rimane invariata. L'urgenza dell'intervento è dettata dall'imminente arrivo della primavera, stagione in cui il traffico marittimo è destinato ad aumentare. Di Donna sottolinea come l'inerzia dell'Autorità Portuale rappresenti un ulteriore elemento negativo per uno scalo che ha già chiuso il 2025 con dati preoccupanti, registrando cali nel traffico passeggeri, nelle merci e negli ormeggi. Oltre alla risoluzione del problema tecnico, Forza Italia rivendica la necessità di un dialogo costante tra l'ente **portuale** e l'amministrazione cittadina. Secondo il capogruppo, chi governa la città di Brindisi ha il pieno diritto di partecipare e condividere le scelte strategiche e le politiche di sviluppo che interessano direttamente il porto. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



02/03/2026 15:57

Il problema riguarda specificamente il lungomare Regina Margherita, un'area nevralgica che ospita non solo imbarcazioni da diporto, ma anche i partecipanti a prestigiosi eventi velici come le regate internazionali Brindisi-Corfu e Brindisi-Valona. BRINDISI - Nicola Di Donna, capogruppo di Forza Italia a Brindisi, ha espresso forte preoccupazione per la situazione della sicurezza nel porto interno della città, sollecitando l'Autorità Portuale a rispondere concretamente alle richieste dei diportisti. Al centro della polemica vi è la presenza di distanziatori e parabordi ritenuti pericolosi per le manovre delle imbarcazioni. Il problema riguarda specificamente il lungomare Regina Margherita, area nevralgica che ospita non solo imbarcazioni da diporto, ma anche i partecipanti a prestigiosi eventi velici come le regate internazionali Brindisi-Corfu e Brindisi-Valona. Secondo Di Donna, tali distanziatori non sono idonei per gli ormeggi previsti in quella zona e ne è stata ripetutamente chiesta la rimozione. Nonostante gli impegni precedentemente assunti dal presidente Francesco Mastro, che aveva promesso un intervento risolutivo, la situazione rimane invariata. L'urgenza dell'intervento è dettata dall'imminente arrivo della primavera, stagione in cui il traffico marittimo è destinato ad aumentare. Di Donna sottolinea come l'inerzia dell'Autorità Portuale rappresenti un ulteriore elemento negativo per uno scalo che ha già chiuso il 2025 con dati preoccupanti, registrando cali nel traffico passeggeri, nelle merci e negli ormeggi. Oltre alla risoluzione del problema tecnico, Forza Italia rivendica la necessità di un dialogo costante tra l'ente **portuale** e l'amministrazione cittadina. Secondo il capogruppo, chi governa la città di Brindisi ha il pieno diritto di partecipare e condividere le scelte strategiche e le politiche di sviluppo che interessano direttamente il porto. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.

Porto di Brindisi Di Donna (Fi): Ormeggi a rischio nel porto interno. L'Autorità Portuale venga incontro alle istanze dei diportisti

Forza Italia Brindisi

Nonostante gli impegni assunti, anche attraverso gli organi di stampa, l'Autorità Portuale non è ancora intervenuta per accogliere le istanze dei diportisti in relazione alla presenza di distanziatori e parabordi che mettono a rischio le imbarcazioni che devono effettuare le operazioni di ormeggio. Il problema si presenta sul lungomare Regina Margherita dove ormeggiano imbarcazioni da diporto e le barche partecipanti alle regate internazionali Brindisi-Corfu e Brindisi-Valona. Quei distanziatori, infatti, non sono adatti a tali ormeggi e quindi chiediamo che vengano rimossi quanto prima, così come promesso dallo stesso Presidente Mastro. E' evidente, infatti, che con l'avvicinarsi della primavera diventa impellente questo intervento, con il chiaro intento di non aggiungere anche questo elemento negativo ad un porto che, tra l'altro, nel 2025 ha fatto registrare dati negativi, sia nel traffico passeggeri, che in quello delle merci e negli ormeggi. A tal proposito, sottolineamo l'esigenza di stabilire una interlocuzione costante con l'ente portuale, partendo da un elemento: chi amministra la città di Brindisi ha pieno diritto a condividere scelte importanti che riguardano il porto e le politiche di sviluppo. Nicola Di Donna capogruppo Forza Italia Brindisi.

Brindisitime.it Network

Porto di Brindisi – Di Donna (Fi): "Ormeggi a rischio nel porto interno. L'Autorità Portuale venga incontro alle istanze dei diportisti"

02/03/2026 12:38 Forza Italia Brindisi

Nonostante gli impegni assunti, anche attraverso gli organi di stampa, l'Autorità Portuale non è ancora intervenuta per accogliere le istanze dei diportisti in relazione alla presenza di distanziatori e parabordi che mettono a rischio le imbarcazioni che devono effettuare le operazioni di ormeggio. Il problema si presenta sul lungomare Regina Margherita dove ormeggiano imbarcazioni da diporto e le barche partecipanti alle regate internazionali Brindisi-Corfu e Brindisi-Valona. Quei distanziatori, infatti, non sono adatti a tali ormeggi e quindi chiediamo che vengano rimossi quanto prima, così come promesso dallo stesso Presidente Mastro. E' evidente, infatti, che con l'avvicinarsi della primavera diventa impellente questo intervento, con il chiaro intento di non aggiungere anche questo elemento negativo ad un porto che, tra l'altro, nel 2025 ha fatto registrare dati negativi, sia nel traffico passeggeri, che in quello delle merci e negli ormeggi. A tal proposito, sottolineamo l'esigenza di stabilire una interlocuzione costante con l'ente portuale, partendo da un elemento: chi amministra la città di Brindisi ha pieno diritto a condividere scelte importanti che riguardano il porto e le politiche di sviluppo. Nicola Di Donna – capogruppo Forza Italia – Brindisi.

Brundizium

Brindisi

Di Donna (Fi): Ormeggi a rischio nel porto interno. L'Autorità Portuale venga incontro alle istanze dei diportisti

Nonostante gli impegni assunti, anche attraverso gli organi di stampa, l'Autorità Portuale non è ancora intervenuta per accogliere le istanze dei diportisti in relazione alla presenza di distanziatori e parabordi che mettono a rischio le imbarcazioni che devono effettuare le operazioni di ormeggio. Il problema si presenta sul lungomare Regina Margherita dove ormeggiano imbarcazioni da diporto e le barche partecipanti alle regate internazionali Brindisi-Corfu e Brindisi-Valona. Quei distanziatori, infatti, non sono adatti a tali ormeggi e quindi chiediamo che vengano rimossi quanto prima, così come promesso dallo stesso Presidente Mastro. E' evidente, infatti, che con l'avvicinarsi della primavera diventa impellente questo intervento, con il chiaro intento di non aggiungere anche questo elemento negativo ad un porto che, tra l'altro, nel 2025 ha fatto registrare dati negativi, sia nel traffico passeggeri, che in quello delle merci e negli ormeggi. A tal proposito, sottolineamo l'esigenza di stabilire una interlocuzione costante con l'ente portuale, partendo da un elemento: chi amministra la città di Brindisi ha pieno diritto a condividere scelte importanti che riguardano il porto e le politiche di sviluppo. Nicola Di Donna capogruppo Forza Italia Brindisi.

Brundizium

Di Donna (Fi): "Ormeggi a rischio nel porto interno. L'Autorità Portuale venga incontro alle istanze dei diportisti"



02/03/2026 13:36

Nonostante gli impegni assunti, anche attraverso gli organi di stampa, l'Autorità Portuale non è ancora intervenuta per accogliere le istanze dei diportisti in relazione alla presenza di distanziatori e parabordi che mettono a rischio le imbarcazioni che devono effettuare le operazioni di ormeggio. Il problema si presenta sul lungomare Regina Margherita dove ormeggiano imbarcazioni da diporto e le barche partecipanti alle regate internazionali Brindisi-Corfu e Brindisi-Valona. Quei distanziatori, infatti, non sono adatti a tali ormeggi e quindi chiediamo che vengano rimossi quanto prima, così come promesso dallo stesso Presidente Mastro. E' evidente, infatti, che con l'avvicinarsi della primavera diventa impellente questo intervento, con il chiaro intento di non aggiungere anche questo elemento negativo ad un porto che, tra l'altro, nel 2025 ha fatto registrare dati negativi, sia nel traffico passeggeri, che in quello delle merci e negli ormeggi. A tal proposito, sottolineamo l'esigenza di stabilire una interlocuzione costante con l'ente portuale, partendo da un elemento: chi amministra la città di Brindisi ha pieno diritto a condividere scelte importanti che riguardano il porto e le politiche di sviluppo. Nicola Di Donna - capogruppo Forza Italia - Brindisi.

Porto di Brindisi Di Donna (Fi): Ormeggi a rischio nel porto interno. L'Autorità Portuale venga incontro alle istanze dei diportisti

Nonostante gli impegni assunti, anche attraverso gli organi di stampa, l'Autorità Portuale non è ancora intervenuta per accogliere le istanze dei diportisti in relazione alla presenza di distanziatori e parabordi che mettono a rischio le imbarcazioni che devono effettuare le operazioni di ormeggio. Il problema si presenta sul lungomare Regina Margherita dove ormeggiano imbarcazioni da diporto e le barche partecipanti alle regate internazionali Brindisi-Corfu e Brindisi-Valona. Quei distanziatori, infatti, non sono adatti a tali ormeggi e quindi chiediamo che vengano rimossi quanto prima, così come promesso dallo stesso Presidente Mastro. E' evidente, infatti, che con l'avvicinarsi della primavera diventa impellente questo intervento, con il chiaro intento di non aggiungere anche questo elemento negativo ad un porto che, tra l'altro, nel 2025 ha fatto registrare dati negativi, sia nel traffico passeggeri, che in quello delle merci e negli ormeggi. A tal proposito, sottolineamo l'esigenza di stabilire una interlocuzione costante con l'ente portuale, partendo da un elemento: chi amministra la città di Brindisi ha pieno diritto a condividere scelte importanti che riguardano il porto e le politiche di sviluppo. Nicola Di Donna capogruppo Forza Italia - Brindisi Per restare aggiornato con le ultime news del Gazzettino di Brindisi seguici e metti Mi piace sulla nostra pagina.

Ilgazzettinobr

Porto di Brindisi - Di Donna (Fi): "Ormeggi a rischio nel porto interno. L'Autorità Portuale venga incontro alle istanze dei diportisti"



02/03/2026 12:41

Nonostante gli impegni assunti, anche attraverso gli organi di stampa, l'Autorità Portuale non è ancora intervenuta per accogliere le istanze dei diportisti in relazione alla presenza di distanziatori e parabordi che mettono a rischio le imbarcazioni che devono effettuare le operazioni di ormeggio. Il problema si presenta sul lungomare Regina Margherita dove ormeggiano imbarcazioni da diporto e le barche partecipanti alle regate internazionali Brindisi-Corfu e Brindisi-Valona. Quei distanziatori, infatti, non sono adatti a tali ormeggi e quindi chiediamo che vengano rimossi quanto prima, così come promesso dallo stesso Presidente Mastro. E' evidente, infatti, che con l'avvicinarsi della primavera diventa impellente questo intervento, con il chiaro intento di non aggiungere anche questo elemento negativo ad un porto che, tra l'altro, nel 2025 ha fatto registrare dati negativi, sia nel traffico passeggeri, che in quello delle merci e negli ormeggi. A tal proposito, sottolineamo l'esigenza di stabilire una interlocuzione costante con l'ente portuale, partendo da un elemento: chi amministra la città di Brindisi ha pieno diritto a condividere scelte importanti che riguardano il porto e le politiche di sviluppo. Nicola Di Donna - capogruppo Forza Italia - Brindisi Per restare aggiornato con le ultime news del Gazzettino di Brindisi seguici e metti "Mi piace" sulla nostra pagina.

Porto di Brindisi Di Donna (Fi): Ormeggi a rischio nel porto interno. L'Autorità Portuale venga incontro alle istanze dei diportisti

Nicola Di Donna Nonostante gli impegni assunti, anche attraverso gli organi di stampa, l'Autorità Portuale non è ancora intervenuta per accogliere le istanze dei diportisti in relazione alla presenza di distanziatori e parabordi che mettono a rischio le imbarcazioni che devono effettuare le operazioni di ormeggio. Il problema si presenta sul lungomare Regina Margherita dove ormeggiano imbarcazioni da diporto e le barche partecipanti alle regate internazionali Brindisi-Corfu e Brindisi-Valona. Quei distanziatori, infatti, non sono adatti a tali ormeggi e quindi chiediamo che vengano rimossi quanto prima, così come promesso dallo stesso Presidente Mastro. E' evidente, infatti, che con l'avvicinarsi della primavera diventa impellente questo intervento, con il chiaro intento di non aggiungere anche questo elemento negativo ad un porto che, tra l'altro, nel 2025 ha fatto registrare dati negativi, sia nel traffico passeggeri, che in quello delle merci e negli ormeggi. A tal proposito, sottolineamo l'esigenza di stabilire una interlocuzione costante con l'ente portuale, partendo da un elemento: chi amministra la città di Brindisi ha pieno diritto a condividere scelte importanti che riguardano il porto e le politiche di sviluppo. Nicola Di Donna capogruppo Forza Italia Brindisi.

Newspam

Porto di Brindisi – Di Donna (Fi): "Ormeggi a rischio nel porto interno. L'Autorità Portuale venga incontro alle istanze dei diportisti"



02/03/2026 13:36

Nicola Di Donna Nonostante gli impegni assunti, anche attraverso gli organi di stampa, l'Autorità Portuale non è ancora intervenuta per accogliere le istanze dei diportisti in relazione alla presenza di distanziatori e parabordi che mettono a rischio le imbarcazioni che devono effettuare le operazioni di ormeggio. Il problema si presenta sul lungomare Regina Margherita dove ormeggiano imbarcazioni da diporto e le barche partecipanti alle regate internazionali Brindisi-Corfu e Brindisi-Valona. Quei distanziatori, infatti, non sono adatti a tali ormeggi e quindi chiediamo che vengano rimossi quanto prima, così come promesso dallo stesso Presidente Mastro. E' evidente, infatti, che con l'avvicinarsi della primavera diventa impellente questo intervento, con il chiaro intento di non aggiungere anche questo elemento negativo ad un porto che, tra l'altro, nel 2025 ha fatto registrare dati negativi, sia nel traffico passeggeri, che in quello delle merci e negli ormeggi. A tal proposito, sottolineiamo l'esigenza di stabilire una interlocuzione costante con l'ente portuale, partendo da un elemento: chi amministra la città di Brindisi ha pieno diritto a condividere scelte importanti che riguardano il porto e le politiche di sviluppo. Nicola Di Donna – capogruppo Forza Italia – Brindisi.

Porto di Brindisi Di Donna (Fi): Ormeggi a rischio nel porto interno. L'Autorità Portuale venga incontro alle istanze dei diportisti

Nonostante gli impegni assunti, anche attraverso gli organi di stampa, l'Autorità Portuale non è ancora intervenuta per accogliere le istanze dei diportisti in relazione alla presenza di distanziatori e parabordi che mettono a rischio le imbarcazioni che devono effettuare le operazioni di ormeggio. Il problema si presenta sul lungomare Regina Margherita dove ormeggiano imbarcazioni da diporto e le barche partecipanti alle regate internazionali Brindisi-Corfu e Brindisi-Valona. Quei distanziatori, infatti, non sono adatti a tali ormeggi e quindi chiediamo che vengano rimossi quanto prima, così come promesso dallo stesso Presidente Mastro. E' evidente, infatti, che con l'avvicinarsi della primavera diventa impellente questo intervento, con il chiaro intento di non aggiungere anche questo elemento negativo ad un porto che, tra l'altro, nel 2025 ha fatto registrare dati negativi, sia nel traffico passeggeri, che in quello delle merci e negli ormeggi. A tal proposito, sottolineamo l'esigenza di stabilire una interlocuzione costante con l'ente portuale, partendo da un elemento: chi amministra la città di Brindisi ha pieno diritto a condividere scelte importanti che riguardano il porto e le politiche di sviluppo.

