



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 07 febbraio 2026



Prime Pagine

07/02/2026	Corriere della Sera	10
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	Il Fatto Quotidiano	11
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	Il Foglio	12
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	Il Giornale	13
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	Il Giorno	14
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	Il Manifesto	15
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	Il Mattino	16
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	Il Messaggero	17
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	Il Resto del Carlino	18
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	Il Secolo XIX	19
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	Il Sole 24 Ore	20
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	Il Tempo	21
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	Italia Oggi	22
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	La Nazione	23
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	La Repubblica	24
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	La Stampa	25
Prima pagina del 07/02/2026		
07/02/2026	Milano Finanza	26
Prima pagina del 07/02/2026		

Primo Piano

06/02/2026	Ravenna e Dintorni	27
«Riforma dei porti? Ho fiducia. Strade e ferrovie da migliorare»		

Trieste

06/02/2026	Ship Mag		30
<hr/>			
06/02/2026	Shipping Italy		31
<hr/>			
06/02/2026	Trieste Prima		32
<hr/>			
06/02/2026	Trieste Prima		33
<hr/>			
06/02/2026	Triestecafe.it	<i>Luca Marsi</i>	34
<hr/>			

Venezia

06/02/2026	Adriaports	<i>Riccardo Coretti</i>	35
<hr/>			
06/02/2026	Ansa.it		36
<hr/>			
06/02/2026	Ansa.it		37
<hr/>			
06/02/2026	Il Nautilus		38
<hr/>			
06/02/2026	Messaggero Marittimo		40
<hr/>			
06/02/2026	Sea Reporter		41
<hr/>			
06/02/2026	Ship Mag		42
<hr/>			
06/02/2026	Transport Online		44
<hr/>			
06/02/2026	Venezia Today		45
<hr/>			
06/02/2026	Venezia Today		46
<hr/>			

Savona, Vado

06/02/2026	Infoloreleca		47
<hr/>			

06/02/2026	Savona News	48
Concessioni balneari, il Sib lancia l'allarme: "Serve un bando nazionale, così è far west"		

Genova, Voltri

06/02/2026	Agenparl	50
NOTA DEL PRESIDENTE CIRIO E DELL'ASSESSORE BUSSALINO SULLA NOMINA DI UN COMMISSARIO STRAORDINARIO PER IL POLO LOGISTICO DI ALESSANDRIA SMISTAMENTO		
06/02/2026	Ansa.it	51
Sciopero dei portuali a Genova contro l'economia di guerra		
06/02/2026	Genova Today	52
Porto, venerdì di sciopero: Genova al centro della protesta internazionale		
06/02/2026	Genova Today	54
Sciopero internazionale portuali, Usb: "Stiamo fermando le navi della guerra, anche a Genova"		
06/02/2026	Genova Today	55
Indennità durante le ferie, 111 portuali contro Psa: il caso approda in tribunale		
06/02/2026	Genova24	57
Incontro del M5s: La manovra di guerra: come tolgono i soldi agli italiani per spenderli in armi		
06/02/2026	La Voce di Genova	58
Porto di Pra', torna lo spettro dei riempimenti. Il Municipio: Il plastico Genova 2030 per noi può finire gettato in mare		
06/02/2026	Liguria 24	60
Incontro del M5s: La manovra di guerra: come tolgono i soldi agli italiani per spenderli in armi		
06/02/2026	Liguria Notizie	61
Sciopero portuali a Genova: presidio e protesta internazionale		
06/02/2026	MenteLocale	63
Sciopero portuali a Genova di venerdì 6 febbraio 2026: motivazioni e info		
06/02/2026	Messaggero Marittimo	64
Genova, tassa d'imbarco: verso il ricorso al Tar?		
06/02/2026	Messaggero Marittimo	65
Ports of Genoa al debutto a Breakbulk Middle East		
06/02/2026	PrimoCanale.it	66
Ristori, la beffa di Autostrade ai trasportatori. Cna: "Ci dicono che hanno finito i soldi"		
06/02/2026	PrimoCanale.it	68
"Ghigliottina" sugli stipendi in ferie, 111 portuali fanno vertenza ai terminalisti		
06/02/2026	Rai News	70
Bloccate le navi con materiale bellico. Portuali in sciopero a San Benigno		

La Spezia

06/02/2026	Shipping Italy	71
Il cluster ligure e carrarino in cerca di nuove opportunità nel breakbulk a Dubai		

Ravenna

06/02/2026	Informatore Navale	73
CONFITARMA: A RAVENNA IL PRIMO CONSIGLIO GENERALE CHE INAUGURA I 125 ANNI DELL'ASSOCIAZIONE		

06/02/2026	Informazioni Marittime A Ravenna il primo Consiglio generale di Confitarma del 2026	74
06/02/2026	La Gazzetta Marittima Confitarma spegne le prime 125 candeline: al via un anno di iniziative nei porti	75
06/02/2026	Rai News Sciopero al porto di Ravenna: "Non lavoriamo per la guerra"	76
06/02/2026	Ravenna Today Centinaia di manifestanti in città contro il traffico di armi: il corteo per le vie di Ravenna	77
06/02/2026	Ravenna24Ore.it FOTO - Manifestazione contro i traffici di armi al Porto	78
06/02/2026	RavennaNotizie.it SS 67, riaperta la rampa sul ponte di via Stradone verso il Porto	79
06/02/2026	Risveglio Duemila I portuali in sciopero contro la guerra: oggi una manifestazione anche a Ravenna. I porti siano luoghi di pace	80
06/02/2026	Romagnanotizie Manifestazione a Ravenna contro la militarizzazione dei porti	81
06/02/2026	Shipping Italy Ravenna ha ospitato il primo consiglio direttivo di Confitarma del 2026	82
06/02/2026	Tele Romagna 24 RAVENNA: Nuovo corteo contro il traffico d'armi al Porto	83

Marina di Carrara

06/02/2026	Voce Apuana Referendum giustizia: incontro pubblico a Marina di Carrara. M5s: «Perché votare no'»	<i>Comunicato Stampa</i> 84
------------	---	-----------------------------

Livorno

06/02/2026	Gazzetta di Livorno Darsena vecchia, prosegue la riqualificazione	85
06/02/2026	Gazzetta di Livorno Gariglio incontra i vertici di Spedimar	86
06/02/2026	Il Nautilus Il presidente dell'AdSP MTS, Davide Gariglio, incontra i vertici di Spedimar	87
06/02/2026	Il Nautilus Livorno Cold Chain, quando l'integrazione funziona	88
06/02/2026	Informatore Navale Livorno Cold Chain, quando l'integrazione funziona "Lavoro di squadra al Fruit Logistica di Berlino"	90
06/02/2026	La Gazzetta Marittima Livorno, le grandi manovre sulla logistica del freddo	92
06/02/2026	Messaggero Marittimo Tassa di sbarco, sviluppo del porto e Blue Economy: la visione del sindaco Salvetti per Livorno	94

06/02/2026	Messaggero Marittimo	96
<hr/>		
06/02/2026	Messaggero Marittimo	97
<hr/>		
06/02/2026	Messaggero Marittimo	98
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

06/02/2026	Ancona Today	100
<hr/>		
06/02/2026	Ansa.it	102
<hr/>		
06/02/2026	Ansa.it	103
<hr/>		
06/02/2026	Centro Pagina	104
<hr/>		
06/02/2026	vivereancona.it	106
<hr/>		
06/02/2026	vivereancona.it	107
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

06/02/2026	CivOnline	108
<hr/>		

Napoli

06/02/2026	Asso Napoli	109
<hr/>		
06/02/2026	Informatore Navale	110
<hr/>		
06/02/2026	Napoli Today	111
<hr/>		
06/02/2026	Sea Reporter	113
<hr/>		
06/02/2026	Sea Reporter	114
<hr/>		

Bari

06/02/2026	Ansa.it	116
<hr/>		

06/02/2026	Rai News	117
Sciopero dei portuali, "nessuna nave da guerra a Bari"		

Brindisi

06/02/2026	Il Nautilus	118
CONCOMMERCIO (BRINDISI) E L'AMBIENTE: "TORRE GUACETO UNA RISORSA STRAORDINARIA PER IL TERRITORIO"		

Taranto

06/02/2026	Corriere di Taranto	<i>Gianmario Leone</i>	119
Procede la bonifica della Nave Drea			
06/02/2026	Edicola del Sud	<i>Maurizio Tardio</i>	121
Voli cargo verso i mercati asiatici, da marzo l'hub dell'aeroporto di Grottaglie sarà operativo			

Manfredonia

06/02/2026	L'Immediato	122
Bufera sul Consorzio ASI, La Marca attacca la nuova governance: Scelte imposte e territori esclusi		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

06/02/2026	Corriere Della Calabria	124
Al porto di Gioia Tauro arriva BYD, l'azienda leader mondiale nei veicoli elettrici		
06/02/2026	FerPress	125
Porto di Gioia Tauro hub strategico per logistica automotive: avviata partnership BYD - Automar		
06/02/2026	Il Nautilus	126
Il Porto di Gioia Tauro hub strategico per la logistica automotive: avviata la partnership BYD - Automar		
06/02/2026	Informazioni Marittime	127
Distribuzione veicoli, BYD e Automar inaugurano una partnership logistica a Gioia Tauro		
06/02/2026	La Gazzetta Marittima	128
Gioia Tauro amplia il ruolo: i cinesi di Byd la scelgono per la logistica dell'auto		
06/02/2026	Sea Reporter	130
Gioia Tauro, nuovo polo dell'auto: siglato l'accordo tra il gigante BYD e Automar		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

06/02/2026	Informazioni Marittime	131
Formazione, borse di Studio Caronte & Tourist a 15 neodiplomati		

06/02/2026	Oggi Milazzo	133
Milazzo, pronto il progetto "Traimari". Delibera in Consiglio Comunale per la variante urbanistica		
06/02/2026	quotidianodisicilia.it	134
Messina, l'ex cittadella fieristica si trasforma in Parco urbano		
06/02/2026	Shipping Italy	136
Attacco 'portuale' al presunto oligopolio di Caronte&Tourist		
06/02/2026	Stretto Web	137
Ciclone Harry, Musolino (IV): "Eolie isolate, porti devastati e pendolari nel caos"		
06/02/2026	Stretto Web	139
Museo del Mare, la proposta della Fondazione Mediterranea: "uno spazio museale dedicato ai trasporti nello Stretto"		
06/02/2026	TempoStretto	141
Ciclone Harry, via alla verifica dei danni a Messina. Stop al pagamento dei canoni marittimi		
06/02/2026	TempoStretto	143
Crociere, a Largo Minutoli torna il punto d'accoglienza: bando per 5 stalli		
06/02/2026	TempoStretto	144
"Eolie isolate e sulla Ionica pendolari nel caos. A S. Teresa ci si sveglia solo ora"		

Catania

06/02/2026	New Sicilia	146
Peschereggio rischia di affondare al porto di Catania: era stato danneggiato dal ciclone Harry		
06/02/2026	Catania News	147
Danni sulla diga foranea a Catania. L'autorità portuale stima 4,5 milioni di euro		

Augusta

06/02/2026	Siracusa News	148
Ciclone Harry e conseguenze sui porti: danni limitati a Siracusa, ma Augusta subisce gravi danni alla diga foranea		
06/02/2026	Siracusa News	149
Porto di Siracusa. Interdetta l'area del molo di Ortigia per indagini strutturali e rilievi subacquei L'intervista al presidente Adsp Di Sarcina		
06/02/2026	Augusta News	151
Ciclone Harry ad Augusta, la diga foranea necessita di interventi urgenti per circa 5 milioni di euro		

Palermo, Termini Imerese

06/02/2026	Agenparl	152
[Comune Palermo] Stato rete viaria ottava Circoscrizione Dichiarazione consigliere Palumbo		

Focus

06/02/2026	Agenparl	153
Porti, Mit: massima attenzione sui blocchi a Marsiglia		

06/02/2026	Informare	154
Uno studio evidenzia i problemi delle portacontainer a GNL nel conformarsi al futuro obbligo della connessione agli impianti di cold ironing		
06/02/2026	La Gazzetta Marittima	157
Msc porta a bordo della crociera in Alaska un osservatore per studiare l'impatto sulle balene		
06/02/2026	La Gazzetta Marittima	159
«Così si rischia di fare del comandante un "parafulmine" in caso di guai»		
06/02/2026	Sea Reporter	161
Navi cariche di armi bloccate nei porti italiani: lo sciopero USB ferma i traffici per Israele		
06/02/2026	Shipping Italy	163
Le semplificazioni che non semplificheranno la vita ai comandanti		
06/02/2026	Shipping Italy	166
Nuovo calo (-7%) a inizio febbraio per i noli container Cina - Italia		
06/02/2026	Shipping Italy	167
Portuali contro le armi, navi Zim bloccate o deviate in diversi scali italiani		
06/02/2026	The Medi Telegraph	168
Container, noli in ribasso del 7%. E le previsioni sono negative		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it

Il comico tra i conduttori
Conti chiama Pucci
al Festival: rivolta social
di **Renato Franco**
a pagina 52



Domani in edicola
Emilio Giannelli
firma la copertina
sul numero de la Lettura
e già oggi nell'App



Moden antiquaria
XXXIX Mostra di Alto Antiquariato
7 - 15 febbraio 2026
Modena Fiere



Il crollo dei limiti

I PERCORSI PERICOLOSI DI TRUMP

di **Massimo Gaggi**

Barack e Michelle Obama rappresentati come scimmie da Donald Trump sulla sua piattaforma personale di comunicazione. Indignati? Certo: chi non è stato ancora del tutto anestetizzato dallo stile brutale, senza più limiti istituzionali ed anche etici, del presidente Usa, può dirsi indignato, disgustato. Sorpresi? Questo no: fin dall'inizio del suo primo mandato Trump ha sdoganato il suprematismo bianco. Usando, poi, nella sua iconografia, immagini che strizzano l'occhio all'estrema destra razzista. La dignità riconosciuta ai presidenti, al loro ufficio, l'aveva già fatta a pezzi mesi fa pubblicando un video, realizzato con l'intelligenza artificiale, nel quale Obama veniva arrestato dall'Fbi nello Studio Ovale e fatto ingnocchiare ammanettato davanti a un Trump sorridente. Il rispetto per un diritto sacro in qualunque democrazia, quello di manifestare il proprio dissenso, l'aveva, poi, sepolto sotto una valanga di escrementi: le immagini choc di un The Donald pilota che sorvolava e bombardava di liquami i cortei della protesta no kings. Manifestazioni di ragazzi che reagivano a un presidente che si raffigurava come un re, con tanto di ermellino, corona e scettro: un gioco apparentemente ridicolo ma pensato per farci assorbire sempre più, tra il serio e il surreale, la svolta autoritaria in atto dal primo giorno della sua presidenza. C'è del metodo anche negli aspetti più brutali, o apparentemente sgangherati, della comunicazione trumpiana.

continua a pagina 42

Dall'Infinito di Leopardi ai vestiti di Armani. Mariah Carey canta Modugno. Ovazione per gli ucraini, fischi per Vance

Olimpiade, la festa e l'emozione

Cerimonia con le star a San Siro. La sorpresa di Mattarella: arriva in tram, Valentino Rossi alla guida



Battistini, Bonarrigo, Di Sauro, Giannattasio, Piccardi, Proietti da pagina 2 a pagina 11

PARLA NORDIO: RINVIO? IN CASO SARÀ BREVE

Nuovo quesito, in forse la data del referendum

Referendum sulla giustizia, la Cassazione ammette il nuovo quesito. Rischia di slittare la data del voto.

alle pagine 12 e 13 **Iossa, Piccolillo**

● **SETTEGIORNI**

di **Francesco Verderami**

La campagna della premier

Su vecchi libri di giustizia ha trovato le ragioni del Sì al referendum. E Giorgia Meloni vuole che quelle storie siano raccontate agli italiani.

continua a pagina 12

● **GIANNELLI**



Russia Sanzioni Ue, pronto il ventesimo pacchetto

Agguato a Mosca: colpito il vice degli 007

di **Lorenzo Cremonesi**

Spari a Mosca contro il generale Vladimir Alekseyev, 64 anni, vicecapo dell'intelligence militare russa. L'ufficiale è stato colpito alle spalle in un condominio su un viale residenziale. È in gravi condizioni. Il giallo dell'agguato. La mano di Kiev o una falda interna ai servizi o all'esercito russo?

a pagina 22 **Dragosel**

● **IN PRIMO PIANO**

LO SHOW, IL SENSO

Spirito italiano (e orgoglio)

di **Aldo Grasso** a pagina 5

DAL COLLE TRA I CITTADINI

Il presidente «milanese»

di **Monica Guerzoni** a pagina 6

L'INCONTRO, IL TEMA GAZA

Meloni, gli Usa: l'idea sul Board

di **Canettieri e Sarcina** alle pagine 8 e 9

L'INTERVISTA A BEBE VIO

«Fate il tifo per tutti»

di **Claudio Arrighi** a pagina 9

IL TITOLO GIÙ DEL 25%

Crisi Stellantis, persi 22 miliardi Filosa attacca: errori del passato

di **Francesco Bertolino** alle pagine 44 e 45

Biolactine
FORTE CAPSULE
Integratore alimentare

NUOVO
Biolactine FORTE CAPSULE
50 MILIARDI
4 CEPPI

POTENZA MIRATA
per L'EQUILIBRIO
INTESTINALE
SELLA IN FARMACIA

Senza Lattosio.
Senza Glutine.

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

L'egemone Pucci

Guardando la foto a natiche scoperte con cui il comico no-vax e no-gay Andrea Pucci annuncia sui social il suo approdo a Sanremo in veste di conduttore, ci si sente sollevati. Dopo avere sottratto alla sinistra il controllo della cultura, la destra espugna anche l'ultima casamatta di democristianità televisiva che resisteva dai tempi di Andreotti e Pippo Baudo. Il Festival della canzone italiana. Ora la lunga marcia è davvero finita e il tempo degli intrattenitori moderatamente progressisti, o progressivamente moderati, volge al termine. La famigerata egemonia culturale di sinistra è battuta, divisa, sconfitta, e alle sue ipocrite truppe non resta che risalire in disordine le valli che per decenni avevano discusso con orgogliosa sicurezza: Benigni, Grillo, Litti-

zetto, Fiorello, Crozza, Amadeus. Il compagno Amadeus. E Checco Zalone, che fa battute in apparenza reazionarie, ma sotto sotto si sa come la pensa davvero. Ora il terreno è sgombro, i tappi sono saltati e i talenti del melonismo, del salvinismo, del vannaccismo appaiono liberi di dispiegarsi in tutta la loro grazia e arguzia. Chissà quante idee originali e intuizioni folgoranti hanno tenuto in serbo per noi, durante questi decenni oscuri, passati al confino nei palazzetti, nei teatri e nelle tv commerciali. Ah, ma da oggi non saranno più costretti a soffocare i loro impulsi creativi e a marcire nell'ombra, vittime di complotti, esclusioni e congiure. Da oggi possono finalmente mostrarsi. Con le chialpe al vento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PALAZZO REALE

KIEFER
LE ALCHEMISTE

Palazzo Reale, Milano
07.02 - 27.04.2026



Stellantis crolla (20 miliardi persi nel 2025 e -25% in Borsa), rinuncia alle auto elettriche e punta sui Suv inquinanti per il mercato Usa. Colpa sua? No, dell'Ue



Sabato 7 febbraio 2026 - Anno 18 - n° 37
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 2,00 - Annetto: € 3,00 - € 15 con il libro Terché NO?
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

IL PRESSING SU ROCCA

Angelucci: clinica bocciata e rischio di crac da 45 mln



○ BISBIGLIA E DI BENEDETTO
A PAG. 7

IL CAPO "GOVERNATIVO"

Corte dei Conti: così il governo controllerà i pm

○ IURILLO A PAG. 8 - 9

CHIESTA ARCHIVIAZIONE

Dell'Utri e il giallo dell'intervista di Borsellino su B.

○ CAIA E LILLO A PAG. 16

I LEGAMI DI MANDELSON

Epstein: lo schema Ponzi per gli affari e i guai di Starmer

○ ANTONIUCI E PROVENZANI
A PAG. 11

» A PORTO VIRO (ROVIGO)

Il sindaco eletto grazie ai voti dati al suo cane Thor

» Ilaria Proietti

Solo avesse anche il dono della parola... Ma Thor, il Jack russell del sindaco di Porto Viro (Rovigo), Mario Mantovan è comunque leggendario. Perché se il padrone ha conquistato la fascia tricolore lo deve anche a lui, come ha certificato la giustizia amministrativa: il suo zampino è stato determinante visto che era finita 2530 voti per Mantovan a 2523 per lo sfidante Stefano Permianin.

A PAG. 15



"DECOMPRESSIONE" Arrivano a piccoli gruppi, come turisti

Le Olimpiadi dei soldati Idf da Gaza alle nevi in Valsusa

■ Due-tre settimane di vacanza dopo i turni al fronte nella Striscia. I militari - tutti giovani tra i 20 e i 30 anni - si curano dallo stress accumulato nel conflitto sugli impianti di Saue

○ SANSA E TUNDO A PAG. 5



QUESITO RISCritto DALLA CASSAZIONE. I LEGALI CONTRO IL MINISTRO

Referendum e avvocati: due schiaffoni a Nordio



POSSIBILE IL RINVIO

ACCOLTO IL RICORSO DEI 500 MILA "NO": ORA IL VOTO PUÒ SLITTARE DA MARZO AD APRILE. LA CONTESTAZIONE SUL DECRETO SICUREZZA

○ FROSINA
A PAG. 6

DELLA PORTA: "INUTILE E ANTI-CARTA" Di Sicurezza: maximulte su cortei senza permesso, per aggirare i pm e rendere impossibili le trattative

○ GRASSO, MARA E SALVINI A PAG. 2 - 3

IL CIRCO DI GARLASCO

Perso Vannacci, la Lega corteggia l'avv. De Rensis



○ GIARELLI
A PAG. 7

LE NOSTRE FIRME

- Sylos Labini Apocalisse: 85 secondi a pag. 13
- Corrias Tutti drogati dai telefonini a pag. 18
- Esposito Nordio vede M. nella Carta a pag. 13
- Valentini Il Papa e i pericoli dell'IA a pag. 13
- Pontani La nostra Olimpia disarmata a pag. 4
- Palombi Toh, Bezos diventa cattivo a pag. 15

CHE C'È DI BELLO

Shakespeare nel bosco, Lavia a teatro con O'Neill e Roth col "buio dentro"

○ DA PAG. 20 A 23

La cattiveria

Salvini: "Al ministero dei Trasporti ci occupiamo anche di case". Stanno ferme come i treni

LA PALESTRA/GIANCARLO GISMONDO

Garantisti alle vongole

» Marco Travaglio

Abbiamo atteso che i "garantisti" alle vongole che da trent'anni, appena finisce dentro un ladro di Stato, chiamano Amnesty International dicessero una parola sull'obbrobrio forcaiole (e inutile) del D/Sicurezza, con la delizia del "fermo preventivo" per chi non ha commesso reati, però potrebbe. Purtroppo erano tutti impegnati altrove. Giuliano Ferrara commemorava Corrado Carnevale, il cosiddetto giudice che insultava Falcone e Borsellino appena assassinati perché osavano processare i mafiosi, costringendolo ad assolverli. I "riformisti" (per mancanza di riforme) del Pd erano abbarbicati a Nordio, coautore dell'obbrobrio, per strombazzare il Sì salva-Casta. La famiglia B. faceva causa a Corona per 160 milioni e chiedeva di vietargli pure le serate in discoteca (un fermo pre-preventivo). E il nostro garantista preferito Fabrizio Cicchitto si scagliava su Libero contro la Gip rea di aver disposto i domiciliari per un manifestante indagato sugli scontri di Torino e l'obbligo di firma per altri due: "provvedimenti di straordinaria faziosità" che, per "non dare soddisfazione al governo", "coprono la violenza ultraprovatata dei guerriglieri" e vengono financo "contraddetti sia dalla Procura sia dai pm" (che poi sono la stessa cosa, ma fa niente). In pratica questo genio accusa da sempre i giudici di appiattirsi sui pm e ora ne accusa uno di non appiattirsi sui pm e di non dare soddisfazione al governo: cioè di fare il suo mestiere. Ma da lui c'è da aspettarsi di tutto.

Il 13 maggio 1977, all'indomani dell'omicidio di Giorgiana Masi in una manifestazione a Roma, il deputato Psi Cicchitto tuonava alla Camera contro il governo Andreotti e il ministro Kossiga per un decreto ben più blando di quello meloniano: "Vogliono limitare le manifestazioni... le procedure del governo ci lasciano sgomenti... c'è un tentativo di repressione indiscriminata... per cambiare il volto dello Stato uscito dalla Resistenza ed edificare uno che intrecci incapacità, disfacimento e repressione... Ben determinati settori del potere investono le forze dell'ordine cercando di determinare uno spostamento a destra, un riflusso verso una tendenza al rancore e allo scontro coi manifestanti... un disegno di provocazione e rottura... Contestiamo le direttive impartite alle forze dell'ordine: un preventivo attacco contro chiunque si avvicinasse alla piazza, da cui sono derivate aggressioni a cittadini per nulla organizzati né violenti, che a loro volta hanno innescato un meccanismo pericoloso, grave e drammatico... Chiediamo il ritiro del decreto... Le forze democratiche giovanili debbono stare attente a non cadere nelle trappole che lo Stato repressore gli tende". Poi, tre anni dopo, si infilò il cappuccio della loggia P2. Che da 46 anni gli oscura un po' la visuale.



il Giornale



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATO DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3471 il Giornale (ed. nazionale-settimanale)
SABATO 7 FEBBRAIO 2026
Anno LIII - Numero 32 - 1,50 euro**



controcorrente
BUON VISO

A CATTIVI GIOCHI

di Tommaso Cerno

Se alle Olimpiadi che si sono aperte ieri a Milano, senza tanti fronzoli, senza tanti Gesù trans come a Parigi, ci fosse la specialità del sabotaggio della democrazia, a sinistra avrebbero già un medagliere ricco di ori, argenti e bronzi. Se c'è qualcuno capace di far saltare il banco ogni volta che a decidere devono essere gli italiani, accomodatevi al Nazareno. Di elezioni nemmeno a parlarne: da quando è nato il Pd, ha sempre governato quando ha perso. E adesso, dopo trent'anni in cui - da Massimo D'Alema, a Claudio Martelli, fino a Claudio Petruccioli intervistato ieri da *Il Giornale* - più o meno esplicitamente erano stati i grandi dirigenti della sinistra a proporsi la separazione delle carriere e la riforma della giustizia per adeguare i nostri codici alla riforma Vassalli (che non era un giovane balilla ma una medaglia della Resistenza), siccome a proporla è un governo che a loro non piace, bisogna fare ammuina. E siccome le argomentazioni non sono il loro forte, ricorrono ai cavilli, la loro specialità: la *burocrazia*, pronunciata alla sovietica, con l'accento sulla «a». E spunta un altro quesito, su cui dovrà decidere il Colle. E Sergio Mattarella, l'arbitro di questi tempi bui, magari si troverà a spiegare al Paese che non bastano neanche tre decenni per cambiare una legge secondo le norme della Costituzione. Perché per cambiare la Costituzione non bisogna seguire le regole dell'ordinamento, ma quelle della sinistra. Credo che tirare la palla in tribuna in questo modo spinga più persone a votare «sì» che mille comitati. Anche se di tutte queste palle gli italiani sono stanchi. E forse è meglio così.

È IN FIN DI VITA

Attentato allo 007 russo
Mosca accusa l'Ucraina

Luigi Guelpa a pagina 18

Moneta
Oggi con «il Giornale»
la trappola pensioni
e il «malato» Gucci



la stanza di
Vittorio Feltri

Dissenso e violenza
alle pagine 26-27

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA
PRESENTAZIONE POSTAL: IL GIORNALE - 40115 - 1,50 EURO

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

VIA ALLE OLIMPIADI

Bentornata Italia

Milano e Cortina aprono i Giochi invernali
I grandi del mondo incantati dalla cerimonia

di Vittorio Macioce a pagina 2 e Marta Bravi a pagina 4



CON VALE ROSSI

**La sorpresa:
Mattarella
arriva in tram**

Casadei e Mantì a pag. 3

DOPO 70 ANNI

**Qui Cortina,
dove i 5 cerchi
sono di casa**

Damascelli a pag. 4

IL CONFRONTO

**Niente trans,
lezione di stile
a Parigi 2024**

della Frattina a pag. 5

LA GEOPOLITICA

**Il vertice
Meloni-Vance
«Ue-Usa amici»**

Zurlo a pag. 6

UN'EX PARLAMENTARE PD A FIRMARE L'ORDINANZA

Il blitz delle toghe rosse per spostare il referendum

La Cassazione ammette il nuovo quesito e fa ripartire i termini: la data del voto rischia di slittare

■ La Corte di Cassazione ha accolto il nuovo quesito per il referendum sulla riforma della giustizia presentato da giuristi vicini al «No». A firmare l'ordinanza è stata anche una toga rossa: l'ex parlamentare Pd Donatella Ferranti, già al Csm.

Luca Fazzo e Felice Mantì a pagina 12

TRA RICORSI E SONDAGGI A PICCO

La falsa partenza di Vannacci

Francesco Boezi a pagina 14

NO TAV E ASKATASUNA

**Torino, spesi
100mila euro
Chi finanzia
i black bloc?**

Filippo Facci a pagina 10

IN REGIONE

**Puglia in rosso
Ma spende
1,5 milioni
per la buvette**

Massimo Malpica a pagina 13

CROLLO IN BORSA: -25%

Stellantis, così il green
e il disastro Tavares
bruciano 22 miliardi

di Osvaldo De Paolini

I conto della favola elettrica è arrivato, ed è salatissimo. Ventidue miliardi di oneri, perdite fino a 21 miliardi, dividendi azzerati, crollo in Borsa del 25% in una sola giornata e un gruppo costretto a «reimpostarsi» come se fosse una start-up allo sbando e non uno dei colossi mondiali dell'auto. Questo è il lascito di Carlos Tavares: un manager celebrato come visionario che ha confuso l'ideologia per strategia e l'ostinazione per lungimiranza. Tavares ha puntato tutto sull'auto elettrica con il fervore (...)

segue a pagina 16

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

CHE RAZZA DI TRUMP

Lo confessiamo. Gli antitrumpiani ci piacciono così poco che, nell'ultimo anno, siamo diventati dei trumpiani di ferro. Ci piace tutto di lui. Ci piace il suo essere outsider della politica, ci piace la sua autenticità, la sua rapidità, il suo pragmatismo, ci piace il fatto che non ha paura di cambiare idea, ci piace come domina la scena mediatica, ci piace come conosce l'America profonda (come ha scritto Giuliano da Empoli «è un genio nel capire lo spirito del tempo»), ci piace che non si rifiuti di pronunciare la parola «Dio» e ci piace la sua Realpolitik nelle relazioni internazionali. Sì: fosse per noi meriterebbe il Nobel. Anche due.



E al contrario riteniamo il lungo mandato di Barak Obama uno dei peggiori della storia recente. Ha azzeccato la base elettorale del suo partito, sull'immigrazione ha usato un pugno forse più duro di Trump, l'«Obamacare» ha più ombre che luci, è con lui che è iniziata davvero la sorveglianza di massa negli Stati Uniti e soprattutto è stato un disastro nella politica estera, in particolare in Medio Oriente. E no, il Nobel per la Pace non lo meritava.