Puglia tv

Porto di Brindisi - Di Donna (Fi): "Ormeggi a rischio nel porto interno. L'Autorità Portuale venga incontro alle istanze dei diportisti"



02/03/2026 17:25

Nonostante gli impegni assunti, anche attraverso gli organi di stampa, l'Autorità Portuale non è ancora intervenuta per accogliere le istanze dei diportisti in relazione alla presenza di distanziatori e parabordi che mettono a rischio le imbarcazioni che devono effettuare le operazioni di ormeggio. Il problema si presenta sul lungomare Regina Margherita dove ormeggiano imbarcazioni da diporto e le barche partecipanti alle regate internazionali Brindisi-Corfu e Brindisi-Valona. Quei distanziatori, infatti, non sono adatti a tali ormeggi e quindi chiediamo che vengano rimossi quanto prima, così come promesso dallo stesso Presidente Mastro. E' evidente, infatti, che con l'avvicinarsi della primavera diventa impellente questo intervento, con il chiaro intento di non aggiungere anche questo elemento negativo ad un porto che, tra l'altro, nel 2025 ha fatto registrare dati negativi, sia nel traffico passeggeri, che in quello delle merci e negli ormeggi. A tal proposito, sottolineamo l'esigenza di stabilire una interlocuzione costante con l'ente portuale, partendo da un elemento: chi amministra la città di Brindisi ha pieno diritto a condividere scelte importanti che riguardano il porto e le politiche di sviluppo.

Agenzia regionale 80.25 Paolicelli su Puglia a Fruit logistica 2026 di Berlino

(AGENPARL) - Tue 03 February 2026 Fruit Logistica 2026: la Puglia dell'ortofrutta protagonista a Berlino Assessore Paolicelli: "Dal cuore dell'Europa nuove sfide per rafforzare la competitività delle imprese ortofrutticole pugliesi sui mercati globali" La Puglia al primo posto per produzione annua di ortaggi pari a 3 milioni di tonnellate. Sono oltre 21.000 le imprese ortofrutticole in Puglia con circa 164.000 ettari complessivi di superfici coltivate. E' regione da primato anche per valore export (Centro Studi Unioncamere Puglia) Dal 4 al 6 febbraio 2026 la Puglia dell'ortofrutta fa tappa a Berlino in occasione della 33esima edizione di Fruit Logistica 2025, uno degli appuntamenti più importanti a livello mondiale per il settore dei prodotti freschi e del commercio internazionale dell'ortofrutta. La Messe Berlin, la fiera berlinese, sarà il centro del business globale in una fase di profondo cambiamento dei mercati, delle catene di approvvigionamento e dei modelli di business. Sono attesi circa 2.600 espositori provenienti da circa 90 Paesi, insieme a visitatori professionali da oltre 150 nazioni. La Regione Puglia sarà presente con una rappresentanza di aziende pugliesi all'interno della Hall 4.2 - area C-20, spazio attrezzato dal Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale e Ambientale della Regione Puglia in collaborazione con Unioncamere Puglia. "Da Berlino, insieme alle imprese e agli stakeholder della logistica, fondamentali per migliorare il recapito delle merci ai consumatori di tutta Europa e del mondo, proviamo a lanciare nuove sfide ai mercati per posizionare sempre meglio i nostri ortaggi, la nostra uva e tutti i prodotti freschi pugliesi - dichiara l'assessore all'Agricoltura e allo Sviluppo rurale della Regione Puglia, Francesco Paolicelli, che sarà presente alla manifestazione -. È per me un grande orgoglio poter accompagnare le nostre aziende agricole pugliesi, che meritano rispetto per il lavoro straordinario che svolgono ogni giorno, portando il cibo pugliese sulle tavole del mondo. La grande forza dell'ortofrutta pugliese è da sempre nella sua capacità di proporre sui mercati internazionali, a partire naturalmente da quello tedesco, prodotti di altissima qualità e dal gusto inconfondibile. La partecipazione al Fruit Logistica rappresenta inoltre un'occasione strategica per rafforzare le relazioni commerciali e acquisire informazioni sulle innovazioni legate al controllo qualità automatizzato e ai nuovi materiali per il packaging dei prodotti ortofrutticoli". "La Puglia si conferma un pilastro strategico dell'ortofrutticoltura italiana - sottolinea la presidente di Unioncamere Puglia, Lucia Di Bisceglie -, con un sistema produttivo che unisce primati nazionali, crescita occupazionale e forte capacità competitiva, pur in presenza di alcune criticità strutturali e sfide future. I dati dei nostri Centro studi ci indicano la presenza di oltre 21.000 imprese ortofrutticole, di cui 7.244 orticole, 13.914 frutticole, con circa 164.000 ettari complessivi di superfici coltivate, con una produzione annua


Agenparl

Agenzia regionale 80.25 Paolicelli su Puglia a Fruit logistica 2026 di Berlino

02/03/2026 16:56

(AGENPARL) - Tue 03 February 2026 Fruit Logistica 2026: la Puglia dell'ortofrutta protagonista a Berlino Assessore Paolicelli: "Dal cuore dell'Europa nuove sfide per rafforzare la competitività delle imprese ortofrutticole pugliesi sui mercati globali" La Puglia al primo posto per produzione annua di ortaggi pari a 3 milioni di tonnellate. Sono oltre 21.000 le imprese ortofrutticole in Puglia con circa 164.000 ettari complessivi di superfici coltivate. E' regione da primato anche per valore export (Centro Studi Unioncamere Puglia) Dal 4 al 6 febbraio 2026 la Puglia dell'ortofrutta fa tappa a Berlino in occasione della 33esima edizione di Fruit Logistica 2025, uno degli appuntamenti più importanti a livello mondiale per il settore dei prodotti freschi e del commercio internazionale dell'ortofrutta. La Messe Berlin, la fiera berlinese, sarà il centro del business globale in una fase di profondo cambiamento dei mercati, delle catene di approvvigionamento e dei modelli di business. Sono attesi circa 2.600 espositori provenienti da circa 90 Paesi, insieme a visitatori professionali da oltre 150 nazioni. La Regione Puglia sarà presente con una rappresentanza di aziende pugliesi all'interno della Hall 4.2 - area C-20, spazio attrezzato dal Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale e Ambientale della Regione Puglia in collaborazione con Unioncamere Puglia. "Da Berlino, insieme alle imprese e agli stakeholder della logistica, fondamentali per migliorare il recapito delle merci ai consumatori di tutta Europa e del mondo, proviamo a lanciare nuove sfide ai mercati per posizionare sempre meglio i nostri ortaggi, la nostra uva e tutti i prodotti freschi pugliesi - dichiara l'assessore all'Agricoltura e allo Sviluppo rurale della Regione Puglia, Francesco Paolicelli, che sarà presente alla manifestazione -. È per me un grande orgoglio poter accompagnare le nostre aziende agricole pugliesi, che meritano rispetto per il lavoro straordinario che svolgono ogni giorno, portando il cibo pugliese sulle tavole del mondo. La grande forza dell'ortofrutta pugliese è da sempre nella sua capacità di proporre sui mercati internazionali, a partire naturalmente da quello tedesco, prodotti di altissima qualità e dal gusto inconfondibile. La partecipazione al Fruit Logistica rappresenta inoltre un'occasione strategica per rafforzare le relazioni commerciali e acquisire informazioni sulle innovazioni legate al controllo qualità automatizzato e ai nuovi materiali per il packaging dei prodotti ortofrutticoli". "La Puglia si conferma un pilastro strategico dell'ortofrutticoltura italiana - sottolinea la presidente di Unioncamere Puglia, Lucia Di Bisceglie -, con un sistema produttivo che unisce primati nazionali, crescita occupazionale e forte capacità competitiva, pur in presenza di alcune criticità strutturali e sfide future. I dati dei nostri Centro studi ci indicano la presenza di oltre 21.000 imprese ortofrutticole, di cui 7.244 orticole, 13.914 frutticole, con circa 164.000 ettari complessivi di superfici coltivate, con una produzione annua

di 3 milioni di tonnellate di ortaggi raccolti nel 2024, che colloca la Puglia al primo posto in Italia. Si parla di valore economico per la frutticoltura di oltre 700 milioni di euro e per l'orticoltura di circa 2 miliardi di euro, pari a un sesto del totale nazionale, con oltre 51.000 addetti complessivi. E sul fronte dell'export della presenza sui mercati esteri i dati confermano un'altra importante leadership per la nostra regione: la Puglia ha esportato un valore di 341 milioni di euro per l'orticoltura nel 2024 (5° posto in Italia) e di 706 milioni di euro per la frutticoltura nel 2023 (1° posto in Italia)". Tra i temi chiave della partecipazione pugliese a Fruit Logistica vi è da sempre la gestione della logistica delle merci fresche, elemento strategico per ottimizzare la shelf life dei prodotti e migliorare i collegamenti tra le terre di Puglia e i mercati europei e internazionali per merci ad alta deperibilità come frutta e verdura. Su questo focus programmatico, intitolato "Boosting Puglia's logistics: Port-Airport regional gateway to global markets" mercoledì 4 febbraio alle ore 15.00, l'assessore regionale all'Agricoltura e allo Sviluppo Rurale, Francesco Paolicelli, dialogherà con Giovanni Gugliotti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - **Porto di Taranto**, e con Patrizio Summa, Direttore dei progetti speciali e del monitoraggio delle performance di Aeroporti di Puglia, per approfondire le opportunità offerte dall'aeroporto di Grottaglie quale piattaforma dedicata ai voli cargo. All'incontro, promosso in stretta sinergia con il Dipartimento Sviluppo Economico della Regione Puglia, parteciperanno anche tre aziende attive sul territorio regionale, chiamate a condividere esigenze operative e criticità strutturali da affrontare per migliorare l'efficienza delle spedizioni ortofrutticole verso i mercati internazionali: Il 5 febbraio alle ore 11.00 è in programma il talk promosso da Confcooperative Puglia sul tema "I risultati della ricerca Universitaria al Servizio dell'ortofrutta pugliese". L'uva da tavola, storica e incontrastata regina dell'export ortofrutticolo pugliese, sarà invece al centro dell'incontro promosso venerdì 5 febbraio alle ore 15.00 dalla CUT - Commissione Italiana Uva da Tavola, dedicato al tema della sostenibilità dell'intera filiera dell'uva da tavola pugliese. 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.

Avviata la procedura di VIA per un rigassificatore nel porto di Taranto

L'impianto onshore sarebbe da 12 miliardi di metri cubi annui e contribuirebbe alla decarbonizzazione del siderurgico. Il rigassificatore onshore, ovvero a terra, sorgerebbe in testa al molopolisettoriale e produrrebbe 12 miliardi di metri cubi all'anno. Per costruirlo ci vorrebbero un paio d'anni e costerebbe circa 600 milioni di euro. L'impianto sosterrebbe la decarbonizzazione dell'ex Ilva (con 3,5 miliardi mc/anno previsti per le acciaierie ex Ilva), oltre a migliorare la sicurezza energetica nazionale. È stata ufficialmente avviata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) per realizzare il rigassificatore nel **porto di Taranto**. La scadenza per la presentazione delle osservazioni fissata al 3 aprile prossimo. Non sono previste opere in mare in quanto le banchine portuali esistenti sarebbero idonee per l'attracco delle metaniere Q_MAX. Il sito è stato già assoggettato alle verifiche di ottemperanza nell'ambito del recente progetto di riqualificazione delle banchine. Il Terminale di rigassificazione sarà connesso alla rete nazionale dei gasdotti nel punto di connessione di "Bellavista" situato nel retroporto il cui rapporto autorizzativo è stato avviato con SNAM.

Rai News

Avviata la procedura di VIA per un rigassificatore nel porto di Taranto



02/03/2026 18:10 Tgr Puglia

L'impianto onshore sarebbe da 12 miliardi di metri cubi annui e contribuirebbe alla decarbonizzazione del siderurgico. Il rigassificatore onshore, ovvero a terra, sorgerebbe in testa al molopolisettoriale e produrrebbe 12 miliardi di metri cubi all'anno. Per costruirlo ci vorrebbero un paio d'anni e costerebbe circa 600 milioni di euro. L'impianto sosterrebbe la decarbonizzazione dell'ex Ilva (con 3,5 miliardi mc/anno previsti per le acciaierie ex Ilva), oltre a migliorare la sicurezza energetica nazionale. È stata ufficialmente avviata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) per realizzare il rigassificatore nel porto di Taranto. La scadenza per la presentazione delle osservazioni fissata al 3 aprile prossimo. Non sono previste opere in mare in quanto le banchine portuali esistenti sarebbero idonee per l'attracco delle metaniere Q_MAX. Il sito è stato già assoggettato alle verifiche di ottemperanza nell'ambito del recente progetto di riqualificazione delle banchine. Il Terminale di rigassificazione sarà connesso alla rete nazionale dei gasdotti nel punto di connessione di "Bellavista" situato nel retroporto il cui rapporto autorizzativo è stato avviato con SNAM.

Il nuovo rigassificatore 'promette' 100 metaniere a Taranto nel 2028

Depositata al Mase la documentazione per la realizzazione del nuovo terminale da 12 miliardi di smc sulla testata del Molo Polisettoriale A quattro mesi dall'istanza, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha dato avvio alla procedura di Valutazione di impatto ambientale del progetto presentato da Taranto Gnl Srl per realizzare un rigassificatore onshore sulla testata del Molo Polisettoriale di Taranto. La struttura avrà una capacità di rigassificazione di 12 miliardi di smc l'anno (divenendo il maggior rigassificatore del paese) e sarà realizzata entro il 2028, in corrispondenza, si prevede, della ripartenza piena delle attività siderurgiche ex Ilva decarbonizzate, con fabbisogno, si legge nella documentazione, di circa 3,5 mld di smc/anno (per una produzione di 6 milioni di tonnellate di acciaio). Da un punto di vista portuale-marittimo gli studi redatti dalla società del gruppo africano Denali (con supporto di Rina Consulting) evidenziano come il rigassificatore sarebbe compatibile sia quantitativamente che qualitativamente non solo con l'attuale volume di traffici dell'area portuale interessata, costituita da Polisettoriale e Quinto Sporgente (la banchina prospiciente, a servizio dell'impianto siderurgico), ma anche con la ripresa di movimentazioni legate all'acciaieria: "Il traffico navale delle metaniere non interferisce con il traffico delle bulk carrier per merci metallurgiche, grazie all'ampiezza della Calata 5° e alla disponibilità di banchine sovradimensionate rispetto al flusso delle navi". Per quanto riguarda piazzali e banchine, poi, il terminal occuperebbe solo 450 metri di banchina e un'area di 20mila mq, "pari al 20% dell'intera superficie del Molo Polisettoriale che misura 100 ettari". Secondo le simulazioni di Taranto Gnl, nel 2028 il traffico container del Polisettoriale non supererà i 10mila Teu. Alle due portacontainer/anno ipotizzate si aggiungerebbero 64 rinfusiere al Quinto Sporgente, oltre all'ipotetico traffico legato all'ancora embrionale polo dell'eolico offshore, che, effettuato "dalle banchine di riva del molo polisettoriale, non sposterebbe in modo significativo l'indice di affluenza". Quanto al traffico gasiero, "lo Studio di Simulazione dell'ormeggio, a cura di Rina Consulting, con navi metaniere Q-Max, ovvero con metaniere da 266.000 metri cubi che rappresentano la flotta di maggiore capacità di trasporto del Gnl nel mondo, conferma che le fasi di avvicinamento al porto, ingresso al bacino di evoluzione, ormeggio alle esistenti banchine, scarico del Gnl e disormeggio sono compatibili e avverranno in sicurezza". Il rigassificatore riceverebbe 100 navi l'anno di 180mila mc di portata media, "con una capacità di scarico di progetto di 12.000 mc/h. A tal fine, saranno presenti: due bracci di scarico liquido, un braccio di scarico vapore, un braccio di scarico ibrido. Il Gnl sarà stoccati in 3 serbatoi della capacità di 160.000 m3 ognuno, ciascuno dotato di due pozzetti contenenti le pompe di bassa pressione per l'invio del Gnl a ricircolo o rigassificazione". L'investimento per realizzare



Shipping Italy

Taranto

il progetto, che non prevede opere a mare, è valutato dal proponente in 518,6 milioni di euro. A.M.

City Now

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro si candida a Capitale italiana del mare 2026

Eva Curatola

Il Comune ha ufficialmente presentato la propria candidatura. La sindaca Scarcella: "In ogni gioiese c'è il mare" 03 Febbraio 2026 - 15:06 | Comunicato Stampa Gioia Tauro guarda al futuro e al mare come risorsa strategica: la città ha ufficialmente presentato la candidatura a Capitale Italiana del Mare 2026. Un progetto che unisce cultura, logistica, innovazione e tutela ambientale, valorizzando il porto come cuore economico e identitario della città e della Calabria. Il Sindaco Simona Scarcella ha sottolineato che in ogni cittadino gioiese c'è il mare, ricordando la centralità storica del porto e della marinieria locale. Il progetto e le istituzioni coinvolte Durante la conferenza, l'Assessore comunale Domenica Speranza, promotrice insieme a Giuseppe Romeo, ha illustrato il progetto, sottolineando il ruolo eccellente delle maestranze del porto e l'impegno per costruire un'immagine positiva della città. Romeo, pur non intervenendo, ha lavorato senza sosta insieme a Speranza alla candidatura. Il Presidente dell'Autorità Portuale, Paolo Piacenza, non era presente per impegni precedenti; in rappresentanza ha partecipato Concetta Schiariti, responsabile della comunicazione, evidenziando il valore del porto come risorsa culturale, economica e turistica. L'Assessore regionale Eulalia Micheli ha ribadito che Gioia Tauro può diventare un laboratorio del futuro, luogo di ricerca, lavoro e formazione per i giovani. L'Assessore all'Istruzione Eulalia Micheli ha sottolineato il ruolo chiave della formazione marittima e dell'educazione. La candidatura non è solo un titolo: è un progetto concreto che punta a far diventare Gioia Tauro un modello di sviluppo sostenibile e innovativo, integrando porto, città e comunità.

City Now

Gioia Tauro si candida a Capitale Italiana del mare 2026



02/03/2026 15:09

Eva Curatola

Il Comune ha ufficialmente presentato la propria candidatura. La sindaca Scarcella: "In ogni gioiese c'è il mare" 03 Febbraio 2026 - 15:06 | Comunicato Stampa Gioia Tauro guarda al futuro e al mare come risorsa strategica: la città ha ufficialmente presentato la candidatura a Capitale Italiana del Mare 2026. Un progetto che unisce cultura, logistica, innovazione e tutela ambientale, valorizzando il porto come cuore economico e identitario della città e della Calabria. Il Sindaco Simona Scarcella ha sottolineato che "in ogni cittadino gioiese c'è il mare", ricordando la centralità storica del porto e della marinieria locale. Il progetto e le istituzioni coinvolte Durante la conferenza, l'Assessore comunale Domenica Speranza, promotrice insieme a Giuseppe Romeo, ha illustrato il progetto, sottolineando il ruolo eccellente delle maestranze del porto e l'impegno per costruire un'immagine positiva della città. Romeo, pur non intervenendo, ha lavorato senza sosta insieme a Speranza alla candidatura. Il Presidente dell'Autorità Portuale, Paolo Piacenza, non era presente per impegni precedenti; in rappresentanza ha partecipato Concetta Schiariti, responsabile della comunicazione, evidenziando il valore del porto come risorsa culturale, economica e turistica. L'Assessore regionale Eulalia Micheli ha ribadito che Gioia Tauro può diventare un laboratorio del futuro, luogo di ricerca, lavoro e formazione per i giovani. L'Assessore all'Istruzione Eulalia Micheli ha sottolineato il ruolo chiave della formazione marittima e dell'educazione. La candidatura non è solo un titolo: è un progetto concreto che punta a far diventare Gioia Tauro un modello di sviluppo sostenibile e innovativo, integrando porto, città e comunità.

Corigliano-Rossano, porto sicuro con il progetto ANEMOS: arrivano IA e droni

Presentato al Castello Ducale il progetto ANEMOS, finanziato dal programma Interreg VI-A Grecia-Italia 2021-2027. Presentato venerdì scorso 30 gennaio 2026, presso il salone degli specchi del Castello Ducale di Corigliano-Rossano, il progetto ANEMOS, nell'ambito del Programma INTERREG VI-A Grecia-Italia 2021-2027, rivolto alla resilienza operativa dei porti dello Jonio e dell'Adriatico per la prevenzione degli eventi metereologici estremi e che vede tra i partner prescelti, dopo una fase selettiva iniziale, anche il Comune di Corigliano-Rossano. Un momento utile, oltre che necessario, per la presentazione degli obiettivi, delle attività e delle soluzioni innovative proposte dal progetto. Tra i presenti il Sindaco di Corigliano-Rossano, Flavio Stasi, l'Assessore alle Politiche Europee, Tatiana Novello, il Dirigente del Settore Politiche Europee e Sviluppo Strategico, Giovanni Soda, nonché il Rup del progetto, Giuseppe De Caro, ed i consulenti di progetto per il Comune, Nicola De Santis e Costantino Kounas di Eurelations/GEIE. ANEMOS (A Common Cross-border Strategy for Storm Preparedness and Operational Resilience Techniques for Seaports è un progetto di cooperazione territoriale europea tra Grecia e Italia, cofinanziato dall'Unione Europea e dai Paesi aderenti, che vede coinvolti altri partner come il Fondo Municipale Portuale di Pyrgos (Grecia) quale Ente capofila, l'Università di Atene-Fondo Speciale per la Ricerca, l'Autorità Portuale di Corfù, la Città Metropolitana di Bari ed il Comune di Nardò il cui budget, ed il cui budget complessivo è di 1.435.500,10. Durante la conferenza sono state presentate le idee di progetto, che per il Comune di Corigliano-Rossano, tra i pochi enti della Regione Calabria ad essere finanziati nell'ambito di questo Programma, avrà un budget di 226.204,70 per portare a termine le varie attività, che consisteranno in una fase di monitoraggio, di studio e di ricerca ed una fase meramente attuativa. Il tutto, attraverso l'impiego di tecnologie avanzate, verso un utilizzo di sistemi basati su droni e soluzioni di intelligenza artificiale per la prevenzione dei rischi derivanti dai fenomeni metereologici estremi ormai sempre più attuali, come maremoti, alluvioni ed eventi simili. Il fine ultimo del progetto è quello di preparare agli eventi meteorologici estremi, ridurre i disagi operativi, oltre che garantire la sostenibilità e la competitività a lungo termine delle infrastrutture portuali nell'area transfrontaliera. All'Info Day di presentazione al territorio del progetto ANEMOS hanno partecipato anche gli stakeholder locali, tra cui Autorità Portuale, Amministrazioni Pubbliche, Enti di ricerca ed Operatori portuali, al fine di iniziare a tessere un filo conduttore comune per l'utilità progettuale. I partecipanti: Antonio Genova Capitaneria di Porto di Corigliano-Rossano; Angelo Michele Gissi, Luogotenente della Guardia di Finanza di Corigliano-Rossano (Sezione Operativa Navale); Lucio D'Amore, dell'Autorità Portuale di Corigliano-Rossano; Nicola Mayerà e Andrea Polimeni, Funzionari



Cosenza Post
Corigliano-Rossano, porto sicuro con il progetto ANEMOS: arrivano IA e droni

02/03/2026 14:48

Presentato al Castello Ducale il progetto ANEMOS, finanziato dal programma Interreg VI-A Grecia-Italia 2021-2027. Presentato venerdì scorso 30 gennaio 2026, presso il salone degli specchi del Castello Ducale di Corigliano-Rossano, il progetto "ANEMOS", nell'ambito del Programma INTERREG VI-A Grecia-Italia 2021-2027, rivolto alla resilienza operativa dei porti dello Jonio e dell'Adriatico per la prevenzione degli eventi metereologici estremi e che vede tra i partner prescelti, dopo una fase selettiva iniziale, anche il Comune di Corigliano-Rossano. Un momento utile, oltre che necessario, per la presentazione degli obiettivi, delle attività e delle soluzioni innovative proposte dal progetto. Tra i presenti il Sindaco di Corigliano-Rossano, Flavio Stasi, l'Assessore alle Politiche Europee, Tatiana Novello, il Dirigente del Settore Politiche Europee e Sviluppo Strategico, Giovanni Soda, nonché il Rup del progetto, Giuseppe De Caro, ed i consulenti di progetto per il Comune, Nicola De Santis e Costantino Kounas di Eurelations/GEIE. ANEMOS (A Common Cross-border Strategy for Storm Preparedness and Operational Resilience Techniques for Seaports è un progetto di cooperazione territoriale europea tra Grecia e Italia, cofinanziato dall'Unione Europea e dai Paesi aderenti, che vede coinvolti altri partner come il Fondo Municipale Portuale di Pyrgos (Grecia) quale Ente capofila, l'Università di Atene-Fondo Speciale per la Ricerca, l'Autorità Portuale di Corfù, la Città Metropolitana di Bari ed il Comune di Nardò il cui budget, ed il cui budget complessivo è di € 1.435.500,10. Durante la conferenza sono state presentate le idee di progetto, che per il Comune di Corigliano-Rossano, tra i pochi enti della Regione Calabria ad essere finanziati nell'ambito di questo Programma, avrà un budget di € 226.204,70 per portare a termine le varie attività, che consisteranno in una fase di monitoraggio, di studio e di ricerca ed una fase meramente attuativa. Il tutto, attraverso l'impiego di tecnologie avanzate, verso un utilizzo di sistemi basati su droni e soluzioni di intelligenza artificiale per la prevenzione dei rischi derivanti dai fenomeni metereologici estremi ormai sempre più attuali, come maremoti, alluvioni ed eventi simili. Il fine ultimo del progetto è quello di preparare agli eventi meteorologici estremi, ridurre i disagi operativi, oltre che garantire la sostenibilità e la competitività a lungo termine delle infrastrutture portuali nell'area transfrontaliera. All'Info Day di presentazione al territorio del progetto ANEMOS hanno partecipato anche gli stakeholder locali, tra cui Autorità Portuale, Amministrazioni Pubbliche, Enti di ricerca ed Operatori portuali, al fine di iniziare a tessere un filo conduttore comune per l'utilità progettuale. I partecipanti: Antonio Genova Capitaneria di Porto di Corigliano-Rossano; Angelo Michele Gissi, Luogotenente della Guardia di Finanza di Corigliano-Rossano (Sezione Operativa Navale); Lucio D'Amore, dell'Autorità Portuale di Corigliano-Rossano; Nicola Mayerà e Andrea Polimeni, Funzionari

Cosenza Post

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

della Regione Calabria per i Programmi di Cooperazione Territoriale Europea; Giuseppe Passarino , docente dell'Università della Calabria Dipartimento Biologia, Ecologia e Scienze della Terra; Tonino Fusaro , responsabile del Mercato Ittico del Porto di Corigliano-Rossano (Meris scarl). Collegati da remoto: Carlo Lo Re , dell'Ispra , e Anca Daniela Simion , JS project officer del Programma INTERREG Grecia-Italia. Il progetto, che ha una durata biennale (2025-2027), mira a rafforzare la resilienza climatica dei porti Adriatico-Jonici attraverso quattro direzioni: 1) sistemi di allerta precoce; 2) sorveglianza con droni; 3) strategie climate-smart; 4) cooperazione transfrontaliera . I risultati attesi, per quanto riguarda il Comune di Corigliano-Rossano, sono: almeno due soluzioni operative innovative da adottare, come un Sistema di Allerta Precoce ed un Protocollo di Sorveglianza con droni per il monitoraggio meteo marino; la formazione del personale; adozione di strategie integrate nelle politiche locali; una migliore risposta alle emergenze climatiche locali; la riduzione dei rischi ambientali. Abbiamo presentato dice l'Assessore alla Programmazione ed alle Politiche Europee dell'Ente, Tatiana Novello la nostra progettualità nell'ambito del Progetto ANEMOS, alla presenza, molto qualificata, degli stakholder locali, che ringraziamo per aver accolto il nostro invito. Adesso inizia la fase operativa, che porteremo avanti nell'ottica della collaborazione come fatto finora . Un progetto europeo importante dice il Sindaco della Città, Flavio Stasi che ci carica di orgoglio, essendo il nostro Comune stato prescelto grazie ad una selezione che ha tenuto conto di vari parametri ed, al tempo stesso, di grande responsabilità perché riguarda la sicurezza e la protezione del nostro porto attraverso una sperimentazione che si avverrà anche dell'intelligenza artificiale. Il Comune continua ad essere protagonista nell'ambito della programmazione europea grazie a progetti come questo che ci possono consentire di prevenire gli effetti di fenomeni atmosferici e metereologici sui quali, come Ente, non possiamo fare tanto, ma che ci chiamano ad essere pronti nella prevenzione. ANEMOS è un progetto di grande importanza che sono certo darà i suoi frutti . Nei prossimi mesi di aprile/maggio il Comune di Corigliano-Rossano, in qualità di partner del progetto ANEMOS, organizzerà un project meeting in cui si elencheranno le prime soluzioni e che vedrà la partecipazione di tutti gli altri partner europei ed italiani del progetto. Condividi questo contenuto.