Ma - c'è sempre un «ma» nella vita - non vogliamo giustificare o «comprendere» o «contestualizzare» o «minimizzare» il video rilanciato da Trump in cui Obama e sua moglie sono trasformati in scimmie. Un gesto razzista e vergognoso. Il Presidente, qui, è solo da condannare. E non ci piace chi, magari proprio a destra, cerca di difenderlo arrampicandosi - come le scimmie - sugli specchi.

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



INTAXI APP

IL GIORNO

Magazine

SALUS

SABATO 7 febbraio 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

PAVIA Non vedente, ha 28 anni: porte in faccia

Oleg, il diritto negato
«Nessuno mi affitta casa
perché ho il cane guida»

Marziani a pagina 22



BRESCIA Aveva 1.500 file hot

Foto di minori
Condannato
don Coraglia

Raspa a pagina 22



Caiazza (Unione Camere penali)
«Non si legifera in emergenza»

Missione sicurezza
Il governo rilancia:
«Altri dodicimila
carabinieri»

Coppari e Petrucci alle p. 12 e 13

L'analisi

Gli accenti severi
della premier
in difesa dello Stato

Bruno Vespa a pagina 13

Proposto dal Comitato dei 15

Referendum,
si va verso
un nuovo quesito

Servizio a pagina 14

Maxi svalutazione da 22 miliardi

Retromarcia
sull'auto elettrica
Tonfo di Stellantis

Ropa alle pagine 24 e 25



Una cerimonia-show
apre le Olimpiadi
Milano-Cortina,
le prime diffuse
su più località
Applausi per l'Italia
che sfila a San Siro
Fischi per Vance

Mola, Vazzana, Palma, Prosperetti, Mingoia, Turrini,
Mascellani, D'Eri e Mattioli da pagina 2 a pagina 11

Il generale Alekseyev è grave
E la Ue vara ulteriori sanzioni

Attentato
al numero due
dell'Intelligence
militare di Putin
Lavrov contro Kiev:
«Sabota la pace»

Ottaviani a pagina 17



Giravolta della Casa Bianca:
errore di un membro dello staff

Gli Obama scimmie
in un post di Trump
Ma stavolta
si indignano anche
i Repubblicani:
rimosso il video

D'Amato a pagina 23





Oggi su Alias

LA MOSTRA A Lisbona «Complexo Brasil» racconta la complessità del paese dai graffiti preistorici, alla creatività dei nativi fino a Niemeyer



Domani su Alias D

RICHARD FLANAGAN Incrociando il «quarto tempo» degli aborigeni Yoiingu, l'autore miscela romanzo e memoir in «Domanda numero 7»



Culture

GENEALOGIE Dal Belice all'Irpinia, quando gli artisti erano chiamati a «riparare» le calamità e le rovine
Manuela Gandini pagina 12

CCN
LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,30
CCN
L'ARABE DEL MONDO
+ EURO 4,00

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS

SABATO 7 FEBBRAIO 2026 - ANNO LVI - N° 32

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Piani da rivedere Il governo nel vicolo cieco dell'arroganza

ANDREA FABOZZI

«Superflue». Richiamiamo alla memoria l'aggettivo utilizzato dal ministro della giustizia Nordio per liquidare le firme raccolte contro la sua riforma costituzionale della magistratura. Dopo la decisione della Corte di Cassazione che, com'era facile prevedere, costringe il governo a fare i conti con la sua arroganza e a ritornare sulla data stabilita per il referendum, possiamo stabilire chi è superfluo davvero. Se i promotori della raccolta di firme e i cittadini che hanno firmato, il cui diritto e la cui rilevanza nel procedimento di formazione di una legge di revisione costituzionale sono stati confermati ieri dalla Cassazione, o se è superfluo il ministro Nordio. In questa vicenda, argomenti tecnici e cavilli hanno fatto ombra a una questione sostanziale che va al cuore del tentativo autoritario della destra.

— segue a pagina 2 —

Giorgia Meloni e il ministro della Giustizia Carlo Nordio alla Camera dei deputati foto Roberto Monaldo / LaPresse



Falsa partenza

Cambia il quesito del referendum costituzionale sulla separazione della magistratura. La fretta di Meloni e Nordio che non hanno voluto attendere la raccolta di firme dei cittadini censurata dalla Cassazione. Ora la data del voto dovrebbe slittare, mentre il No risale

pagina 2

IL CENTROSINISTRA PARLA DI «TRUFFA» E «PROPAGANDA», E NON VEDE L'ATTACCO ALLA COSTITUZIONE

Decreto anti-cortei, opposizioni timide

Il centrosinistra è rimasto fermo alla mozione unitaria presentata mercoledì in Senato contro le «inaccettabili strumentalizzazioni» degli scontri di Torino fatte dal ministro Piantedosi, che ha accusato i manifestanti pacifici di complicità coi violenti. Peccato però che, dopo il varo

del decreto giovedì consiglio dei ministri, il livello dell'opposizione sia improvvisamente calato. Come se quello partorito da Meloni e soci fosse un normale di sicurezza, e non un attentato ai diritti costituzionali, come è il fermo preventivo a discrezione delle questure. Schlein ha citato i

fatti di Torino ai minuti 32 di 44 totali della sua relazione alla direzione Pd, denunciando la stretta del governo sui cortei, ma senza enfasi. Prudenti anche Conte e Frattoni che hanno parlato di «decreto truffa» e «propaganda».

CARUGIATI A PAGINA 3

LA SFILZA DI NORME REPRESSIVE Meloni, decretare e punire

Contro gli eco-attivisti gandhiani, per fermare i raver, colpire i picchetti anti-sfratto oppure punire la resistenza passiva nelle carceri. La lunga seque-

la di decreti e ddl del governo e della maggioranza dimostra che la destra di Meloni ha un'ossessione per le diverse forme di dissenso. ALLEGRI A PAGINA 3

Quirinale aggirato Il limite della «moral suasion»

GAETANO AZZARITI

Un passo alla volta della nostra forma di governo parlamentare rimane ben poco. Sono anni che si denuncia la perdita di centralità delle Assemblee legislative. Era l'inizio del secolo quando Leopoldo Elia, costituzionalista di grande sensibilità e rigore, evidenziava i pericoli di una «fuga dal parlamento» e i rischi di una involuzione. Timori che si sarebbero poi concretizzati nelle proposte di accentramento dei poteri nelle mani degli esecutivi. Sempre alle soglie del nuovo millennio si è provato a rivitalizzare l'organo della rappresentanza politica attraverso modifiche dei regolamenti parlamentari che favorissero la decisione rispetto alla discussione e alla ricerca del compromesso.

— segue a pagina 11 —



VANCE OSPITE D'ONORE Olimpiadi all'italiana, e Ghali dà fastidio



Inaugurazione dei Giochi invernali nel segno dell'italianità, secondo il governo: Ghali, arabo e pro-Palestina, è fuori quota. Scambio di cortesia tra Meloni e il vicepresidente Usa J.D. Vance dopo le pretese di Trump sull'Artico. Oggi il corteo di centri sociali e associazioni a Milano. GAMBIRASI, MAGGIORI A PAGINA 4

SUPREMATISMO USA L'ossessione Trump per Barack Obama



Postato da Trump nel «mese di Storia nera», il video razzista - poi rimosso - su Barack e Michelle Obama è espressione del flusso di coscienza del Maga. Il garante di una popolazione bianca in declino demografico e culturale legittima dalla Casa bianca antica, e prima inconfessabili, correnti reazionarie. CELADA A PAGINA 6

GUERRA UCRAINA Spari sul generale russo: «Opera di Kiev»



Tre colpi di arma da fuoco davanti alla sua casa di Mosca: così ieri è stato ferito gravemente (potrebbe non sopravvivere) il tenente generale Vladimir Alekseev, vice-capo dei servizi segreti militari russi. Se su dinamica e responsabilità non c'è certezza, la Russia guarda a Kiev. Colloqui a rischio. ANGIERI A PAGINA 10



Prima Italiana Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, DpaC/PM/23/2103
e 7702295-213011



Il Messaggero



€ 1,40* ARNO 148 - N° 37
ITALIA

Sped. in A.P. 08.03.2003 conv. L.48/2004 art.1 c.1 DCB RM

Sabato 7 Febbraio 2026 • S. Teodoro

NAZIONALE

GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su

L'intervista: date tempo al mister

Il ritorno di Falcao
«Gasp è l'uomo giusto per questa Roma»

Angeloni e Carina nello Sport



L'intervista: «Grata per la mia vita»

Sophia Loren:
«Il mondo di oggi ha bisogno di luce»

Arnaldi a pag. 19



INAUGURATE LE OLIMPIADI INVERNALI, MATTARELLA E PREMIER IN PIEDI PER GLI AZZURRI

L'editoriale

LE OLIMPIADI E LE MONETE, LA PARTITA EURO-DOLLARO

Angelo De Mattia

Nelle giornate in cui lo spirito olimpico sollecita la concordia, anche nell'affrontare qualsiasi tipo di competizione, un problema si pone - sia pure scendendo per "i rami" dal livello di Olimpia - e riguarda il cambio euro-dollaro, da un lato, il ruolo della Isee, dall'altro, nel sostegno dell'economia.

Continua a pag. 18

Il colloquio

Meloni-Vance: asse strategico

dalla nostra inviata
Ilana Sciarra a pag. 6



La delegazione italiana alla cerimonia di Milano-Cortina
Oltre alla nostra inviata Angela Pedervini, Arcobelli, Nicolillo e la rubrica di Piero Mei nello Sport

Il reportage

Quell'ovazione per l'Ucraina

dal nostro Inviato
Andrea Sorrentino a pag. 2

Il commento

Sfide e rispetto monito per i grandi

Guido Boffo a pag. 2

Il racconto

Lo stile italiano si prende la scena

Mario Ajello a pag. 3

Opera del consorzio Eterea

Debutta la nuova Arena
Il più grande impianto indoor in tempi record

Claudia Guasco a pag. 5

GIOCHI DI PACE

Ok della Cassazione al nuovo quesito: probabile il rinvio della data del voto

Referendum, ipotesi slittamento

ROMA Ok della Cassazione al nuovo quesito, verso il rinvio della data del referendum.

Bulleri a pag. 9

Il punto

PERCHÉ IL GOVERNO SULLA SICUREZZA NON ARRETERÀ

Bruno Vespa

In genere sono i "ministri di polizia", come si chiamavano
Continua a pag. 18

Lettera ai parenti dopo le frasi di Trump

Crosetto e il caso Usa-Afghanistan
«Sui caduti parole vergognose»

Francesco Bechis

Parole «false», «sordide», «vergognose». Un «vilipendio all'onore dei nostri caduti». A quelle frasi sprezzanti di Donald Trump sui

soldati europei e italiani morti in vent'anni di guerra in Afghanistan risponde il ministro della Difesa Guido Crosetto in una lettera di fuoco scritta di suo pugno e inviata ai famigliari dei 53 italiani caduti in missione.
A pag. 7

L'analisi

Mosca, attentato al n.2 dei Servizi Generali a rischio

Stefano Silvestri

Qualcuno ha sparato alcuni (...) Continua a pag. 18
Evangelisti a pag. 11

Perdite per 22 miliardi, stop al dividendo

Stellantis crolla del 25%
Gli errori sul piano green

Francesco Pacifico

Stellantis, perdite e tonfo in Borsa: l'elettrico costa al gruppo 22 miliardi. Il

gruppo annuncia un profit warning sul 2025 e a Piazza Affari il titolo cala del 25%, ai minimi dal 2021. A pag. 10
Risozi a pag. 10

I dati economici

Industria, frenata di Spagna e Germania

Pira e il commento di Rosario Dimito a pag. 15

Mercati in tensione

Le Big Tech perdono 1.300 miliardi in una settimana

Amoruso a pag. 14

Paura a San Lorenzo



Aggressioni a Roma
Si indaga su almeno altri sei episodi

Luisa Urbani

Passanti picchiati a caso a Roma, si indaga su altre aggressioni. Il tunisino è sorvegliato dai carabinieri in ospedale e sarà presto trasferito in un centro specializzato della Asl. A pag. 12



Il Segno di LUCA

PESCE, AUMENTA LA CURIOSITÀ

La notte scorsa Mercurio è entrato nel tuo segno, porta così un po' di movimento, migliorando la comunicazione e favorendo un atteggiamento curioso che ti consente di moltiplicare i contatti. Il pianeta governa il settore legato al partner e all'amore e ora che è tuo ospite ti offre i suoi servizi per rendere più effervescente la relazione. Legato all'adolescenza, il suo atteggiamento giovanile e disinvolto cambia il tuo approccio. **MANTRA DEL GIORNO** Senza curiosità la mente si spegne.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 18

*Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50, "Le grandi coppie di Roma" • € 7,80 (Roma)

il Resto del Carlino

(*) A Rovigo IL RESTO DEL CARLINO con "LA VOCE NUOVA DI ROVIGO" Euro 1,50 - non vendibili separatamente
QN CARLINO + HARPER'S BAZAAR in abbinamento obbligatorio con Edizione di Imola non vendibile separatamente € 1,80

SABATO 7 febbraio 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

Magazine

SALUS

Speciale

Ricette di
Carnevale



REGGIO Le motivazioni picconano l'inchiesta

**La sentenza di Bibbiano
«Il clamore mediatico
ha travolto i bambini»**

Codeluppi a pagina 20



EMILIA-ROMAGNA

Case popolari,
vietato favorire
i residenti storici

Donati e Di Bisceglie a pag. 22

ristora
INSTANT DRINKS

Caiazza (Unione Camere penali)
«Non si legifera in emergenza»

**Missione sicurezza
Il governo rilancia:
«Altri dodicimila
carabinieri»**

Coppari e Petrucci alle p. 12 e 13

L'analisi

Gli accenti severi
della premier
in difesa dello Stato

Bruno Vespa a pagina 13

Proposto dal Comitato dei 15

**Referendum,
si va verso
un nuovo quesito**

Servizio a pagina 14

Maxi svalutazione da 22 miliardi

**Retromarcia
sull'auto elettrica
Tonfo di Stellantis**

Ropa alle pagine 24 e 25

GIOCHI DI PACE

Una cerimonia-show apre le Olimpiadi Milano-Cortina, le prime diffuse su più località
Applausi per l'Italia che sfilava a San Siro
Fischi per Vance

Mola, Vazzana, Palma, Prosperetti, Turrini, Mascellani, D'Eri e Mattioli da pagina 2 a pagina 11

Il generale Alekseyev è grave
E la Ue vara ulteriori sanzioni

**Attentato
al numero due
dell'Intelligence
militare di Putin
Lavrov contro Kiev:
«Sabota la pace»**

Ottaviani a pagina 17



Giravolta della Casa Bianca:
errore di un membro dello staff

Gli Obama scimmie
in un post di Trump
Ma stavolta
si indignano anche
i Repubblicani:
rimosso il video

D'Amato a pagina 23

LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966

emanuela®

**MODA
COMFORT
BENESSERE**



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

SABATO 7 FEBBRAIO 2026

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,50€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT - 1,80€ in tutte le altre zone - Anno CXL - NUMERO 32, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

SPORTE GUERRA

SI' ALLA TREGUA IN QUESTI GIORNI DI INNO ALLA VITA

ALBERTO DE SANCTIS

In occasione delle Olimpiadi invernali, Papa Leone XIV e il Presidente Mattarella hanno entrambi invocato la tregua olimpica. L'associazione tra Olimpiadi e tregua costituisce in effetti un'acquisizione, che ormai appartiene alla nostra memoria collettiva. Tuttavia le Olimpiadi moderne sono molto diverse da quelle del passato. I giochi olimpici risalgono all'antica Grecia, la cui prima edizione documentata è del 776 a.C. Tralasciando i miti relativi alle loro origini, non vi è alcun dubbio che si trattasse di un accadimento sacro. Gli atleti si sfidavano in onore di Zeus ed era in nome della sacralità dei giochi che si sospendevano le guerre. Quando si svolgevano le gare non si combatteva. Le guerre cui si fa riferimento sono però quelle tra elleni. Tra greci che dividevano il medesimo credo religioso e che perciò erano tutti sensibili all'appello a smettere di uccidersi.

La tregua olimpica dell'antichità presuppone un retroterra religioso e culturale condiviso. Lo scenario muta infatti profondamente di fronte al lento affermarsi del cristianesimo, che nel 393 induce l'imperatore Teodosio a dichiarare fuori legge le Olimpiadi, considerate un retaggio pagano. A riproporle con rinnovato slancio ideale è, nel 1896, de Coubertin. È lui, il fondatore delle Olimpiadi moderne, a sintetizzarne lo spirito valorizzando la capacità di affratellare i popoli. È possibile competere senza uccidersi. I migliori trionfano, gli sconfitti rendono loro omaggio. Ad alimentare le speranze di de Coubertin, così come quelle di Leone XIV e di Mattarella, è il confidare nel fatto che l'esistenza di regole condivise consenta di impedire che la competizione sconfini nell'annientamento, che si riesca ad evitare che l'avversario sia assimilato al nemico. L'avversario si rispetta, non si uccide. È quindi più che mai necessario che oggi si torni ad invocare la tregua olimpica. In un mondo come il nostro, che tende a rifiutare il rispetto di qualsiasi regola in ambito internazionale, a prevalere non può che essere la barbarie. Se un tempo le Olimpiadi venivano celebrate in onore di Zeus, oggi siamo chiamati a celebrarle in onore della vita. Gli antichi riconoscevano la sacralità dell'invito rivolto loro da Zeus. Siamo noi capaci di riconoscere la sacralità della vita umana?

Ordinario di Storia del pensiero politico Università di Genova



Un momento della cerimonia inaugurale dell'Olimpiade di Milano Cortina 2026, allo stadio di San Siro. Il presidente Sergio Mattarella è giunto a bordo di un tram guidato da Valentino Rossi. Mariah Carey ha cantato "Nel blu dipinto di blu", Laura Pausini l'inno di Mameli (foto Ansa / Matteo Bazzi) CMBRICO E GRAVINA / PAGINE 32 E 33

Attentato a Mosca, messaggio a Putin

Ferito generale dei servizi segreti. Il Cremlino: «Kiev boicotta i negoziati»

Il numero due dei servizi segreti militari russi è stato gravemente ferito a Mosca. Uno sconosciuto ha sparato al generale Vladimir Alekseyev, uomo molto vicino a Putin, alla schiena sulle scale del suo appartamento. Il Cremlino ha puntato subito l'indice contro Kiev: il tentato assassinio del generale Alekseyev «conferma la determinazione del regime di Zelensky nel provocare continuamente, finalizzata a far saltare il processo negoziale, ha tuonato il ministro degli Esteri Sergej Lavrov.

CLAUDIO ACCOGLI / PAGINA 2



L'ATTACCO

Claudio Salvaggio / PAGINA 3

Gli Obama scimmie Bufera su Trump per il post razzista

Bufera su Donald Trump che ha postato un video apertamente razzista con gli Obama ritratti come scimmie in una giungla. La clip ha ricevuto migliaia di like ma soprattutto critiche bipartisan in patria e una dura condanna anche della Ue.

IL VICEMINISTRO

Rixi: «Su Genova pronti al dialogo Salis cerca la lite»

Annamaria Coluccia / PAGINA 6

Il viceministro ai Trasporti Rixi: «Da parte mia e del ministero massima disponibilità a collaborare con il Comune di Genova».

LE INDAGINI

Il dissesto di Amt Dalle mail interne dubbi sui controlli

Matteo Indice / PAGINA 7

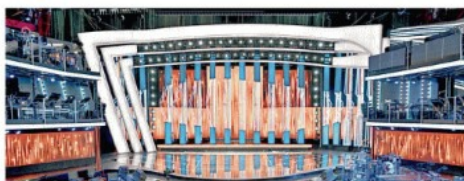
Nell'inchiesta su conti di Amt, l'azienda del trasporto pubblico genovese, si punta sui controlli.

Sanremo, un palco con la scala motorizzata

Le prime immagini. Lo scenografo Bocchini: «Tradizione e tecnologia»

TIZIANA LEONE

Ecco il nuovo palco dell'Ariston: boccascena laterale, il sipario, la scala centrale alta come lo scorso anno ma con i gradini più larghi e luminosi. «È motorizzata e fa il suo ingresso quando si apre il sipario, proprio come un ospite», dice lo scenografo Riccardo Bocchini. L'ARTICLO / PAGINA 29



NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO
GARANTITO
GENOVA CORNICIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38-40/r
Tel: 010.6501501
GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.so Sardegna 89/R
GENOVA SAMPERDARENA:
Via Antonio Cantore, 16/r Tel. 010.416382
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184.990230
VENTIMIGLIA: Via Cavour, 49B
Tel. 0184.655128
ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO
GARANTITO
GENOVA CORNICIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38-40/r
Tel: 010.6501501
GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.so Sardegna 89/R
GENOVA SAMPERDARENA:
Via Antonio Cantore, 16/r Tel. 010.416382
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184.990230
VENTIMIGLIA: Via Cavour, 49B
Tel. 0184.655128
ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Telefisco
Partecipazioni
e azioni: la stretta
sugli acquisti
non è retroattiva

Luca Galani
— a pag. 26

Lavoro
Tempi più lunghi
per versare il Tfr
al fondo di tesoreria
con le nuove regole

Barbara Massara
e Matteo Prioschi
— a pag. 28



FTSE MIB 45877,20 +0,13% | SPREAD BUND 10Y 64,83 +1,80 | SOLE24ESG MORN. 1687,56 +0,67% | SOLE40 MORN. 1720,20 +0,19% | Indici & Numeri → p. 29-33

L'INAUGURAZIONE A SAN SIRO

Milano-Cortina show per 2 miliardi di telespettatori

Bellinazzo e Monaci — a pag. 6

San Siro. I cinque cerchi olimpici illuminano la cerimonia di inaugurazione dei Giochi 2026

IL PRESIDENTE MATTARELLA
«Italia, vocazione
alla concordia»

Lina Palmerini — a pag. 5

MODELLO DI BUSINESS
Ricavi diretti,
target a 1,7 miliardi

Marco Bellinazzo — a pag. 7

Stellantis, shock da 22,5 miliardi

Automotive

Frenata nei piani sull'auto elettrica: maxi oneri e stop al dividendo ai soci

Il titolo sprofonda in Borsa: arriva a perdere il 30% e chiude a -25,17%

Filosa: «Reset strategico, paghiamo stime errate sulla transizione energetica»

Stellantis fa tremare gli investitori: il gruppo automobilistico ha ceduto in Borsa il 25%, dopo aver annunciato oneri per 22,5 miliardi e uscite di cassa attese per 6,5 miliardi nei prossimi quattro anni, oltre alla sospensione del dividendo. Il tutto come conseguenza di una brusca sterzata nella strategia sui motori elettrici, con una revisione radicale delle scelte di mercato. «È un reset strategico - ha spiegato il ceo Antonio Filosa - perché la strategia precedente si basava su una previsione di velocità di transizione troppo ottimistica». Anche competitor come Ford e General Motors nelle scorse settimane hanno tirato il freno sull'elettrificazione. **Greco, Masciagna, Meneghelli, Romano** — a pag. 2-3

STRATEGIA OPPOSTA

Il Canada sfida Trump e punta tutto sull'elettrico

Marco Valsania — a pag. 3

L'ANALISI

QUANDO I CLIENTI RIMANGONO INASCOLTATI

di Mario Clafione — a pag. 3

RE DOLLARO ADDIO



Strategie. Corsa dei Paesi africani a convertire il proprio debito da dollari in yuan

Fuga dal dollaro allo yuan del mega debito africano

Alberto Magnani — a pag. 8

Al Fisco 10,7 miliardi da avvisi e controlli sulle dichiarazioni

Lotta all'evasione

Uso sempre più mirato delle banche dati dell'Anagrafe tributaria

I primi bilanci sull'attività di controllo delle Entrate su dichiarazioni e lettere di compliance per spingere le autocorrezioni dei contribuenti fanno registrare incassi per 10,7 miliardi di euro. A questi si aggiungono anche i controlli e le liquidazioni degli atti del registro, da cui sono arrivati altri 300 milioni di euro. **Mobili e Parente** — a pag. 5

L'INTERVISTA

Franzese (Gdf): «Faro sulle false partite Iva»

Mobili e Parente — a pag. 5

PANORAMA

ITALIA E STATI UNITI

Meloni incontra Vance e Rubio: «Rapporto solido e valori comuni»

È durato due ore e mezza, ieri in prefettura a Milano prima del l'arrivo dei Giochi olimpici, l'incontro tra Giorgia Meloni e il vicepresidente Usa J.D. Vance (nella foto), alla presenza del vicepremier e titolare della Farnesina, Antonio Tajani, e del segretario di Stato Usa Marco Rubio. Palazzo Chigi: «Rapporto solido, comune visione sulle sfide globali». **Perrone** — a pag. 10



IMPACT INVESTING

INVESTIMENTI DALL'IMPATTO SOCIALE

di Michael Spence — a pag. 13

BENI STRUMENTALI

Federmacchine in campo per il Made in Europe

Timori tra le imprese italiane produttrici di macchinari dopo l'annuncio dell'eliminazione del veicolo Ue per i beni strumentali agevolabili tramite l'iperammortamento. L'allarme di Federmacchine. — a pag. 15

CICLONE HARRY

IL SUD SUPER LA LOGICA EMERGENZIALE

di Gian Paolo Manzella — a pagina 14

octopusenergy

RESTARE CON IL SOLITO FORNITORE PUÒ COSTARTI CARO!

Passa a Octopus

Energia pulita a prezzi accessibili

★ Trustpilot ★★★★★ octopusenergy.it

Borse, rimbalzo Usa Dow Jones sopra 50mila Big Tech, boom di utili

Listini azionari

Alphabet, Microsoft, Meta, Amazon, Netflix e Apple: profitti a 161 miliardi

Wall Street tira un sospiro di sollievo dopo le ondate di vendite dei giorni scorsi, con l'indice Dow Jones che ha superato la soglia record dei 50mila punti, trascinando in territorio positivo anche le piazze europee. Alphabet, Microsoft, Meta, Amazon, Netflix e Apple hanno chiuso il trimestre con profitti cumulati per 161 miliardi di dollari. **Carlini e Lops** — a pag. 33

SIDERURGIA

Ex Ilva, il gruppo Marcegaglia pronto ad aumentare gli acquisti di acciaio

Paolo Iricco e Domenico Palmiotti — a pag. 14

Motori 24

L'ammiraglia Mercedes Classe S con l'autista AI

Giulia Paganoni — a pag. 27

Food 24

Cibi asiatici Sushi, crescono le vendite della Gdo

Manuela Sorelli — a pag. 22

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scopri le offerte ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600



STASERA JUVENTUS-LAZIO
Il ds biancosele Fabiani
«Mi farò promotore con Lotito
per un tavolo con i tifosi»
Rocca e Salomone a pagina 26



SEI NAZIONI
All'Olimpico sold out
esordio dell'Italrugby
contro la Scozia
Fusco a pagina 29

DIETRO LE QUINTE DELLA STORIA
Le carte segrete del Duce
mai riconsegnate all'Italia
e finite in mano agli Usa
Zavatta a pagina 22



SAVINI!
Fattoria Giuseppe Savini
www.fattoriageuseppe.savini.com
vini d'Abruzzo

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

SAVINI!
Fattoria Giuseppe Savini
www.fattoriageuseppe.savini.com
vini d'Abruzzo

San Massimo, vescovo di Nola

Sabato 7 febbraio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXIII - Numero 37 - € 1,50* (con Moneta)

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it



**Signori
magistrati
così è davvero
troppo...**

DI DANIELE CAPEZZONE

Ricapitoliamo la settimana-horror che si sta per concludere.
Episodio 1. Un manipolo di teppisti circonda e massacrà un poliziotto, e, ciononostante, un magistrato dell'accusa riesce nella difficile impresa di non contestare il reato di tentativo omicidio.
Episodio 2. Dopo la guerriglia di Torino, vengono fermate solo tre persone, peraltro tutte rapidamente rimandate a spasso o ai domiciliari, con motivazioni risibili.
Episodio 3. A Torino, come Il Tempo vi racconta oggi, oltre a separare le carriere, bisogna pure separare marito e moglie in toga. Incredibile ma vero.
Episodio 4. Tra un po' scatterà la prescrizione (ma guarda) per il fuciliere Amara: in cinque anni i magistrati non sono nemmeno riusciti a incardinare un processo per calunnia. Non sarà che, quando possono venire alla luce le condotte opache di alcuni magistrati, le toghe diventano improvvisamente meno reattive?
Episodio 5. Pesa come un macigno il report-bomba di ieri de Il Tempo, che ha suscitato vibranti reazioni politiche: l'80% dei clandestini che le toghe fanno uscire dal Cpr tornano allegramente a delinquere, in modo più grave e violento di prima. Ecco, signori magistrati, così è troppo. E' troppo per i cittadini, ed è troppo anche per i molti vostri colleghi in toga che lavorano in modo diligente e onesto, e devono invece assistere a questo sgradevolissimo spettacolo: l'azione feroce e militante di alcuni magistrati, e - contemporaneamente - lo scatenamento propagandistico della magistratura associata per il No al referendum. Tutte ragioni per votare convintamente Sì, ovviamente. Ma, davanti a comportamenti così scorretti e inappropriati, rimane un gran senso di malinconia.

Oggi
con IL TEMPO
l'inserto
Moneta

Il centrodestra insorge dopo la denuncia de Il Tempo sui clandestini (liberati dai giudici) che tornano a delinquere
Oggi sveliamo lo strano caso di marito e moglie in toga a Torino. E intanto non parte il processo Amara...

TOGA PARTY SFRENATO

1 DI SARA KELANY
Certe toghe vogliono allentare la stretta migratoria del governo
a pagina 3

2 DI FRANCESCA MUSACCHIO
«Giustizia» tutta in famiglia
Se giudice e pm sono sposati
a pagina 2

3 DI GIOVANNI M. JACOBACCI
Quella tentazione di occultare un verminaio giudiziario
a pagina 3

NATALIA CECCARELLI
La magistrata Anm
«Riforma opportuna
Voto Sì e con me
lo faranno in tanti»
Sirignano a pagina 2

Il Tempo di Oshø

Ai Giochi incontro Meloni-Vance
«Occidente base del futuro insieme»



"Donald, ma perché invece della Groenlandia nun se pijamo Cortina che ce sta molta più fida?"