Ecodellojonio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Anemos, il Comune di Corigliano-Rossano protagonista nel Programma Interreg Grecia-Italia

Presentato al Castello Ducale il progetto europeo per la resilienza climatica e la sicurezza dei porti dello Ionio e dell'Adriatico CORIGLIANO-ROSSANO È stato presentato venerdì 30 gennaio, nel Salone degli Specchi del Castello Ducale di Corigliano-Rossano, il progetto ANEMOS, finanziato nell'ambito del Programma INTERREG VI-A Grecia-Italia 2021-2027, finalizzato a rafforzare la resilienza operativa dei porti dello Ionio e dell'Adriatico nella prevenzione degli eventi meteorologici estremi. Il progetto, selezionato dopo una fase iniziale particolarmente competitiva, vede tra i partner anche il Comune di Corigliano-Rossano, tra i pochi enti della Regione Calabria ad aver ottenuto il finanziamento in questo Programma europeo. L'incontro ha rappresentato un momento fondamentale per illustrare obiettivi, attività e soluzioni innovative previste, nonché per avviare un confronto diretto con il territorio. Alla presentazione hanno preso parte il Sindaco Flavio Stasi, l'Assessore alla Programmazione e alle Politiche Europee Tatiana Novello, il Dirigente del Settore Politiche Europee e Sviluppo Strategico Giovanni Soda, il RUP del progetto Giuseppe De Caro, insieme ai consulenti di progetto Nicola De Santis e Costantino Kounas di Eurelations/GEIE. ANEMOS (A Common Cross-border Strategy for Storm Preparedness and Operational Resilience Techniques for Seaports) è un progetto di cooperazione territoriale europea tra Grecia e Italia, cofinanziato dall'Unione Europea e dagli Stati aderenti. Il partenariato comprende il Fondo Municipale Portuale di Pyrgos (Grecia), ente capofila, l'Università di Atene Fondo Speciale per la Ricerca, l'Autorità Portuale di Corfù, la Città Metropolitana di Bari, il Comune di Nardò e il Comune di Corigliano-Rossano, per un budget complessivo di 1.435.500,10 euro. Al Comune di Corigliano-Rossano è assegnato un finanziamento pari a 226.204,70 euro, destinato a una prima fase di monitoraggio, studio e ricerca e a una successiva fase operativa. Le attività prevedono l'utilizzo di tecnologie avanzate, con particolare riferimento a sistemi basati su droni e soluzioni di intelligenza artificiale, per la prevenzione dei rischi connessi a fenomeni meteorologici estremi quali maremoti, alluvioni ed eventi climatici sempre più frequenti. L'Info Day ha visto la partecipazione di numerosi stakeholder locali, tra cui autorità portuali, amministrazioni pubbliche, enti di ricerca e operatori del settore, con l'obiettivo di avviare un percorso condiviso e funzionale allo sviluppo progettuale. Presenti, tra gli altri, rappresentanti della Capitaneria di Porto, della Guardia di Finanza Sezione Operativa Navale, dell'Autorità Portuale di Corigliano-Rossano, della Regione Calabria, dell'Università della Calabria e del comparto ittico portuale. Collegati da remoto anche ISPRA e il Joint Secretariat del Programma Interreg Grecia-Italia. Il progetto, della durata di due anni (2025-2027), punta a rafforzare la resilienza climatica dei porti adriatico-jonici attraverso quattro direttive principali: sistemi di allerta precoce;



Ecodellojonio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

sorveglianza e monitoraggio tramite droni; strategie climate-smart; cooperazione transfrontaliera. Tra i risultati attesi per il Comune di Corigliano-Rossano figurano l'adozione di almeno due soluzioni operative innovative, come un Sistema di Allerta Precoce e un Protocollo di Sorveglianza con droni, la formazione del personale, l'integrazione delle strategie nelle politiche locali e una migliore risposta alle emergenze climatiche, con conseguente riduzione dei rischi ambientali. «Abbiamo presentato la nostra progettualità alla presenza di stakeholder molto qualificati ha dichiarato l'Assessore Tatiana Novello che ringraziamo per la disponibilità. Ora inizia la fase operativa, che porteremo avanti nel segno della collaborazione». Soddisfazione è stata espressa anche dal Sindaco Flavio Stasi: «Un progetto europeo di grande valore che ci rende orgogliosi e ci responsabilizza, perché riguarda la sicurezza e la protezione del nostro porto attraverso strumenti innovativi come l'intelligenza artificiale. Il Comune continua a essere protagonista nella programmazione europea e ANEMOS rappresenta un'opportunità concreta per rafforzare la prevenzione e la capacità di risposta agli eventi climatici estremi». Nei mesi di aprile e maggio, il Comune di Corigliano-Rossano ospiterà un project meeting del progetto ANEMOS, che vedrà la partecipazione di tutti i partner italiani ed europei e durante il quale saranno presentate le prime soluzioni operative.



Ichnusa pronta a rimpiazzare le navi di Moby fra Sardegna e Corsica

La defaillance di Bunifaziu e Giraglia, fermate dalle autorità francesi, sarà coperta dalla compagnia del gruppo Finsea, contitolare della convenzione Alla fine l'interruzione dovrebbe chiudersi in 7-10 giorni, ma dalla fine della settimana scorsa il collegamento marittimo con la Corsica sovvenzionato dalla Regione Sardegna è fuori servizio. Come noto, la tratta fra Bonifacio e Santa Teresa di Gallura è alternativamente operata in bassa stagione dalle stesse compagnie attive d'estate, a tal fine sovvenzionate dalla Regione Sardegna. Il traghett Ichnusa di Ichnusa Lines, terminato a metà gennaio il periodo in capo alla compagnia del gruppo Finsea, è rientrato a **Genova**, sostituita dalla Bunifaziu di Moby, gruppo Onorato Armatori. Sul finire di gennaio la nave è però stata fermata dall'autorità marittima corsa. Secondo La Nuova Sardegna il problema riguarderebbe alcune defezienze nel Mes - Marine Evacuation System, che ne impedirebbero la navigazione in acque internazionali. Moby, richiamata a Livorno la Bunifaziu, ha allora inviato a Bonifacio la Giraglia, incappata però in analogia sorte e per questo tutt'ora ferma nel porto corso. In base agli impegni congiuntamente assunti, in caso di impossibilità di una compagnia tocca all'altra rimpiazzarla. Ichnusa Lines ha fatto sapere di esser pronta a reimpiegare Ichnusa sulla linea, salvo che alla nave è nel mentre scaduta la visita quinquennale per la navigazione internazionale, sicché è in attesa della relativa ispezione, che dovrebbe avvenire ad horas. A.M.



Olbia, incontro con il presidente di Assoporti per i temi della portualità sarda

Barbara Curreli

Olbia. Parte dall'AdSP del Mare di Sardegna l'agenda di incontri del Presidente di Assoporti Roberto Petri. Questa mattina l'incontro con il Presidente Domenico Bagalà sui temi centrali della portualità sarda. In particolare, la complessa questione dell'ETS (Emission Trading System), la cui entrata a pieno regime dal 1° gennaio scorso, con la copertura del 100 % delle quote di emissioni da parte delle compagnie di navigazione, incide pesantemente sul costo del trasporto marittimo e, a cascata, sulla filiera logistica e sull'utente finale. Provvedimento che, unito alla peculiare condizione di insularità della Sardegna, rischia di danneggiare pesantemente l'economia regionale e di minare la competitività sul mercato, in particolare per quei settori in ripresa come i contenitori, a favore di altri scali extra UE, ed in particolare della sponda sud del Mediterraneo. È stata, inoltre, assicurata la piena disponibilità dell'AdSP del Mare di Sardegna a lavorare congiuntamente con gli altri Sistemi portuali italiani e co I Governo per addivenire ad una più rapida ed efficace azione di semplificazione delle procedure per opere marittime e gestione dell'operatività quotidiana, uniformando a livello nazionale procedure e tariffe. Temi caldi a parte, l a visita odierna è stata soprattutto un'occasione per guardare positivamente al futuro, partendo proprio da i progetti in atto e da quelli in programma. Per il presente, l' andamento dei grandi cantieri aperti, come quello del Terminal Ro-Ro di Cagliari, del Centro Servizi di Oristano, dell'Antemurale di Porto Torres e il dragaggio del porto di Olbia, solo per citarne alcuni. L a spedita corretta e puntuale dei fondi PNRR, ma anche le azioni in tema di portualità green come il Cold Ironing, per l'alimentazione delle navi in sosta, e il Millepiedi, per la produzione di energia pulita dal moto ondoso ; realizzazioni che rispondono alle necessità di una transizione ecologica in linea con le richieste del mercato. Sul futuro, u n a pprofondimento particolare ha riguardato le prossime strategie dell'Ente per il potenziamento del background scientifico a partire da studi economici sul settore produttivo regionale e analisi geopolitiche dei mercati trasportistici internazionali - per costruire e mettere in atto quei processi di attrazione di nuovi traffici, in particolare quello dei contenitori, e dare ulteriore impulso ai settori produttivi già presenti. Tra tutti, quello del la cantieristica nautica da diporto, con lo scopo di ampliare ulteriormente un mercato imponente, che guarda a i 5 mila yacht che circolano lungo le coste della Sardegna, per l'insediamento nelle aree di competenza dell'AdSP di nuove attività di refitting e refurbishing. Per la crocieristica, invece, con una promozione attenta al settore del lusso, vocato alle esperienze culturali, storiche ed enogastronomiche, fondamentale per la crescita del mercato nei periodi di bassa affluenza turistica, in particolare nei porti la cui ricettività infrastrutturale è limitata a navi di piccole e medie dimensioni. R ingrazio



02/03/2026 16:19

Barbara Curreli

Olbia. Parte dall'AdSP del Mare di Sardegna l'agenda di incontri del Presidente di Assoporti Roberto Petri. Questa mattina l'incontro con il Presidente Domenico Bagalà sui temi centrali della portualità sarda. In particolare, la complessa questione dell'ETS (Emission Trading System), la cui entrata a pieno regime dal 1° gennaio scorso, con la copertura del 100 % delle quote di emissioni da parte delle compagnie di navigazione, incide pesantemente sul costo del trasporto marittimo e, a cascata, sulla filiera logistica e sull'utente finale. Provvedimento che, unito alla peculiare condizione di insularità della Sardegna, rischia di danneggiare pesantemente l'economia regionale e di minare la competitività sul mercato, in particolare per quei settori in ripresa come i contenitori, a favore di altri scali extra UE, ed in particolare della sponda sud del M editerraneo. È stata, inoltre, assicurata la piena disponibilità dell'AdSP del Mare di Sardegna a lavorare congiuntamente con gli altri Sistemi portuali italiani e co I Governo per addivenire ad una più rapida ed efficace azione di semplificazione delle procedure per opere marittime e gestione dell'operatività quotidiana, uniformando a livello nazionale procedure e tariffe. Temi caldi a parte, l a visita odierna è stata soprattutto un'occasione per guardare positivamente al futuro, partendo proprio da i progetti in atto e da quelli in programma. Per il presente, l' andamento dei grandi cantieri aperti, come quello del Terminal Ro-Ro di Cagliari, del Centro Servizi di Oristano, dell'Antemurale di Porto Torres e il dragaggio del porto di Olbia, solo per citarne alcuni. L a spedita corretta e puntuale dei fondi PNRR, ma anche le azioni in tema di portualità green come il Cold Ironing, per l'alimentazione delle navi in sosta, e il Millepiedi, per la produzione di energia pulita dal moto ondoso ; realizzazioni che rispondono alle necessità di una transizione ecologica in linea con le richieste del mercato. Sul futuro, u n a pprofondimento particolare ha riguardato le prossime strategie dell'Ente per il potenziamento del background scientifico a partire da studi economici sul settore produttivo regionale e analisi geopolitiche dei mercati trasportistici internazionali - per costruire e mettere in atto quei processi di attrazione di nuovi traffici, in particolare quello dei contenitori, e dare ulteriore impulso ai settori produttivi già presenti. Tra tutti, quello del la cantieristica nautica da diporto, con lo scopo di ampliare ulteriormente un mercato imponente, che guarda a i 5 mila yacht che circolano lungo le coste della Sardegna, per l'insediamento nelle aree di competenza dell'AdSP di nuove attività di refitting e refurbishing. Per la crocieristica, invece, con una promozione attenta al settore del lusso, vocato alle esperienze culturali, storiche ed enogastronomiche, fondamentale per la crescita del mercato nei periodi di bassa affluenza turistica, in particolare nei porti la cui ricettività infrastrutturale è limitata a navi di piccole e medie dimensioni. R ingrazio

vivamente il Presidente Petri per aver iniziato il suo calendario di incontri proprio dalla Sardegna dice Domenico Bagalà, Presidente dell'**AdSP** del Mare di Sardegna una scelta che ci onora particolarmente. Ma soprattutto per l'attenzione e la sensibilità dimostrata su i principali temi della portualità sarda. Un'occasione proficua, quella odierna, per rafforzare quella necessaria azione corale tra porti italiani e richiamare l'attenzione, a più livelli, su i temi del trasporto marittimo e per assicurare la nostra piena disponibilità a lavorare a strategie congiunte, volte alla crescita della competitività del Sistema portuale nazionale nel bacino del Mediterraneo.

Oltre un quintale di prodotti ittici illegali: sequestro e multe al porto di Messina

MESSINA - Un controllo lungo le banchine del **porto di Messina** si è trasformato in un sequestro rilevante. I finanzieri, impegnati in un servizio di pa [...] **MESSINA** - Un controllo lungo le banchine del **porto di Messina** si è trasformato in un sequestro rilevante. I finanzieri, impegnati in un servizio di pattugliamento e controllo economico del territorio, hanno intercettato all'imbarcadero della Caronte & Tourist un veicolo che trasportava illegalmente oltre un quintale di novellam e di sarda, prodotto ittico vietato alla commercializzazione. All'interno del bagagliaio sono state rinvenute cassette contenenti complessivamente circa 110 chilogrammi di novellame di sarda. Il pescato è stato sottoposto a verifica sanitaria che ne ha attestato l'idoneità al consumo umano e, successivamente, è stato interamente devoluto in beneficenza a quattro enti caritatevoli e associazioni attive sul territorio messinese. Nei confronti dei responsabili sono state contestate sanzioni amministrative per un totale di 11.500 euro 10.000 euro per il trasporto di prodotto ittico sottomisura e ulteriori 1.500 euro per l'assenza di documentazione utile a garantirne la tracciabilità. Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.

New Sicilia

Oltre un quintale di prodotti ittici illegali: sequestro e multe al porto di Messina



02/03/2026 11:48

MESSINA - Un controllo lungo le banchine del porto di Messina si è trasformato in un sequestro rilevante. I finanzieri, impegnati in un servizio di pa [...] **MESSINA** - Un controllo lungo le banchine del porto di Messina si è trasformato in un sequestro rilevante. I finanzieri, impegnati in un servizio di pattugliamento e controllo economico del territorio, hanno intercettato all'imbarcadero della Caronte & Tourist un veicolo che trasportava illegalmente oltre un quintale di novellam e di sarda, prodotto ittico vietato alla commercializzazione. All'interno del bagagliaio sono state rinvenute cassette contenenti complessivamente circa 110 chilogrammi di novellame di sarda. Il pescato è stato sottoposto a verifica sanitaria che ne ha attestato l'idoneità al consumo umano e, successivamente, è stato interamente devoluto in beneficenza a quattro enti caritatevoli e associazioni attive sul territorio messinese. Nei confronti dei responsabili sono state contestate sanzioni amministrative per un totale di 11.500 euro 10.000 euro per il trasporto di prodotto ittico sottomisura e ulteriori 1.500 euro per l'assenza di documentazione utile a garantirne la tracciabilità. Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.

Il tram di Palermo e i legami con Euro 2032, per la linea C si attende l'ok del Ministero

Pietro Minardi

Il trasporto pubblico locale gioca un ruolo chiave nell'organizzazione dei grandi eventi. Anche quelli sportivi. Ne sa qualcosa il Comune di Palermo. L'Amministrazione guidata dal sindaco Roberto Lagalla ha ricevuto da Populous, studio d'architettura incaricato dalla società rosanero, le quattro proposte progettuali relative al restyling dello stadio Renzo Barbera. Lavori necessari ad adeguare l'impianto di viale del Fante alle esigenze poste dalla UEFA, ovvero le cosiddette milestones, in vista di Euro 2032. Oltre 130 requisiti di cui ha parlato la nostra redazione in tempi non sospetti. Prescrizioni che non si limitano al mero aspetto calcistico. Bensì allargano il loro focus a vari campi, come ad esempio la gestione dei flussi turistici derivanti dall'evento e la distribuzione dei mezzi pubblici. In questo senso, l'area dello stadio Renzo Barbera sarà servita in futuro non solo dalla fermata De Gasperi del passante ferroviario, ma anche e soprattutto dalle linee del tram di Palermo. Opera sulla quale si attende ancora l'avvio dei lavori sul primo cantiere della fase due, ovvero quello relativo alla linea C Euro 2032 e le tratte del tram che interessano lo stadio Renzo Barbera Saranno due le linee che convergeranno dalle parti dello stadio Renzo Barbera. Si tratta della tratta A2 (Stadio-Notarbartolo) e della tratta E1 (Stadio-Francia). Le due linee del tram fanno riferimento ad altrettanti pacchetti d'intervento. Il primo, nella mani della cordata italo-spagnola Sys, vede coinvolte le due tranches della linea A, nonché le linee B (Notarbartolo-Giachery) e C (Stazione Centrale – Stazione Nortarbartolo). Su quest'ultima è attesa da tempo l'apertura dei cantieri. Ma fra il tram e i suoi nuovi orizzonti si è posto un ostacolo ancora oggi non sormontato, ovvero la burocrazia. Il punto sulla linea C. Carta: "Lavori al via entro febbraio" A fare il punto della situazione, ai microfoni de ilSicilia.it, è l'assessore alla Rigenerazione Urbana Maurizio Carta. Attendiamo l'ok dal Ministero sul nulla osta ai lavori. Dopodichè inizieranno i cantieri con lo spostamento dei sottoservizi. Contiamo di partire gli interventi entro fine febbraio. Sulla linea C pende però il destino dei 250 esemplari di ficus microcarpa presenti su via Ernesto Basile. Secondo quanto previsto dal piano verde relativo al progetto, gli stessi dovranno essere spostati o sostituiti con nuove alberature che verranno posizionate lateralmente. Fatto su cui si è registrata una mobilitazione da parte di associazioni e gruppi ambientalisti. In questi giorni però, il sindaco Roberto Lagalla ha ribadito la linea dell'Amministrazione. Ciò per consentire l'avvio dei veri e prori scavi, come evidenziato dallo stesso Maurizio Carta. Gli interventi partiranno dall'attuale posizione del campo base di Sys, snodandosi nelle due direzioni progettuali. Poi si procederà con le linee B e A Nord. Poi si potrà pensare alle successive linee, ovvero alla B e alla A2. O A Nord che dir si voglia. Fatto a cui guardano con attenzione anche i tifosi rosanero.



IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

A dicembre abbiamo sottoscritto il contratto con Sys su queste due tratte spiega l'assessore -. Sono infrastrutture che presentano meno criticità rispetto alla linea C. Contiamo di avere nei prossimi mesi anche l'autorizzazione definitiva per le nuove vetture del tram che utilizzeremo in quei percorsi. Fatto che limiterà ancora di più la parte burocratica alle sole autorizzazioni sulle tratte ferrate. Rimango convinto che possano essere pronte entro il 2028 . E infine si potrà passare alla fase tre.. Discorso diverso invece per il terzo pacchetto di linee . Oltre alla sopracitata tratta E1 , faranno parte di questo gruppo di intervento le tratte E2 (Francia-Zen) ed F (Giachery-Stazione Centrale) . Un percorso, quest'ultimo, che si inserirà nella più generale riqualificazione del waterfront di Palermo . Progetto sul quale l'Amministrazione Comunale ha sottoscritto due accordi programmatici con l'Autorità Portuale e che vedrà in questi giorni l'avvio dell'abbattimento dei muretti divisorii fra porto e città . Un ulteriore passo in avanti nel rapporto fra il capoluogo siciliano e il suo mare. L'investimento da oltre 500 milioni di euro, se si considerano anche le altre linee al momento in attesa di finanziamento (ovvero la linea D, la tranche restante della linea E e la linea G), permetterà non solo di chiudere l'anello tranviario ma di collegare l'area dello stadio Renzo Barbera sia al centro che ai principali mezzi di trasporto da e verso l'aeroporto Falcone-Borsellino. Elemento considerato chiave guardando ai parametri forniti dalla UEFA.



Tragedia di via Staiti, l'illuminazione diventa un caso politico

La tragedia di via Ammiraglio Staiti approda ufficialmente in Consiglio comunale e si trasforma in un caso politico. A una settimana dalla morte di Manuel Piazza, il trentenne investito la sera del 24 gennaio mentre cercava di proteggere la fidanzata, Nicola Lamia, consigliere comunale di Fratelli di Italia, ha depositato un'interrogazione durissima che chiama in causa il Comune di Trapani, il sindaco Giacomo Tranchida e la Giunta, puntando il dito sulle gravi carenze di illuminazione pubblica nella zona dell'incidente e sul rimpallo di responsabilità tra enti. Nel documento Lamia mette nero su bianco ciò che molti cittadini denunciano da tempo: strade al buio, segnalazioni rimaste senza risposta e una cronica inefficienza degli impianti di illuminazione pubblica, proprio in una delle arterie più frequentate della città, che collega il porto al centro storico ed è attraversata ogni giorno da pedoni, studenti, lavoratori e turisti. L'interrogazione non si limita alla denuncia. Chiama direttamente in causa anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, accusata di essere intervenuta pubblicamente dopo l'incidente per delimitare le proprie competenze, generando di fatto scrive Lamia un rimpallo di responsabilità istituzionali inaccettabile di fronte a una tragedia umana. Il punto politico è chiaro: per il consigliere il Comune non può sottrarsi alle proprie responsabilità in materia di sicurezza urbana, viabilità e tutela dell'incolumità pubblica. E soprattutto non può rifugiarsi dietro presunte zone grigie sulle competenze. Il sindaco viene ricordato nell'atto è per legge l'autorità responsabile della sicurezza dei cittadini. Tra le domande rivolte a sindaco e Giunta ce n'è una che pesa più delle altre: se l'Amministrazione fosse a conoscenza delle condizioni di carenza o inefficienza dell'illuminazione pubblica nella zona di via Staiti prima dell'incidente mortale. E ancora: se esistono segnalazioni, esposti o richieste di intervento pervenute nei mesi precedenti; quali siano nel dettaglio le competenze del Comune e quelle dell'Autorità portuale; se esistono accordi o protocolli sulla gestione dell'illuminazione e della viabilità. Ma soprattutto Lamia chiede quali interventi urgenti e strutturali l'Amministrazione intenda adottare per evitare il ripetersi di tragedie simili e se non ritenga necessario avviare una verifica tecnica e amministrativa su eventuali responsabilità e omissioni. Una interrogazione che, al di là dell'esito formale, segna un passaggio politico netto: la morte di Manuel Piazza non viene archiviata come una fatalità, ma diventa il simbolo di una città che, tra buio, manutenzione carente e competenze che si rincorrono, continua a fare i conti con un tema irrisolto: la sicurezza delle sue strade.

TP24
TP24

Tragedia di via Staiti, l'illuminazione diventa un caso politico



02/03/2026 06:00

La tragedia di via Ammiraglio Staiti approda ufficialmente in Consiglio comunale e si trasforma in un caso politico. A una settimana dalla morte di Manuel Piazza, il trentenne investito la sera del 24 gennaio mentre cercava di proteggere la fidanzata, Nicola Lamia, consigliere comunale di Fratelli di Italia, ha depositato un'interrogazione durissima che chiama in causa il Comune di Trapani, il sindaco Giacomo Tranchida e la Giunta, puntando il dito sulle gravi carenze di illuminazione pubblica nella zona dell'incidente e sul rimpallo di responsabilità tra enti. Nel documento Lamia mette nero su bianco ciò che molti cittadini denunciano da tempo: strade al buio, segnalazioni rimaste senza risposta e una cronica inefficienza degli impianti di illuminazione pubblica, proprio in una delle arterie più frequentate della città, che collega il porto al centro storico ed è attraversata ogni giorno da pedoni, studenti, lavoratori e turisti. L'interrogazione non si limita alla denuncia. Chiama direttamente in causa anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, accusata di essere intervenuta pubblicamente dopo l'incidente per delimitare le proprie competenze, generando di fatto - scrive Lamia - "un rimpallo di responsabilità istituzionali inaccettabile di fronte a una tragedia umana". Il punto politico è chiaro: per il consigliere il Comune non può sottrarsi alle proprie responsabilità in materia di sicurezza urbana, viabilità e tutela dell'incolumità pubblica. E soprattutto non può rifugiarsi dietro presunte zone grigie sulle competenze: "Il sindaco - viene ricordato nell'atto - è per legge l'autorità responsabile della sicurezza dei cittadini". Tra le domande rivolte a sindaco e Giunta ce n'è una che pesa più delle altre: se l'Amministrazione fosse a conoscenza delle condizioni di carenza o inefficienza dell'illuminazione pubblica nella zona di via Staiti prima dell'incidente mortale. E ancora: se esistono segnalazioni, esposti o richieste di intervento pervenute nei mesi precedenti; quali siano nel dettaglio le competenze del Comune e quelle dell'Autorità portuale; se esistono accordi o protocolli sulla gestione dell'illuminazione e della viabilità. Ma soprattutto Lamia chiede quali interventi urgenti e strutturali l'Amministrazione intenda adottare per evitare il ripetersi di tragedie simili e se non ritenga necessario avviare una verifica tecnica e amministrativa su eventuali responsabilità e omissioni. Una interrogazione che, al di là dell'esito formale, segna un passaggio politico netto: la morte di Manuel Piazza non viene archiviata come una fatalità, ma diventa il simbolo di una città che, tra buio, manutenzione carente e competenze che si rincorrono, continua a fare i conti con un tema irrisolto: la sicurezza delle sue strade.

MSC Crociere porta l'eleganza dell'MSC Yacht Club su MSC Musica e MSC Orchestra

Napoli, - MSC Crociere amplia l'esperienza esclusiva dell'MSC Yacht Club, estendendola anche a MSC Musica e MSC Orchestra. Con questa iniziativa, tutte e quattro le navi della classe Musica - MSC Poesia, MSC Magnifica, MSC Musica e MSC Orchestra - saranno entro il 2027 dotate del celebre concetto "nave nella nave", offrendo agli ospiti il massimo del comfort, della privacy e di servizi personalizzati. L'MSC Yacht Club rappresenta l'espressione più raffinata dell'ospitalità MSC. Gli ospiti possono godere di suite eleganti e spaziose, con servizio di maggiordomo attivo 24 ore su 24 e concierge dedicato. Ristoranti gourmet, lounge riservate e solarium privati completano un ambiente esclusivo, pur restando a pochi passi dalle numerose attività e ristoranti della nave. L'esperienza viene arricchita da servizi pensati su misura: omaggi in suite come frutta fresca, cioccolatini e macarons, una selezione di distillati premium, servizi di preparazione e disfacimento bagagli, shopping privato in boutique e prodotti da bagno biologici della linea MED by MSC. Per chi desidera vivere esperienze a terra uniche, sono disponibili escursioni personalizzate e trasferimenti privati, in base alle preferenze degli ospiti. Con l'inserimento dell'MSC Yacht Club su MSC Musica e MSC Orchestra, la struttura sarà presente su 19 navi della flotta MSC, confermando l'impegno della compagnia nel creare crociere all'insegna del lusso e della personalizzazione. Itinerari MSC Musica esplorera il Sud America da novembre 2026 ad aprile 2027, con crociere verso il Brasile e itinerari speciali di otto e nove notti per Natale e Capodanno, includendo Buenos Aires, Montevideo e Punta del Este. La stagione si chiuderà con una traversata transatlantica di 16 notti, con partenza da Santos il 1° aprile 2027 e arrivo a **Genova**. MSC Orchestra offrirà l'MSC Yacht Club a partire dal 13 marzo fino al 24 aprile 2027, partendo da Bari e visitando le mete più iconiche della Turchia, tra cui Izmir e Istanbul, con scali al Pireo e a Corfù, in Grecia. Se vuoi, posso creare anche una versione più breve e accattivante, ideale per comunicati stampa o social media, che catturi subito l'attenzione del lettore.



Maersk e Hapag-Lloyd riportano un servizio India/Medio Oriente-Mediterraneo sulla rotta attraverso Suez

Le due compagnie stanno valutando se ripristinare i transiti attraverso il Mar Rosso di altre due linee Maersk Line e Hapag-Lloyd hanno comunicato che le portacontainer impiegate nel servizio denominato rispettivamente ME11 e IMX dalle due compagnie di navigazione, che è operato nell'ambito del loro vessel sharing agreement denominato Gemini Cooperation, ritorneranno a transitare attraverso il Mar Rosso e il canale di Suez, precisando che tutti i viaggi attraverso questa regione saranno sotto la sorveglianza di unità militari. Il servizio collega l'India e il Medio Oriente con il Mediterraneo toccando i **porti** di Jebel Ali, Mundra, Jawaharlal Nehru, Salalah, Port Said, Valencia e Tanger Med e il ripristino dei transiti attraverso il canale egiziano avviene con la partenza odierna della nave Astrid Maersk dal porto di Valencia diretta in Oriente e con la partenza di domani dal porto di Mundra della portacontenitori Albert Maersk diretta verso il Mediterraneo. Inoltre le due compagnie hanno reso noto che stanno valutando di riportare sulla rotta attraverso Suez anche due altri servizi denominati AE12 e AE15 dalla Maersk e SE1 e SE3 dalla Hapag-Lloyd, con il primo che collega la Cina e il sud-est asiatico con il Mediterraneo scalando i **porti** di Shanghai, Ningbo, Tanjung Pelepas, Colombo, Port Said, Rijeka e Koper e con il secondo che segue in gran parte la stessa rotta toccando i **porti** di Qingdao, Ningbo, Singapore, Tanjung Pelepas, Jeddah, Port Said, Izmit e Istanbul.

Informare

Maersk e Hapag-Lloyd riportano un servizio India/Medio Oriente-Mediterraneo sulla rotta attraverso Suez



02/03/2026 15:50

Le due compagnie stanno valutando se ripristinare i transiti attraverso il Mar Rosso di altre due linee Maersk Line e Hapag-Lloyd hanno comunicato che le portacontainer impiegate nel servizio denominato rispettivamente ME11 e IMX dalle due compagnie di navigazione, che è operato nell'ambito del loro vessel sharing agreement denominato Gemini Cooperation, ritorneranno a transitare attraverso il Mar Rosso e il canale di Suez, precisando che tutti i viaggi attraverso questa regione saranno sotto la sorveglianza di unità militari. Il servizio collega l'India e il Medio Oriente con il Mediterraneo toccando i porti di Jebel Ali, Mundra, Jawaharlal Nehru, Salalah, Port Said, Valencia e Tanger Med e il ripristino dei transiti attraverso il canale egiziano avviene con la partenza odierna della nave Astrid Maersk dal porto di Valencia diretta in Oriente e con la partenza di domani dal porto di Mundra della portacontenitori Albert Maersk diretta verso il Mediterraneo. Inoltre le due compagnie hanno reso noto che stanno valutando di riportare sulla rotta attraverso Suez anche due altri servizi denominati AE12 e AE15 dalla Maersk e SE1 e SE3 dalla Hapag-Lloyd, con il primo che collega la Cina e il sud-est asiatico con il Mediterraneo scalando i porti di Shanghai, Ningbo, Tanjung Pelepas, Colombo, Port Said, Rijeka e Koper e con il secondo che segue in gran parte la stessa rotta toccando i porti di Qingdao, Ningbo, Singapore, Tanjung Pelepas, Jeddah, Port Said, Izmit e Istanbul.