Frasca a pagina 7

OGGI SI ASSEGNANO LE PRIME MEDAGLIE

Si parte con la Libera maschile a Bormio
Paris guida gli azzurri. Domani tocca alle donne

Cicciarelli, Innocenzi e Lo Russo alle pagine 26 e 29



La favola di Milano
accogliente
prima di sorgere
DI VITTORIO FELTRI
a pagina 9



SENTI CHI PARLA
Per Mario Della Cioppa il di sicurezza non protegge la polizia
L'ex questore critico su Torino
Ma c'era lui quando assaltarono
la sede della Cgil nella Capitale

Fazio fa spesso rima con smemorato. L'ex ex questore di Roma, Della Cioppa, critica il «metodo Torino». Ma c'era lui al comando quando a Roma fu devastata la sede della Cgil.
Campigli a pagina 4

IL FORUM DI DOHA

Albanese
senza scrupoli
con il capo
di Hamas

Martini a pagina 11

PIANESE CAPO DEL COISP
«Con il fermo preventivo si interviene prima degli episodi di violenza»
Storace a pagina 5

CAOS SAN LORENZO
Ecco il covo
del picchiatore
di mamme e bimbi
È del Comune

Ecco il rifugio in cui si rinchiuse il tunisino «Incubo» del quartiere. L'immobile abbandonato è patrimonio di Roma Capitale.
Bertoli a pagina 19

LA LETTERA
Gualtieri risponde
all'agguato
«La sicurezza
nostra priorità»



a pagina 19

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI
APERTI TUTTO L'ANNO
ANCHE AD AGOSTO
RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE
ESAMI CLINICI IN GIORNATA
SERVIZIO GLOBALE
DI SENOLOGIA
www.artemisialab.it
www.artemisialabyoung.it

la S TORACIATA
Prima dicono: «Perché non ti fermate prima?»
Poi, a zigzag: «No al fermo preventivo»
Sinistra dalla Ztl al Tso

PSICHE CRIMINALE
DISAGIO GIOVANILE
ANALISI DI UNA GENERAZIONE
CHE GRIDA IN SILENZIO
TUTTI I MARTEDÌ
DALLE 18.00 ALLE 19.00
SUL CANALE 122 HD
E IN STREAMING SU CUSANOMEDIA.PUBLICITY
FATTI DI NERA
ON DEMAND SU CUSANO MEDIA



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE**Trump ha provocato una nuova globalizzazione
fra Ue, Canada, Giappone, India e America Latina**

Carlo Pelanda a pag. 11

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

DA 4 MILA A 3.700

**C'è l'accordo
per la nuova
classificazione
dei Comuni
montani**

Moro a pag. 27

Olimpiadi con lavori in corso

Il cantiere dei giochi resterà aperto, in alcuni casi, fino al 2030. Su 67 investimenti infrastrutturali non sportivi (pari all'80% dei fondi), solo 12 risultano completati

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Quanto vale per Intesa Sanpaolo e i suoi azionisti avere alla guida un banchiere del livello di Carlo Messina? E quanto vale per Intesa Sanpaolo (e naturalmente per Messina) avere come azionisti principali la **Fondazione Cariplo** (di Milano), la **Compagnia di San Paolo** (di Torino) e la **Fondazione Cassa di risparmio di Firenze**, oltre altre fondazioni venete, emiliane e piemontesi?

Anche se pleonastico va detto: sono tutti e tre fattori determinanti per il valore che Intesa Sanpaolo si è guadagnata sul campo in questi 19 anni dalla nascita del 2007 nella configurazione attuale. Quindi, la fusione del 2007 fra Banca Intesa e Istituto S. Paolo di Torino è stata decisiva per lo status di assoluta leadership attuale, ma di fusioni ce ne sono state prima varie altre per quella che è ora la prima banca italiana e ai primissimi posti in Europa. E le

continua a pag. 2

Il cantiere delle olimpiadi rimarrà aperto anche dopo la fine dei Giochi. In alcuni casi fino al 2030. Su 67 investimenti infrastrutturali non sportivi, solo 12 risultavano completati al 26 gennaio scorso. Interventi da centinaia di milioni di euro. D'altronde, la manifestazione è stata fortemente indirizzata al versante infrastrutturale, visto che l'80% dei fondi è stato destinato proprio a strade, ponti e altri progetti non legati a impiantistica sportiva.

Damiani a pag. 30

**DA LUNEDÌ IN EDICOLA,
DA DOMANI
IN VERSIONE DIGITALE**

Vannacci vuol prosciugare la Lega in Toscana

Valentini a pag. 6



DIRITTO & ROVESCIO

Quattro o cinque anni fa i non fungible token (NFT) sembravano l'ultima frontiera dell'arte, un investimento sicuro per le persone più smart e un oggetto di desiderio o almeno di studio, per chi non possedeva i capitali necessari. Si trattava semplicemente di immagini digitali certificate tramite la tecnologia Blockchain (altro soggetto misterioso, ma molto cool). Ci furono persone disposte a pagare centinaia di migliaia di dollari per questo tipo di opere, in un caso si arrivò addirittura a 3,4 milioni di dollari. Ora di tutto questo entusiasmo non è rimasto quasi più nulla e le stesse immagini oggi non si riescono a vendere ad un decimo del prezzo di acquisto. Molti, fidandosi di celebrità e influencer, e pensando di cavalcare la moda del momento, investirono i loro risparmi pensando di arricchirsi. Non fu una buona idea.

**you,
me,
us,
puntocom.**

PASSIAMO INSIEME ALL'AZIONE.

Conosciamo il mercato, le tue esigenze e ottimizziamo i tuoi investimenti pubblici, grazie alle analisi pre e post campagna, imparziali e su ogni settore.

Costruiamo una proposta di pianificazione su misura per te e con te.

PUNTOCOM

PADOVA | MILANO | ROMA

WWW.PUNTOCOM.INFO

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

LA NAZIONE

SABATO 7 febbraio 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

Magazine

SALUS

Speciale

Ricette di
CarnevaleFONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

TOSCANA Inchiesta sui lungarni deturpati

**Raffica di indagati
per il 'cubo nero'
nel cuore di Firenze**

Brogioni a pagina 21



CALCIO Alle 20.45 al 'Franchi'

**Fiorentina,
torna Kean
contro il Torino**

Servizi nel Qs

Caiazza (Unione Camere penali)
«Non si legifera in emergenza»
**Missione sicurezza
Il governo rilancia:
«Altri dodicimila
carabinieri»**

Coppari e Petrucci alle p. 12 e 13

L'analisi

**Gli accenti severi
della premier
in difesa dello Stato**

Bruno Vespa a pagina 13

Proposto dal Comitato dei 15

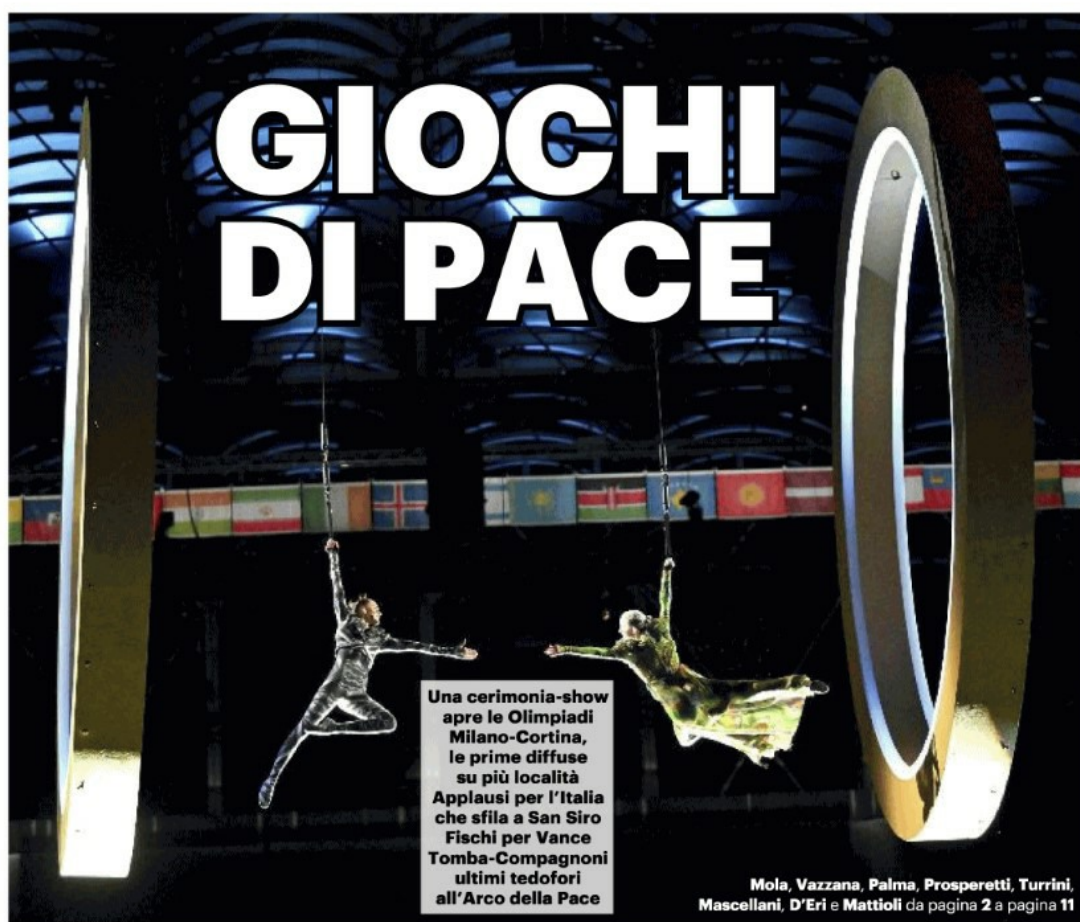
**Referendum,
si va verso
un nuovo quesito**

Servizio a pagina 14

Maxi svalutazione da 22 miliardi

**Retromarcia
sull'auto elettrica
Tonfo di Stellantis**

Ropa alle pagine 24 e 25



Una cerimonia-show
apre le Olimpiadi
Milano-Cortina,
le prime diffuse
su più località
Applausi per l'Italia
che sfilava a San Siro
Fischi per Vance
Tomba-Compagnoni
ultimi tefodori
all'Arco della Pace

Mola, Vazzana, Palma, Prosperetti, Turrini,
Mascellani, D'Eri e Mattioli da pagina 2 a pagina 11

Il generale Alekseyev è grave
E la Ue vara ulteriori sanzioni
**Attentato
al numero due
dell'Intelligence
militare di Putin
Lavrov contro Kiev:
«Sabota la pace»**

Ottaviani a pagina 17

Giravolta della Casa Bianca:
errore di un membro dello staff
**Gli Obama scimmie
in un post di Trump
Ma stavolta
si indignano anche
i Repubblicani:
rimosso il video**

D'Amato a pagina 23



Lilly
A MEDICINE COMPANY

la Repubblica

Lilly
A MEDICINE COMPANYFondatore
EUGENIO SCALFARIDirettore
MARIO ORFEO

R50

DOMANI IN EDICOLA

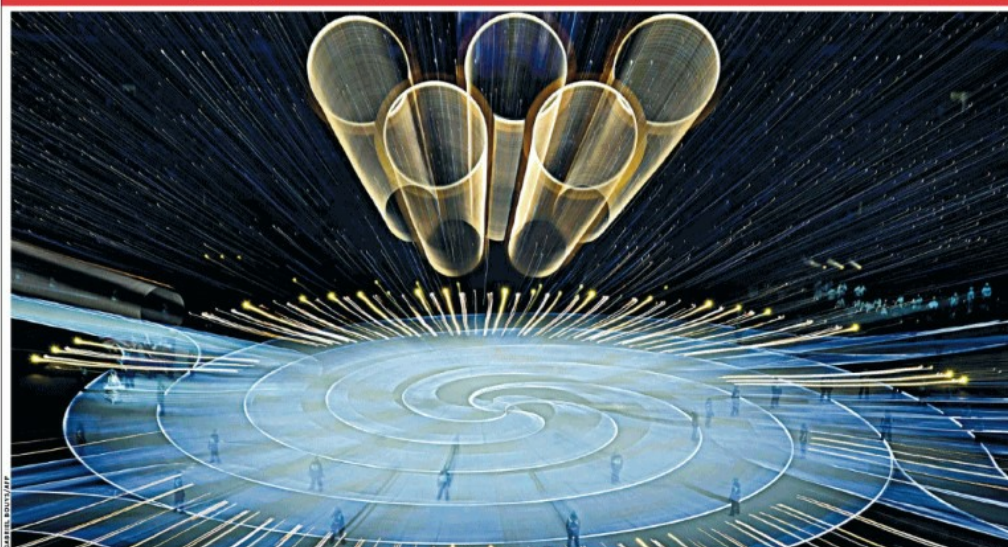
Robinson
Dieci anni senza Eco
il ricordo di suo figlioRcultura
Connelly: delitto con IA
ecco il nuovo thrillerdi GIANCARLO DE CATALDO
alle pagine 32 e 33Sabato
7 febbraio 2026

Anno 51 - N° 32

Oggi con

d

In Italia €2,90



MILANO CORTINA

La sfida delle Olimpiadi

L'Italia alla prova dopo la parata diffusa tra Milano, Cortina e altre sedi. Fischi a Vance e Israele. Sorpresa Mattarella sul tram guidato da Valentino Rossi, poi l'ovazione all'ingresso nello stadio

di EMANUELA AUDISIO

Una Mariah Carey imbalsamata, con piume e paillettes bianche, che riduce Volare a una zuccherosa ninna nanna mentre Mimmo Modugno il mondo lo voleva svegliare. Il tram 26 che passa davanti alla Scala.

alle pagine 2 e 3

servizi di DE CICCO, DIPOLLINA, GIOVARA, MACOR, PISA, SPAVENTA e VECCHIO da pagina 4 a 9

Non c'è tregua
per lo sport

di MICHELE SERRA

Secondo Senofonte, la tregua olimpica del 364 a.C. non ebbe buon esito, e nel cuore di Olimpia si scontrarono in armi gli Elei e i Pisatidi. Il sangue prevalse largamente sul sudore, e proprio nel luogo consacrato al sudore: una profanazione.

a pagina 10

Goggia al braciere
il ritorno di Tomba

di MAURIZIO CROSETTI

E venne la notte del fuoco che moltiplica sé stesso: l'ultimo tedoforo sono tre (in due città), non è mica una fiaccola, è un falò. Emozionatissimo Alberto Tomba che stringe la torcia con Deborah Compagnoni, pronostici rispettati, a Milano.

a pagina 5

servizi di CHIUSANO, CITO, RETICO e VISETTI da pagina 36 a 39



IL CASO

di GIANLUCA DI FEO

Mosca, attentato
al numero due
dei servizi segreti

Nel gotha di spie della nuova nobiltà a cui Vladimir Putin ha affidato la rinascita dell'impero russo, lui era il Cavaliere nero. Un uomo che nella dissoluzione sovietica si è fatto strada con il pugnale. Prima negli Spetsnaz, i paracadutisti incursori; poi nei Pipistrelli, gli OOT che eliminano ovunque gli avversari.

a pagina 15

con un servizio di BRERA

Donald J. Trump

@realDonaldTrump



385 Retweets 1.04k Likes 2/5/26, 9:44

Gli Obama scimmie
l'ultima vergogna
di Trump sui social

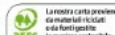
di MASSIMO BASILE

a pagina 17

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

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/498221 - Sped. Abb. Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

Concessionaria di pubblicità: A. Mazzoni & C. Milano - via F. Agnelli, 9 - Tel. 02/574941, email: pubblici@admmazzoni.it



LA CRISI DELL'AUTOMOTIVE
Stellantis svaluta l'elettrico
il titolo perde il 25%

CLAUDIA LUISE — PAGINE 24 E 25



LE FOTO MODIFICATE
Da Minneapolis a Roma
la propaganda artificiale

GIANLUCA NICOLETTI — PAGINA 23



IL CASO A NOVARA
Quando solo l'Al salva
dalle botte dei genitori

BENVENUTI, ROMAGNOLO — PAGINA 22

2,40 € (CONTUTTO LIBRI) ■ ANNO 160 ■ N. 37 ■ IN ITALIA ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE ■ D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB - TO ■ WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

SABATO 7 FEBBRAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



ALLA CERIMONIA FISCHI A ISRAELE, BOATO PER L'UCRAINA. TOMBA E COMPAGNONI ACCENDONO IL BRACIERE A MILANO, GOGGIA A CORTINA



Quanto è lontana Kiev da San Siro

STEFANO STEFANINI — PAGINA 27

Meloni-Vance, disgelo a 5 cerchi

FRANCESCO MALFETANO — PAGINA 6

LA CASSAZIONE ACCOGLIE IL RICORSO. IL GOVERNO CORRE AI RIPARI

Giustizia, sì al nuovo quesito Ora rischia di slittare il voto

IL COMMENTO

Se la destra avvelena
la campagna elettorale

FLAVIA PERINA

D'isolo i colpi di cannone si spargono a ridosso dell'apertura delle urne, quando l'iperbole polemica serve a richiamare l'attenzione dell'elettorato più distratto. Stavolta il copione referendario contraddice la regola. — PAGINA 27

LA POLITICA

Guerri: Vannacci
zavorra di Giorgia

MIRELLA SERRI — PAGINA 16

Dopo il caso Venezia
scuri sugli enti lirici

ALBERTO MATTIOLI — PAGINA 31

IPRECAI ALL'UNIVERSITÀ CON I MANIFESTANTI. I FISCHI A NORDIO

Aska, minacce in ateneo “Giusto l'uso della forza”

LA VEDOVA RACITI

“Le scritte sui muri
offesa a mio marito”

LAURA ANELLO — PAGINA 15

Quando si avvicina la festa di Sant'Agata il cuore di Marisa Grasso Raciti sobbalza, volando al derby del 2 febbraio 2007. «Quando ho visto l'agente aggredito a Torino ho pensato a mio marito e il dolore è tornato». CAPURSO, COMAI — PAGINE 14 E 15

LE STORIE

Zerocalcare
e le radici dell'odio

FAMULARO, SFORZA — NELL'INSERTO TUTTO LIBRI

L'orrore delle torture
nel carcere di Torino

GIUSEPPE LEGATO — PAGINA 21

LA GUERRA IN UCRAINA

Le sponde di Putin
e l'attentato contro
il suo cavaliere nero

BILLEM MOTT

Come stavate quando sono stati inaugurati gli ultimi Giochi Olimpici invernali? Ve lo ricordate? Il presidente Putin sicuramente sì, giacché il 4 febbraio 2022 ha preso un volo per Pechino ed è andato da Xi. PEROSINO, PIGNI — PAGINE 18 E 19

Gli Obama scimmie
vergogna trumpiana

CATERINA SOFFICI — PAGINA 27

Buongiorno

Vi ricordate la storia della globalizzazione che era finita? Chesi tornava agli stati nazionali? Che Donald Trump aveva vinto perché la priorità assoluta era l'America dentro i confini dell'America, e basta con l'occuparsi del resto del mondo? Allora: ha favorito la non solidissima tregua a Gaza, non è ancora riuscito a favorirla in Ucraina, ci ha messo del suo per la tregua tra Cambogia e Thailandia, ha bombardato l'Iran, con cui ora sta trattando ma forse lo bombarderà di nuovo, intanto minaccia l'Iraq se oserà rieleggere al-Maliki a capo del governo, minaccia anche Cuba e chiunque osi darle un mano, ha sequestrato il dittatore venezuelano Maduro, se la Colombia non si mette in riga farà la stessa fine, vuole conquistare la Groenlandia, poi vuole conquistare Panama, ha litigato con il Messico,

Il giro del mondo

MATTIA FELTRI

con il Canada, con l'Australia, con l'intera Unione europea per motivi vari, ha messo becco nelle scaramucce fra India e Pakistan, combatte l'Isis in Siria, combatte un po' anche l'Isis in Nigeria, vuole mediare fra Egitto ed Etiopia per la grana della diga sul Nilo, ha dato un aiuto all'economia argentina dell'amico Milei, ha il suo da fare con Xi Jinping per trovare un'intesa su Taiwan, ha annunciato un accordo di pace fra Congo e Rwanda che non è andato tanto bene, sta appoggiando la conferma di Orbán che è secondo lui un bravo ragazzo, col Brasile è un po' ai ferri corti, ha brigato nelle elezioni in Honduras, lasciato stare i dazi, e chissà quante ne dimentico. E così Trump e le sue matane dimostrano tutt'altro: che oggi è impossibile anche essere sovranisti senza essere globalisti.

ACQUISTIAMO ANTIQUARIATO orientale ed europeo

www.barbieriantiquariato.it

Tel. 348 3582502



VALUTAZIONI
GRATUITE IN
TUTTA ITALIA
IMPORTANTI
COLLEZIONI O
SINGOLO
OGGETTO





UK342-CH1:10.00
Prezzo € 6,50

**BTP & C I TITOLI DI STATO
CHE RENDONO PIÙ DEL 3%**

**BITCOIN DOVE SI FERMERÀ
IL TRACOLLO DELLA CRIPTO**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it

Vanguard è nata nel 1975 e da allora ha contribuito alla creazione di valore per 50 milioni di investitori.

Scopri di più su www.it.vanguard

Comunicazione di marketing.
© 2025 Vanguard Group (Irlanda), Limited. Tutti i diritti riservati.

€ 4,50

Sabato 7 Febbraio 2026 Anno XXXVII - Numero 027

MF il quotidiano dei mercati finanziari

l'espresso

Spedizione in A.P. art. 1, c.1, L. 4898, DCN Milano



BORSA IN VISTA DELLE TRIMESTRALI
Le 17 azioni per cavalcare ancora il Toro in Piazza

CHE TONFO DOPO IL CLAMOROSO -25%
Polvere di Stellantis, che fine farà il gruppo dell'auto



UTILITY *Sui listini le società del settore corrono e il consumo energetico dei data center le spingerà ancora. Ecco quali big europee, secondo gli analisti, aspirano a raddoppiare di valore*

Campioni da 100%

Quanto possono salire Enel e le altre sei sorelle elettriche

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Quanto vale per Intesa Sanpaolo e i suoi azionisti avere alla guida un banchiere del livello di Carlo Messina? E quanto vale per Intesa Sanpaolo (e naturalmente per Messina) avere come azionisti principali la Fondazione Cariplo (di Milano), la Compagnia di San Paolo (di Torino) e la Fondazione Cassa di risparmio di Firenze, oltre altre fondazioni venete, emiliane e piemontesi? Anche se pleonastico va detto: sono tutti e tre fattori determinanti

per il valore che Intesa Sanpaolo si è guadagnata sul campo in questi 19 anni dalla nascita del 2007 nella configurazione attuale. Quindi, la fusione del 2007 fra Banca Intesa e Istituto S. Paolo di Torino è stata decisiva per lo status di assoluta leadership attuale, ma di fusioni ce ne sono state prima varie altre per quella che è ora la prima banca italiana e ai primissimi posti in Europa. E le fusioni e gli acquisti che hanno portato ai risultati attuali sono i seguenti: 1) Fusione fra Nuovo Banco Ambrosiano e Cattolica del Veneto subito dopo il disastro Roberto Calvi, finito col cappio al collo sotto il Ponte dei Frati neri a Londra; da essa nasce il Banco Ambroveneto che sotto la guida del professore bresciano Nanni Bazzoli, con Messina emergente, si fonde con Cariplo, per dare luogo, con un apporto operativo di Messina, a Banca Intesa,



OLIMPIADI/PARLA MALAGÒ
I Giochi saranno vincenti soprattutto dopo le gare

LE MUNIZIONI DI ORCEL
Unicredit e quei 5 miliardi a disposizione per il risiko

INTERVISTA AL CEO BATTAINI
La mia Prysmian è al top e farà altre acquisizioni



www.valtugroup.com

VA STM
A VALTUS COMPANY

VA LTUS

Executive Interim Management

/ Performance Improvement

/ Interim Management

/ Project Management

/ Change Management

/ Valtus S.p.A.
contact@valtus.it
www.valtus.it

In un'epoca di cambiamenti rapidi, le aziende richiedono flessibilità, competenze ed efficacia. L'**Executive Interim Management** offre accesso a manager altamente specializzati per affrontare sfide temporanee garantendo una rapida implementazione e risultati concreti. Questo strumento consente di integrare competenze che possono accelerare la **trasformazione aziendale** e ottimizzare i processi.

Valtus è il tuo partner di fiducia per situazioni temporanee e straordinarie. Come Gruppo Valtus siamo **player globale**, pronti a supportare le aziende nel raggiungere risultati tangibili e duraturi in Italia e nel mondo.

/ **MILANO**
Via Santa Maria Segreta, 6
+39 02 21 11 9023

/ **VERONA**
Viale del Lavoro, 33
S. Martino Buon Albergo
+39 045 80 12 986

Ravenna e Dintorni

Primo Piano

«Riforma dei porti? Ho fiducia. Strade e ferrovie da migliorare»

Dallo scorso novembre Francesco Benevolo è presidente dell'Autorità portuale di Ravenna, dove si era già insediato a giugno come commissario in sostituzione di Daniele Rossi. Economista con un lungo percorso professionale nel settore dei trasporti e della logistica, ha coperto ruoli dirigenziali in Rete Autostrade Mediterranee, Censis e Confitarma. È professore di Economia dei trasporti e delle infrastrutture all'Università europea di Roma. Appena si è insediato si sono accese le proteste contro i traffici da Ravenna a Israele. Il 6 febbraio ci sarà un nuovo corteo in darsena «È stata una questione difficile da gestire. Comprendo la tensione emotiva sul conflitto israelo-palestinese, tuttavia non abbiamo la competenza su queste attività. Ma non è stata l'unica partita complicata. Ho voluto prendere subito in mano il dossier delle navi abbandonate nella Piallassa Piomboni e nonostante le difficoltà burocratiche, a dicembre siamo riusciti a pubblicare la gara per iniziare finalmente a rimuoverle». Quali obiettivi si è posto per il suo mandato? «Pianificare lo sviluppo del porto di Ravenna in tre direzioni. La prima è continuare a potenziare il traffico merci e passeggeri, la seconda è implementare i collegamenti col retroterra. Oggi un porto che guarda solo verso il mare non ha grandi possibilità di crescita; il suo valore aumenta se riesce a soddisfare le esigenze della logistica a terra. Nel caso di Ravenna, questo significa migliorare le infrastrutture stradali e ferroviarie per valorizzare la Zona logistica semplificata, a partire dalle connessioni con gli interporti di Bologna e Parma. In questo senso sarà fondamentale il dialogo con Anas e Rfi. Ravenna è un porto di primaria importanza per l'intera penisola, in particolare per le rinfuse di cui abbiamo la leadership nazionale. Lo scorso anno abbiamo raggiunto il record storico con 28 milioni di tonnellate e i dati di gennaio 2026 sono sulla stessa scia. Siamo già la porta d'ingresso per l'import in Pianura padana, ma vogliamo continuare a muovere l'economia e l'occupazione puntando soprattutto su cereali, fertilizzanti, cemento e argille». La terza direzione di sviluppo? «Consolidare il porto di Ravenna come hub energetico. Mentre in passato gli scali marittimi erano considerati solo per i traffici, oggi gli investitori privilegiano le infrastrutture multi-purpose. Siamo già un polo di progetti avanzati e di rilievo internazionale: il Ccs di Eni per la cattura e lo stoccaggio di anidride carbonica, il rigassificatore di Snam, il cold ironing per alimentare le navi da crociera con la rete elettrica mentre sono ormeggiate, in modo pulito grazie al vicino impianto fotovoltaico. Dopo la grave crisi energetica scoppiata a causa del conflitto tra Russia e Ucraina, il porto di Ravenna ha dato un grande contributo all'Italia e confido che si possa andare avanti in questa direzione, a partire dal progetto dell'eolico offshore in attesa di attuazione. Significa mettere un piede nel futuro». I lavori del nuovo terminal crociere sono in ritardo e la struttura non sarà pronta per aprile come previsto. «Purtroppo l'ingegneria



02/06/2026 16:22 Alex Giuzio

Dallo scorso novembre Francesco Benevolo è presidente dell'Autorità portuale di Ravenna, dove si era già insediato a giugno come commissario in sostituzione di Daniele Rossi. Economista con un lungo percorso professionale nel settore dei trasporti e della logistica, ha coperto ruoli dirigenziali in Rete Autostrade Mediterranee, Censis e Confitarma. È professore di Economia dei trasporti e delle infrastrutture all'Università europea di Roma. Appena si è insediato si sono accese le proteste contro i traffici da Ravenna a Israele. Il 6 febbraio ci sarà un nuovo corteo in darsena «È stata una questione difficile da gestire. Comprendo la tensione emotiva sul conflitto israelo-palestinese, tuttavia non abbiamo la competenza su queste attività. Ma non è stata l'unica partita complicata. Ho voluto prendere subito in mano il dossier delle navi abbandonate nella Piallassa Piomboni e nonostante le difficoltà burocratiche, a dicembre siamo riusciti a pubblicare la gara per iniziare finalmente a rimuoverle». Quali obiettivi si è posto per il suo mandato? «Pianificare lo sviluppo del porto di Ravenna in tre direzioni. La prima è continuare a potenziare il traffico merci e passeggeri, la seconda è implementare i collegamenti col retroterra. Oggi un porto che guarda solo verso il mare non ha grandi possibilità di crescita; il suo valore aumenta se riesce a soddisfare le esigenze della logistica a terra. Nel caso di Ravenna, questo significa migliorare le infrastrutture stradali e ferroviarie per valorizzare la Zona logistica semplificata, a partire dalle connessioni con gli interporti di Bologna e Parma. In questo senso sarà fondamentale il dialogo con Anas e Rfi. Ravenna è un porto di primaria importanza per l'intera penisola, in particolare per le rinfuse di cui abbiamo la leadership nazionale. Lo scorso anno abbiamo raggiunto il record storico con 28 milioni di tonnellate e i dati di gennaio 2026 sono sulla stessa scia. Siamo già la porta d'ingresso per l'import in Pianura padana, ma vogliamo continuare a muovere l'economia e l'occupazione puntando soprattutto su cereali, fertilizzanti, cemento e argille». La terza direzione di sviluppo? «Consolidare il porto di Ravenna come hub energetico. Mentre in passato gli scali marittimi erano considerati solo per i traffici, oggi gli investitori privilegiano le infrastrutture multi-purpose. Siamo già un polo di progetti avanzati e di rilievo internazionale: il Ccs di Eni per la cattura e lo stoccaggio di anidride carbonica, il rigassificatore di Snam, il cold ironing per alimentare le navi da crociera con la rete elettrica mentre sono ormeggiate, in modo pulito grazie al vicino impianto fotovoltaico. Dopo la grave crisi energetica scoppiata a causa del conflitto tra Russia e Ucraina, il porto di Ravenna ha dato un grande contributo all'Italia e confido che si possa andare avanti in questa direzione, a partire dal progetto dell'eolico offshore in attesa di attuazione. Significa mettere un piede nel futuro». I lavori del nuovo terminal crociere sono in ritardo e la struttura non sarà pronta per aprile come previsto. «Purtroppo l'ingegneria

Ravenna e Dintorni

Primo Piano

non è sempre una scienza esatta, soprattutto se riguarda i lavori sul mare che sono già di per sé complessi. Si tratta di un piccolo rinvio di qualche settimana, ma il cantiere sta procedendo bene. Abbiamo già firmato le autorizzazioni per installare la tensostruttura che accoglierà le prime navi della stagione». Quando sarà completato il parco delle dune, previsto come opera di compensazione? «Il primo stralcio dei lavori è stato aggiudicato e inizierà a breve, per essere terminato entro il 2026. Il secondo stralcio sarà messo a gara entro la prima metà di quest'anno e finito per il 2027». Il terminal è stato criticato dai residenti di Porto Corsini per l'aumento del traffico e del cemento. «A mio parere dovremmo esserne orgogliosi. Si tratta di una bellissima porta di ingresso per la città, con un grande mosaico e una passerella sopraelevata che diventeranno dei simboli per Ravenna. Il nuovo terminal porterà centinaia di migliaia di passeggeri internazionali, che significano non solo un apporto economico, ma anche un biglietto da visita per il capoluogo bizantino nel mondo. Non vedo l'ora di inaugurarlo insieme ai miei predecessori che hanno avuto l'intuizione e la capacità di avviare un'operazione non facile». Il 22 dicembre il governo ha approvato la riforma dei porti, che prevede di accentrarne la gestione alla nuova società Porti d'Italia spa, sottraendo alcune competenze alle Autorità portuali. Cosa ne pensa? «Non esiste ancora una legge ufficiale su cui esprimersi, ma trovo necessario un maggiore coordinamento nazionale. L'Italia ha bisogno di un sistema portuale più forte, coeso e interconnesso, con gli scali che lavorino in sinergia tra loro anziché in competizione. L'attuale legge sui porti risale al 1994, con una parziale ma importante riforma avvenuta nel 2016. In trent'anni il contesto internazionale è mutato. Spetta alla politica, e non ai tecnici come me, decidere la forma della nuova regia. Di sicuro il percorso non sarà facile, poiché si tratta di intervenire su un'automobile che sta andando a 300 all'ora. Confido che il parlamento sappia ascoltare le parti interessate e gestire il passaggio nel migliore dei modi». Ancora non è chiaro da dove arriveranno le risorse per il capitale iniziale di 500 milioni della Porti d'Italia. L'ipotesi più accreditata è che verranno sottratte alle Ap. **Assoporti** stima il 40% per ogni ente, che per Ravenna significherebbe 20 milioni in meno all'anno. Teme che questo possa influire sull'operatività e gli investimenti? «Non ritengo credibili queste ipotesi. Ho fiducia nella politica e dubito che abbia intenti punitivi o distruttivi nei confronti delle Autorità portuali. Non riesco a immaginare che possa mettere i porti italiani sul lastrico; confido che saranno fatte tutte le valutazioni necessarie per valorizzare al meglio le risorse pubbliche». Nei giorni scorsi è emerso il caso della compagnia statale cinese Nuctech, che ha vinto un importante appalto dell'Agenzia delle dogane per la fornitura di alcuni scanner per i controlli dei container. Gli Usa hanno chiesto al governo italiano di annullare la gara perché temono che la Cina possa acquisire informazioni riservate sui traffici nei paesi Nato, con rischi per la sicurezza nazionale. La fornitura non riguarda Ravenna, ma nel porto ci sono tecnologie Nuctech acquistate in passato? E cosa ne pensa di questo allarme? «Non risultano apparecchiature Nuctech al porto di Ravenna. Quello delle tecnologie digitali è un tema fondamentale e molto delicato, come dimostra il recente caso dell'Ap di Ancona (a cui un gruppo hacker ha rubato

Ravenna e Dintorni

Primo Piano

56mila file riservati per pubblicarli online, ndr). Per questo stiamo investendo molto nella cybersicurezza. Finora il metodo convenzionale degli appalti non ha considerato questo aspetto, privilegiando solo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ma è evidente che la sicurezza nazionale vada messa sullo stesso piano». Condividi.