IKEA accelera la decarbonizzazione con il trasporto elettrico pesante in collaborazione con LC3 Trasporti e Mercedes-Benz Trucks

IKEA con un progetto di trasporto elettrico pesante accelera la decarbonizzazione del trasporto su strada in Italia. Il progetto mira a costruire un sistema logistico sempre più sostenibile, efficiente e silenzioso. Inter IKEA Group compie un nuovo e importante passo avanti nella decarbonizzazione dei trasporti in Italia, l'azienda annuncia il lancio del suo primo progetto di trasporto stradale pesante completamente elettrificato, sviluppato in collaborazione con LC3 Trasporti, storico partner logistico, e Mercedes-Benz Trucks, fornitore tecnologico di riferimento nella mobilità elettrica. L'obiettivo di questa partnership è anticipare i target europei di decarbonizzazione della mobilità e contribuire alla costruzione di un sistema logistico più sostenibile, silenzioso ed efficiente. L'iniziativa, avviata ufficialmente a ottobre, segna l'inizio di una nuova era per le operazioni logistiche di IKEA in Italia: un percorso progressivo verso l'elettrificazione del trasporto a lunga distanza, volto a ottenere riduzioni concrete delle emissioni e dell'impatto ambientale delle attività operative. Il progetto prevede una fase di implementazione graduale: dai cinque camion BEV (Battery Electric Vehicle) già in funzione, la flotta si espanderà a oltre dieci veicoli elettrici Mercedes-Benz eActros 600 entro il terzo trimestre del 2026. Questi mezzi saranno impiegati per i servizi quotidiani di trasporto container da e verso i porti di Genova e La Spezia, con destinazione il Distribution Center di Piacenza, nonché per le consegne giornaliere ai negozi del Nord Italia in partenza dallo stesso hub logistico. Un ruolo chiave nell'avvio operativo del progetto è stato svolto dalla Concessionaria Rossi Veicoli, storico fornitore di riferimento di LC3 Trasporti per i mezzi Mercedes-Benz e partner di Daimler Truck Italia, che ha portato per prima nel nostro Paese i mezzi Mercedes-Benz eActros 600 full electric, contribuendo in modo determinante all'introduzione e alla diffusione delle soluzioni di trasporto pesante a zero emissioni sul territorio nazionale. Una volta pienamente operativo, il progetto permetterà di percorrere oltre 1.200.000 chilometri all'anno a zero emissioni, eliminando completamente le emissioni di CO₂ e contribuendo in modo significativo alla riduzione dell'impatto climatico del trasporto stradale. Grazie all'esperienza e alla visione condivise con LC3 Trasporti - da tempo impegnata nella sperimentazione di soluzioni a basso impatto - e all'innovazione tecnologica dei Mercedes-Benz eActros 600, dotati di sistemi di propulsione completamente elettrici di nuova generazione, IKEA compie un ulteriore passo decisivo verso la decarbonizzazione della propria rete logistica nazionale. Oltre ai benefici ambientali, l'introduzione di questi nuovi veicoli elettrici garantisce anche zero emissioni acustiche, un vantaggio particolarmente rilevante per le operazioni di consegna notturna ai punti vendita in grado di garantire un significativo miglioramento della qualità della vita delle comunità locali e la riduzione dell'inquinamento acustico nelle aree urbane. Con questo

Informatore Navale

IKEA accelera la decarbonizzazione con il trasporto elettrico pesante in collaborazione con LC3 Trasporti e Mercedes-Benz Trucks

02/03/2026 16:06

IKEA con un progetto di trasporto elettrico pesante accelera la decarbonizzazione del trasporto su strada in Italia. Il progetto mira a costruire un sistema logistico sempre più sostenibile, efficiente e silenzioso. Inter IKEA Group compie un nuovo e importante passo avanti nella decarbonizzazione dei trasporti in Italia, l'azienda annuncia il lancio del suo primo progetto di trasporto stradale pesante completamente elettrificato, sviluppato in collaborazione con LC3 Trasporti, storico partner logistico, e Mercedes-Benz Trucks, fornitore tecnologico di riferimento nella mobilità elettrica. L'obiettivo di questa partnership è anticipare i target europei di decarbonizzazione della mobilità e contribuire alla costruzione di un sistema logistico più sostenibile, silenzioso ed efficiente. L'iniziativa, avviata ufficialmente a ottobre, segna l'inizio di una nuova era per le operazioni logistiche di IKEA in Italia: un percorso progressivo verso l'elettrificazione del trasporto a lunga distanza, volto a ottenere riduzioni concrete delle emissioni e dell'impatto ambientale delle attività operative. Il progetto prevede una fase di implementazione graduale: dai cinque camion BEV (Battery Electric Vehicle) già in funzione, la flotta si espanderà a oltre dieci veicoli elettrici Mercedes-Benz eActros 600 entro il terzo trimestre del 2026. Questi mezzi saranno impiegati per i servizi quotidiani di trasporto container da e verso i porti di Genova e La Spezia, con destinazione il Distribution Center di Piacenza, nonché per le consegne giornaliere ai negozi del Nord Italia in partenza dallo stesso hub logistico. Un ruolo chiave nell'avvio operativo del progetto è stato svolto dalla Concessionaria Rossi Veicoli, storico fornitore di riferimento di LC3 Trasporti per i mezzi Mercedes-Benz e partner di Daimler Truck Italia, che ha portato per prima nel nostro Paese i mezzi Mercedes-Benz eActros 600 full electric, contribuendo in modo determinante all'introduzione e alla diffusione delle soluzioni di trasporto pesante a zero emissioni sul territorio nazionale. Una volta pienamente operativo, il progetto permetterà di percorrere oltre 1.200.000 chilometri all'anno a zero emissioni, eliminando completamente le emissioni di CO₂ e contribuendo in modo significativo alla riduzione dell'impatto climatico del trasporto stradale. Grazie all'esperienza e alla visione condivise con LC3 Trasporti - da tempo impegnata nella sperimentazione di soluzioni a basso impatto - e all'innovazione tecnologica dei Mercedes-Benz eActros 600, dotati di sistemi di propulsione completamente elettrici di nuova generazione, IKEA compie un ulteriore passo decisivo verso la decarbonizzazione della propria rete logistica nazionale. Oltre ai benefici ambientali, l'introduzione di questi nuovi veicoli elettrici garantisce anche zero emissioni acustiche, un vantaggio particolarmente rilevante per le operazioni di consegna notturna ai punti vendita in grado di garantire un significativo miglioramento della qualità della vita delle comunità locali e la riduzione

Informatore Navale

Focus

progetto, IKEA ribadisce il proprio impegno nell'eliminare gradualmente i combustibili fossili e i motori a combustione interna, anche nel settore del trasporto pesante - tradizionalmente uno dei più complessi da decarbonizzare. "Si tratta di un progetto ambizioso, volto a ridurre in modo significativo l'impronta climatica dei nostri trasporti in Italia. Grazie a questa nuova partnership triangolare possiamo definire insieme l'assetto ottimale e sviluppare una soluzione che riduce i costi totali, contribuendo al contempo a un ambiente più pulito e silenzioso - un elemento essenziale della nostra missione di creare una vita quotidiana migliore" dichiara Ewelina Taylor, Global Transport Manager di Inter IKEA Group. "Una partnership che rappresenta un punto di svolta per LC3 Trasporti. La transizione energetica è una sfida che abbiamo scelto di affrontare con determinazione. L'introduzione di Mercedes-Benz eActros 600, in partnership con IKEA e Daimler Truck Italia, dimostra che la collaborazione lungo l'intera filiera è l'unico vero motore del cambiamento. Il tempo degli esperimenti isolati è finito: ciò di cui abbiamo bisogno ora sono soluzioni concrete, scalabili e a impatto zero" commenta Michele Ambrogi, Direttore Commerciale di LC3 Trasporti. "Mercedes-Benz eActros 600 è il risultato di anni di sviluppo mirati a trasformare radicalmente il trasporto merci su strada", ha concluso Maurizio Pompei, CEO di Daimler Truck Italia. "Vederlo entrare in servizio in un progetto di questa portata, al fianco di due realtà lungimiranti come LC3 e IKEA, conferma che la transizione energetica è già in corso. Questo è un esempio virtuoso di come l'innovazione tecnologica possa integrarsi perfettamente con la sostenibilità ambientale e l'efficienza operativa".

Informazioni Marittime

Focus

A Panama APM Terminals gestirà "temporaneamente" gli scali di Balboa e Cristobal

La Corte Suprema di Giustizia del paese centroamericano ritiene incostituzionale la stipula di un recente contratto di concessione Per garantire la continuità delle operazioni portuali connesse al canale di Panama APM Terminals ha comunicato la propria disponibilità ad assumere la gestione temporanea dei terminal di Balboa , sul versante Pacifico, e Cristobal , su quello Atlantico. L'annuncio fa seguito alle dichiarazioni del presidente panamense José Raúl Mulino in merito alla sentenza della Corte Suprema di Giustizia del paese centroamericano. L'organismo giudiziario ritiene incostituzionale la legge sul alla Panama Ports Company del gruppo CK Hutchison Holdings di Hong Kong la gestione dei due scali portuali. Il presidente panamense ha confermato che APM Terminals "ha espresso la propria disponibilità ad assumere temporaneamente la gestione di entrambi i terminal". Ma la gestione temporanea verrà avviata solo quando la sentenza della Corte Suprema diventerà definitiva e durerà fino a quando non verrà accordata una nuova concessione, a seguito di una procedura aperta e partecipativa. Condividi Tag [porti](#) Articoli correlati.

Informazioni Marittime

A Panama APM Terminals gestirà "temporaneamente" gli scali di Balboa e Cristobal



02/03/2026 13:25

La Corte Suprema di Giustizia del paese centroamericano ritiene incostituzionale la stipula di un recente contratto di concessione Per garantire la continuità delle operazioni portuali connesse al canale di Panama APM Terminals ha comunicato la propria disponibilità ad assumere la gestione temporanea dei terminal di Balboa , sul versante Pacifico, e Cristobal , su quello Atlantico. L'annuncio fa seguito alle dichiarazioni del presidente panamense José Raúl Mulino in merito alla sentenza della Corte Suprema di Giustizia del paese centroamericano. L'organismo giudiziario ritiene incostituzionale la legge sul alla Panama Ports Company del gruppo CK Hutchison Holdings di Hong Kong la gestione dei due scali portuali. Il presidente panamense ha confermato che APM Terminals "ha espresso la propria disponibilità ad assumere temporaneamente la gestione di entrambi i terminal". Ma la gestione temporanea verrà avviata solo quando la sentenza della Corte Suprema diventerà definitiva e durerà fino a quando non verrà accordata una nuova concessione, a seguito di una procedura aperta e partecipativa. Condividi Tag [porti](#) Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Focus

Servizi portuali: Ue avvia procedure di infrazione per Spagna, Francia e Italia

I tre paesi avrebbero imposto l'obbligo per le navi utilizzate per il rimorchio e l'ormeggio nei rispettivi **porti** di battere bandiera nazionale. La Commissione europea ha deciso di avviare procedure di infrazione inviando lettere di costituzione in mora a Spagna, Francia e Italia per inadempimento degli obblighi previsti dall'articolo 4, paragrafi 3 e 4, del regolamento sui servizi portuali (regolamento 2017/352/UE). Tali disposizioni, ricorda la Fondazione del Mare, consentono agli Stati membri, nel rispetto di rigorose condizioni di trasparenza, non discriminazione e proporzionalità e con l'obiettivo di garantire il rispetto del loro diritto sociale e del lavoro, comprese le norme sulle ispezioni del lavoro, di imporre l'obbligo di bandiera alle navi che effettuano operazioni di rimorchio o ormeggio nei **porti** situati sul loro territorio. Spagna, Francia e Italia hanno imposto l'obbligo per le navi utilizzate per il rimorchio e l'ormeggio nei rispettivi **porti** di battere bandiera nazionale. Gli Stati membri temono che le leggi sociali nazionali non si applichino se il rimorchiatore non batte bandiera nazionale. Tuttavia, come spiega la Commissione nella lettera di costituzione in mora, ciò non è corretto, poiché il regolamento sui servizi portuali conferisce già agli Stati membri il potere di applicare le leggi nazionali in materia sociale e del lavoro indipendentemente dalla bandiera della nave sottoposta a ispezione. Qualora gli Stati membri decidessero comunque di imporre un requisito di bandiera, questo dovrebbe essere definito come la bandiera di qualsiasi Stato membro dell'UE anziché la bandiera nazionale di un particolare Stato membro. Un requisito di bandiera nazionale, come formulato da Spagna, Francia e Italia, non è quindi conforme agli obblighi dell'UE ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3 e 4, del regolamento sui servizi portuali e alla libertà di stabilimento sancita dall'articolo 49 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. La Commissione invia pertanto lettere di costituzione in mora a Spagna, Francia e Italia, che hanno due mesi di tempo per rispondere e porre rimedio alle carenze sollevate dalla Commissione. In assenza di una risposta soddisfacente, la Commissione potrà decidere di emettere un parere motivato. Condividi Tag ue Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Servizi portuali: Ue avvia procedure di infrazione per Spagna, Francia e Italia



02/03/2026 16:22

I tre paesi avrebbero imposto l'obbligo per le navi utilizzate per il rimorchio e l'ormeggio nei rispettivi porti di battere bandiera nazionale. La Commissione europea ha deciso di avviare procedure di infrazione inviando lettere di costituzione in mora a Spagna, Francia e Italia per inadempimento degli obblighi previsti dall'articolo 4, paragrafi 3 e 4, del regolamento sui servizi portuali (regolamento 2017/352/UE). Tali disposizioni, ricorda la Fondazione del Mare, consentono agli Stati membri, nel rispetto di rigorose condizioni di trasparenza, non discriminazione e proporzionalità e con l'obiettivo di garantire il rispetto del loro diritto sociale e del lavoro, comprese le norme sulle ispezioni del lavoro, di imporre l'obbligo di bandiera alle navi che effettuano operazioni di rimorchio o ormeggio nei porti situati sul loro territorio. Spagna, Francia e Italia hanno imposto l'obbligo per le navi utilizzate per il rimorchio e l'ormeggio nei rispettivi porti di battere bandiera nazionale. Gli Stati membri temono che le leggi sociali nazionali non si applichino se il rimorchiatore non batte bandiera nazionale. Tuttavia, come spiega la Commissione nella lettera di costituzione in mora, ciò non è corretto, poiché il regolamento sui servizi portuali conferisce già agli Stati membri il potere di applicare le leggi nazionali in materia sociale e del lavoro indipendentemente dalla bandiera della nave sottoposta a ispezione. Qualora gli Stati membri decidessero comunque di imporre un requisito di bandiera, questo dovrebbe essere definito come la bandiera di qualsiasi Stato membro dell'UE anziché la bandiera nazionale di un particolare Stato membro. Un requisito di bandiera nazionale, come formulato da Spagna, Francia e Italia, non è quindi conforme agli obblighi dell'UE ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3 e 4, del regolamento sui servizi portuali e alla libertà di stabilimento sancita dall'articolo 49 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. La Commissione invia pertanto lettere di costituzione in mora a Spagna, Francia e Italia, che hanno due mesi di tempo per rispondere e porre rimedio alle carenze sollevate dalla Commissione. In assenza di una risposta soddisfacente, la Commissione potrà decidere di emettere un parere motivato. Condividi Tag ue Articoli correlati.

Si rende noto che alcuni trattamenti dei dati personali possono non richiedere il tuo consenso, ma hai il diritto di opporsi a tale trattamento. Le tue preferenze verranno applicate solo a questo sito web e verranno archiviate per 13 mesi in IABGPP_HDR_GppString cookie. Puoi modificare le tue preferenze o revocare il consenso in qualsiasi momento tornando su questo sito e facendo clic sul pulsante "Riservatezza" in fondo alla pagina web.

I lavoratori portuali di decine di porti del Mediterraneo coordinano l'azione contro le spedizioni di armi israeliane. I lavoratori portuali di oltre 20 porti del Mediterraneo sono pronti a organizzare un'azione sindacale coordinata il 6 febbraio, in seguito all'annuncio di questa settimana da parte dei sindacati dei lavoratori portuali, tra cui l'Unione Sindacale di Base (USB) italiana, che prende di mira la complicità delle autorità portuali e dei governi nel genocidio dei palestinesi a Gaza da parte di Israele. L'azione pianificata si svolgerà simultaneamente nei porti di Italia, Grecia, Paesi Bassi, Marocco e Turchia, con l'obiettivo di interrompere le spedizioni di armi, contrastare il riammo e contestare l'uso delle infrastrutture di trasporto civili per la logistica bellica, hanno annunciato gli organizzatori. L'USB ha affermato che la mobilitazione è una risposta all'accelerazione della militarizzazione delle infrastrutture portuali e alla più ampia economia di guerra, che secondo i sindacati sta erodendo i diritti dei lavoratori e minando i sistemi di protezione sociale. Il sindacato ha sottolineato che lo sciopero ha lo scopo di "garantire che i porti europei e mediterranei siano luoghi di pace, liberi da qualsiasi coinvolgimento in guerre". Francesco Staccioli dell'USB ha avvertito che la mancata azione avrebbe avuto conseguenze durature sulle lotte sindacali, affermando: "Se non prendiamo questo provvedimento, tutte le nostre altre richieste saranno annullate dalla guerra". Almeno 10 porti italiani hanno già confermato la loro partecipazione, rafforzando le azioni dei lavoratori portuali iniziate nel 2023 contro le spedizioni di armi agli israeliani. Tra queste iniziative precedenti figurano importanti attacchi in Italia per contrastare sia il genocidio israeliano a Gaza sia il programma di riammo del Primo Ministro italiano Giorgia Meloni. I rappresentanti sindacali hanno affermato che la campagna collega l'opposizione al genocidio, alla militarizzazione e all'imperialismo statunitense alle lotte sindacali locali, citando quelle che hanno descritto come misure sempre più repressive contro i lavoratori impegnati in azioni di solidarietà. I lavoratori portuali del Pireo e di Mersin hanno sostenuto che le condizioni stanno peggiorando rapidamente e che possono essere affrontate solo attraverso un coordinamento internazionale. I sindacalisti in Grecia hanno affermato che se i lavoratori agissero collettivamente, "i porti potrebbero diventare una barriera alla guerra, non corridoi per la consegna delle armi". La Federazione sindacale mondiale (WFTU) ha diffuso un messaggio di solidarietà a sostegno della mobilitazione del 6 febbraio e ha adottato lo striscione ufficiale "I portuali non lavorano per la guerra". L'imminente azione coordinata segna la prima mobilitazione dei lavoratori portuali dell'anno, dopo una serie di blocchi portuali, rifiuti e minacce di sciopero nel Mediterraneo verificatisi nel 2025 a causa di spedizioni di armi legate al genocidio dei palestinesi di Gaza da parte di Israele.



I lavoratori portuali di decine di porti del Mediterraneo coordinano l'azione contro le spedizioni di armi israeliane. I lavoratori portuali di oltre 20 porti del Mediterraneo sono pronti a organizzare un'azione sindacale coordinata il 6 febbraio, in seguito all'annuncio di questa settimana da parte dei sindacati dei lavoratori portuali, tra cui l'Unione Sindacale di Base (USB) italiana, che prende di mira la complicità delle autorità portuali e dei governi nel genocidio dei palestinesi a Gaza da parte di Israele. L'azione pianificata si svolgerà simultaneamente nei porti di Italia, Grecia, Paesi Bassi, Marocco e Turchia, con l'obiettivo di interrompere le spedizioni di armi, contrastare il riammo e contestare l'uso delle infrastrutture di trasporto civili per la logistica bellica, hanno annunciato gli organizzatori. L'USB ha affermato che la mobilitazione è una risposta all'accelerazione della militarizzazione delle infrastrutture portuali e alla più ampia economia di guerra, che secondo i sindacati sta erodendo i diritti dei lavoratori e minando i sistemi di protezione sociale. Il sindacato ha sottolineato che lo sciopero ha lo scopo di "garantire che i porti europei e mediterranei siano luoghi di pace, liberi da qualsiasi coinvolgimento in guerre". Francesco Staccioli dell'USB ha avvertito che la mancata azione avrebbe avuto conseguenze durature sulle lotte sindacali, affermando: "Se non prendiamo questo provvedimento, tutte le nostre altre richieste saranno annullate dalla guerra".

L'AntiDiplomatico

Focus

"Questo genocidio non si è limitato a distruggere la mia vita o tutto ciò che possedevo: è andato ben oltre. Mi ha distrutto dall'interno. Ha spazzato via la pace dal mio cuore, ha frantumato la stabilità della mia mente e mi ha contagiato con una strana sindrome dell'anima. " Potrebbero benissimo essere parole di un sopravvissuto alla Shoah. In realtà sono parole di Wasim Said, sopravvissuto al genocidio a Gaza autore di questa testimonianza esclusiva: La Redazione de l'AntiDiplomatico L'AntiDiplomatico è una testata registrata in data 08/09/2015 presso il Tribunale civile di Roma al n° 162/2015 del registro di stampa. Per ogni informazione, richiesta, consiglio e critica: info@lantidiplomatico.it Commenti ancora nessun commento.

Conto Termico 3.0, operativo il nuovo portale per le richieste

Da ieri è possibile accedere alla piattaforma dal sito del Gse. Un riepilogo della misura, con webinar e schede fornite dal Gestore. Dalle 12 di ieri, 2 febbraio, è attivo il Portaltermico 3.0 per l'accesso agli incentivi previsti dal Conto Termico 3.0. La piattaforma, spiega il Gse in una nota, consente di visualizzare tutti gli edifici e le richieste delle quali si è "soggetti responsabili", accedendo alla sezione "edifici", oppure di operare per conto di altri soggetti responsabili in qualità di "soggetto delegato". Il Portale sarà accessibile tra i servizi di efficienza energetica dell'area clienti del sito Gse. Ora che la misura entra nel vivo, riepiloghiamo dunque le novità introdotte con il Conto Termico 3.0 e le differenze rispetto al precedente schema di incentivi. Il decreto Mase 7 agosto 2025 ha potenziato il meccanismo di supporto per interventi di piccole dimensioni su efficienza energetica e produzione di energia termica da rinnovabili negli edifici. Prevede un limite di spesa annua di 900 milioni di euro, di cui 400 destinati alle pubbliche amministrazioni (20 milioni per le diagnosi energetiche) e 500 per i privati (150 milioni per le imprese). Rispetto alla versione 2.0, la 3.0 semplifica l'accesso al meccanismo, amplia la platea dei beneficiari, aggiorna le tipologie di interventi agevolabili e le spese ammissibili, tenendo conto dell'evoluzione tecnologica e dei prezzi di mercato. Sono potenziati anche gli interventi ammissibili in ambito terziario. Tra le principali novità introdotte vi è l'estensione agli enti del terzo settore equiparati alle amministrazioni pubbliche, consorzi, autorità portuali e società in-house. Sono aggiornati, inoltre, i massimali di spesa, specifici e assoluti. Il perimetro degli edifici coinvolti per gli interventi di efficienza energetica, finora riservati alla PA, è ampliato anche agli edifici non residenziali privati. In aggiunta ai lavori agevolabili già previsti (isolamento termico, installazione di pompe di calore o di collettori solari) sono incentivabili nuove tipologie di intervento, come ad esempio gli impianti solari fotovoltaici con sistemi di accumulo e colonnine di ricarica per veicoli elettrici, purché installati congiuntamente alla sostituzione dell'impianto termico con pompe di calore elettriche. Il decreto fissa un incentivo del 20% per il caso base, per poi salire rispettivamente a 25%, 30% e 35% se si usano moduli A, B o C del noto registro all'articolo 12 del DI 181/2023 sui prodotti FV ad alta efficienza e Made in Europe. L'impianto deve essere configurato per l'autoconsumo e correttamente dimensionato rispetto al fabbisogno dell'edificio. Nello specifico, l'energia elettrica prodotta non può superare il 105% della somma dei consumi medi annui (elettrici e termici equivalenti) dell'edificio. In generale, il decreto riconosce una copertura media del 65% delle spese ammissibili che arriva al 100% nel caso di interventi realizzati su edifici pubblici in comuni fino a 15.000 abitanti, scuole pubbliche, ospedali e strutture sanitarie.



Da ieri è possibile accedere alla piattaforma dal sito del Gse. Un riepilogo della misura, con webinar e schede fornite dal Gestore. Dalle 12 di ieri, 2 febbraio, è attivo il Portaltermico 3.0 per l'accesso agli incentivi previsti dal Conto Termico 3.0. La piattaforma, spiega il Gse in una nota, consente di visualizzare tutti gli edifici e le richieste delle quali si è "soggetti responsabili", accedendo alla sezione "edifici", oppure di operare per conto di altri soggetti responsabili in qualità di "soggetto delegato". Il Portale sarà accessibile tra i servizi di "efficienza energetica" dell'area clienti del sito Gse. Ora che la misura entra nel vivo, riepiloghiamo dunque le novità introdotte con il Conto Termico 3.0 e le differenze rispetto al precedente schema di incentivi. Il nuovo schema di incentivi il decreto Mase 7 agosto 2025 ha potenziato il meccanismo di supporto per interventi di piccole dimensioni su efficienza energetica e produzione di energia termica da rinnovabili negli edifici. Prevede un limite di spesa annua di 900 milioni di euro, di cui 400 destinati alle pubbliche amministrazioni (20 milioni per le diagnosi energetiche) e 500 per i privati (150 milioni per le imprese). Rispetto alla versione 2.0, la 3.0 semplifica l'accesso al meccanismo, amplia la platea dei beneficiari, aggiorna le tipologie di interventi agevolabili e le spese ammissibili, tenendo conto dell'evoluzione tecnologica e dei prezzi di mercato. Sono potenziati anche gli interventi ammissibili in ambito terziario. Tra le principali novità introdotte vi è l'estensione agli enti del terzo settore equiparati alle amministrazioni pubbliche, consorzi, autorità portuali e società in-house. Sono aggiornati, inoltre, i massimali di spesa, specifici e assoluti. Il perimetro degli edifici coinvolti per gli interventi di efficienza energetica, finora riservati alla PA, è ampliato anche agli edifici non residenziali privati. In aggiunta ai lavori agevolabili già previsti (isolamento termico, installazione di pompe di calore o di collettori solari) sono incentivabili nuove tipologie di intervento, come ad esempio gli impianti solari fotovoltaici con sistemi di accumulo e colonnine di ricarica per veicoli elettrici, purché installati congiuntamente alla sostituzione dell'impianto termico con pompe di calore elettriche. Il decreto fissa un incentivo del 20% per il caso base, per poi salire rispettivamente a 25%, 30% e 35% se si usano moduli A, B o C del noto registro all'articolo 12 del DI 181/2023 sui prodotti FV ad alta efficienza e Made in Europe. L'impianto deve essere configurato per l'autoconsumo e correttamente dimensionato rispetto al fabbisogno dell'edificio. Nello specifico, l'energia elettrica prodotta non può superare il 105% della somma dei consumi medi annui (elettrici e termici equivalenti) dell'edificio. In generale, il decreto riconosce una copertura media del 65% delle spese ammissibili che arriva al 100% nel caso di interventi realizzati su edifici pubblici in comuni fino a 15.000 abitanti, scuole pubbliche, ospedali e strutture sanitarie.

pubbliche, comprese quelle residenziali, di cura, assistenza o ricovero. Viene introdotta la possibilità, per soggetti pubblici e privati, di accedere agli incentivi anche attraverso Comunità energetiche rinnovabili (Cer) o configurazioni di autoconsumo collettivo. Il Gse spiega la misura Dopo l'entrata in vigore del decreto, il Gse ha prodotto tre webinar (link ai video e alle slide in basso) per sviscerare i contenuti del nuovo schema di incentivi. Il primo, pubblicato il 12 gennaio, ha introdotto le principali novità appena elencate, approfondito le regole applicative e fornito un'anteprima del Portaltermico 3.0 lanciato ieri. Il secondo, del 19 gennaio, ha fornito le informazioni preliminari per la presentazione della richiesta tramite l'area clienti del Gse e ha fornito una dimostrazione pratica guidata del caricamento della richiesta agli incentivi. L'ultimo, del 26 gennaio, ha fornito un focus sugli interventi di incremento dell'efficienza energetica del Titolo II per i quali è possibile richiedere gli incentivi (interventi di incremento dell'efficienza energetica in edifici esistenti parti di essi o unità immobiliari esistenti). Quest'ultimo webinar in particolare ha approfondito il ruolo della diagnosi energetica, che rimane un pilastro per la pianificazione degli interventi di riqualificazione profonda. La diagnosi è obbligatoria per interventi come l'isolamento termico, la trasformazione in nZEB o per impianti con potenza superiore a 200 kW. Deve essere redatta esclusivamente da un Ege (Esperto in Gestione dell'Energia) o da una Esco certificata secondo le norme UNI CEI di riferimento. Una novità rilevante emersa è la possibilità per le PA e gli enti del Terzo settore non economici di richiedere un contributo anticipato del 50% per le spese di redazione della diagnosi. Per ottenerlo, il soggetto deve inviare un preventivo di spesa tramite il portale e impegnarsi a redigere la diagnosi entro 12 mesi dall'accoglimento della richiesta. Le imprese e gli enti del Terzo settore che svolgono attività economica devono rispettare requisiti più stringenti per accedere agli incentivi del Titolo II. Ad esempio è obbligatorio dimostrare, tramite Ape (Attestazione di Prestazione Energetica) ante e post-operam, una riduzione dell'indice di prestazione energetica non rinnovabile pari ad almeno il 10% per interventi singoli o il 20% per interventi combinati, infrastrutture di ricarica o nZEB. Prima dell'avvio dei lavori, le imprese devono inviare inoltre una comunicazione preliminare al Gse che indichi la dimensione dell'impresa, l'ubicazione del progetto e l'elenco dei costi previsti. L'incentivo finale in questi casi è soggetto a un cap basato sulla dimensione: per gli interventi di efficienza combinati, ad esempio, il limite è del 30% per le grandi imprese, 40% per le medie e 50% per le piccole. Un ulteriore elemento di rilievo è la maggiorazione del 10% sull'incentivo base (fino a un massimo del 65% della spesa) prevista per gli interventi che utilizzano componentistica prodotta nell'Unione Europea, a patto che i componenti principali siano dotati di marcatura CE e certificazione di origine.