Porto Nogaro, è pronta la nuova banchina "green"

Può ospitare fino a cinque navi per volta: il progetto è stato completato con 100 giorni di anticipo. San Giorgio di Nogaro - Taglio del nastro per l'elettificazione di Porto Nogaro. Il piccolo scalo siderurgico friulano ha inaugurato il cold ironing sulla banchina Margreth, grazie a un investimento di quasi 8 milioni, stanziati dal Fondo complementare al Pnrr e dalla Regione, poiché che lo scalo non ricade sotto l'ombrello dell'Autorità portuale di **Trieste**

e Monfalcone. A Porto Nogaro, però, il cold ironing non è un semplice allaccio elettrico. "Non si tratta della realizzazione di un collegamento standard - ha spiegato l'assessore regionale alle Infrastrutture Cristina Amirante - ma di un progetto tecnologicamente avanzato e innovativo, uno dei primi di questo tipo non solo a livello nazionale ma anche europeo". L'impianto è infatti alimentato in modo esclusivo da oltre duemila pannelli fotovoltaici installati sui tetti delle strutture portuali e del retroporto, una scelta che consente di basare la produzione energetica su fonti rinnovabili. L'energia viene accumulata e gestita attraverso un sistema di distribuzione progettato per servire fino a cinque navi in contemporanea, a condizione che siano predisposte per l'alimentazione

elettrica da terra. Da un lato si riducono in modo significativo le emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti atmosferici nelle aree portuali e urbane limitrofe; dall'altro si introduce un elemento di competitività per lo scalo. Il cold ironing "è una delle risposte più concrete ai temi della decarbonizzazione dei porti - ha sottolineato Amirante - che sono già oggi il sistema di trasporto delle merci a più basse emissioni". Il progetto, dal valore di 7,9 milioni di euro, è stato completato con un anticipo di cento giorni rispetto al cronoprogramma contrattuale. Un risultato che, secondo l'assessore, "dimostra la capacità di coordinamento e di gestione di un intervento complesso, reso possibile dalla collaborazione tra Regione, consorzi per lo sviluppo economico, imprese, operatori portuali e Capitaneria di porto". Le risorse arrivano in larga parte dal Piano nazionale complementare al Pnrr, con un cofinanziamento regionale. In assenza di navi all'ormeggio, l'energia prodotta potrà essere utilizzata per alimentare l'illuminazione pubblica e gli uffici dell'area portuale e della zona industriale Aussa Corno, estendendo i benefici anche alle attività a terra. L'intervento ha incluso anche un rafforzamento della sicurezza della navigazione, con l'introduzione di un nuovo sistema di localizzazione a supporto dei piloti lungo il canale Aussa Corno.



Può ospitare fino a cinque navi per volta: il progetto è stato completato con 100 giorni di anticipo. San Giorgio di Nogaro - Taglio del nastro per l'elettificazione di Porto Nogaro. Il piccolo scalo siderurgico friulano ha inaugurato il cold ironing sulla banchina Margreth, grazie a un investimento di quasi 8 milioni, stanziati dal Fondo complementare al Pnrr e dalla Regione, poiché che lo scalo non ricade sotto l'ombrello dell'Autorità portuale di Trieste e Monfalcone. A Porto Nogaro, però, il cold ironing non è un semplice allaccio elettrico. "Non si tratta della realizzazione di un collegamento standard - ha spiegato l'assessore regionale alle Infrastrutture Cristina Amirante - ma di un progetto tecnologicamente avanzato e innovativo, uno dei primi di questo tipo non solo a livello nazionale ma anche europeo". L'impianto è infatti alimentato in modo esclusivo da oltre duemila pannelli fotovoltaici installati sui tetti delle strutture portuali e del retroporto, una scelta che consente di basare la produzione energetica su fonti rinnovabili. L'energia viene accumulata e gestita attraverso un sistema di distribuzione progettato per servire fino a cinque navi in contemporanea, a condizione che siano predisposte per l'alimentazione elettrica da terra. Da un lato si riducono in modo significativo le emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti atmosferici nelle aree portuali e urbane limitrofe; dall'altro si introduce un elemento di competitività per lo scalo. Il cold ironing "è una delle risposte più concrete ai temi della decarbonizzazione dei porti - ha sottolineato Amirante - che sono già oggi il sistema di trasporto delle merci a più basse emissioni". Il progetto, dal valore di 7,9 milioni di euro, è stato completato con un anticipo di cento giorni rispetto al cronoprogramma contrattuale. Un risultato che, secondo l'assessore, "dimostra la capacità di coordinamento e di gestione di un intervento complesso, reso possibile dalla collaborazione tra Regione, consorzi per lo sviluppo economico, imprese, operatori portuali e Capitaneria di porto". Le risorse arrivano in larga parte dal Piano nazionale complementare al Pnrr, con un

Shipping Italy

Trieste

Aggiudicati i servizi marittimi stagionali 2026-2030 per il Friuli Venezia Giulia

La gara della Regione premia Delfino Verde (per i servizi costieri) e Saturno e Santa Maria (per quelli lagunari) Si è conclusa la gara indetta a metà dicembre dalla Regione Friuli Venezia Giulia con l'intento di aggiudicare i servizi marittimi stagionali per gli anni dal 2026 al 2030. Lo ha annunciato l'assessora alle Infrastrutture e Territorio dell'ente, Cristina Amirante (sul portale della gara non risultano invece aggiornamenti). In particolare il primo lotto, relativo ai servizi marittimi costieri e per il quale era fissato un importo a base di gara di 26.717.500 euro, è stato aggiudicato alla triestina Delfino Verde Navigazione Srl. Il lotto comprende le linee **Trieste-Barcola-Grignano-Sistiana**, **Trieste-Sistiana-Duino-Monfalcone** e **Trieste-Grado-Lignano**. Per il secondo lotto (importo di 8.282.500 euro), riguardante i servizi marittimi lagunari sulle tratte Aquileia-Grado, Marano-Lignano e Lignano-Grado, l'affidamento è andato a un raggruppamento costituito dalle società Saturno e Santa Maria Sas. Questo comprendeva le linee Grado - Aquileia, Lignano - Marano e Lignano - Grado. Per entrambi i lotti, non sono stati resi noti gli importi di aggiudicazione, né se altri operatori oltre ai vincitori hanno presto parte alla procedura. "Per la prima volta - ha commentato Amirante - i servizi stagionali vengono affidati con una procedura unica e pluriennale, superando una gestione frammentata e dando stabilità al sistema. È una scelta che ci consente di programmare, migliorare la qualità del servizio e introdurre nuove connessioni attese da anni". Tra le novità, l'attivazione dell'approdo di Duino e il collegamento diretto senza trasbordo **Trieste-Grado-Lignano**. "L'esito della gara - ha aggiunto l'assessora - valorizza competenze presenti sul territorio e consente di guardare con fiducia alla continuità e alla qualità di un servizio fondamentale per lo sviluppo turistico e la coesione delle comunità costiere". Per la stagione 2026, i servizi saranno attivi secondo il seguente calendario: **Trieste-Porto Vivo-Barcola-Cedas/Topolini-Grignano-Sistiana**, dal 25 aprile al 4 ottobre 2026; **Trieste-Sistiana-Duino-Monfalcone**: dal 7 giugno al 20 settembre 2026; **Trieste-Grado-Lignano**: dal 25 aprile al 4 ottobre 2026; Grado-Aquileia: dal 31 maggio al 20 settembre 2026; Lignano-Marano: dal 31 maggio al 20 settembre 2026; Lignano-Grado: dal 31 maggio al 20 settembre 2026. Tutte le linee, aggiunge la nota della Regione, includono periodi aggiuntivi derivanti dalle offerte migliorative presentate in gara. 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.



La gara della Regione premia Delfino Verde (per i servizi costieri) e Saturno e Santa Maria (per quelli lagunari) Si è conclusa la gara indetta a metà dicembre dalla Regione Friuli Venezia Giulia con l'intento di aggiudicare i servizi marittimi stagionali per gli anni dal 2026 al 2030. Lo ha annunciato l'assessora alle Infrastrutture e Territorio dell'ente, Cristina Amirante (sul portale della gara non risultano invece aggiornamenti). In particolare il primo lotto, relativo ai servizi marittimi costieri e per il quale era fissato un importo a base di gara di 26.717.500 euro, è stato aggiudicato alla triestina Delfino Verde Navigazione Srl. Il lotto comprende le linee Trieste-Barcola-Grignano-Sistiana, Trieste-Sistiana-Duino-Monfalcone e Trieste-Grado-Lignano. Per il secondo lotto (importo di 8.282.500 euro), riguardante i servizi marittimi lagunari sulle tratte Aquileia-Grado, Marano-Lignano e Lignano-Grado, l'affidamento è andato a un raggruppamento costituito dalle società Saturno e Santa Maria Sas. Questo comprendeva le linee Grado - Aquileia, Lignano - Marano e Lignano - Grado. Per entrambi i lotti, non sono stati resi noti gli importi di aggiudicazione, né se altri operatori oltre ai vincitori hanno presto parte alla procedura. "Per la prima volta - ha commentato Amirante - i servizi stagionali vengono affidati con una procedura unica e pluriennale, superando una gestione frammentata e dando stabilità al sistema. È una scelta che ci consente di programmare, migliorare la qualità del servizio e introdurre nuove connessioni attese da anni". Tra le novità, l'attivazione dell'approdo di Duino e il collegamento diretto senza trasbordo Trieste-Grado-Lignano. "L'esito della gara - ha aggiunto l'assessora - valorizza competenze presenti sul territorio e consente di guardare con fiducia alla continuità e alla qualità di un servizio fondamentale per lo sviluppo turistico e la coesione delle comunità costiere". Per la stagione 2026, i servizi saranno attivi secondo il seguente calendario: Trieste-Porto Vivo-Barcola-

Trieste Prima

Trieste

Due colossi dell'energia da 50 tonnellate arrivano nella notte a Roiano

Il trasporto eccezionale lungo le vie strette del quartiere, per la ristrutturazione della cabina primaria di Roiano nell'ambito del progetto Smart Grid, con l'obiettivo di abbattere le emissioni di Co2 ed efficientare la rete elettrica di tutta la città e del **porto**. Sono stati trasportati nella notte lungo le strette vie di Roiano due giganteschi trasformatori da 50 tonnellate, destinati alla cabina primaria sita nel rione. Insieme al mezzo di trasporto, raggiungono quasi il secondo piano dei palazzi circostanti, e AcegasApsAmga e Siemens Energy Transformers li hanno condotti nelle vie dormienti fino al fondo cieco di via Valmartinaga e alla ristrutturata cabina elettrica di AcegasApsAmga. È successo lunedì 26 gennaio e lunedì 2 febbraio, in orario notturno per ridurre al minimo i disagi. I trasformatori i due colossi dell'energia hanno una potenza nominale di 70 megavoltampere ciascuno e sono parte integrante del progetto di potenziamento della rete elettrica cittadina Smart grid, finanziato dal Pnrr. Il loro compito è trasformare l'energia elettrica dalla alta tensione alla media tensione, rendendola disponibile per le nuove linee elettriche realizzate tra Roiano, **Porto** Vecchio e Broletto. La trasformazione della cabina primaria di

Roiano Il percorso di riqualificazione della cabina primaria è stato avviato nel 2024, e ora l'impianto è più compatto, efficiente e performante, capace di gestire potenze nettamente superiori rispetto al passato, a fronte di spazi fisici ridotti e di una maggiore affidabilità complessiva della rete. Da qui verrà messa a disposizione nuova capacità elettrica a beneficio sia della cittadinanza sia del sistema portuale, migliorare complessivamente anche la rete elettrica triestina. La conclusione è prevista nel giugno del 2026. I benefici per la città Grazie al progetto "Smart Grid" si darà un enorme contributo alla decarbonizzazione, con conseguente miglioramento della qualità dell'aria e diminuzione dell'inquinamento acustico a Trieste. Aumentare la possibilità di produrre e consumare energia elettrica per ogni cittadino significa meno CO2 in atmosfera e minore inquinamento acustico, grazie al sostegno della mobilità elettrica per navi, auto e bus. Il progetto va inoltre incontro alla flessibilità nei consumi sempre più richiesta dai cittadini che da semplici consumatori diventano loro stessi produttori di energia elettrica da fonti rinnovabili.



Trieste Prima

Trieste

Sciopero internazionale dei porti: "Contro la corsa al riarmo, da Trieste passano macchinari per colonie israeliane" (VIDEO)

Una cinquantina di persone hanno partecipato al presidio davanti all'autorità Portuale Oggi 21 porti europei e mediterranei hanno partecipato allo sciopero internazionale contro il traffico di componenti e materiale finalizzato alla costruzione, produzione e diffusione di armi nel mondo. Oltre a Genova, Livorno, Ancona e Civitavecchia, in Italia l'iniziativa ha riguardato anche il porto di Trieste, dove lavoratori e lavoratrici in mattinata hanno tenuto un'assemblea presso il varco 1 e nel tardo pomeriggio si sono dati appuntamento davanti all'autorità Portuale in via V.Bruck, dove si sono presentate una cinquantina di persone. Nel video, Sasha Colautti di Usb ci ha illustrato le ragioni dello sciopero, spiegando che "da Trieste non passano le armi ma i macchinari agricoli destinati alle colonie di Israele". Video popolari.



Sciopero internazionale dei porti, presidio anche a Trieste: I portuali non lavorano per la guerra

Luca Marsi

Nel pomeriggio di venerdì 6 febbraio, anche Trieste ha preso parte allo sciopero internazionale dei porti, promosso dall'Unione Sindacale di Base. Davanti alla sede dell'Autorità portuale, in via Von Bruck, si è svolto un presidio che ha visto la partecipazione di circa cinquanta persone, tra lavoratori portuali, attivisti e simpatizzanti. I portuali non lavorano per la guerra. Lo slogan della giornata, rilanciato anche a Trieste, è stato chiaro: I portuali non lavorano per la guerra. Una presa di posizione che si inserisce in una mobilitazione più ampia, coordinata a livello internazionale, con iniziative annunciate in numerosi porti europei e mediterranei. Secondo quanto diffuso da USB, l'obiettivo è denunciare il ruolo dei porti come snodi centrali nei traffici legati ai conflitti armati, dal trasporto di armi ai materiali strategici, fino ai combustibili. Dal Medio Oriente alle tensioni globali. Nel corso del presidio è stato ribadito che la protesta nasce anche dall'attenzione sulla situazione in Palestina, indicata come emblematica di un contesto più ampio segnato da bombardamenti, occupazioni e violazioni del diritto internazionale. Ma il messaggio si è esteso anche ad altri scenari di crisi globale, dalle tensioni internazionali fino ai conflitti economici e politici che, secondo USB, stanno alimentando una vera e propria economia di guerra. Lavoro, salari e diritti al centro della protesta. Al centro dell'iniziativa non solo i conflitti, ma anche le condizioni dei lavoratori. L'USB ha sottolineato come l'economia di guerra incida direttamente su salari, diritti e servizi pubblici essenziali. Lo spostamento delle risorse verso armamenti e industria bellica, è stato affermato, colpisce il lavoro, allunga i tempi di impiego e rende più difficile il riconoscimento del lavoro portuale come usurante ai fini pensionistici. Una mobilitazione che guarda oltre Trieste. La giornata del 6 febbraio è stata presentata come parte di un'azione congiunta e coordinata a livello internazionale, con l'adesione di organizzazioni sindacali e movimenti di diversi Paesi. A Trieste, il presidio ha avuto dimensioni contenute, ma si è inserito in un quadro più ampio che, secondo gli organizzatori, mira a smuovere le coscienze e a riaffermare il ruolo dei lavoratori portuali come soggetti attivi nel contrasto alla militarizzazione dei porti e all'utilizzo delle infrastrutture civili per fini di guerra.

Triestecafe.it	
Sciopero internazionale dei porti, presidio anche a Trieste: "I portuali non lavorano per la guerra"	
02/06/2026 17:52	Luca Marsi
<p>Nel pomeriggio di venerdì 6 febbraio, anche Trieste ha preso parte allo sciopero internazionale dei porti, promosso dall'Unione Sindacale di Base. Davanti alla sede dell'Autorità portuale, in via Von Bruck, si è svolto un presidio che ha visto la partecipazione di circa cinquanta persone, tra lavoratori portuali, attivisti e simpatizzanti. I portuali non lavorano per la guerra. Lo slogan della giornata, rilanciato anche a Trieste, è stato chiaro: "I portuali non lavorano per la guerra". Una presa di posizione che si inserisce in una mobilitazione più ampia, coordinata a livello internazionale, con iniziative annunciate in numerosi porti europei e mediterranei. Secondo quanto diffuso da USB, l'obiettivo è denunciare il ruolo dei porti come snodi centrali nei traffici legati ai conflitti armati, dal trasporto di armi ai materiali strategici, fino ai combustibili. Dal Medio Oriente alle tensioni globali. Nel corso del presidio è stato ribadito che la protesta nasce anche dall'attenzione sulla situazione in Palestina, indicata come emblematica di un contesto più ampio segnato da bombardamenti, occupazioni e violazioni del diritto internazionale. Ma il messaggio si è esteso anche ad altri scenari di crisi globale, dalle tensioni internazionali fino ai conflitti economici e politici che, secondo USB, stanno alimentando una vera e propria economia di guerra. Lavoro, salari e diritti al centro della protesta. Al centro dell'iniziativa non solo i conflitti, ma anche le condizioni dei lavoratori. L'USB ha sottolineato come l'economia di guerra incida direttamente su salari, diritti e servizi pubblici essenziali. Lo spostamento delle risorse verso armamenti e industria bellica, è stato affermato, colpisce il lavoro, allunga i tempi di impiego e rende più difficile il riconoscimento del lavoro portuale come usurante ai fini pensionistici. Una mobilitazione che guarda oltre Trieste. La giornata del 6 febbraio è stata presentata come parte di un'azione congiunta e coordinata a livello internazionale, con l'adesione di organizzazioni sindacali e movimenti di diversi Paesi. A Trieste, il presidio ha avuto dimensioni contenute, ma si è inserito in un quadro più ampio che, secondo gli organizzatori, mira a "smuovere le coscienze" e a riaffermare il ruolo dei lavoratori portuali come soggetti attivi nel contrasto alla militarizzazione dei porti e all'utilizzo delle infrastrutture civili per fini di guerra.</p>	

Porto di Venezia, fotovoltaico sui tetti pubblici

Riccardo Coretti

Autorità portuale gestisce un progetto da 650 mila euro finanziato dal PNRR 6 Feb 2026 | Non categorizzato TRIESTE L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale avvia un nuovo intervento di efficientamento energetico nel porto di Venezia, con l'installazione di impianti fotovoltaici sugli edifici di Santa Marta e San Basilio. Il progetto interessa i Fabbricati 12 e 13, sede dell'Autorità, e il Fabbricato 15 della Capitaneria di Porto. L'investimento complessivo è di circa 650 mila euro, di cui 530 mila finanziati dal PNRR attraverso il programma Green Ports. I lavori si concluderanno entro giugno 2026. Sulle coperture dei tre edifici sarà realizzato un impianto fotovoltaico integrato, affiancato da interventi per migliorare l'efficienza energetica e ottimizzare i consumi. I pannelli saranno collocati sulle falde interne e centrali dei tetti per ridurre l'impatto visivo. I moduli, con vetri temprati pigmentati di colore rosso, sono progettati per armonizzarsi con i coppi tradizionali e con il contesto storico dell'area. Dal punto di vista tecnico, l'impianto prevede 48 pannelli sul Fabbricato 12 per 17,28 kW, 78 pannelli sul Fabbricato 13 per 28,08 kW e 143 pannelli sul Fabbricato 15 per 51,48 kW. La potenza complessiva raggiungerà 96,8 kW. L'autoproduzione di energia consentirà di ridurre i costi nel tempo, aumentare l'autonomia energetica e abbattere le emissioni. I benefici ambientali stimati indicano una riduzione di oltre 69 tonnellate di CO₂ all'anno, pari all'effetto di circa 1.500 alberi piantati.



Al via un impianto fotovoltaico nella sede del Porto di Venezia

Il progetto da 650mila euro anche con fondi Pnrr, raggiungerà una potenza di 96,80 kW. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha avviato il progetto di efficientamento energetico che interesserà i Fabbricati 12 e 13, sede dell'Authority, e il Fabbricato 15, sede della Capitaneria di Porto, nell'area compresa tra Santa Marta e San Basilio a Venezia. L'intervento prevede un investimento complessivo di circa 650mila euro, di cui 530mila derivanti da finanziamento Pnrr-Green Ports e il progetto si concluderà entro il prossimo mese di giugno. Il cuore del progetto è la realizzazione di un impianto fotovoltaico multi-sezione integrato direttamente sulle coperture dei tre edifici, affiancato da opere di miglioramento dell'efficienza energetica e di ottimizzazione dei consumi. I pannelli saranno distribuiti in modo uniforme sulle falde interne e centrali dei tetti, così da garantire continuità geometrica e ridurre al minimo l'impatto visivo. I moduli utilizzano vetri temprati pigmentati con nanotecnologie che danno loro una colorazione rossa, permettendo di mimetizzarli con i coppi tradizionali. L'area è stata già oggetto negli ultimi anni di interventi di recupero e restauro che hanno mantenuto le tipologie costruttive originarie e rifatto le coperture nel rispetto dell'identità architettonica dei manufatti portuali. Dal punto di vista tecnico, sul Fabbricato 12 saranno installati 48 pannelli per una potenza stimata di 17,28 kW, sul 13 ne sono previsti 78 per 28,08 kW, e sul 15 saranno 143 per una potenza di 51,48 kW. Complessivamente l'impianto raggiungerà una potenza di 96,80 kW. Il progetto porterà a una riduzione di oltre 69 tonnellate di CO2 all'anno, un impatto equivalente alla piantumazione di circa 1.500 alberi.



Assenza di vongole lupine, pescatori in Capitaneria a Venezia

Barche ferme dal primo ottobre 2024 Dal primo ottobre 2024, i vongolari del comparto pesca Venezia Chioggia non escono in mare per la raccolta delle vongole lupine. Un fermo pesca forzato dovuto all'assenza della risorsa marina e che ha messo in ginocchio le famiglie dei dipendenti del settore. Per questo, stamattina una delegazione di settanta pescatori, in rappresentanza di 60 equipaggi, su 106 che praticano la raccolta vongole, si è recata alla Capitaneria di Porto di Venezia, tradizionale interlocutore dei pescatori del litorale veneziano, per denunciare le loro difficoltà e presentare una petizione con misure atte ad affrontare lo stato di crisi. Al momento sono ignote le cause dell'improvvisa calamità, ma i pescatori sospettano un inquinamento da sostanze tossiche sconosciute, arrivate in laguna e sulla costa col travaso delle acque fluviali e le piogge, e come concausa la formazione anomala di uno spesso strato di mucillaggini sui fondali che soffoca le vongole e non solo, oltre al cambiamento climatico che la scorsa estate ha portato le temperature marine a superare i 30 gradi.



Il Nautilus

Venezia

PORTO DI VENEZIA, ENERGIA PULITA DAI TETTI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE E DELLA CAPITANERIA

Venezia-Chioggia- Un nuovo passo concreto verso la sostenibilità ambientale e la transizione energetica del porto di Venezia. L'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** ha avviato il progetto di efficientamento energetico che interesserà i Fabbricati 12 e 13, sede dell'AdSP, e il Fabbricato 15, sede della Capitaneria di Porto, nell'area compresa tra Santa Marta e San Basilio. L'intervento prevede un investimento complessivo di circa 650 mila euro, di cui 530 mila euro derivanti da finanziamento PNRR-Green Ports e il progetto si concluderà entro giugno 2026. Il cuore del progetto è la realizzazione di un impianto fotovoltaico multi-sezione integrato direttamente sulle coperture dei tre edifici, affiancato da opere di miglioramento dell'efficienza energetica e di ottimizzazione dei consumi. I pannelli saranno distribuiti in modo uniforme sulle falde interne e centrali dei tetti, così da garantire continuità geometrica e ridurre al minimo l'impatto visivo. Particolare attenzione è stata dedicata all'inserimento architettonico e paesaggistico. I moduli, infatti, utilizzano vetri temprati pigmentati con nanotecnologie che conferiscono una colorazione rossa, permettendo ai pannelli di mimetizzarsi con i coppi tradizionali. Una scelta coerente con il contesto storico dell'area, già oggetto negli ultimi anni di interventi di recupero e restauro che hanno mantenuto le tipologie costruttive originarie e rifatto le coperture nel rispetto dell'identità architettonica dei manufatti portuali. La particolare geometria delle falde contribuisce ulteriormente a integrare gli impianti nel paesaggio urbano senza alterarne la percezione. Dal punto di vista tecnico, sul Fabbricato 12 saranno installati 48 pannelli per una potenza stimata di 17,28 kW, sul Fabbricato 13 sono previsti 78 moduli per 28,08 kW, mentre sul Fabbricato 15 i pannelli saranno 143 per una potenza di 51,48 kW. Complessivamente l'impianto raggiungerà una potenza di 96,80 kW. L'operazione consentirà di produrre energia direttamente dal sole, una fonte rinnovabile, inesauribile e priva di emissioni climalteranti durante l'esercizio, contribuendo così a ridurre l'inquinamento atmosferico e l'effetto serra. L'autoproduzione permetterà inoltre di abbattere i costi energetici nel tempo, aumentare l'indipendenza dalle fonti tradizionali, garantire una gestione affidabile grazie alla limitata manutenzione richiesta dagli impianti e valorizzare l'eventuale energia non consumata anche all'interno di comunità energetiche, generando ulteriori benefici economici. I risultati ambientali attesi sono significativi: il progetto porterà a una riduzione di oltre 69 tonnellate di CO₂ all'anno, un impatto equivalente alla piantumazione di circa 1.500 alberi. Con questo intervento l'**Autorità di Sistema Portuale** conferma la volontà di coniugare tutela del patrimonio edilizio, innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale, trasformando le proprie infrastrutture in un modello di efficienza energetica e contribuendo in modo



Venezia-Chioggia- Un nuovo passo concreto verso la sostenibilità ambientale e la transizione energetica del porto di Venezia. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha avviato il progetto di efficientamento energetico che interesserà i Fabbricati 12 e 13, sede dell'AdSP, e il Fabbricato 15, sede della Capitaneria di Porto, nell'area compresa tra Santa Marta e San Basilio. L'intervento prevede un investimento complessivo di circa 650 mila euro, di cui 530 mila euro derivanti da finanziamento PNRR-Green Ports e il progetto si concluderà entro giugno 2026. Il cuore del progetto è la realizzazione di un impianto fotovoltaico multi-sezione integrato direttamente sulle coperture dei tre edifici, affiancato da opere di miglioramento dell'efficienza energetica e di ottimizzazione dei consumi. I pannelli saranno distribuiti in modo uniforme sulle falde interne e centrali dei tetti, così da garantire continuità geometrica e ridurre al minimo l'impatto visivo. Particolare attenzione è stata dedicata all'inserimento architettonico e paesaggistico. I moduli, infatti, utilizzano vetri temprati pigmentati con nanotecnologie che conferiscono una colorazione rossa, permettendo ai pannelli di mimetizzarsi con i coppi tradizionali. Una scelta coerente con il contesto storico dell'area, già oggetto negli ultimi anni di interventi di recupero e restauro che hanno mantenuto le tipologie costruttive originarie e rifatto le coperture nel rispetto dell'identità architettonica dei manufatti portuali. La particolare geometria delle falde contribuisce ulteriormente a integrare gli impianti nel paesaggio urbano senza alterarne la percezione. Dal punto di vista tecnico, sul Fabbricato 12 saranno installati 48 pannelli per una potenza stimata di 17,28 kW, sul Fabbricato 13 sono previsti 78 moduli per 28,08 kW, mentre sul Fabbricato 15 i pannelli saranno 143 per una potenza di 51,48 kW. Complessivamente l'impianto raggiungerà una potenza di 96,80 kW. L'operazione consentirà di produrre energia direttamente dal

Il Nautilus

Venezia

concreto alla decarbonizzazione delle attività portuali e della città.

Venezia, energia solare sui tetti di Santa Marta e San Basilio

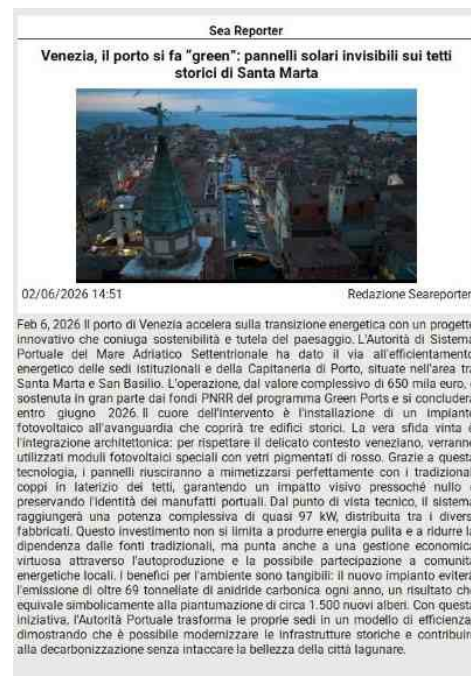
Impianto fotovoltaico multi-sezione integrato direttamente sulle coperture di edifici

VENEZIA Un nuovo tassello si aggiunge al percorso di transizione energetica del porto di Venezia. L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha avviato un intervento di efficientamento energetico che interesserà i fabbricati di Santa Marta e San Basilio, sede dell'AdSp e della Capitaneria di Porto, puntando sulla produzione di energia pulita da fonte fotovoltaica. Il progetto riguarda in particolare i Fabbricati 12 e 13, che ospitano gli uffici dell'Autorità portuale, e il Fabbricato 15, sede della Capitaneria. L'investimento complessivo ammonta a circa 650 mila euro, di cui 530 mila finanziati attraverso il PNRR Green Ports, con conclusione dei lavori prevista entro Giugno 2026. Cuore dell'intervento è la realizzazione di un impianto fotovoltaico multi-sezione integrato direttamente sulle coperture dei tre edifici, accompagnato da opere di miglioramento dell'efficienza energetica e di ottimizzazione dei consumi. I pannelli saranno collocati sulle falde interne e centrali dei tetti, con una distribuzione studiata per garantire continuità geometrica e un impatto visivo minimo. Particolare attenzione è stata riservata all'inserimento architettonico e paesaggistico. I moduli fotovoltaici utilizzeranno vetri temprati pigmentati con nanotecnologie, caratterizzati da una colorazione rossa che consente ai pannelli di armonizzarsi con i coppi tradizionali. Una scelta coerente con il contesto storico di Santa Marta e San Basilio, aree oggetto negli ultimi anni di interventi di recupero che hanno preservato le tipologie costruttive originarie dei manufatti portuali. Dal punto di vista tecnico, sul Fabbricato 12 saranno installati 48 pannelli per una potenza di 17,28 kW, sul Fabbricato 13 78 moduli per 28,08 kW, mentre il Fabbricato 15 ospiterà 143 pannelli per 51,48 kW. La potenza complessiva dell'impianto raggiungerà così 96,8 kW. I benefici attesi sono rilevanti sia sul piano ambientale sia su quello economico. L'autoproduzione di energia rinnovabile consentirà di ridurre le emissioni climalteranti, abbattere i costi energetici nel medio-lungo periodo e aumentare l'autonomia dalle fonti tradizionali, grazie anche alla ridotta manutenzione richiesta dagli impianti. La produzione annua stimata permetterà una riduzione di oltre 69 tonnellate di CO₂, un risultato paragonabile alla piantumazione di circa 1.500 alberi. Con questo progetto l'Autorità di Sistema Portuale conferma la strategia di integrazione tra tutela del patrimonio edilizio, innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale, trasformando i propri edifici in infrastrutture più efficienti e contribuendo in modo concreto alla decarbonizzazione delle attività portuali e del tessuto urbano veneziano.



Venezia, il porto si fa "green": pannelli solari invisibili sui tetti storici di Santa Marta

Feb 6, 2026 Il porto di Venezia accelera sulla transizione energetica con un progetto innovativo che coniuga sostenibilità e tutela del paesaggio. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha dato il via all'efficientamento energetico delle sedi istituzionali e della Capitaneria di Porto, situate nell'area tra Santa Marta e San Basilio. L'operazione, dal valore complessivo di 650 mila euro, è sostenuta in gran parte dai fondi PNRR del programma Green Ports e si concluderà entro giugno 2026. Il cuore dell'intervento è l'installazione di un impianto fotovoltaico all'avanguardia che coprirà tre edifici storici. La vera sfida vinta è l'integrazione architettonica: per rispettare il delicato contesto veneziano, verranno utilizzati moduli fotovoltaici speciali con vetri pigmentati di rosso. Grazie a questa tecnologia, i pannelli riusciranno a mimetizzarsi perfettamente con i tradizionali coppi in laterizio dei tetti, garantendo un impatto visivo pressoché nullo e preservando l'identità dei manufatti portuali. Dal punto di vista tecnico, il sistema raggiungerà una potenza complessiva di quasi 97 kW, distribuita tra i diversi fabbricati. Questo investimento non si limita a produrre energia pulita e a ridurre la dipendenza dalle fonti tradizionali, ma punta anche a una gestione economica virtuosa attraverso l'autoproduzione e la possibile partecipazione a comunità energetiche locali. I benefici per l'ambiente sono tangibili: il nuovo impianto eviterà l'emissione di oltre 69 tonnellate di anidride carbonica ogni anno, un risultato che equivale simbolicamente alla piantumazione di circa 1.500 nuovi alberi. Con questa iniziativa, l'Autorità Portuale trasforma le proprie sedi in un modello di efficienza, dimostrando che è possibile modernizzare le infrastrutture storiche e contribuire alla decarbonizzazione senza intaccare la bellezza della città lagunare.



Ship Mag

Venezia

Zona Logistica Semplificata Venezia-Rovigo, via libera al credito d'imposta

L'agevolazione è riservata ai cosiddetti "investimenti iniziali" come creazione di nuovi stabilimenti oppure ampliamento di strutture esistenti **Venezia** - Diventa operativo il credito d'imposta per la Zona logistica speciale **Venezia-Rodigino**: 100 milioni all'anno per il triennio 2026-2028. Con il provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate sono stati approvati la modulistica e i modelli di comunicazione necessari per accedere all'agevolazione fiscale destinata alle imprese che investono nelle ZIs. Un passaggio atteso, che rende pienamente attuativa una delle misure previste dalla legge di bilancio 2026.

L'agevolazione è riservata ai cosiddetti "investimenti iniziali": creazione di nuovi stabilimenti, ampliamento di strutture esistenti o diversificazione della produzione. Gli importi ammissibili vanno da un minimo di 200 mila euro fino a un massimo di 100 milioni, a condizione che l'attività economica venga mantenuta nella ZIs per almeno cinque anni dal completamento dell'investimento. Per il Veneto, e in particolare per la ZIs **Porto di Venezia-Rodigino**, si tratta di un tassello strategico per il rafforzamento del sistema produttivo e logistico regional e. "La ZIs rappresenta uno strumento

fondamentale per consolidare il ruolo del Veneto come piattaforma produttiva e logistica di rilevanza nazionale ed europea", sottolinea l'assessore regionale allo Sviluppo economico Massimo Bitonci, secondo cui "attraverso misure fiscali mirate come il credito d'imposta è possibile sostenere concretamente la capacità delle imprese di investire, innovare e creare occupazione". La cornice normativa è definita dalla Legge 199 del 30 dicembre 2025, che riconosce l'agevolazione agli investimenti effettuati tra il 1° gennaio 2026 e il 31 dicembre 2028. Il beneficio riguarda l'acquisizione di beni strumentali destinati a strutture produttive, nuove o già esistenti, insediate nelle ZIs. La principale novità introdotta dalla manovra 2026 è il carattere triennale dell'incentivo: il credito d'imposta non è più limitato a una sola annualità, ma è programmato su un orizzonte di tre anni, con un plafond di 100 milioni di euro per ciascun anno del periodo 2026-2028. "La conferma della misura su base triennale consente di programmare gli investimenti con maggiore consapevolezza e rafforza l'attrattività delle ZIs come leva di sviluppo economico e industriale. È ora fondamentale che istituzioni, imprese e associazioni di categoria lavorino insieme per promuovere questa opportunità", evidenzia Bitonci. Dal punto di vista operativo, la procedura resta articolata in due fasi. Le imprese devono presentare una prima comunicazione telematica di prenotazione delle risorse, dal 31 marzo al 30 maggio di ciascun anno del triennio. Seguirà una comunicazione integrativa di conferma, da inviare tra il 3 e il 17 gennaio dell'anno successivo, per attestare l'effettiva realizzazione degli investimenti e l'avvenuto pagamento. Sul tema delle risorse, il credito d'imposta triennale da 100 milioni l'anno rappresenta un punto di partenza, ma il dibattito resta aperto. Già



L'agevolazione è riservata ai cosiddetti "investimenti iniziali" come creazione di nuovi stabilimenti oppure ampliamento di strutture esistenti Venezia - Diventa operativo il credito d'imposta per la Zona logistica speciale Venezia-Rodigino: 100 milioni all'anno per il triennio 2026-2028. Con il provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate sono stati approvati la modulistica e i modelli di comunicazione necessari per accedere all'agevolazione fiscale destinata alle imprese che investono nelle ZIs. Un passaggio atteso, che rende pienamente attuativa una delle misure previste dalla legge di bilancio 2026. L'agevolazione è riservata ai cosiddetti "investimenti iniziali": creazione di nuovi stabilimenti, ampliamento di strutture esistenti o diversificazione della produzione. Gli importi ammissibili vanno da un minimo di 200 mila euro fino a un massimo di 100 milioni, a condizione che l'attività economica venga mantenuta nella ZIs per almeno cinque anni dal completamento dell'investimento. Per il Veneto, e in particolare per la ZIs Porto di Venezia-Rodigino, si tratta di un tassello strategico per il rafforzamento del sistema produttivo e logistico regional e. "La ZIs rappresenta uno strumento fondamentale per consolidare il ruolo del Veneto come piattaforma produttiva e logistica di rilevanza nazionale ed europea", sottolinea l'assessore regionale allo Sviluppo economico Massimo Bitonci, secondo cui "attraverso misure fiscali mirate come il credito d'imposta è possibile sostenere concretamente la capacità delle imprese di investire, innovare e creare occupazione". La cornice normativa è definita dalla Legge 199 del 30 dicembre 2025, che riconosce l'agevolazione agli investimenti effettuati tra il 1° gennaio 2026 e il 31 dicembre 2028. Il beneficio riguarda l'acquisizione di beni strumentali destinati a strutture produttive, nuove o già esistenti, insediate nelle ZIs. La principale novità introdotta dalla manovra 2026 è il carattere triennale dell'incentivo: il credito d'imposta non è più limitato a una

Ship Mag

Venezia

nel 2024 la Regione Veneto aveva chiesto 200 milioni di euro di credito d'imposta per la propria Zls.

Transport Online

Venezia

Porto di Venezia: al via un impianto fotovoltaico

Investimento da 650mila euro, anche con fondi PNRR, per l'efficientamento energetico degli edifici dell'Autorità portuale

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha avviato un progetto di efficientamento energetico che interesserà i Fabbricati 12 e 13, sede dell'Authority, e il Fabbricato 15, sede della Capitaneria di Porto, nell'area compresa tra Santa Marta e San Basilio a Venezia. Investimento con fondi PNRR L'intervento prevede un investimento complessivo di circa 650mila euro , di cui 530mila euro finanziati attraverso il programma PNRR Green Ports . La conclusione dei lavori è prevista entro il mese di giugno 2026 Impianto fotovoltaico integrato sulle coperture Il cuore del progetto è la realizzazione di un impianto fotovoltaico multi-sezione , integrato direttamente sulle coperture dei tre edifici. L'intervento è affiancato da ulteriori opere di miglioramento dell'efficienza energetica e di ottimizzazione dei consumi elettrici. Soluzioni architettoniche a basso impatto visivo I pannelli fotovoltaici saranno distribuiti in modo uniforme sulle falde interne e centrali dei tetti, così da garantire continuità geometrica e ridurre l'impatto visivo. I moduli impiegano vetri temprati pigmentati con nanotecnologie , caratterizzati da una colorazione rossa che consente di mimetizzarli con i coppi tradizionali. Potenza installata e benefici ambientali Nel dettaglio, sul Fabbricato 12 saranno installati 48 pannelli per una potenza stimata di 17,28 kW ; sul Fabbricato 13 sono previsti 78 pannelli per 28,08 kW ; mentre sul Fabbricato 15 saranno posizionati 143 pannelli per una potenza di 51,48 kW . Complessivamente, l'impianto raggiungerà una potenza totale di 96,80 kW Il progetto consentirà una riduzione di oltre 69 tonnellate di CO₂ all'anno , un impatto ambientale equivalente alla piantumazione di circa 1.500 alberi Fonte: Ansa.



Venezia Today

Venezia

Le acque alte continuano, ma il Carnevale è salvo. E il porto si organizza

Mose alzato giorno e notte, grosse pozze in piazza San Marco, ma complici gli orari dei picchi, pochi disagi per gli eventi. Laguna chiusa, orari di entrata e uscita delle navi regolati. La nuova quotidianità di **Venezia**? Anche oggi il Mose sarà sollevato al mattino, e poi di nuovo stanotte, in occasione dei due picchi di marea. Come accaduto ieri, lunedì, domenica, e come potrebbe accadere di nuovo fino a venerdì. Una dozzina di alzate in una settimana. Non è un record, e alla fine della stagione neppure ci sarà un record (perché a dicembre e gennaio le alzate sono state una manciata in tutto), ma è una tendenza. La difesa di **Venezia** dipende dal Mose, e, come ha ricordato pochi giorni fa il presidente dell'Autorità per la Laguna Roberto Rossetto, i fondi languono, servirebbero almeno 50 milioni l'anno in più per la manutenzione. Maree il mattino e di notte, nessun impatto sugli eventi. Questa sequenza di alte maree arriva nella prima settimana del Carnevale, e se buona parte della città è all'asciutto, non così piazza San Marco. Il sistema di valvole e pompe a difesa dell'area marciana è in divenire, e in occasione dei picchi di marea una serie di pozze molto ampie si crea in più punti della piazza. In particolare, è presidiata dall'acqua quasi tutta l'area davanti al palco principale. Nulla di paragonabile alle alte maree pre-Mose, ma nel frattempo l'abitudine agli stivali è gradualmente sparita. Di fatto però gli eventi saranno ben poco interessati dalle alte maree, per una questione di orari: i picchi di marea sono in tarda mattinata, oppure intorno alla mezzanotte, e dovrebbero terminare venerdì. «In questi giorni ci siamo coordinati con il Centro Maree sugli orari delle acque alte, e le stesse erano compatibili con le manifestazioni» spiega il direttore generale di Vela Fabrizio D'Oria. Vero, e se le previsioni dovessero essere rispettate, potrebbe accadere anche questo weekend. L'Autorità portuale regola entrate e uscite, evitati disagi. E il **porto**? Due chiusure della laguna al giorno sono diverse ore di stop a entrate e uscite, ma anche in questo caso, gli orari dei picchi di marea hanno aiutato. L'Autorità portuale spiega che, complice la stagione, è stato semplice dare indicazioni di orario di entrata e uscita che fossero compatibili con le probabili chiusure del Mose, anche perché una delle due chiusure, ogni sera, era, e sarà, dopo la mezzanotte. Il **porto** di **Venezia**, dopo anni di interlocuzioni con le autorità che gestiscono il Mose e con il centro maree, ormai funziona come un **porto** regolato, e, almeno in questa settimana, non ha avuto impatti significativi. Se per i prossimi inverni le due chiusure di laguna al giorno saranno la norma, è ancora presto per dirlo. Ma le tendenze dicono che accadrà sempre più spesso.



Mose alzato giorno e notte, grosse pozze in piazza San Marco, ma complici gli orari dei picchi, pochi disagi per gli eventi. Laguna chiusa, orari di entrata e uscita delle navi regolati. La nuova quotidianità di Venezia? Anche oggi il Mose sarà sollevato al mattino, e poi di nuovo stanotte, in occasione dei due picchi di marea. Come accaduto ieri, lunedì, domenica, e come potrebbe accadere di nuovo fino a venerdì. Una dozzina di alzate in una settimana. Non è un record, e alla fine della stagione neppure ci sarà un record (perché a dicembre e gennaio le alzate sono state una manciata in tutto), ma è una tendenza. La difesa di Venezia dipende dal Mose, e, come ha ricordato pochi giorni fa il presidente dell'Autorità per la Laguna Roberto Rossetto, i fondi languono, servirebbero almeno 50 milioni l'anno in più per la manutenzione. Maree il mattino e di notte, nessun impatto sugli eventi. Questa sequenza di alte maree arriva nella prima settimana del Carnevale, e se buona parte della città è all'asciutto, non così piazza San Marco. Il sistema di valvole e pompe a difesa dell'area marciana è in divenire, e in occasione dei picchi di marea una serie di pozze molto ampie si crea in più punti della piazza. In particolare, è presidiata dall'acqua quasi tutta l'area davanti al palco principale. Nulla di paragonabile alle alte maree pre-Mose, ma nel frattempo l'abitudine agli stivali è gradualmente sparita. Di fatto però gli eventi saranno ben poco interessati dalle alte maree, per una questione di orari: i picchi di marea sono in tarda mattinata, oppure intorno alla mezzanotte, e dovrebbero terminare venerdì. «In questi giorni ci siamo coordinati con il Centro Maree sugli orari delle acque alte, e le stesse erano compatibili con le manifestazioni» spiega il direttore generale di Vela Fabrizio D'Oria. Vero, e se le previsioni dovessero essere rispettate, potrebbe accadere anche questo weekend. L'Autorità portuale regola entrate e uscite, evitati disagi. E il porto? Due chiusure della laguna al giorno sono diverse ore di stop a entrate e uscite, ma anche in questo caso, gli orari dei picchi di marea hanno aiutato. L'Autorità portuale spiega che, complice la stagione, è stato semplice dare indicazioni di orario di entrata e uscita che fossero compatibili con le probabili chiusure del Mose, anche perché una delle due chiusure, ogni sera, era, e sarà, dopo la mezzanotte. Il porto di Venezia, dopo anni di interlocuzioni con le autorità che gestiscono il Mose e con il centro maree, ormai funziona come un porto regolato, e, almeno in questa settimana, non ha avuto impatti significativi. Se per i prossimi inverni le due chiusure di laguna al giorno saranno la norma, è ancora presto per dirlo. Ma le tendenze dicono che accadrà sempre più spesso.

ZIs di Venezia-Rovigo, ok al credito d'imposta: 100 milioni per tre anni

L'agevolazione confermata dall'agenzia delle entrate per chi investe da 200 mila euro in su. L'assessore Bitonci: «Opportunità straordinaria per la crescita del territorio» Buone notizie per il futuro, e il presente, della ZIs **Porto di Venezia-Rodigino**. Sono stati infatti approvati dall'agenzia delle entrate la modulistica e i modelli di comunicazione necessari per accedere al contributo sotto forma di credito d'imposta a favore delle imprese che realizzano investimenti nelle Zone Logistiche Semplificate (ZIs). Si tratta di agevolazioni per gli investimenti effettuati nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2026 e il 31 dicembre 2028, relativi all'acquisizione di beni strumentali destinati a strutture produttive, nuove o già esistenti, insediate nelle ZIs. Le risorse garantite a chi investe entro la fine del 2028. La legge di bilancio del 2026 introduce inoltre una importante novità rispetto al passato: il credito d'imposta non ha più carattere annuale, ma è programmato su un orizzonte triennale, con un limite di spesa pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026, 2027 e 2028. «La ZIs rappresenta uno strumento fondamentale per rafforzare il ruolo del Veneto come piattaforma produttiva e logistica di rilevanza nazionale

ed europea - dichiara l'assessore allo Sviluppo economico della regione Massimo Bitonci - La conferma della misura su base triennale consente alle imprese di programmare con maggiore consapevolezza, offrendo maggiore certezza e stabilità alle imprese che intendono avviare un importante investimento e rafforza l'attrattività delle ZLS come leva di sviluppo economico e industriale per il Veneto». L'agevolazione si applica ai progetti di "investimento iniziale", quali la creazione di nuovi stabilimenti, l'ampliamento di strutture esistenti o la diversificazione della produzione, per importi compresi tra 200.000 euro e 100 milioni di euro, a condizione che l'attività economica venga mantenuta nella ZLS per almeno cinque anni dal completamento dell'investimento. La procedura di accesso al credito d'imposta resta articolata in due comunicazioni telematiche obbligatorie: una prima comunicazione per la prenotazione delle risorse, da trasmettere dal 31 marzo al 30 maggio di ciascun anno del triennio; una comunicazione integrativa di conferma, da inviare dal 3 al 17 gennaio dell'anno successivo, per attestare l'effettiva realizzazione degli investimenti e l'avvenuto pagamento. «È fondamentale che istituzioni, imprese, associazioni di categoria e parti sociali lavorino insieme per promuovere questa opportunità e consentire al tessuto produttivo di cogliere appieno una misura straordinaria per la crescita», perché oltre alle agevolazioni ci sono le semplificazioni amministrative garantite dalla ZIs, ricorda l'assessore Bitonci. Per ulteriori approfondimenti tecnici e operativi è possibile consultare la pagina informativa dedicata sul sito dell'Agenzia delle Entrate.



Infoloreleca

Savona, Vado

Traffico pesante: mentre si discute, il territorio continua a pagare il prezzo

Migliorare la logistica e risolvere il problema del traffico pesante sulle strade savonesi e provinciali: questi i temi affrontati al Tavolo del Porto Savonese, riunitosi con Provincia, Comuni, Autorità Portuale, associazioni di categoria e Capitaneria di Porto. Un confronto definito operativo, con aggiornamenti su collegamenti intermodali, infrastrutture e flussi da e verso l'hinterland. Ma fuori dalle sale riunioni, la realtà racconta tutt'altro. Proprio nel pomeriggio di ieri, un mezzo pesante diretto in Val Bormida è uscito di strada sulla SP29, all'altezza di Maschio. Nessun ferito grave, per fortuna, ma traffico paralizzato per ore. L'ennesimo episodio di una situazione ormai quotidiana. Il traffico pesante sta avvelenando il territorio savonese e in particolare Albisola Superiore: camion che attraversano il centro abitato, smog, rumore, incidenti, disagi continui. Non è più solo una questione di vivibilità, ma di sicurezza. In questi anni abbiamo contato morti e feriti, mentre ai cittadini viene chiesto di resistere. Dalla Provincia arriva la proposta di incentivare il transito dei tir in autostrada, riducendo il passaggio sulla SP29. Una soluzione che, sulla carta, potrebbe alleggerire la viabilità ordinaria. Ma si fa finta di non vedere l'elefante nella stanza: l'autostrada è frequentemente bloccata da incidenti e cantieri, con chiusure e rallentamenti che scaricano di nuovo tutto sulle strade locali. Spingere i mezzi pesanti sull'autostrada senza risolvere prima queste criticità rischia di essere l'ennesima promessa irrealizzabile. Intanto, ogni giorno, Albisola e il savonese continuano a pagare il prezzo di un sistema logistico squilibrato, che tutela i flussi ma non le persone. Servono scelte immediate e coraggiose: meno camion nei centri abitati, più ferrovia, una gestione portuale che non scarichi i costi sociali sul territorio. Il tempo delle analisi è finito. I cittadini aspettano risposte concrete.

Infoloreleca

Traffico pesante: mentre si discute, il territorio continua a pagare il prezzo

02/06/2026 07:29

Migliorare la logistica e risolvere il problema del traffico pesante sulle strade savonesi e provinciali: questi i temi affrontati al Tavolo del Porto Savonese, riunitosi con Provincia, Comuni, Autorità Portuale, associazioni di categoria e Capitaneria di Porto. Un confronto definito "operativo", con aggiornamenti su collegamenti intermodali, infrastrutture e flussi da e verso l'hinterland. Ma fuori dalle sale riunioni, la realtà racconta tutt'altro. Proprio nel pomeriggio di ieri, un mezzo pesante diretto in Val Bormida è uscito di strada sulla SP29, all'altezza di Maschio. Nessun ferito grave, per fortuna, ma traffico paralizzato per ore. L'ennesimo episodio di una situazione ormai quotidiana. Il traffico pesante sta avvelenando il territorio savonese e in particolare Albisola Superiore: camion che attraversano il centro abitato, smog, rumore, incidenti, disagi continui. Non è più solo una questione di vivibilità, ma di sicurezza. In questi anni abbiamo contato morti e feriti, mentre ai cittadini viene chiesto di resistere. Dalla Provincia arriva la proposta di incentivare il transito dei tir in autostrada, riducendo il passaggio sulla SP29. Una soluzione che, sulla carta, potrebbe alleggerire la viabilità ordinaria. Ma si fa finta di non vedere l'elefante nella stanza: l'autostrada è frequentemente bloccata da incidenti e cantieri, con chiusure e rallentamenti che scaricano di nuovo tutto sulle strade locali. Spingere i mezzi pesanti sull'autostrada senza risolvere prima queste criticità rischia di essere l'ennesima promessa irrealizzabile. Intanto, ogni giorno, Albisola e il savonese continuano a pagare il prezzo di un sistema logistico squilibrato, che tutela i flussi ma non le persone. Servono scelte immediate e coraggiose: meno camion nei centri abitati, più ferrovia, una gestione portuale che non scarichi i costi sociali sul territorio. Il tempo delle analisi è finito. I cittadini aspettano risposte concrete.

Concessioni balneari, il Sib lancia l'allarme: "Serve un bando nazionale, così è far west"

Nella sede di Confcommercio Savona si è svolta un'assemblea straordinaria del Sindacato dei bagni marini, mentre è attesa la pronuncia del Tar sul caso Ceriale. Si è svolta questa mattina nella sede di Confcommercio Savona un'assemblea straordinaria del Sib, il Sindacato dei bagni marini, per affrontare la questione del rinnovo delle concessioni degli stabilimenti balneari. Proprio oggi è attesa la pronuncia del Tar sul caso Ceriale. Alla riunione hanno partecipato oltre cento balneari in presenza e più di 300 imprenditori erano in collegamento. Ad aprire i lavori è stato Enrico Schiappapietra, presidente Confcommercio Savona e vicepresidente vicario Sib: "Il rinnovo delle concessioni è un problema che ci trasciniamo. In Italia 17 Comuni hanno avviato gare, e ben 13 sono in Liguria: questo dimostra che in Liguria si fa molto di più di quello che si fa nel resto del Paese. Anzi, qui c'è chi dice che non solo dobbiamo partecipare al bando, lo sappiamo e lo abbiamo accettato, ma c'è anche chi dice che non possiamo partecipare perché quella concessione verrà cancellata. Noi ne facciamo questione di impresa familiare, ma abbiamo anche grandi società che arrivano da fuori e tentano di aggiudicarsi le concessioni per fare business. Il nostro Tar dice che le gare devono essere assegnate entro maggio-giugno 2026, ma i nostri Comuni, anche volendo, non riuscirebbero, perché solo per arrivare alla pubblicazione del bando ci vogliono 90 giorni. Poi deve stare esposto per altri 30 giorni e, come minimo, un altro mese serve per la presentazione delle proposte. A voler essere rapidi ci vogliono almeno 5 mesi. Noi vogliamo che le cose vengano fatte, ma fatte bene e in tempi consoni". All'assemblea ha partecipato Antonio Capacchione, avvocato e presidente del Sindacato italiano balneari, che ha portato l'esperienza di tutta Italia: "Non potevo non essere in prima linea: noi la battaglia giudiziaria la faremo fino in fondo. Siamo l'unico sindacato che si è costituito, ma la soluzione deve esser legislativa, non può essere giudiziaria. Ci vuole un bando tipo che sia unico a livello nazionale. Non solo i contenuti dei bandi devono essere uniformi, ma anche la tempistica. Altrimenti è far west e questa è alterazione della concorrenza". Ieri Il Governo ha deciso di mettere ordine in materia, una nuova norma andrà in Gazzetta a giorni. "Bene che il ministro Salvini e il Governo abbiano recepito il nostro appello sulla necessità e urgenza di evitare una gestione confusa e caotica delle funzioni amministrative in materia, che rischiano di danneggiare o distruggere un importante settore economico perfettamente efficiente e di successo - prosegue Capacchione - Sussiste infatti il rischio concreto e reale che la situazione già grave, per lo stato di incertezza sul futuro aziendale, possa addirittura peggiorare con gli Enti concedenti, Comuni e **Autorità di Sistema portuale**, che mettono a gara le aziende attualmente operanti con bandi di gara disomogenei e in un quadro normativo incompleto e anacronistico. È quanto sta già succedendo con comuni persino limitrofi,



Savona News

Savona, Vado

che hanno emanato bandi di gara per l'affidamento di porzioni di demanio marittimo con contenuto completamente diverso e persino con una tempistica diversa". In definitiva sono tre gli obiettivi di una questione che non riguarda solo gli stabilimenti balneari ma ristoranti, chioschi, campeggi e hotel. Così Capacchione: "In primo luogo bisogna evitare l'attuale far west per cui ogni comune si inventa un proprio bando. Il bando tipo assicura un esercizio delle funzioni amministrative ordinato e uniforme, evitando disparità di trattamento fra aziende. In secondo luogo, siamo impegnati a tutelare le aziende attualmente operanti che hanno avuto l'unico torto di aver creduto nelle leggi dello Stato che garantivano la continuità aziendale. Lo Stato ha infatti "cambiato le carte in tavola" togliendo ai concessionari il diritto di insistenza alla loro scadenza. Senza questo diritto questi operatori non avrebbero scelto questo lavoro e non avrebbero costruito le loro aziende. Lo Stato non può tradire chi ha creduto nella sua parola. In terzo luogo, riteniamo che si debba salvaguardare un modello, quello italiano, di successo costituito da aziende perlopiù a conduzione familiare evitando l'accaparramento del demanio da parte di multinazionali o aziende speculative interessate non a gestire le concessioni ma a subaffittarle o rivendersele".

NOTA DEL PRESIDENTE CIRIO E DELL'ASSESSORE BUSSALINO SULLA NOMINA DI UN COMMISSARIO STRAORDINARIO PER IL POLO LOGISTICO DI ALESSANDRIA SMISTAMENTO

(AGENPARL) - Fri 06 February 2026 Torino, 6 febbraio 2026 NOTA DEL PRESIDENTE CIRIO E DELL'ASSESSORE BUSSALINO SULLA NOMINA DI UN COMMISSARIO STRAORDINARIO PER IL POLO LOGISTICO DI ALESSANDRIA SMISTAMENTO "La previsione della nomina di un

Commissario straordinario per il Polo Logistico di Alessandria Smistamento prevista nel DL Infrastrutture rappresenta una scelta concreta e lungimirante per garantire tempi certi e un'accelerazione decisiva nella realizzazione di un'infrastruttura strategica per il Piemonte e per l'intero sistema logistico del Nord-Ovest. Si tratta di uno strumento fondamentale per superare le complessità procedurali che spesso rallentano opere di questa portata, consentendo di trasformare rapidamente un grande progetto in un volano reale di sviluppo, occupazione e competitività. Il Polo logistico di Alessandria è destinato a diventare uno snodo centrale del trasporto merci europeo, rafforzando il ruolo del Piemonte come retroporto naturale dei **porti** liguri e come piattaforma intermodale di rilevanza internazionale. La nomina di un Commissario va nella direzione che la Regione Piemonte sostiene da tempo:

meno burocrazia, più efficienza e cantieri che avanzano. È una risposta concreta alle esigenze dei territori, delle imprese e dell'economia reale, che chiede infrastrutture moderne e operative nei tempi previsti. Un ringraziamento al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini per l'attenzione concreta dimostrata verso il territorio e per la volontà di accelerare la realizzazione di un'opera strategica come il Polo logistico di Alessandria". Così il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e l'assessore regionale alla Logistica e infrastrutture strategiche Enrico Bussalino. Matteo Forcherio Ufficio Stampa Assessore Regionale Enrico Bussalino Autonomia, Sicurezza e Polizia locale, Immigrazione, Logistica e infrastrutture strategiche, Enti locali Piazza Piemonte n. 1 10127, Torino 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.