Verso zero emissioni: IKEA guida la rivoluzione del trasporto su strada in Italia

Piacenza - Inter IKEA Group , la multinazionale svedese specializzata in arredamento e accessori per la casa, compie un nuovo e importante passo avanti nella decarbonizzazione dei trasporti in Italia . L'azienda annuncia il lancio del suo primo progetto di trasporto stradale pesante completamente elettrificato , sviluppato in collaborazione con LC3 Trasporti , storico partner logistico, e Mercedes-Benz Trucks , fornitore tecnologico di riferimento nella mobilità elettrica. L'obiettivo di questa partnership è anticipare i target europei di decarbonizzazione della mobilità e contribuire alla costruzione di un sistema logistico più sostenibile, silenzioso ed efficiente. L'iniziativa, avviata ufficialmente a ottobre, segna l'inizio di una nuova era per le operazioni logistiche di IKEA in Italia : un percorso progressivo verso l'elettrificazione del trasporto a lunga distanza, volto a ottenere riduzioni concrete delle emissioni e dell'impatto ambientale delle attività operative. Il progetto prevede una fase di implementazione graduale: dai cinque camion BEV (Battery Electric Vehicle) già in funzione, la flotta si espanderà a oltre dieci veicoli elettrici Mercedes-Benz eActros 600 entro il terzo trimestre del 2026 . Questi mezzi saranno impiegati per i servizi quotidiani di trasporto container da e verso i porti di Genova e La Spezia , con destinazione il Distribution Center di Piacenza , nonché per le consegne giornaliere ai negozi del Nord Italia in partenza dallo stesso hub logistico. Un ruolo chiave nell'avvio operativo del progetto è stato svolto dalla Concessionaria Rossi Veicoli , storico fornitore di riferimento di LC3 Trasporti per i mezzi Mercedes-Benz e partner di Daimler Truck Italia, che ha portato per prima nel nostro Paese i mezzi Mercedes-Benz eActros 600 full electric , contribuendo in modo determinante all'introduzione e alla diffusione delle soluzioni di trasporto pesante a zero emissioni sul territorio nazionale. Una volta pienamente operativo, il progetto permetterà di percorrere oltre 1.200.000 chilometri all'anno a zero emissioni , eliminando completamente le emissioni di CO e contribuendo in modo significativo alla riduzione dell'impatto climatico del trasporto stradale. Grazie all'esperienza e alla visione condivise con LC3 Trasporti - da tempo impegnata nella sperimentazione di soluzioni a basso impatto - e all'innovazione tecnologica dei Mercedes-Benz eActros 600 , dotati di sistemi di propulsione completamente elettrici di nuova generazione, IKEA compie un ulteriore passo decisivo verso la decarbonizzazione della propria rete logistica nazionale Oltre ai benefici ambientali, l'introduzione di questi nuovi veicoli elettrici garantisce anche zero emissioni acustiche , un vantaggio particolarmente rilevante per le operazioni di consegna notturna ai punti vendita in grado di garantire un significativo miglioramento della qualità della vita delle comunità locali e la riduzione dell'inquinamento acustico nelle aree urbane. Con questo progetto, IKEA ribadisce il proprio impegno nell'eliminare gradualmente i combustibili fossili e i motori

Sea Reporter

Verso zero emissioni: IKEA guida la rivoluzione del trasporto su strada in Italia



02/03/2026 14:40

Redazione Sea Reporter

Placenza - Inter IKEA Group , la multinazionale svedese specializzata in arredamento e accessori per la casa, compie un nuovo e importante passo avanti nella decarbonizzazione dei trasporti in Italia . L'azienda annuncia il lancio del suo primo progetto di trasporto stradale pesante completamente elettrificato , sviluppato in collaborazione con LC3 Trasporti , storico partner logistico, e Mercedes-Benz Trucks , fornitore tecnologico di riferimento nella mobilità elettrica. L'obiettivo di questa partnership è anticipare i target europei di decarbonizzazione della mobilità e contribuire alla costruzione di un sistema logistico più sostenibile, silenzioso ed efficiente. L'iniziativa, avviata ufficialmente a ottobre, segna l'inizio di una nuova era per le operazioni logistiche di IKEA in Italia : un percorso progressivo verso l'elettrificazione del trasporto a lunga distanza, volto a ottenere riduzioni concrete delle emissioni e dell'impatto ambientale delle attività operative. Il progetto prevede una fase di implementazione graduale: dai cinque camion BEV (Battery Electric Vehicle) già in funzione, la flotta si espanderà a oltre dieci veicoli elettrici Mercedes-Benz eActros 600 entro il terzo trimestre del 2026 . Questi mezzi saranno impiegati per i servizi quotidiani di trasporto container da e verso i porti di Genova e La Spezia , con destinazione il Distribution Center di Piacenza , nonché per le consegne giornaliere ai negozi del Nord Italia in partenza dallo stesso hub logistico. Un ruolo chiave nell'avvio operativo del progetto è stato svolto dalla Concessionaria Rossi Veicoli , storico fornitore di riferimento di LC3 Trasporti per i mezzi Mercedes-Benz e partner di Daimler Truck Italia, che ha portato per prima nel nostro Paese i mezzi Mercedes-Benz eActros 600 full electric , contribuendo in modo determinante all'introduzione e alla diffusione delle soluzioni di trasporto pesante a zero emissioni sul territorio nazionale. Una volta pienamente operativo, il progetto permetterà di percorrere oltre 1.200.000 chilometri all'anno a zero emissioni , eliminando completamente le emissioni di CO e contribuendo in modo significativo alla riduzione dell'impatto climatico del trasporto stradale. Grazie all'esperienza e alla visione condivise con LC3 Trasporti - da tempo impegnata nella sperimentazione di soluzioni a basso impatto - e all'innovazione tecnologica dei Mercedes-Benz eActros 600 , dotati di sistemi di propulsione completamente elettrici di nuova generazione, IKEA compie un ulteriore passo decisivo verso la decarbonizzazione della propria rete logistica nazionale Oltre ai benefici ambientali, l'introduzione di questi nuovi veicoli elettrici garantisce anche zero emissioni acustiche , un vantaggio particolarmente rilevante per le operazioni di consegna notturna ai punti vendita in grado di garantire un significativo miglioramento della qualità della vita delle comunità locali e la riduzione dell'inquinamento acustico nelle aree urbane. Con questo progetto, IKEA ribadisce il proprio impegno nell'eliminare gradualmente i combustibili fossili e i motori

Sea Reporter

Focus

a combustione interna , anche nel settore del trasporto pesante - tradizionalmente uno dei più complessi da decarbonizzare. " Si tratta di un progetto ambizioso, volto a ridurre in modo significativo l'impronta climatica dei nostri trasporti in Italia . Grazie a questa nuova partnership triangolare possiamo definire insieme l'assetto ottimale e sviluppare una soluzione che riduce i costi totali, contribuendo al contempo a un ambiente più pulito e silenzioso - un elemento essenziale della nostra missione di creare una vita quotidiana migliore" dichiara Ewelina Taylor Global Transport Manager di Inter IKEA Group " Una partnership che rappresenta un punto di svolta per LC3 Trasporti. La transizione energetica è una sfida che abbiamo scelto di affrontare con determinazione. L'introduzione di Mercedes-Benz eActros 600 , in partnership con IKEA e Daimler Truck Italia, dimostra che la collaborazione lungo l'intera filiera è l'unico vero motore del cambiamento . Il tempo degli esperimenti isolati è finito: ciò di cui abbiamo bisogno ora sono soluzioni concrete, scalabili e a impatto zero" commenta Michele Ambrogi Direttore Commerciale di LC3 Trasporti " Mercedes-Benz eActros 600 è il risultato di anni di sviluppo mirati a trasformare radicalmente il trasporto merci su strada" , ha concluso Maurizio Pompei CEO di Daimler Truck Italia " Vederlo entrare in servizio in un progetto di questa portata, al fianco di due realtà lungimiranti come LC3 e IKEA, conferma che la transizione energetica è già in corso. Questo è un esempio virtuoso di come l'innovazione tecnologica possa integrarsi perfettamente con la sostenibilità ambientale e l'efficienza operativa ".

MSC Crociere porta l'eccellenza dell'MSC Yacht Club a bordo di MSC Musica e MSC Orchestra

Feb 3, 2026 MSC **Crociere** continua a investire nell'innovazione e nel lusso, annunciando l'introduzione del celebre MSC Yacht Club anche a bordo di MSC Musica e MSC Orchestra . L'espansione di questo esclusivo concetto di ospitalità permetterà a tutte e quattro le navi della classe Musica - MSC Poesia, MSC Magnifica, MSC Musica e MSC Orchestra - di offrire ai propri ospiti un'esperienza di viaggio all'insegna dell'eleganza e della personalizzazione. Concepito come una "nave nella nave" , l'MSC Yacht Club è l'espressione più alta del comfort e del servizio firmato MSC. Gli ospiti possono godere di un'area privata che garantisce privacy assoluta e servizi di altissimo livello: suite spaziose ed eleganti , un maggiordomo disponibile 24 ore su 24 , concierge dedicato, ristorante gourmet, lounge raffinata e solarium esclusivo. Tutto ciò senza rinunciare alla varietà di intrattenimenti, ristoranti e attività che caratterizzano le navi MSC. A completare l'esperienza, la compagnia propone una selezione di servizi personalizzati , pensati per rendere ogni soggiorno indimenticabile. Tra questi, omaggi eleganti come frutta fresca, macarons, cioccolatini e una bottiglia di distillati premium scelta secondo le preferenze degli ospiti. Non mancano poi servizi di bagaglio personalizzati , sessioni di shopping private nelle boutique di bordo, prodotti da bagno biologici della linea MED by MSC , oltre a escursioni e trasferimenti esclusivi pensati su misura. Con l'introduzione del servizio su MSC Musica e MSC Orchestra, l'MSC Yacht Club sarà presente su 19 navi della flotta , consolidando ulteriormente il posizionamento premium del brand nel settore delle **crociere** di lusso. Nuovi itinerari tra Sud America, Mediterraneo e oltre. Durante la stagione invernale 2026-2027 MSC Musica solcherà le acque del Sud America , con **crociere** da novembre ad aprile verso il Brasile e itinerari festivi di otto e nove notti che toccheranno Buenos Aires Montevideo e Punta del Este , ideali per celebrare Natale e Capodanno in modo unico. La stagione si concluderà con una traversata transatlantica di 16 notti , in partenza da Santos il 1° aprile 2027 e arrivo a Genova MSC Orchestra , invece, inaugurerà il suo MSC Yacht Club nel Mar Mediterraneo , con partenze da Bari tra il 13 marzo e il 24 aprile 2027 , alla scoperta delle meraviglie della Turchia , tra cui Izmir e Istanbul , con scali anche al Pireo e a Corfù Con queste novità, MSC **Crociere** riafferma la propria volontà di offrire esperienze su misura , capaci di coniugare l'eccellenza del servizio con l'esplorazione di destinazioni iconiche, trasformando ogni crociera in un viaggio da sogno all'insegna del lusso e della raffinatezza.



Per il porto di Houston un anno da record sui container, mentre Corpus Christi cresce sull'Lng

Nel 2025 risultati divergenti per i due principali porti del Texas, tra boom dei traffici containerizzati e rallentamento di greggio e rinfuse Houston Il 2025 ha segnato risultati contrastanti per i due maggiori scali del Texas, con il Port Houston che ha chiuso un anno record sui container e il Port of Corpus Christi che ha registrato una lieve flessione complessiva, compensata però dalla forte crescita delle esportazioni di gas naturale liquefatto. A Houston, le autorità portuali hanno annunciato nuovi massimi storici per volumi containerizzati, movimenti nave e traffico camionistico. Nel corso dell'anno sono stati movimentati 4,3 milioni di teu, in aumento del 4% su base annua, con una crescita dei carichi pieni trainata da un +1% delle importazioni e un +7% delle esportazioni. Il tonnellaggio complessivo dei terminal pubblici è salito del 3% a 54,5 milioni di tonnellate, segnando il livello più alto di importazioni nella storia dello scalo. Anche l'operatività a terra ha raggiunto un record, con oltre 16.400 transazioni giornaliere ai gate camion. Il risultato è arrivato nonostante alcune criticità operative legate a meteo e pescaggi, superate a fine anno grazie a interventi di dragaggio e manutenzione sul canale di navigazione. La direzione del porto ha indicato che nuovi investimenti, tra cui l'arrivo di grandi gru ship-to-shore al terminal di Barbours Cut, serviranno a sostenere ulteriormente la crescita dei traffici e l'arrivo di navi di maggiore capacità. Scenario diverso a Corpus Christi, dove nel 2025 i volumi complessivi si sono attestati a 203,4 milioni di tonnellate, in calo dell'1,5% rispetto all'anno precedente. Il dato riflette la riduzione dei traffici di greggio e di alcune rinfuse, ma è stato in parte compensato dall'espansione dell'Lng: le spedizioni di gas naturale liquefatto sono aumentate del 15,4%, raggiungendo 18,6 milioni di tonnellate. Nello stesso periodo, i volumi di petrolio greggio sono scesi del 2,3% a 127,4 milioni di tonnellate. Nel quarto trimestre, il porto ha movimentato 50,1 milioni di tonnellate, al di sotto del record dell'anno precedente, con greggio, prodotti raffinati e Lng che restano le principali merci trattate. I dati confermano come, a fronte di un ciclo più debole per il petrolio, la crescita del gas naturale liquefatto stia assumendo un ruolo sempre più centrale nello sviluppo dello scalo.

Ship Mag

Per il porto di Houston un anno da record sui container, mentre Corpus Christi cresce sull'Lng



02/03/2026 13:49

Nel 2025 risultati divergenti per i due principali porti del Texas, tra boom dei traffici containerizzati e rallentamento di greggio e rinfuse Houston – Il 2025 ha segnato risultati contrastanti per i due maggiori scali del Texas, con il Port Houston che ha chiuso un anno record sui container e il Port of Corpus Christi che ha registrato una lieve flessione complessiva, compensata però dalla forte crescita delle esportazioni di gas naturale liquefatto. A Houston, le autorità portuali hanno annunciato nuovi massimi storici per volumi containerizzati, movimenti nave e traffico camionistico. Nel corso dell'anno sono stati movimentati 4,3 milioni di teu, in aumento del 4% su base annua, con una crescita dei carichi pieni trainata da un +1% delle importazioni e un +7% delle esportazioni. Il tonnellaggio complessivo dei terminal pubblici è salito del 3% a 54,5 milioni di tonnellate, segnando il livello più alto di importazioni nella storia dello scalo. Anche l'operatività a terra ha raggiunto un record, con oltre 16.400 transazioni giornaliere ai gate camion. Il risultato è arrivato nonostante alcune criticità operative legate a meteo e pescaggi, superate a fine anno grazie a interventi di dragaggio e manutenzione sul canale di navigazione. La direzione del porto ha indicato che nuovi investimenti, tra cui l'arrivo di grandi gru ship-to-shore al terminal di Barbours Cut, serviranno a sostenere ulteriormente la crescita dei traffici e l'arrivo di navi di maggiore capacità. Scenario diverso a Corpus Christi, dove nel 2025 i volumi complessivi si sono attestati a 203,4 milioni di tonnellate, in calo dell'1,5% rispetto all'anno precedente. Il dato riflette la riduzione dei traffici di greggio e di alcune rinfuse, ma è stato in parte compensato dall'espansione dell'Lng: le spedizioni di gas naturale liquefatto sono aumentate del 15,4%, raggiungendo 18,6 milioni di tonnellate. Nello stesso periodo, i volumi di petrolio greggio sono scesi del 2,3% a 127,4 milioni di tonnellate. Nel quarto trimestre, il porto ha movimentato 50,1 milioni di tonnellate, al di sotto del record dell'anno precedente, con greggio, prodotti raffinati e Lng che restano le principali merci trattate. I dati confermano come, a fronte di un ciclo più debole per il petrolio, la crescita del gas naturale liquefatto stia assumendo un ruolo sempre più centrale nello sviluppo dello scalo.