Sciopero dei portuali a Genova contro l'economia di guerra

Impedito l'attracco della nave Zim New Zealand diretta verso Israele Sciopero dei lavoratori portuali a **Genova** "contro l'economia di guerra" in occasione della giornata di mobilitazione internazionale indetta dal Collettivo autonomo lavoratori portuali (Calp), Usb e altri sindacati di base in ventuno scali tra i più importanti dell'Europa e del Mediterraneo, da Tangeri a Mersin, passando Bilbao, Marsiglia, gran parte dei porti italiani, e dal Pireo fino a Elefsina. Lo sciopero ha impedito l'attracco a **Genova** della nave Zim New Zealand diretta verso Israele. "La Zim Virginia carica di armi è ferma al largo delle coste di Livorno ma non può attraccare - riferisce l'Usb - così come la Zim Australia, che avrebbe dovuto attraccare oggi a Venezia e domani a Ravenna. Ed anche la Msc Eagle III, diretta in Israele, che doveva arrivare ieri a Ravenna ed era prevista per oggi a Venezia ha rimandato i suoi programmi". A **Genova** bloccati i varchi portuali Etiopia e Albertazzi, da cui è partito un corteo fino alla stazione ferroviaria di Principe. Oltre cinquecento i manifestanti in piazza. Il corteo è iniziato con la lettura di una proposta di delibera depositata in Consiglio comunale dai capigruppo di maggioranza a Palazzo Tursi per istituire un osservatorio permanente sulla trasparenza e la sicurezza del lavoro portuale al fine di impedire il traffico di armi. "Nei prossimi mesi - spiega il membro del Calp Riccardo Rudino leggendo il comunicato arrivato dal Comune di **Genova** - si lavorerà per istituire un organismo denominato 'Osservatorio consiliare permanente per la trasparenza, la sostenibilità, l'etica e la sicurezza dei lavoratori nel **porto** di **Genova**' quale organismo di studio, analisi e monitoraggio". "Se non fermiamo la guerra è difficile chiedere miglioramenti salariali, delle condizioni di lavoro, migliori pensioni con maggiore salute e sicurezza - interviene il membro dell'esecutivo nazionale Usb Francesco Staccioli -. La questione della lotta all'economia di guerra e la lotta alla militarizzazione dei porti è uno dei termini sul quale il lavoro gioca il futuro dei prossimi anni".



02/06/2026 19:50

Impedito l'attracco della nave Zim New Zealand diretta verso Israele Sciopero dei lavoratori portuali a Genova "contro l'economia di guerra" in occasione della giornata di mobilitazione internazionale indetta dal Collettivo autonomo lavoratori portuali (Calp), Usb e altri sindacati di base in ventuno scali tra i più importanti dell'Europa e del Mediterraneo, da Tangeri a Mersin, passando Bilbao, Marsiglia, gran parte dei porti italiani, e dal Pireo fino a Elefsina. Lo sciopero ha impedito l'attracco a Genova della nave Zim New Zealand diretta verso Israele. "La Zim Virginia carica di armi è ferma al largo delle coste di Livorno ma non può attraccare - riferisce l'Usb - così come la Zim Australia, che avrebbe dovuto attraccare oggi a Venezia e domani a Ravenna. Ed anche la Msc Eagle III, diretta in Israele, che doveva arrivare ieri a Ravenna ed era prevista per oggi a Venezia ha rimandato i suoi programmi". A Genova bloccati i varchi portuali Etiopia e Albertazzi, da cui è partito un corteo fino alla stazione ferroviaria di Principe. Oltre cinquecento i manifestanti in piazza. Il corteo è iniziato con la lettura di una proposta di delibera depositata in Consiglio comunale dai capigruppo di maggioranza a Palazzo Tursi per istituire un osservatorio permanente sulla trasparenza e la sicurezza del lavoro portuale al fine di impedire il traffico di armi. "Nei prossimi mesi - spiega il membro del Calp Riccardo Rudino leggendo il comunicato arrivato dal Comune di Genova - si lavorerà per istituire un organismo denominato 'Osservatorio consiliare permanente per la trasparenza, la sostenibilità, l'etica e la sicurezza dei lavoratori nel porto di Genova' quale organismo di studio, analisi e monitoraggio". "Se non fermiamo la guerra è difficile chiedere miglioramenti salariali, delle condizioni di lavoro, migliori pensioni con maggiore salute e sicurezza - interviene il membro

Porto, venerdì di sciopero: Genova al centro della protesta internazionale

Protesta annunciata con lo slogan: "I portuali non lavorano per la guerra", presidio al varco San Benigno. Oggi, venerdì 6 febbraio, è il giorno dello sciopero nazionale dei lavoratori dei porti e delle Autorità portuali, una mobilitazione indetta dal sindacato Usb che fa parte di un'ampia protesta internazionale che vede coinvolti 21 tra i più importanti porti d'Europa. Non solo Genova, ma anche, tra gli altri, Bilbao, Brema, Tangeri, Pireo, Mersin, Livorno, Amburgo e Civitavecchia. Sciopero del porto, la protesta A Genova il ritrovo dei manifestanti è stato fissato per le ore 18:30 presso il varco San Benigno, lo slogan scelto per la protesta è: "I portuali non lavorano per la guerra". Possibili disagi sul fronte della viabilità nella zona. Le motivazioni dello sciopero. Lo sciopero di Usb è stato indetto "contro la militarizzazione dei porti, il genocidio ancora in corso in Palestina, il traffico di armi e la corsa alla guerra". I manifestanti chiedono di garantire che i porti europei e mediterranei siano luoghi di pace e liberi da qualsiasi coinvolgimento nella guerra; si oppongono "agli effetti dell'economia di guerra sui nostri salari, pensioni, diritti e condizioni di salute e sicurezza" e poi chiedono il blocco di tutte le spedizioni di armi dai nostri porti "verso il genocidio in Palestina e verso qualsiasi altra zona di guerra, e per chiedere un embargo commerciale su Israele da parte dei governi e delle istituzioni locali". La protesta nasce anche per opporsi al piano di riarmo dell'Ue e per fermare l'imminente piano dei governi europei di militarizzare i porti e le infrastrutture strategiche" e per "respingere il riarmo come alibi per introdurre ulteriori privatizzazioni e automazione dei porti". Usb spiega che al centro della protesta ci sono le condizioni dei lavoratori: "L'economia di guerra ha già tagliato i nostri salari, eroso i nostri diritti e distrutto i servizi pubblici essenziali. Lo spostamento delle risorse economiche sugli armamenti e l'industria bellica colpisce direttamente i salari e le condizioni di lavoro, allunga i tempi di lavoro e allontana la possibilità di riconoscere il nostro come lavoro usurante a fini pensionistici". La protesta coincide col giorno dell'inaugurazione dei giochi olimpici invernali di Milano e Cortina, tra i motivi della protesta c'è anche la presenza in Italia degli agenti dell'Ice: La presenza della milizia fascista è un segnale di provocazione che consideriamo inaccettabile" afferma ancora il sindacato.

Sciopero del porto: le città coinvolte

- Genova - ore 18.30 - Varco San Benigno
- Livorno - ore 17.30 - piazza 4 Mori
- Trieste - ore 17.30 - piazza Cia K. Ludwig Von Bruck presso autorità portuale
- Ravenna - ore 15 - via Antico Squero 31 (Autorità Portuale)
- Ancona - ore 18 - piazza del Crocifisso
- Civitavecchia - ore 18 - piazza Pietro Gugliemotti
- Salerno - ore 17 - varco principale al porto
- Bari - ore 16 - Terminal
- Porto Crotone - ore 17.30 - Piazza marinai d'Italia presso l'entrata del porto
- Palermo - ore 16.30 - varco Santa Lucia
- Cagliari - ore 17:00



02/06/2026 05:12

Protesta annunciata con lo slogan: "I portuali non lavorano per la guerra", presidio al varco San Benigno. Oggi, venerdì 6 febbraio, è il giorno dello sciopero nazionale dei lavoratori dei porti e delle Autorità portuali, una mobilitazione indetta dal sindacato Usb che fa parte di un'ampia protesta internazionale che vede coinvolti 21 tra i più importanti porti d'Europa. Non solo Genova, ma anche, tra gli altri, Bilbao, Brema, Tangeri, Pireo, Mersin, Livorno, Amburgo e Civitavecchia. Sciopero del porto, la protesta A Genova il ritrovo dei manifestanti è stato fissato per le ore 18:30 presso il varco San Benigno, lo slogan scelto per la protesta è: "I portuali non lavorano per la guerra". Possibili disagi sul fronte della viabilità nella zona. Le motivazioni dello sciopero. Lo sciopero di Usb è stato indetto "contro la militarizzazione dei porti, il genocidio ancora in corso in Palestina, il traffico di armi e la corsa alla guerra". I manifestanti chiedono di garantire che i porti europei e mediterranei siano luoghi di pace e liberi da qualsiasi coinvolgimento nella guerra; si oppongono "agli effetti dell'economia di guerra sui nostri salari, pensioni, diritti e condizioni di salute e sicurezza" e poi chiedono il blocco di tutte le spedizioni di armi dai nostri porti "verso il genocidio in Palestina e verso qualsiasi altra zona di guerra, e per chiedere un embargo commerciale su Israele da parte dei governi e delle istituzioni locali". La protesta nasce anche per opporsi al piano di riarmo dell'Ue e per fermare l'imminente piano dei governi europei di militarizzare i porti e le infrastrutture strategiche" e per "respingere il riarmo come alibi per introdurre ulteriori privatizzazioni e automazione dei porti". Usb spiega che al centro della protesta ci sono le condizioni dei lavoratori: "L'economia di guerra ha già tagliato i nostri salari, eroso i nostri diritti e distrutto i servizi pubblici essenziali. Lo spostamento delle risorse economiche sugli armamenti e l'industria bellica colpisce direttamente i salari e le condizioni di lavoro, allunga i tempi di lavoro e allontana la possibilità di riconoscere il nostro come lavoro usurante a fini pensionistici". La protesta coincide col giorno dell'inaugurazione dei giochi olimpici invernali di Milano e Cortina, tra i motivi della protesta c'è anche la presenza in Italia degli agenti dell'Ice: La presenza della milizia fascista è un segnale di provocazione che consideriamo inaccettabile" afferma ancora il sindacato.

Genova Today

Genova, Voltri

- via Roma lato porto Pireo (Grecia) - Appuntamento alle 10.30 l.t. davanti all'ingresso principale del porto Elefsina (Grecia) Appuntamento alle ore 10.30 l.t davanti all'ingressso principale del porto. Bilbao (Paesi Baschi) Ore 10.00 preso il porto Pasaia/ San Sebastian (Paesi Baschi) - ore 10.00 presso il porto Mersin (Turchia) - ore 10.30 l.t. terminal porto Tangeri (Marocco) - ore 10.00 presso l'ingresso del porto (da confermare visto il grave allarme meteo che potrebbe chiudere il porto). Hanno espresso solidarietà e sostegno alla giornata del 6 febbraio l'IDC (International Dockworkers Council), la WFTU (Federazione Sindacale Mondiale) e la TUI Tppfc - Federazione dei trasporti Europei sempre della FSM. Sono arrivate adesioni in supporto e solidarietà da altri porti europei tramite gruppi indipendenti di lavoratori portuali e movimenti sociali e politici: Amburgo - Manifestazione con più appuntamenti che parte alle ore 13.00 presso il terminal Hapag-Lloyd per finire alle ore 17.00 davanti al consolato americano. Brema - Manifestazione dalle ore 12.30 alle ore 14.15 presso l'Eurogate del porto di Brema. Marsiglia - Manifestazione dalle 12.00 alle 14.00 davanti all'ingresso del porto commerciale di Fos-De-Mer alla presenza di sindacalisti e portuali per la Palestina e indipendenti. Negli Stati Uniti la protesta ha ricevuto il sostegno da parte del movimento del Stop Us-Led War' attivo anche in Venezuela e Colombia e abbiamo anche ricevuto la solidarietà del sindacato di Minneapolis SEIU Local 26, tra i protagonisti degli scioperi generali al grido ICE OUT. In Colombia iniziativa convocata in solidarietà con la giornata del 6 febbraio dal movimento Green go home davanti all'ambasciata USA di Bogotá alle 4 del pomeriggio. Manifestazione di solidarietà e vicinanza anche dal sindacato dei lavoratori petroliferi del Brasile.

Genova Today

Genova, Voltri

Sciopero internazionale portuali, Usb: "Stiamo fermando le navi della guerra, anche a Genova"

Genova al centro della protesta: ritrovo venerdì alle 18,30 presso il varco San Benigno Navi cariche di armi sono rimaste ferme per effetto dello sciopero internazionale dei portuali di oggi, venerdì 6 febbraio: anche **Genova** è tra le città coinvolte. Nel capoluogo ligure infatti avrebbe dovuto attraccare la Zim New Zealand, ma secondo quanto riferito da Usb, la sigla che ha organizzato la mobilitazione, non ha potuto procedere. A **Genova**, lo ricordiamo, il ritrovo dei manifestanti è stato fissato per le 18,30 presso il varco San Benigno. Lo slogan scelto per la protesta è: "I portuali non lavorano per la guerra". Possibili disagi sul fronte della viabilità in zona. Usb: "Le navi non possono attraccare grazie allo sciopero" "La Zim Virginia - afferma il sindacato - carica di armi, è ferma al largo delle coste di Livorno ma non può attraccare: c'è lo sciopero in corso dei portuali dell'Usb che la blocca. La stessa costa sta succedendo alla Zim New Zealand, che era prevista per questa mattina al **porto di Genova** e alla Zim Australia, che avrebbe dovuto attraccare oggi a Venezia e domani a Ravenna. Ed anche la Msc Eagle III, diretta in Israele, che doveva arrivare ieri a Ravenna ed era prevista per oggi a Venezia ha rimandato i suoi programmi".

Questi i primi risultati dello sciopero che i portuali di diversi Paesi hanno organizzato con diverse motivazioni, ma fondamentalmente contro il transito di armi nei porti, contro la militarizzazione dei porti e contro il massacro in Palestina. Le città coinvolte Una mobilitazione che va allargandosi: "Lo sciopero e le manifestazioni, previste inizialmente in 21 porti in tutto il Mediterraneo e anche in Nord Europa, stanno coinvolgendo anche altre città portuali come Marsiglia e Barcellona e stanno ricevendo solidarietà anche al di là dell'Atlantico" specifica Usb. Oltre a **Genova**, dove si era tenuta l'assemblea in preparazione della giornata di oggi, a partecipare allo sciopero ci sono anche Livorno, Trieste, Ravenna, Ancona, Civitavecchia, Salerno, Bari, Crotone, Palermo, Cagliari. E poi all'estero città come Amburgo, Brema, Marsiglia, diversi centri in Grecia, nei Paesi Baschi, in Turchia, Marocco, Colombia. Negli Usa la protesta ha ricevuto il sostegno da parte del movimento "Stop Us-Led War", e in generale hanno espresso solidarietà anche l'Idc (International Dockworkers Council), la Wftu (Federazione sindacale mondiale) e la Tui Tppfc-Federazione dei trasporti europei. Qui il dettaglio delle proteste nelle varie città.



Genova al centro della protesta: ritrovo venerdì alle 18,30 presso il varco San Benigno Navi cariche di armi sono rimaste ferme per effetto dello sciopero internazionale dei portuali di oggi, venerdì 6 febbraio: anche Genova è tra le città coinvolte. Nel capoluogo ligure infatti avrebbe dovuto attraccare la Zim New Zealand, ma secondo quanto riferito da Usb, la sigla che ha organizzato la mobilitazione, non ha potuto procedere. A Genova, lo ricordiamo, il ritrovo dei manifestanti è stato fissato per le 18,30 presso il varco San Benigno. Lo slogan scelto per la protesta è: "I portuali non lavorano per la guerra". Possibili disagi sul fronte della viabilità in zona. Usb: "Le navi non possono attraccare grazie allo sciopero" "La Zim Virginia - afferma il sindacato - carica di armi, è ferma al largo delle coste di Livorno ma non può attraccare: c'è lo sciopero in corso dei portuali dell'Usb che la blocca. La stessa costa sta succedendo alla Zim New Zealand, che era prevista per questa mattina al porto di Genova e alla Zim Australia, che avrebbe dovuto attraccare oggi a Venezia e domani a Ravenna. Ed anche la Msc Eagle III, diretta in Israele, che doveva arrivare ieri a Ravenna ed era prevista per oggi a Venezia ha rimandato i suoi programmi". Questi i primi risultati dello sciopero che i portuali di diversi Paesi hanno organizzato con diverse motivazioni, ma fondamentalmente contro il transito di armi nei porti, contro la militarizzazione dei porti e contro il massacro in Palestina. Le città coinvolte Una mobilitazione che va allargandosi: "Lo sciopero e le manifestazioni, previste inizialmente in 21 porti in tutto il Mediterraneo e anche in Nord Europa, stanno coinvolgendo anche altre città portuali come Marsiglia e Barcellona e stanno ricevendo solidarietà anche al di là dell'Atlantico" specifica Usb. Oltre a Genova, dove si era tenuta l'assemblea in preparazione della giornata di oggi, a partecipare allo sciopero ci sono anche Livorno, Trieste, Ravenna, Ancona, Civitavecchia, Salerno, Bari, Crotone, Palermo, Cagliari. E poi all'estero città come Amburgo, Brema, Marsiglia, diversi centri in Grecia, nei Paesi Baschi, in Turchia, Marocco, Colombia. Negli Usa la protesta ha ricevuto il sostegno da parte del movimento "Stop Us-Led War", e in generale hanno espresso solidarietà anche l'Idc (International Dockworkers Council), la Wftu (Federazione sindacale mondiale) e la Tui Tppfc-Federazione dei trasporti europei. Qui il dettaglio delle proteste nelle varie città.

Indennità durante le ferie, 111 portuali contro Psa: il caso approda in tribunale

Dopo la sentenza guida di Venezia, avviate le prime cause nello scalo genovese. In gioco le retribuzioni variabili che incidono fino al 20% dello stipendio. Un nuovo caso monstre sta per approdare nel tribunale del lavoro di Genova, dove 111 lavoratori sui 365 addetti ai gruppi operativi complessivi di Psa (gruisti, addetti alla movimentazione merci) si sono rivolti agli avvocati Federico Bertorello e Tatiana Massara dello studio legale Bertorello per far sì che vengano loro riconosciute le cosiddette indennità retributive variabili maturate nei giorni di ferie. Prendendo come riferimento due sentenze del tribunale di Venezia dello scorso novembre che hanno dato ragione ai portuali, i lavoratori chiedono infatti che durante le ferie vengano loro riconosciute le indennità extra che incidono sul 20% dello stipendio, come previsto dal contratto collettivo nazionale. Il contenzioso, partito da Venezia, prende spunto da una sentenza della Corte di Giustizia Europea del 2006 e si è esteso a molti porti in Italia. Secondo le stime, sarebbero circa 300 i milioni di euro di arretrati che le aziende dovrebbero rimborsare ai lavoratori, una cifra che spaventa i terminalisti, alcuni dei quali stanno tentando accordi in via extragiudiziale. Tre cause già in tribunale. A Genova, come detto, i portuali che si sono rivolti allo studio legale Bertorello sono 111 per quanto riguarda Psa, "Tre cause sono già state calendarizzate, due ad aprile, una terza a ottobre, mentre una quarta sarà presentata nei prossimi giorni", spiega a GenovaToday l'avvocato Federico Bertorello, titolare dello studio. Il caso guida Venezia, per quanto riguarda i porti è il caso guida, ma la vicenda sulle indennità maturate durante le ferie nasce dai contenziosi vinti dai lavoratori delle Ferrovie, del personale di Easyjet (piloti e assistenti di volo) e degli infermieri. Su questi casi la Cassazione si è già espressa in favore dei lavoratori. "Nei porti esplode solamente ora poiché anche i sindacati che hanno firmato il contratto nazionale hanno preso contezza della nullità della clausola sul pagamento della retribuzione nelle giornate di ferie, non compatibile con i principi comunitari", commenta Bertorello. Le altre cause contro Psa saranno depositate nei prossimi mesi, mentre le prime sentenze non arriveranno probabilmente prima del 2027, ma, sempre in tema di retribuzioni variabili, a Genova due cause sono già approdate in tribunale, entrambe contro **Porto** Petroli, la prima con una sentenza sfavorevole a un lavoratore assistito dall'avvocato Christian Moretti, che in questi giorni ha già discusso il processo di appello, la seconda ancora in attesa di giudizio di primo grado. Altri contenziosi alle porte. Ma i contenziosi non si limitano ai 111 contro Psa e agli altri due contro **Porto** Petroli. Altri lavoratori si sono infatti rivolti ai sindacati, alcuni dei quali stanno cercando la via dell'accordo, altri sarebbero intenzionati ad andare a giudizio, tra questi Usb. "Noi seguiamo circa 90 lavoratori portuali - commenta a GenovaToday il referente Usb José Nivoi -. La sentenza



Genova Today

Genova, Voltri

di Venezia è stata il caso 'ponte' che ha aperto la strada ad altri lavoratori, non solo di Psa, ma delle principali aziende che operano in **porto**. In quel caso il tribunale ha riconosciuto un indennizzo di circa 18 mila euro a portuale, mentre a Genova la forbice va dai 3 mila ai 15 mila". Una vertenza destinata, dunque, ad allargarsi e a tenere alta la tensione sul fronte del lavoro portuale, con una primavera che si preannuncia particolarmente calda per lo scalo genovese.

Genova24

Genova, Voltri

Incontro del M5s: La manovra di guerra: come tolgono i soldi agli italiani per spenderli in armi

L'appuntamento in programma venerdì 13 febbraio alle 18.30, presso la Sala CAP della sede del Circolo Autorità Portuale di Genova Genova . È in programma venerdì 13 febbraio alle 18.30, presso la Sala CAP della sede del Circolo Autorità Portuale di Genova (via Ariberto Albertazzi 3/R), un incontro pubblico dal titolo La manovra di guerra: come tolgono i soldi agli italiani per spenderli in armi. L'iniziativa si inserisce in un tour nel Nord Italia che, dopo le tappe di Milano e Trieste, arriva nel capoluogo ligure. L'evento sarà moderato dal deputato e coordinatore regionale ligure Roberto Traversi. Sono previsti interventi di rappresentanti istituzionali e politici, tra cui il capogruppo alla Camera Riccardo Ricciardi, l'eurodeputato Gaetano Pedullà, il capogruppo in Comune Marco Mes, l'assessora comunale Tiziana Beghin, il capogruppo regionale Stefano Giordano e il senatore Luca Pirondini. Secondo gli organizzatori, l'iniziativa ha l'obiettivo di approfondire i contenuti della manovra economica del Governo Meloni e le sue ricadute su spesa pubblica, servizi e territori. In particolare, viene contestata la destinazione di risorse verso la spesa militare, a fronte secondo i promotori di riduzioni nei finanziamenti a settori come sanità e istruzione. Viene citata una previsione di 23 miliardi di euro in tre anni per l'acquisto di armamenti. Nel comunicato si richiama inoltre la storia di Genova durante la Seconda guerra mondiale, sottolineando l'impatto dei bombardamenti sulla città e sul territorio ligure. I promotori collegano questo elemento alla loro posizione contraria all'aumento delle spese militari e favorevole a investimenti in ambito sociale. L'incontro sarà accompagnato dalla partecipazione a un corteo dei lavoratori portuali previsto in città, con partenza dal varco San Benigno. Secondo gli organizzatori, l'iniziativa rientra in una più ampia campagna politica contro le politiche di riarmo e a favore del rafforzamento del welfare. Più informazioni.



Porto di Pra', torna lo spettro dei riempimenti. Il Municipio: Il plastico Genova 2030 per noi può finire gettato in mare

Alberto Bruzzone

Duro intervento del presidente Matteo Frulio: Autorità Portuale andrà a Singapore a firmare un accordo con Psa e noi non abbiamo la minima idea di cosa contenga. Pretendiamo chiarezza e trasparenza. Saremo sempre contrari a nuove ipotesi di tombamenti Per me il plastico di Genova 2030 nato con la Giunta Bucci e portato in giro anche all'estero, dove si vedono chiaramente i nuovi riempimenti nel porto di Pra', può finire gettato in mare. Questo Municipio ribadisce la sua totale contrarietà a qualsiasi tipo di tombamento di qualsiasi natura, senza alcuna possibilità di trattative. Ad alzare la voce, in maniera chiara, netta e inequivocabile, su un tema scottante che, ciclicamente, torna ad agitare il Ponente cittadino, è il presidente del Municipio VII Ponente, Matteo Frulio, che reagisce così all'ennesima notizia di un porto che va avanti nei suoi progetti senza confrontarsi con nessuno, men che meno con quel territorio per cui rappresenta invece una pesantissima servitù. Sono venuto a sapere - prosegue Frulio - che il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, andrà nei prossimi giorni a Singapore per firmare un protocollo d'intesa con Psa .

Psa, per inciso, è la sigla che sta per Port of Singapore Authority, l'ente che gestisce lo scalo container di Pra'. Ebbene - è il parere del presidente del Municipio VII - non esiste che io sappia queste cose per vie traverse e non attraverso informazioni ufficiali e, soprattutto, non esiste che non ci si confronti prima con le istituzioni cittadine. Che cosa va a firmare a Singapore il presidente di Autorità Portuale? Quale protocollo d'intesa? Intesa su che cosa?. Secondo Frulio, questo territorio ha due necessità: la prima è quella di capire se rispetto al progetto di Bucci denominato Genova 2030 c'è la volontà di proseguire o meno; la seconda è conoscere gli accordi con Psa, perché questi devono essere oggetto di coinvolgimento della città, visto che è la città stessa a trovarsi in scacco tutte le volte che nel porto non funziona qualcosa. Non si può pensare che la piattaforma portuale sia un tassello immerso nel nulla. E, se lo si pensa, occorre smetterla di comportarsi così, perché questo territorio merita risposte. Frulio ha chiesto ripetutamente un confronto con Autorità Portuale, ma sinora mi è stato negato perché, a loro dire, non era ancora stato completato l'organico. Invece a me risulta che l'organico in questione sia ufficialmente al completo e funzionante, tant'è vero che concede appalti e stipula contratti. Quindi siamo nel campo delle scuse. Per questo inizio a pensar male: ogni progetto che incide su questo territorio va condiviso. Pretendo un incontro con Autorità Portuale prima che i piani siano fatti e prima che gli accordi siano stretti. Non solo: che fine ha fatto il tavolo tecnico tra Civica amministrazione e Autorità Portuale? Chiedo che venga riconvocato periodicamente, come era buona prassi fare un tempo. Ecco servito un primo momento di frizione tra amministrazione cittadina e porto, dopo



Duro intervento del presidente Matteo Frulio: "Autorità Portuale andrà a Singapore a firmare un accordo con Psa e noi non abbiamo la minima idea di cosa contenga. Pretendiamo chiarezza e trasparenza. Saremo sempre contrari a nuove ipotesi di tombamenti" "Per me il plastico di Genova 2030 nato con la Giunta Bucci e portato in giro anche all'estero, dove si vedono chiaramente i nuovi riempimenti nel porto di Pra', può finire gettato in mare. Questo Municipio ribadisce la sua totale contrarietà a qualsiasi tipo di tombamento di qualsiasi natura, senza alcuna possibilità di trattative". Ad alzare la voce, in maniera chiara, netta e inequivocabile, su un tema scottante che, ciclicamente, torna ad agitare il Ponente cittadino, è il presidente del Municipio VII Ponente, Matteo Frulio, che reagisce così all'ennesima notizia di un porto che va avanti nei suoi progetti senza confrontarsi con nessuno, men che meno con quel territorio per cui rappresenta invece una pesantissima servitù. "Sono venuto a sapere - prosegue Frulio - che il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, andrà nei prossimi giorni a Singapore per firmare un protocollo d'intesa con Psa". Psa, per inciso, è la sigla che sta per Port of Singapore Authority, l'ente che gestisce lo scalo container di Pra'. "Ebbene - è il parere del presidente del Municipio VII - non esiste che io sappia queste cose per vie traverse e non attraverso informazioni ufficiali e, soprattutto, non esiste che non ci si confronti prima con le istituzioni cittadine. Che cosa va a firmare a Singapore il presidente di Autorità Portuale? Quale protocollo d'intesa? Intesa su che cosa?". Secondo Frulio, "questo territorio ha due necessità: la prima è quella di capire se rispetto al progetto di Bucci denominato Genova 2030 c'è la volontà di proseguire o meno; la seconda è conoscere gli accordi con Psa, perché questi devono essere oggetto di coinvolgimento della città, visto che è la città stessa a trovarsi in scacco tutte le volte che nel porto non funziona qualcosa. Non

La Voce di Genova

Genova, Voltri

i mesi tesissimi dei tempi passati legati alla realizzazione dei cassoni della nuova diga foranea. Per settimane andò avanti l'ipotesi di realizzare quelli di più piccole dimensioni (comunque alti come palazzi di otto o nove piani) nella zona del sesto modulo della piattaforma container. Il Comune, allora amministrato dal sindaco Marco Bucci, anche commissario per la realizzazione della diga, spingeva in quella direzione, mentre l'allora presidente del Municipio, Guido Barbazza, si trovò tra i due fuochi: il pressing di Palazzo Tursi da una parte e i fortissimi malumori da parte della cittadinanza dall'altra. Finì con cinquemila persone in strada a dire no all'ennesima servitù e finì, quella volta, con una vittoria del Ponente unito. Ma, evidentemente, per trovare un minimo di rispetto da quelli del porto, occorre sempre alzare la voce. Si vede che la capiscono solamente così.

Liguria 24

Genova, Voltri

Incontro del M5s: La manovra di guerra: come tolgono i soldi agli italiani per spenderli in armi

STEFANO GIORDANO

Genova . È in programma venerdì 13 febbraio alle 18.30, presso la Sala CAP della sede del Circolo Autorità Portuale di Genova (via Ariberto Albertazzi 3/R), un incontro pubblico dal titolo La manovra di guerra: come tolgono i soldi agli italiani per spenderli in armi. L'iniziativa si inserisce in un tour nel Nord Italia che, dopo le tappe di Milano e Trieste, arriva nel capoluogo ligure. L'evento sarà moderato dal deputato e coordinatore regionale ligure Roberto Traversi. Sono previsti interventi di rappresentanti istituzionali e politici, tra cui il capogruppo alla Camera Riccardo Ricciardi, l'eurodeputato Gaetano Pedullà, il capogruppo in Comune Marco Mes, l'assessora comunale Tiziana Beghin, il capogruppo regionale Stefano Giordano e il senatore Luca Pirondini.



Sciopero portuali a Genova: presidio e protesta internazionale

Customize Consent Preferences We use cookies to help you navigate efficiently and perform certain functions. You will find detailed information about all cookies under each consent category below. The cookies that are categorized as "Necessary" are stored on your browser as they are essential for enabling the basic functionalities of the site. ... Always Active Necessary cookies are required to enable the basic features of this site, such as providing secure log-in or adjusting your consent preferences. These cookies do not store any personally identifiable data. Functional cookies help perform certain functionalities like sharing the content of the website on social media platforms, collecting feedback, and other third-party features. Analytical cookies are used to understand how visitors interact with the website. These cookies help provide information on metrics such as the number of visitors, bounce rate, traffic source, etc. Performance cookies are used to understand and analyze the key performance indexes of the website which helps in delivering a better user experience for the visitors. Advertisement cookies are used to provide visitors with customized advertisements based on the pages

you visited previously and to analyze the effectiveness of the ad campaigns. Mobilitazione nazionale e coordinamento europeo dei lavoratori portuali con presidio al varco San Benigno e possibili disagi alla viabilità Venerdì 6 febbraio i lavoratori dei porti e delle Autorità portuali hanno incrociato le braccia nell'ambito di uno sciopero nazionale promosso dal sindacato Usb e inserito in una più ampia iniziativa internazionale che coinvolge oltre venti scali tra Europa e Mediterraneo. Tra le città interessate figurano Genova, Amburgo, Bilbao, Brema, Livorno, Civitavecchia, Pireo, Tangeri e Mersin. La protesta si inserisce in un contesto di rivendicazioni sindacali e politiche legate alle condizioni del lavoro portuale e al ruolo strategico delle infrastrutture marittime. Nel capoluogo ligure il presidio è stato organizzato nel pomeriggio al varco San Benigno, con avvio previsto alle 18.30. Le autorità hanno segnalato possibili ripercussioni sulla circolazione nell'area portuale e nelle zone limitrofe. Le motivazioni della protesta e le richieste dei lavoratori Secondo i promotori, la mobilitazione nasce da una contestazione delle politiche internazionali e delle scelte economiche ritenute connesse alla militarizzazione degli scali marittimi e al traffico di armamenti. Tra le richieste avanzate vi sono la tutela dei diritti dei lavoratori, il miglioramento delle condizioni di sicurezza e il mantenimento del carattere civile e commerciale delle infrastrutture portuali europee. Le rivendicazioni includono anche critiche all'impatto economico delle politiche di riarmo sui salari e sui servizi pubblici, oltre alla richiesta di interventi istituzionali su tematiche commerciali e geopolitiche. Il sindacato sottolinea come le trasformazioni del settore, tra automazione e privatizzazioni, possano incidere sul futuro occupazionale



Customize Consent Preferences We use cookies to help you navigate efficiently and perform certain functions. You will find detailed information about all cookies under each consent category below. The cookies that are categorized as "Necessary" are stored on your browser as they are essential for enabling the basic functionalities of the site. ... Always Active Necessary cookies are required to enable the basic features of this site, such as providing secure log-in or adjusting your consent preferences. These cookies do not store any personally identifiable data. Functional cookies help perform certain functionalities like sharing the content of the website on social media platforms, collecting feedback, and other third-party features. Analytical cookies are used to understand how visitors interact with the website. These cookies help provide information on metrics such as the number of visitors, bounce rate, traffic source, etc. Performance cookies are used to understand and analyze the key performance indexes of the website which helps in delivering a better user experience for the visitors. Advertisement cookies are used to provide visitors with customized advertisements based on the pages you visited previously and to analyze the effectiveness of the ad campaigns. Mobilitazione nazionale e coordinamento europeo dei lavoratori portuali con presidio al varco San Benigno e possibili disagi alla viabilità Venerdì 6 febbraio i lavoratori dei porti e delle Autorità portuali hanno incrociato le braccia nell'ambito di uno sciopero nazionale promosso dal sindacato Usb e inserito in una più ampia iniziativa internazionale che coinvolge oltre venti scali tra Europa e Mediterraneo. Tra le città interessate figurano Genova, Amburgo, Bilbao, Brema, Livorno, Civitavecchia, Pireo, Tangeri e Mersin. La protesta si inserisce in un contesto di rivendicazioni sindacali e politiche legate alle condizioni del lavoro portuale e al ruolo strategico delle infrastrutture marittime. Nel capoluogo ligure il presidio è stato organizzato nel pomeriggio al varco San Benigno, con avvio previsto alle 18.30. Le autorità hanno segnalato

Liguria Notizie

Genova, Voltri

e sulla qualità del lavoro nei porti. Appello alla partecipazione e contesto della giornata di sciopero Nel corso della mobilitazione sono stati lanciati inviti alla partecipazione rivolti ai lavoratori di diversi comparti e alla cittadinanza, con l'obiettivo di ampliare il confronto pubblico sulle politiche industriali e sulle scelte economiche europee. L'iniziativa si è svolta nello stesso giorno di altri eventi di rilievo nazionale, contribuendo a richiamare l'attenzione mediatica sulle rivendicazioni dei portuali e sul coordinamento internazionale delle proteste. Le città italiane ed europee coinvolte per lo sciopero dei portuali Ancona ore 18 piazza del Crocifisso Bari ore 16 Terminal Porto Cagliari ore 17:00 via Roma lato porto Civitavecchia ore 18 piazza Pietro Gugliemotti Crotone ore 17.30 Piazza marinai d'Italia presso l'entrata del porto. Genova ore 18.30 Varco San Benigno Livorno ore 17.30 piazza 4 Mori Palermo ore 16.30 varco Santa Lucia Ravenna ore 15 via Antico Squero 31 (Autorità Portuale) Salerno ore 17 varco principale al porto Trieste ore 17.30 Cia K. Ludwig Von Bruck presso autorità portuale Trieste Bilbao (Paesi Baschi) Ore 10.00 preso il porto Elefsina (Grecia) Appuntamento alle ore 10.30 I.t davanti all'ingressso principale del porto. Mersin (Turchia) ore 10.30 I.t. terminal porto Pasaia/ San Sebastian (Paesi Baschi) ore 10.00 presso il porto Pireo (Grecia) Appuntamento alle 10.30 I.t. davanti all'ingresso principale del porto Tangeri (Marocco) ore 10.00 presso l'ingresso del porto (da confermare visto il grave allarme meteo che potrebbe chiudere il porto Non perdere gli ultimi aggiornamenti su cronaca, eventi e politica in Liguria! Iscriviti sui canali di Liguria Notizie di Telegram Facebook Twitter e YouTube.

Sciopero portuali a Genova di venerdì 6 febbraio 2026: motivazioni e info

©facebook.com/PRCLivorno Varco San Benigno Cerca sulla mappa Genova Nuovo sciopero a Genova , nel giorno dell'inaugurazione delle Olimpiadi Invernali di Milano-Cortina 2026 . Appuntamento alle ore 18.30 di venerdì 6 febbraio 2026, con ritrovo al varco San Benigno . È il giorno dello sciopero nazionale dei lavoratori dei porti e delle Autorità portuali , una mobilitazione indetta dal sindacato Usb che rientra in un'ampia protesta internazionale che vede coinvolti 21 tra i più importanti porti d'Europa . Non solo Genova, ma anche, tra gli altri, Bilbao, Brema, Tangeri, Pireo, Mersin, Livorno, Amburgo e Civitavecchia. Lo slogan scelto per la protesta è: I portuali non lavorano per la guerra . La manifestazione e il presidio nell'area di San Benigno potrebbero causare rallentamenti e disagi al traffico pesante e cittadino nella zona di Sampierdarena e in uscita/entrata dai varchi portuali. Motivazioni dello sciopero Lo s ciopero di Usb è stato indetto "contro la militarizzazione dei porti, il genocidio ancora in corso in Palestina, il traffico di armi e la corsa alla guerra. Al centro della protesta ci sono le condizioni dei lavoratori - fa sapere Usb - L'economia di guerra ha già tagliato i nostri salari, eroso i nostri diritti e distrutto i servizi pubblici essenziali. Lo spostamento delle risorse economiche sugli armamenti e l'industria bellica colpisce direttamente i salari e le condizioni di lavoro, allunga i tempi di lavoro e allontana la possibilità di riconoscere il nostro come lavoro usurante a fini pensionistici". Venerdì 6 febbraio 2026 è il giorno dell'inaugurazione dei giochi olimpici invernali di Milano e Cortina : La presenza della milizia fascista dell'Ice è un segnale di provocazione che consideriamo inaccettabile conclude il sindacato. Argomenti trattati Genova Attualità Newsletter Eventi Resta aggiornato su tutti gli eventi a Genova e dintorni, iscriviti gratis alla newsletter Registrati.



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Genova, tassa d'imbarco: verso il ricorso al Tar?

Muro contro muro tra Comune e armatori anche dopo l'ultimo incontro

GENOVA Non si attenuano le tensioni sulla nuova addizionale comunale da 3 euro per ogni passeggero di traghetti e navi da crociera in partenza dal porto di Genova. Dopo l'ultimo incontro convocato a Palazzo Tursi, il confronto tra amministrazione comunale e cluster marittimo si è chiuso senza accordi, aprendo di fatto la strada allo scontro giudiziario. Le associazioni armatoriali sembrerebbero quindi pronte a presentare ricorso al Tar contro la delibera comunale, con notifica attesa nei prossimi giorni, mentre l'entrata in vigore della misura resta fissata per Giugno 2026. Al tavolo, presieduto dalla sindaca Silvia Salis e dal vicesindaco Alessandro Terrile, si sono seduti tutti i principali attori del sistema portuale: Assarmatori, Assagenti, Confitarma, terminalisti, Stazioni Marittime e Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. L'esito, però, è stato un nulla di fatto. Da un lato il Comune ha confermato la volontà di andare avanti senza ulteriori rinvii; dall'altro operatori e armatori hanno ribadito una contrarietà compatta al provvedimento. Secondo la sindaca Salis, l'introduzione dell'addizionale non è una scelta discrezionale, ma l'attuazione di un impegno assunto nel 2002 con il ministero dell'Interno e rimasto inadempito per anni. Una lettera del Viminale, inviata lo scorso Dicembre, avrebbe difatto certificato formalmente questa inadempienza, spingendo l'amministrazione a procedere. Il danno per la città ha sottolineato Salis ammonta a circa 17 milioni di euro di mancate entrate, oltre al rischio di perdere finanziamenti statali se la misura non verrà applicata. Sul fronte opposto, il mondo marittimo contesta la tassa sia nel merito sia nel metodo. Gli operatori temono un impatto sulla competitività dello scalo e respingono l'idea di dover svolgere il ruolo di esattori per conto del Comune. Inoltre, resta irrisolto il nodo tecnico della riscossione: il regolamento comunale prevede una convenzione di servizio con il soggetto incaricato, ma le compagnie non sembrano intenzionate a sottoscriverla. Se applicata, l'addizionale dovrebbe garantire al Comune un gettito stimato in 3,5 milioni di euro nel 2026, destinato a salire fino a 5,7 milioni annui dal 2027, quando la tassa sarà a regime. Numeri che spiegano perché la partita sia diventata centrale nel rapporto porto-città. Il confronto resta dunque aperto, ma sempre più polarizzato. Con le posizioni ferme e la convenzione sulla riscossione ancora lontana, il prossimo capitolo della vicenda sembra destinato a giocarsi nelle aule del Tribunale amministrativo regionale.

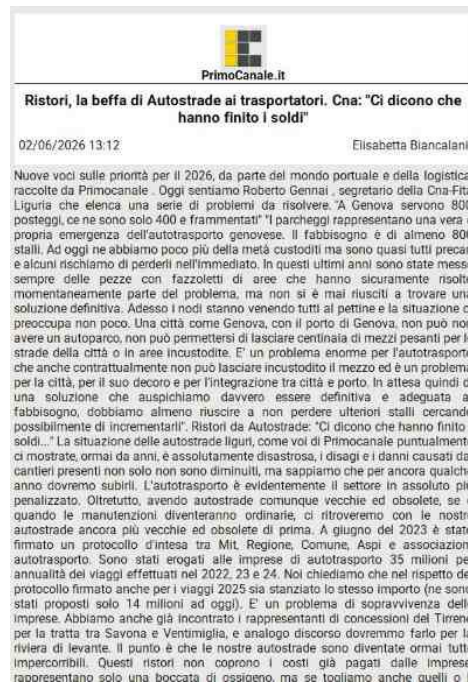


Ristori, la beffa di Autostrade ai trasportatori. Cna: "Ci dicono che hanno finito i soldi"

Nuove voci sulle priorità per il 2026, da parte del mondo portuale e della logistica, raccolte da Primocanale. Oggi sentiamo Roberto Gennai, segretario della Cna-Fita Liguria che elenca una serie di problemi da risolvere.

"A **Genova** servono 800 posteggi, ce ne sono solo 400 e frammentati" "I parcheggi rappresentano una vera e propria emergenza dell'autotrasporto genovese. Il fabbisogno è di almeno 800 stalli. Ad oggi ne abbiamo poco più della metà custoditi ma sono quasi tutti precari e alcuni rischiamo di perderli nell'immediato. In questi ultimi anni sono state messe sempre delle pezze con fazzoletti di aree che hanno sicuramente risolto momentaneamente parte del problema, ma non si è mai riusciti a trovare una soluzione definitiva. Adesso i nodi stanno venendo tutti al pettine e la situazione ci preoccupa non poco. Una città come **Genova**, con il **porto di Genova**, non può non avere un autoparco, non può permettersi di lasciare centinaia di mezzi pesanti per le strade della città o in aree incustodite. E' un problema enorme per l'autotrasporto che anche contrattualmente non può lasciare incustodito il mezzo ed è un problema per la città, per il suo decoro e per l'integrazione tra città e **porto**. In

attesa quindi di una soluzione che auspiciamo davvero essere definitiva e adeguata al fabbisogno, dobbiamo almeno riuscire a non perdere ulteriori stalli cercando possibilmente di incrementarli". Ristori da Autostrade: "Ci dicono che hanno finito i soldi..." La situazione delle autostrade liguri, come voi di Primocanale puntualmente ci mostrate, ormai da anni, è assolutamente disastrosa, i disagi e i danni causati dai cantieri presenti non solo non sono diminuiti, ma sappiamo che per ancora qualche anno dovremo subirli. L'autotrasporto è evidentemente il settore in assoluto più penalizzato. Oltretutto, avendo autostrade comunque vecchie ed obsolete, se e quando le manutenzioni diventeranno ordinarie, ci ritroveremo con le nostre autostrade ancora più vecchie ed obsolete di prima. A giugno del 2023 è stato firmato un protocollo d'intesa tra Mit, Regione, Comune, Aspi e associazioni autotrasporto. Sono stati erogati alle imprese di autotrasporto 35 milioni per annualità dei viaggi effettuati nel 2022, 23 e 24. Noi chiediamo che nel rispetto del protocollo firmato anche per i viaggi 2025 sia stanziato lo stesso importo (ne sono stati proposti solo 14 milioni ad oggi). E' un problema di sopravvivenza delle imprese. Abbiamo anche già incontrato i rappresentanti di concessioni del Tirreno per la tratta tra Savona e Ventimiglia, e analogo discorso dovremmo farlo per la riviera di levante. Il punto è che le nostre autostrade sono diventate ormai tutte impercorribili. Questi ristori non coprono i costi già pagati dalle imprese, rappresentano solo una boccata di ossigeno, ma se togliamo anche quelli o li riduciamo, mettiamo davvero a rischio la sopravvivenza di molti. Operatività portuali, fari puntati sulle attese Come associazioni genovesi dell'Autotrasporto abbiamo chiesto un incontro al



Presidente Paroli per riprendere temi rimasti in sospeso ancora da quando era presidente Signorini. Abbiamo incontrato lo scorso anno il Commissario Seno e adesso ci aspettiamo direi dai due nuovi presidenti Paroli e Pisano l'attenzione che il settore dell'Autotrasporto merita, visto il suo ruolo fondamentale nell'operatività portuale. Parliamo di portare a termine il processo di dematerializzazione documentale, di riprendere il tavolo di monitoraggio dei tempi di attesa nei terminal, della tracciabilità dei flussi attraverso il pcs. Se chi trasporta la merce prima sta un'ora se va bene in coda in autostrada e poi perde altre due ore in **porto**, deve sostenere costi enormi e perde il secondo viaggio o il viaggio del giorno dopo. Sono costi che mettono seriamente a rischio l'economia delle imprese di autotrasporto".

Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da **Genova** e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.

"Ghigliottina" sugli stipendi in ferie, 111 portuali fanno vertenza ai terminalisti

Direttamente dalla aule di Bruxelles ai porti italiani esplotterà un contenzioso seriale nelle aule di giustizia del lavoro del tribunale di Genova dove centinaia di lavoratori portuali hanno deciso di avviare delle vertenze nei confronti delle società che gestiscono i terminal per ottenere il riconoscimento delle indennità retributive variabili durante i periodi di ferie. Al centro del contenzioso, che vede coinvolti allo stato 111 dipendenti addetti ai gruppi operativi di PSA (su un totale di 365) e altri contro **Porto** Petroli, c'è la rivendicazione di una retribuzione paritaria tra i giorni di lavoro e quelli di riposo, inclusi i bonus per turni e mansioni ad alto rischio. La questione, che potrebbe costare alle aziende centinaia di milioni di euro in arretrati, si ispira a una recente sentenza del Tribunale di Venezia e a pronunce europee, e si estende a settori come ferrovie, trasporto aereo e sanità, dove la Cassazione ha già dato ragione ai lavoratori. I 111 portuali dipendenti di Psa, assistiti dagli avvocati Federico Bertorello e Tatiana Massara dello studio legale Bertorello, hanno depositato le prime cause contro PSA, che non è però l'unico terminalista del **porto** coinvolto. Tre cause sono già state calendarizzate, la prima udienza è prevista

per il 13 aprile davanti alla giudice del Tribunale del Lavoro, Maria Giovanna Dito. Poi si procederà "a grappoli", in attesa delle prime pronunce. I lavoratori contestano una "ghigliottina" sugli stipendi durante le ferie, con perdite che possono arrivare fino a 500 euro al mese quando fanno le due settimane continuative, pari al 20% della retribuzione media, come previsto dal contratto collettivo nazionale. Il caso genovese non è isolato, ma fa parte di un filone nazionale che ha preso slancio dalle due recenti sentenza del tribunale di Venezia, favorevoli ai dipendenti del terminal container TIV. Quelle decisioni si allinea alla direttiva europea 2003/88 sul tempo di lavoro e con una pronuncia della Corte di Giustizia dell'Unione Europea del 2006 e a tutte quelle successive, che hanno interpretato la stessa direttiva. In sostanza, i giudici veneziani hanno riconosciuto che le indennità variabili - legate a turni notturni, festivi e alle mansioni particolari addetti alle operazioni di movimentazione merce nei porti - devono essere incluse nella retribuzione durante le giornate di ferie, per garantire un trattamento equo. "Nei porti esplode ora, ma la vicenda nasce dai contenziosi vinti dai lavoratori delle Ferrovie, degli infermieri e degli assistenti di volo EasyJet, dove la Cassazione si è già espressa in favore dei lavoratori, dando seguito alle pronunce della Corte di Giustizia", ha commentato Bertorello. A Genova, il fronte si allarga anche a **Porto** Petroli, con due cause già pendenti, patrociniate dall'avvocato Christian Moretti. La prima è stata persa in primo grado, ma è stato depositato appello nei giorni scorsi; la seconda è in programma a breve. Oltre ai 111 contro PSA, altri lavoratori si sono rivolti ai sindacati, tra cui USB, che segue circa



Direttamente dalla aule di Bruxelles ai porti italiani esplotterà un contenzioso seriale nelle aule di giustizia del lavoro del tribunale di Genova dove centinaia di lavoratori portuali hanno deciso di avviare delle vertenze nei confronti delle società che gestiscono i terminal per ottenere il riconoscimento delle indennità retributive variabili durante i periodi di ferie. Al centro del contenzioso, che vede coinvolti allo stato 111 dipendenti addetti ai gruppi operativi di PSA (su un totale di 365) e altri contro Porto Petroli, c'è la rivendicazione di una retribuzione paritaria tra i giorni di lavoro e quelli di riposo, inclusi i bonus per turni e mansioni ad alto rischio. La questione, che potrebbe costare alle aziende centinaia di milioni di euro in arretrati, si ispira a una recente sentenza del Tribunale di Venezia e a pronunce europee, e si estende a settori come ferrovie, trasporto aereo e sanità, dove la Cassazione ha già dato ragione ai lavoratori. I 111 portuali dipendenti di Psa, assistiti dagli avvocati Federico Bertorello e Tatiana Massara dello studio legale Bertorello, hanno depositato le prime cause contro PSA, che non è però l'unico terminalista del porto coinvolto. Tre cause sono già state calendarizzate, la prima udienza è prevista per il 13 aprile davanti alla giudice del Tribunale del Lavoro, Maria Giovanna Dito. Poi si procederà "a grappoli", in attesa delle prime pronunce. I lavoratori contestano una "ghigliottina" sugli stipendi durante le ferie, con perdite che possono arrivare fino a 500 euro al mese quando fanno le due settimane continuative, pari al 20% della retribuzione media, come previsto dal contratto collettivo nazionale. Il caso genovese non è isolato, ma fa parte di un filone nazionale che ha preso slancio dalle due recenti sentenza del tribunale di Venezia, favorevoli ai dipendenti del

90 portuali. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram . Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.

Bloccate le navi con materiale bellico. Portuali in sciopero a San Benigno

Manifestazioni in 21 scali tra cui **Genova**. Il Ministero dei Trasporti esprime "preoccupazione" per le ricadute sui collegamenti e sulle compagnie. La ZIM Virginia carica di armi è ferma al largo delle coste di Livorno, ma non può attraccare: c'è lo sciopero in corso dei portuali dell'USB che la blocca. La stessa costa sta succedendo alla ZIM New Zealand, che era prevista per la mattina di venerdì 6 febbraio al **porto** di **Genova** e alla ZIM Australia, che avrebbe dovuto attraccare oggi a Venezia e domani a Ravenna. Ed anche la MSC EAGLE III, diretta in Israele, che doveva arrivare ieri a Ravenna ed era prevista per oggi a Venezia ha rimandato i suoi programmi. Sono i primi tangibili risultati dello sciopero internazionale che i portuali di diversi Paesi hanno organizzato per oggi contro i traffici di armi, la privatizzazione delle banchine, la militarizzazione dei porti. Lo sciopero e le manifestazioni previste inizialmente in 21 porti in tutto il Mediterraneo e anche in Nord Europa, stanno coinvolgendo anche altre città portuali come Marsiglia e Barcellona e stanno ricevendo solidarietà anche al di là dell'Atlantico. Rivendicazione contenuta in un comunicato dell'Usb, l'Unione sindacale di base, che ha chiamato a raccolta a partire dalle 18:30 al varco di San Benigno i lavoratori delle imprese e i dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale al grido: "I portuali non lavorano per le guerre!". Proprio a San Benigno ha sede la compagnia Zim Integrated Shipping Services. Nelle stesse ore, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con la Farnesina, ha comunicato di seguire "con la massima attenzione l'evoluzione della vertenza in corso, in particolare presso il **porto** di Marsiglia e le possibili ripercussioni sui collegamenti marittimi strategici tra Italia, Francia, Corsica e Nord Africa. Nel corso degli ultimi giorni sono stati continui i contatti con le autorità francesi, anche tramite la nostra Ambasciata a Parigi e il Consolato generale a Marsiglia. Il MIT ha rappresentato con chiarezza le preoccupazioni del Governo italiano per le conseguenze dello sciopero sulle compagnie di navigazione e sulla continuità dei collegamenti marittimi, ritenuti essenziali non solo in chiave nazionale ma anche europea. È stata ribadita l'attenzione dell'Italia affinché si giunga rapidamente a una soluzione che consenta il pieno ripristino delle attività portuali e che eviti qualsiasi azione discriminatoria nei confronti di singoli operatori del settore".



02/06/2026 16:58

Tgr Liguria

Manifestazioni in 21 scali tra cui Genova. Il Ministero dei Trasporti esprime "preoccupazione" per le ricadute sui collegamenti e sulle compagnie. La ZIM Virginia carica di armi è ferma al largo delle coste di Livorno, ma non può attraccare: c'è lo sciopero in corso dei portuali dell'USB che la blocca. La stessa costa sta succedendo alla ZIM New Zealand, che era prevista per la mattina di venerdì 6 febbraio al porto di Genova e alla ZIM Australia, che avrebbe dovuto attraccare oggi a Venezia e domani a Ravenna. Ed anche la MSC EAGLE III, diretta in Israele, che doveva arrivare ieri a Ravenna ed era prevista per oggi a Venezia ha rimandato i suoi programmi. Sono i primi tangibili risultati dello sciopero internazionale che i portuali di diversi Paesi hanno organizzato per oggi contro i traffici di armi, la privatizzazione delle banchine, la militarizzazione dei porti. Lo sciopero e le manifestazioni previste inizialmente in 21 porti in tutto il Mediterraneo e anche in Nord Europa, stanno coinvolgendo anche altre città portuali come Marsiglia e Barcellona e stanno ricevendo solidarietà anche al di là dell'Atlantico. Rivendicazione contenuta in un comunicato dell'Usb, l'Unione sindacale di base, che ha chiamato a raccolta a partire dalle 18:30 al varco di San Benigno i lavoratori delle imprese e i dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale al grido: "I portuali non lavorano per le guerre!". Proprio a San Benigno ha sede la compagnia Zim Integrated Shipping Services. Nelle stesse ore, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con la Farnesina, ha comunicato di seguire "con la massima attenzione l'evoluzione della vertenza in corso, in particolare presso il porto di Marsiglia e le possibili ripercussioni sui collegamenti marittimi strategici tra Italia, Francia, Corsica e Nord Africa. Nel corso degli ultimi giorni sono stati continui i contatti con le autorità francesi, anche tramite la nostra Ambasciata a Parigi e il Consolato generale a Marsiglia. Il MIT ha rappresentato con chiarezza le preoccupazioni del Governo italiano per le conseguenze dello sciopero sulle compagnie di navigazione e sulla continuità dei collegamenti marittimi, ritenuti essenziali non solo in chiave nazionale ma anche europea. È stata ribadita l'attenzione dell'Italia affinché si giunga rapidamente a una soluzione che consenta il pieno ripristino delle attività portuali e che eviti qualsiasi azione discriminatoria nei confronti di singoli operatori del settore".

Shipping Italy

La Spezia

Il cluster ligure e carrarino in cerca di nuove opportunità nel breakbulk a Dubai

In prima fila aziende come Fhp Terminal Carrara, Contship, Terminal del Golfo, Mdc Terminal, Laghezza Custom & Logistics, Messina e Gruppo Finsea. Il baricentro del mercato break bulk da tempo si sta spostando verso l'Asia e la partecipazione in massa del cluster marittimo **ligure** e toscano alla fiera BreakBulk Middle East di Dubai è una chiara dimostrazione di questo trend. Per l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale** si tratta della seconda partecipazione di seguito con al seguito terminalisti e operatori del porto della Spezia e Marina di Carrara come Fhp Terminal Carrara, La Spezia Container Terminal (Contship Group), Terminal del Golfo (Tarros Group); Mdc Terminal (Dario Perioli Group) e Laghezza Custom & Logistics. Breakbulk Middle East è la fiera commerciale dedicata al settore del project cargo e del breakbulk. Questo evento ha attirato oltre migliaia di aziende da oltre 55 paesi che hanno presentato i progetti e i servizi connessi ad una branca dell'industria dello shipping in forte sviluppo in questo momento. "Questo appuntamento internazionale ha dimostrato ancora una volta come risulti vincente la collaborazione del nostro ente con gli operatori portuali dei due porti facenti parte del **Sistema**" ha detto il residente dell'Adsp del **Mar Ligure Orientale**, Bruno Pisano. "Questa fiera si svolge al centro di un'area che rappresenta un ponte strategico tra il bacino del Mediterraneo e il Middle East, che a sua volta è molto legato ad altri mercati più a Est, India in primis, un Paese al centro degli interessi commerciali dell'UE e in particolare del nostro governo". Grande soddisfazione è stata espressa dagli operatori e terminalisti presenti, che hanno avuto la possibilità di consolidare rapporti e stringere accordi che offrono l'opportunità di sviluppare traffici tra Middle, Far East e subcontinente indiano, da e per il Mediterraneo. Diversamente dalla collettiva spezzina e carrarina, per i Ports of Genoa si è trattato invece di un debutto al Breakbulk Middle East. Allo stand, oltre ai rappresentanti dell'ente, in prima fila c'erano Imt Terminal del Gruppo Messina, Terminal San Giorgio e Gruppo Finsea. "La partecipazione congiunta ha suscitato grande interesse da parte degli operatori internazionali, confermando il valore di un'offerta **portuale** diversificata e altamente specializzata" si legge in una nota di Palazzo San Giorgio. "Durante l'evento, il cluster **portuale** ha presentato una gamma completa di soluzioni logistiche dedicate ai carichi speciali e alle merci convenzionali, sia in importazione sia in esportazione verso i mercati industriali del Nord Italia e del Sud Europa. La manifestazione ha rappresentato una piattaforma privilegiata per allacciare nuove relazioni dirette, aumentare la visibilità dell'offerta **portuale ligure** e consolidare il posizionamento dei Ports of Genoa come porta di accesso da Sud ai traffici breakbulk e project cargo destinati all'Europa".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING



In prima fila aziende come Fhp Terminal Carrara, Contship, Terminal del Golfo, Mdc Terminal, Laghezza Custom & Logistics, Messina e Gruppo Finsea. Il baricentro del mercato break bulk da tempo si sta spostando verso l'Asia e la partecipazione in massa del cluster marittimo ligure e toscano alla fiera BreakBulk Middle East di Dubai è una chiara dimostrazione di questo trend. Per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale si tratta della seconda partecipazione di seguito con al seguito terminalisti e operatori del porto della Spezia e Marina di Carrara come Fhp Terminal Carrara, La Spezia Container Terminal (Contship Group), Terminal del Golfo (Tarros Group); Mdc Terminal (Dario Perioli Group) e Laghezza Custom & Logistics. Breakbulk Middle East è la fiera commerciale dedicata al settore del project cargo e del breakbulk. Questo evento ha attirato oltre migliaia di aziende da oltre 55 paesi che hanno presentato i progetti e i servizi connessi ad una branca dell'industria dello shipping in forte sviluppo in questo momento. "Questo appuntamento internazionale ha dimostrato ancora una volta come risulti vincente la collaborazione del nostro ente con gli operatori portuali dei due porti facenti parte del Sistema" ha detto il residente dell'Adsp del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano. "Questa fiera si svolge al centro di un'area che rappresenta un ponte strategico tra il bacino del Mediterraneo e il Middle East, che a sua volta è molto legato ad altri mercati più a Est, India in primis, un Paese al centro degli interessi commerciali dell'UE e in particolare del nostro governo". Grande soddisfazione è stata espressa dagli operatori e terminalisti presenti, che hanno avuto la possibilità di consolidare rapporti e stringere accordi che offrono l'opportunità di sviluppare traffici tra Middle, Far East e subcontinente indiano, da e per il Mediterraneo. Diversamente dalla collettiva spezzina e carrarina, per i Ports of Genoa si è trattato invece di un debutto al Breakbulk Middle East. Allo stand, oltre ai rappresentanti dell'ente, in prima fila

Shipping Italy

La Spezia

ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

CONFITARMA: A RAVENNA IL PRIMO CONSIGLIO GENERALE CHE INAUGURA I 125 ANNI DELL'ASSOCIAZIONE

Si è svolto a Ravenna il primo Consiglio Generale di Confitarma del nuovo anno. È la prima tappa di un viaggio nelle principali città portuali dell'Adriatico e del Tirreno che il Consiglio Generale ha deciso di affrontare nel 2026 per festeggiare i 125 anni dell'Associazione. Un anniversario prestigioso che vedrà nel corso dell'anno protagonisti i porti di **Genova** (proprio nel capoluogo ligure il 9 aprile del 1901 nasce la Confederazione degli armatori italiani), Bari, Catania e Napoli, per chiudere le celebrazioni a Roma con l'Assemblea pubblica annuale. Ospitato nelle sedi operative delle imprese associate guidate dai Consiglieri Paolo Cagnoni e Fabio Bartolotti, Mediterranea di Navigazione e Micoperi, il Consiglio confederale si è riunito alla presenza delle Istituzioni locali, in primis del Sindaco di Ravenna Alessandro Barattoni, del Comandante della Direzione marittima di Ravenna Maurizio Tattoli, del presidente della Adsp del Mar Adriatico Centro-Settentrionale Francesco Benevolo e del Vicepresidente sezione logistica e trasporti di Confindustria Romagna e di Confindustria medio-adriatico Giuseppe Ranalli. "Abbiamo voluto - ha sottolineato il Presidente di Confitarma Mario Zanetti - riunire nello scalo ravennate i nostri Consiglieri e gli armatori del nord Adriatico, valorizzando al contempo la costante crescita e il sano sviluppo della comunità marittima territoriale". "Un viaggio nei territori attraverso il quale - ha concluso Zanetti - Confitarma intende promuovere la marittimità del Paese, mettendo in luce quanta economia e quanto lavoro lo shipping e la portualità nazionali generano da sempre per l'Italia."

Informatore Navale

CONFITARMA: A RAVENNA IL PRIMO CONSIGLIO GENERALE CHE INAUGURA I 125 ANNI DELL'ASSOCIAZIONE

02/06/2026 18:14

Si è svolto a Ravenna il primo Consiglio Generale di Confitarma del nuovo anno. È la prima tappa di un viaggio nelle principali città portuali dell'Adriatico e del Tirreno che il Consiglio Generale ha deciso di affrontare nel 2026 per festeggiare i 125 anni dell'Associazione. Un anniversario prestigioso che vedrà nel corso dell'anno protagonisti i porti di Genova (proprio nel capoluogo ligure il 9 aprile del 1901 nasce la Confederazione degli armatori italiani), Bari, Catania e Napoli, per chiudere le celebrazioni a Roma con l'Assemblea pubblica annuale. Ospitato nelle sedi operative delle imprese associate guidate dai Consiglieri Paolo Cagnoni e Fabio Bartolotti, Mediterranea di Navigazione e Micoperi, il Consiglio confederale si è riunito alla presenza delle Istituzioni locali, in primis del Sindaco di Ravenna Alessandro Barattoni, del Comandante della Direzione marittima di Ravenna Maurizio Tattoli, del presidente della Adsp del Mar Adriatico Centro-Settentrionale Francesco Benevolo e del Vicepresidente sezione logistica e trasporti di Confindustria Romagna e di Confindustria medio-adriatico Giuseppe Ranalli. "Abbiamo voluto - ha sottolineato il Presidente di Confitarma Mario Zanetti - riunire nello scalo ravennate i nostri Consiglieri e gli armatori del nord Adriatico, valorizzando al contempo la costante crescita e il sano sviluppo della comunità marittima territoriale". "Un viaggio nei territori attraverso il quale - ha concluso Zanetti - Confitarma intende promuovere la marittimità del Paese, mettendo in luce quanta economia e quanto lavoro lo shipping e la portualità nazionali generano da sempre per l'Italia."

Informazioni Marittime

Ravenna

A Ravenna il primo Consiglio generale di Confitarma del 2026

Prima tappa di un "tour" che porterà l'associazione armatoriale in una serie di città portuali italiane, nell'anno del suo 125esimo anniversario. Si è svolto a Ravenna il primo Consiglio Generale di Confitarma del nuovo anno. È la prima tappa di un viaggio nelle principali città portuali dell'Adriatico e del Tirreno che il Consiglio Generale ha deciso di affrontare nel 2026 per festeggiare i 125 anni dell'Associazione. Un anniversario importante che vedrà nel corso dell'anno protagonisti i porti di **Genova** (proprio nel capoluogo ligure il 9 aprile del 1901 nasce la Confederazione degli armatori italiani), Bari, Catania e Napoli, per chiudere le celebrazioni a Roma con l'Assemblea pubblica annuale.

Ospitato nelle sedi operative delle imprese associate guidate dai Consiglieri Paolo Cagnoni e Fabio Bartolotti, Mediterranea di Navigazione e Micoperi, il Consiglio confederale si è riunito alla presenza delle Istituzioni locali, in primis del Sindaco di Ravenna Alessandro Barattoni, del Comandante della Direzione marittima di Ravenna Maurizio Tattoli, del presidente della Adsp del Mar Adriatico Centro-Settentrionale Francesco Benevolo e del Vicepresidente sezione logistica e trasporti di Confindustria Romagna e di Confindustria medio-adriatico Giuseppe Ranalli. "Abbiamo voluto - ha sottolineato il Presidente di Confitarma Mario Zanetti - riunire nello scalo ravennate i nostri Consiglieri e gli armatori del nord Adriatico, valorizzando al contempo la costante crescita e il sano sviluppo della comunità marittima territoriale. Un viaggio nei territori attraverso il quale Confitarma intende promuovere la marittimità del Paese, mettendo in luce quanta economia e quanto lavoro lo shipping e la portualità nazionali generano da sempre per l'Italia". Condividi Tag confitarma Articoli correlati.



Confitarma spegne le prime 125 candeline: al via un anno di iniziative nei porti

A Ravenna debuttano le celebrazioni: Zanetti: promuoviamo la marittimità del Paese RAVENNA. Un viaggio nelle principali città portuali dell'Adriatico e del Tirreno: è così che il consiglio generale di Confitarma, l'organizzazione confindustriale degli armatori, ha deciso di festeggiare i 125 anni dell'associazione: la prima tappa a Ravenna. Protagonisti delle celebrazioni di questo anniversario prestigioso saranno, nel corso dell'anno, i porti di **Genova** («proprio nel capoluogo ligure agli inizi di aprile del 1901 nasce la Confederazione degli armatori italiani»), Bari, Catania e Napoli. Infine, la conclusione delle iniziative a Roma con l'assemblea pubblica annuale. Ospitato nelle sedi operative delle imprese associate guidate dai consiglieri Paolo Cagnoni e Fabio Bartolotti, Mediterranea di Navigazione e Micoperi, il consiglio confederale dell'organizzazione di categoria si è riunito alla presenza delle istituzioni locali, a cominciare dal sindaco ravennate Alessandro Barattoni, del comandante della Direzione marittima di Ravenna, Maurizio Tattoli, del presidente della Authority del Mar Adriatico Centro-Settentrionale, Francesco Benevolo, e del vicepresidente sezione logistica e trasporti di Confindustria Romagna e di Confindustria medio-adriatico Giuseppe Ranalli. Queste le parole di Mario Zanetti, presidente di Confitarma: «Abbiamo voluto riunire nello scalo ravennate i nostri consiglieri e gli armatori del Nord Adriatico, valorizzando al contempo la costante crescita e il sano sviluppo della comunità marittima territoriale». Parlando di questo "viaggio nei territori", Zanetti ha ribadito che Confitarma intende «promuovere la marittimità del Paese, mettendo in luce quanta economia e quanto lavoro il trasporto marittimo e la portualità nazionali generano da sempre per l'Italia».



Sciopero al porto di Ravenna: "Non lavoriamo per la guerra"

La protesta dei sindacati di base si unisce ad altre 20 località nel Mediterraneo per chiedere un embargo commerciale a Israele e di fermare i carichi di armi verso le zone di conflitti. Al porto di Ravenna lo sciopero dei lavoratori dello scalo indetto da Usc con altri sindacati internazionali. "I portuali non lavorano per la guerra", è lo slogan della manifestazione che vede riunita la città romagnola ad altre 20 importanti località del Mediterraneo. Una protesta "per garantire che i porti europei e mediterranei siano luoghi di pace e liberi da qualsiasi coinvolgimento nella guerra; per opporsi agli effetti dell'economia di guerra su salari, pensioni, diritti e condizioni di salute e sicurezza". Nei mesi scorsi proprio il porto di Ravenna era stato al centro della cronaca per lo stop imposto dai lavoratori ai carichi di esplosivi diretti verso Israele, impegnato nell'operazione militare a Gaza. La manifestazione internazionale vuole anche "bloccare tutte le spedizioni di armi dai nostri porti verso il genocidio in Palestina e verso qualsiasi altra zona di guerra, e per chiedere un embargo commerciale su Israele da parte dei governi e delle istituzioni locali". I manifestanti ribadiscono di "opporsi al piano di riarmo dell'UE e per fermare l'imminente piano di militarizzare i porti e le infrastrutture strategiche; per respingere il riarmo come alibi per introdurre ulteriore privatizzazioni e automazione dei porti".



Centinaia di manifestanti in città contro il traffico di armi: il corteo per le vie di Ravenna

Partito dalla Darsena, il corteo ha attraversato la città con bandiere e striscioni. Centinaia di manifestanti hanno preso parte oggi alla manifestazione in programma in occasione della "Giornata internazionale di azione congiunta dei porti contro i traffici di armi". Un'iniziativa che vede coinvolte varie città portuali sia in Italia che nel Mediterraneo. Radunatosi in Darsena davanti alla sede dell'**Autorità Portuale**, il corteo ha poi iniziato a sfilare nel resto del quartiere, passando anche da via Trieste. Tante le bandiere palestinesi in mostra lungo il corteo, così come alcuni striscioni che recano la scritta "Fuori Israele dal porto di Ravenna". La contestazione riguarda infatti il traffico di armamenti che ha visto coinvolto anche lo scalo ravennate, dove nei mesi scorsi era stata bloccata la partenza di un carico di esplosivi. Tra i temi caldi anche il progetto Undersec, che vede coinvolta l'**Autorità Portuale**. Alla manifestazione prendono parte anche i lavoratori portuali che fanno capo al sindacato Usb. "Contestiamo la flotta del genocidio che costantemente fa scalo a Ravenna, a partire dalla Zim, compagnia israeliana accusata dalla campagna No Harbour for Genocide - avevano affermato nei giorni scorsi gli organizzatori - Tra il 2024 e il 2025 sono passate 659 tonnellate di munizioni nel porto di Ravenna, e 48mila tonnellate di precursori di esplosivi: un problema anche per la sicurezza della città".



FOTO - Manifestazione contro i traffici di armi al Porto

Diverse centinaia di persone hanno partecipato alla manifestazione indetta da portuali USB Porti Italia - Enedep Grecia - ODT - Organization Democratique du Travail Marocco - Liman-Is dalla Turchia - LAB dei Paesi Baschi per venerdì 6 febbraio in occasione della "Giornata internazionale di azione congiunta dei porti contro i traffici di armi". I partecipanti alla mobilitazione si sono dati appuntamento in Darsena, davanti alla sede dell'**Autorità Portuale** in via Antico Squero per partire in corteo. Gli organizzatori contestano lo scalo a Ravenna da parte di navi che trasporterebbero armi e munizioni dirette a Israele: "Tra il 2024 e il 2025 sono passate 659 tonnellate di munizioni nel porto di Ravenna, e 48 Mila tonnellate di precursori di esplosivi: un problema anche per la sicurezza della città. Senza parlare di merci dual use e civili verso le colonie illegali in Cisgiordania. Protestiamo - scrivono gli organizzatori - e chiediamo a soggetti pubblici e privati (**autorità portuale**, comune, regione, dogane, spedizionieri) la necessaria trasparenza e l'impegno a bloccare il transito di armi". Protesta anche contro il progetto Undersec, "che vede l'**Autorità portuale** collaborare strettamente con funzionari del Ministero della difesa di Israele, per la cyber security **portuale**. Come Coordinamento popolare, formato da cittadini e portuali, stiamo lavorando per creare un Osservatorio sui transiti di armi". Le adesioni al Coordinamento popolare no armi dal porto di Ravenna: Bds Ravenna, Forlì città aperta, Faenza per la Palestina, Bds Faenza, Pondus libra, USB Emilia-Romagna, Partito Comunista di Unità Popolare (PCUP), SGB sindacato generale di base Ravenna, Ravenna in comune, Partito dei CARC Emilia Romagna, Consulta Provinciale Antifascista di Ravenna, Rimini4Gaza, Osa Emilia Romagna, Cambiare rotta Emilia Romagna, Mercoledì per la Palestina, Potere al Popolo Ravenna, Giovani palestinesi d'Italia, Sanitari per Gaza Ravenna, MERA25, DiEM25 Italia.



02/06/2026 19:10

Luca Bolognesi

Diverse centinaia di persone hanno partecipato alla manifestazione indetta da portuali USB Porti Italia - Enedep Grecia - ODT - Organization Democratique du Travail Marocco - Liman-Is dalla Turchia - LAB dei Paesi Baschi per venerdì 6 febbraio in occasione della "Giornata internazionale di azione congiunta dei porti contro i traffici di armi". I partecipanti alla mobilitazione si sono dati appuntamento in Darsena, davanti alla sede dell'Autorità Portuale in via Antico Squero per partire in corteo. Gli organizzatori contestano lo scalo a Ravenna da parte di navi che trasporterebbero armi e munizioni dirette a Israele: "Tra il 2024 e il 2025 sono passate 659 tonnellate di munizioni nel porto di Ravenna, e 48 Mila tonnellate di precursori di esplosivi: un problema anche per la sicurezza della città. Senza parlare di merci dual use e civili verso le colonie illegali in Cisgiordania. Protestiamo - scrivono gli organizzatori - e chiediamo a soggetti pubblici e privati (autorità portuale, comune, regione, dogane, spedizionieri) la necessaria trasparenza e l'impegno a bloccare il transito di armi". Protesta anche contro il progetto Undersec, "che vede l'Autorità portuale collaborare strettamente con funzionari del Ministero della difesa di Israele, per la cyber security portuale. Come Coordinamento popolare, formato da cittadini e portuali, stiamo lavorando per creare un Osservatorio sui transiti di armi". Le adesioni al Coordinamento popolare no armi dal porto di Ravenna: Bds Ravenna, Forlì città aperta, Faenza per la Palestina, Bds Faenza, Pondus libra, USB Emilia-Romagna, Partito Comunista di Unità Popolare (PCUP), SGB sindacato generale di base Ravenna, Ravenna in comune, Partito dei CARC Emilia Romagna, Consulta Provinciale Antifascista di Ravenna, Rimini4Gaza, Osa Emilia Romagna, Cambiare rotta Emilia Romagna, Mercoledì per la Palestina, Potere al Popolo Ravenna, Giovani palestinesi d'Italia, Sanitari per Gaza Ravenna, MERA25, DiEM25 Italia.

SS 67, riaperta la rampa sul ponte di via Stradone verso il Porto

Da oggi, venerdì 6 febbraio, Anas apre al traffico la rampa sul ponte di via Stradone, lungo la Strada statale 67 Tosco Romagnola, per i veicoli che procedono in direzione **Porto**. La riapertura avviene con una configurazione provvisoria di cantiere, ma consente il ripristino della transitabilità a piena sede, con l'obiettivo di alleggerire e rendere più fluida la circolazione in una fase in cui è previsto un incremento dei flussi di traffico, anche in relazione al periodo di Carnevale. Anas ha pianificato questa fase proprio per ridurre i disagi alla viabilità, rinviando la conclusione definitiva dei lavori al termine del periodo di massimo afflusso. Le attività di cantiere proseguiranno quindi nelle prossime settimane, fino al completamento dell'intervento. I lavori rientrano nel piano di miglioramento funzionale della SS 67, che interessa il tratto compreso tra il km 218,500 in località Classe e il km 223,700 nel territorio del Comune di **Ravenna**. Un'operazione mirata a rendere più efficiente uno degli assi viari strategici per i collegamenti cittadini e per l'accesso al **Porto** di **Ravenna**.
Comment i.



Risveglio Duemila

Ravenna

I portuali in sciopero contro la guerra: oggi una manifestazione anche a Ravenna. I porti siano luoghi di pace

La manifestazione è indetta dai sindacati Usb in Italia, Enedep di Grecia, Lab dei Paesi Baschi, Liman-Is di Turchia e Odt del Marocco. Con questa iniziativa, i lavoratori portuali di circa 21 tra i più importanti porti europei e del Mediterraneo manifesteranno e sciopereranno insieme. Una forma concreta di protesta al quale non si assisteva da decenni sottolinea in un comunicato Usb, Unione sindacale di base convocata sulle seguenti motivazioni: per garantire che i porti europei e mediterranei siano luoghi di pace e liberi da qualsiasi coinvolgimento nella guerra; per opporsi agli effetti dell'economia di guerra sui nostri salari, pensioni, diritti e condizioni di salute e sicurezza; per bloccare tutte le spedizioni di armi dai nostri porti verso il genocidio in Palestina e verso qualsiasi altra zona di guerra, e per chiedere un embargo commerciale su Israele da parte dei governi e delle istituzioni locali; per opporsi al piano di riarmo dell'UE e per fermare l'imminente piano dell'UE e dei governi europei di militarizzare i porti e le infrastrutture strategiche; per respingere il riarmo come alibi per introdurre ulteriore privatizzazioni e automazione dei porti. Solidarietà e sostegno da altri porti europei A Ravenna

la manifestazione si terrà oggi alle 15 in via Antico Squero davanti alla sede dell'Autorità Portuale, da dove poi partirà un corteo diretto al porto. In Italia partecipano allo sciopero anche Genova, Livorno, Trieste, Ancona, Civitavecchia, Salerno, Bari, Crotone, Palermo e Cagliari. Hanno espresso solidarietà e sostegno alla giornata del 6 febbraio l'International dockworkers council, la Federazione sindacale mondiale Wftu e la Federazione dei trasporti europei della Fsm. Sono arrivate adesioni in supporto e solidarietà da altri porti europei tramite gruppi indipendenti di lavoratori portuali e movimenti sociali e politici, con manifestazioni ad Amburgo, Brema e Marsiglia.



Manifestazione a Ravenna contro la militarizzazione dei porti

Ha fatto tappa anche a Ravenna la mobilitazione internazionale dei portuali contro la militarizzazione dei porti e il traffico di armi . La manifestazione si è svolta oggi, venerdì 6 febbraio, con ritrovo alle 15 in via Antico Squero 31, davanti alla sede dell'Autorità Portuale, per poi proseguire in corteo lungo via Magazzini Anteriori e via Trieste. Alla protesta hanno partecipato alcune centinaia di persone , tra lavoratori portuali, attivisti e rappresentanti di movimenti e associazioni di solidarietà, che hanno aderito a un'azione congiunta e coordinata a livello internazionale. L'iniziativa rientra in una mobilitazione internazionale che ha coinvolto 21 tra i principali porti europei e mediterranei, tra cui Bilbao, Tangeri, Pireo, Mersin, Genova, Livorno, Trieste, Ancona e Civitavecchia, con adesioni anche dai porti di Amburgo e da diverse città portuali negli Stati Uniti, oltre che in Brasile e Colombia. I portuali hanno lanciato da Ravenna un messaggio contro il genocidio in corso in Palestina, il traffico di armi e la corsa alla guerra, denunciando la militarizzazione dei porti, la rottura del diritto internazionale e rivendicando l'autodeterminazione dei popoli. Al centro della protesta anche le condizioni di lavoro : secondo i manifestanti, l'economia di guerra sta già producendo effetti concreti su salari e diritti, sottraendo risorse ai servizi pubblici essenziali, allungando i tempi di lavoro e rendendo sempre più distante il riconoscimento del lavoro portuale come attività usurante ai fini pensionistici.



Shipping Italy

Ravenna

Ravenna ha ospitato il primo consiglio direttivo di Confitarma del 2026

Prima tappa di un viaggio nelle principali città portuali dell'Adriatico e del Tirreno per festeggiare i 125 anni dell'associazione A Ravenna si è svolto il primo Consiglio Generale di Confitarma del 2026. Una nota dell'associazione confindustriale degli armatori spiega che si tratta della prima tappa di un viaggio nelle principali città portuali dell'Adriatico e del Tirreno che il Consiglio Generale ha deciso di affrontare nel 2026 per festeggiare i 125 anni dell'Associazione. "Un anniversario prestigioso che vedrà nel corso dell'anno protagonisti i porti di **Genova** (proprio nel capoluogo ligure il 9 aprile del 1901 nasce la Confederazione degli armatori italiani), Bari, Catania e Napoli, per chiudere le celebrazioni a Roma con l'Assemblea pubblica annuale" è scritto nella comunicazione. Ospitato nelle sedi operative delle imprese associate guidate dai Consiglieri Paolo Cagnoni e Fabio Bartolotti, vertici rispettivamente di Mediterranea di Navigazione e Micoperi, il Consiglio confederale si è riunito alla presenza delle Istituzioni locali, in primis del Sindaco di Ravenna Alessandro Barattoni, del Comandante della Direzione marittima di Ravenna Maurizio Tattoli, del presidente della Adsp del Mar Adriatico Centro-Settentrionale Francesco Benevolo e del Vicepresidente sezione logistica e trasporti di Confindustria Romagna e di Confindustria medio-adriatico Giuseppe Ranalli. "Abbiamo voluto - ha sottolineato il presidente di Confitarma Mario Zanetti - riunire nello scalo ravennate i nostri Consiglieri e gli armatori del nord Adriatico, valorizzando al contempo la costante crescita e il sano sviluppo della comunità marittima territoriale". "Un viaggio nei territori attraverso il quale - ha concluso Zanetti - Confitarma intende promuovere la marittimità del Paese, mettendo in luce quanta economia e quanto lavoro lo shipping e la portualità nazionali generano da sempre per l'Italia".



RAVENNA: Nuovo corteo contro il traffico d'armi al Porto

A **Ravenna** si è svolta oggi una nuova manifestazione contro il traffico di armi, dopo altre iniziative simili organizzate negli ultimi mesi. Centinaia di persone hanno partecipato al corteo promosso in occasione della "Giornata internazionale di azione dei porti contro i traffici di armi", che ha coinvolto anche altre città portuali in Italia e nel Mediterraneo. Il ritrovo è stato in Darsena, davanti alla sede dell'Autorità Portuale. Da lì i manifestanti hanno attraversato il quartiere sfilando anche in via Trieste. Durante il corteo erano presenti molte bandiere palestinesi e striscioni con la scritta "Fuori Israele dal porto di **Ravenna**". La protesta riguarda il passaggio di armi e materiali militari nello scalo ravennate. Nei mesi scorsi, infatti, era già stata bloccata una spedizione di esplosivi. Tra i temi contestati anche il progetto Undersec, che coinvolge l'Autorità Portuale. Alla manifestazione hanno preso parte anche alcuni lavoratori del **porto** aderenti al sindacato Usb. Gli organizzatori hanno spiegato che la mobilitazione è rivolta contro le navi che trasportano armamenti e che fanno scalo a **Ravenna**, in particolare quelle della compagnia israeliana Zim. Secondo i promotori, tra il 2024 e il 2025 nel **porto** di **Ravenna** sono transitate centinaia di tonnellate di munizioni e migliaia di tonnellate di materiali legati alla produzione di esplosivi, sollevando anche preoccupazioni per la sicurezza della città.



A Ravenna si è svolta oggi una nuova manifestazione contro il traffico di armi, dopo altre iniziative simili organizzate negli ultimi mesi. Centinaia di persone hanno partecipato al corteo promosso in occasione della "Giornata internazionale di azione dei porti contro i traffici di armi", che ha coinvolto anche altre città portuali in Italia e nel Mediterraneo. Il ritrovo è stato in Darsena, davanti alla sede dell'Autorità Portuale. Da lì i manifestanti hanno attraversato il quartiere sfilando anche in via Trieste. Durante il corteo erano presenti molte bandiere palestinesi e striscioni con la scritta "Fuori Israele dal porto di Ravenna". La protesta riguarda il passaggio di armi e materiali militari nello scalo ravennate. Nei mesi scorsi, infatti, era già stata bloccata una spedizione di esplosivi. Tra i temi contestati anche il progetto Undersec, che coinvolge l'Autorità Portuale. Alla manifestazione hanno preso parte anche alcuni lavoratori del porto aderenti al sindacato Usb. Gli organizzatori hanno spiegato che la mobilitazione è rivolta contro le navi che trasportano armamenti e che fanno scalo a Ravenna, in particolare quelle della compagnia israeliana Zim. Secondo i promotori, tra il 2024 e il 2025 nel porto di Ravenna sono transitate centinaia di tonnellate di munizioni e migliaia di tonnellate di materiali legati alla produzione di esplosivi, sollevando anche preoccupazioni per la sicurezza della città.

Referendum giustizia: incontro pubblico a Marina di Carrara. M5s: «Perché votare no'»

Comunicato Stampa

MARINA DI CARRARA Il Movimento 5 stelle toscano organizza un incontro pubblico per informare i cittadini sui rischi della riforma della giustizia, analizzare l'importanza e l'urgenza del referendum «Salva-casta», in programma il 22 e 23 marzo 2026, e offrire informazioni, strumenti e materiali a chi vorrà attivarsi per promuovere la campagna referendaria per il no. L'evento, che è aperto a tutti ed è organizzato in collaborazione con il Comitato giusto dire no, si svolgerà alle ore 17:15 presso la sala dell'Autorità portuale in viale Cristoforo Colombo 6, a Marina di Carrara. Relatori dell'incontro saranno l'ex magistrato referente del Comitato per il no per La Spezia e Massa-Carrara, Marco Bacci, e l'avvocato e giudice onorario del Tribunale di Parma, Nicola Giusteschi Conti, che ha aderito al Comitato per il no degli avvocati. Saranno presenti anche l'ex sindaco di Carrara Francesco De Pasquale e i deputati del Movimento 5 stelle Riccardo Ricciardi e Andrea Quartini. L'appuntamento si inserisce nel percorso di mobilitazione in vista del voto, con l'obiettivo di rafforzare una rete territoriale attiva e informata, capace di promuovere un dibattito pubblico serio e partecipato sui temi della giustizia e della trasparenza istituzionale. Durante l'incontro verranno approfonditi i contenuti del quesito referendario e le sue possibili ricadute sul sistema giudiziario, sul funzionamento delle istituzioni e sui diritti dei cittadini, in un'ottica di partecipazione consapevole e di informazione corretta. Per il Movimento 5 stelle le ragioni del no non hanno carattere ideologico, al contrario sono critiche precise e strutturali. Il consigliere regionale e capogruppo Luca Rossi Romanelli spiega che il referendum sulla giustizia interviene su equilibri costituzionali fondamentali e incide direttamente sull'indipendenza della magistratura, presidio essenziale dei diritti dei cittadini. Per questo, prosegue Rossi Romanelli, è fondamentale che il dibattito pubblico sia informato e trasparente. Il Movimento 5 stelle invita dunque la cittadinanza di Massa-Carrara a conoscere le ragioni del no al di là degli slogan, poiché solo una scelta consapevole può rafforzare la democrazia e lo Stato di diritto.



MARINA DI CARRARA - Il Movimento 5 stelle toscano organizza un incontro pubblico per informare i cittadini sui rischi della riforma della giustizia, analizzare l'importanza e l'urgenza del referendum «Salva-casta», in programma il 22 e 23 marzo 2026, e offrire informazioni, strumenti e materiali a chi vorrà attivarsi per promuovere la campagna referendaria per il no. L'evento, che è aperto a tutti ed è organizzato in collaborazione con il Comitato giusto dire no, si svolgerà alle ore 17:15 presso la sala dell'Autorità portuale in viale Cristoforo Colombo 6, a Marina di Carrara. Relatori dell'incontro saranno l'ex magistrato referente del Comitato per il no per La Spezia e Massa-Carrara, Marco Bacci, e l'avvocato e giudice onorario del Tribunale di Parma, Nicola Giusteschi Conti, che ha aderito al Comitato per il no degli avvocati. Saranno presenti anche l'ex sindaco di Carrara Francesco De Pasquale e i deputati del Movimento 5 stelle Riccardo Ricciardi e Andrea Quartini. L'appuntamento si inserisce nel percorso di mobilitazione in vista del voto, con l'obiettivo di rafforzare una rete territoriale attiva e informata, capace di promuovere un dibattito pubblico serio e partecipato sui temi della giustizia e della trasparenza istituzionale. Durante l'incontro verranno approfonditi i contenuti del quesito referendario e le sue possibili ricadute sul sistema giudiziario, sul funzionamento delle istituzioni e sui diritti dei cittadini, in un'ottica di partecipazione consapevole e di informazione corretta. Per il Movimento 5 stelle le ragioni del no non hanno carattere ideologico, al contrario sono critiche precise e strutturali. Il consigliere regionale e capogruppo Luca Rossi Romanelli spiega che il referendum sulla giustizia interviene su equilibri costituzionali fondamentali e incide direttamente sull'indipendenza della magistratura, presidio essenziale dei diritti dei cittadini. Per questo, prosegue Rossi Romanelli, è fondamentale che il dibattito pubblico sia informato e trasparente. Il Movimento 5 stelle invita dunque la cittadinanza di

Darsena vecchia, prosegue la riqualificazione

LIVORNO Procedono speditamente i lavori di riqualificazione della Darsena Vecchia, affidati a gennaio dall'Autorità di Sistema portuale alla Carbone Costruzioni e consistenti nella realizzazione di una nuova passeggiata illuminata che partendo dalla Fortezza Medicea costeggia la darsena fino a rendere accessibile l'antico Molo del Pennello. Come spiega la stessa Autorità portuale in una nota, l'obiettivo è quello di riqualificare entro fine giugno la banchina di attracco dei pescherecci e di consegnare alla cittadinanza un nuovo percorso turistico dotato di innovativi sistemi a led di illuminazione e di pannelli solari montati su pensiline che fungeranno anche da strutture ombreggianti. La Port Authority, che con l'ordinanza n.29 di Dicembre aveva già interdetto al pubblico il Pennello del Mediceo e l'area adibita alla pesca per consentire lo svolgimento dei lavori, ha oggi pubblicato una nuova ordinanza nella quale paventa la necessità di estendere le aree del cantiere per favorire il pieno rispetto del cronoprogramma da parte della ditta. Su queste aree, su cui dovrà essere eseguito un intervento di pulizia e rimozione dei rifiuti, è anche presente materiale di proprietà, costituito prevalentemente da attrezzature da pesca o, comunque, connesso alle operazioni di pesca, che dovrà essere preventivamente rimosso. Per questo motivo, l'ente portuale ha disposto a partire dal 9 Febbraio l'interdizione delle aree a nord del Pennello del Mediceo, compresi la banchina e il piazzale prospiciente la Fortezza Vecchia (area evidenziata in azzurro nella foto). Mentre dal 16 Febbraio sarà interdetta la parte terminale a sud del Pennello del Mediceo (area evidenziata in verde nella foto). L'accesso del personale marittimo alle unità da pesca ormeggiate in corrispondenza delle aree interdette sarà consentito lungo un percorso esclusivamente pedonale, ad esso riservato. Il transito lungo tale percorso pedonale è consentito esclusivamente agli equipaggi delle unità da pesca ormeggiate, al personale delle Autorità/Istituzioni/Enti che debbano accedervi per motivi connessi all'espletamento delle loro funzioni istituzionali ed a coloro che debbano accedere alle unità da pesca per motivi correlati a urgenti necessità manutentive.



Gariglio incontra i vertici di Spedimar

Focus sulle criticità legate all'entrata in funzione del Punto di Controllo Frontaliero e il potenziamento infrastrutturale del porto di Livorno LIVORNO Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale Davide Gariglio, ha accolto ieri pomeriggio a Palazzo Rosciano una delegazione di Spedimar, guidata dalla presidente Gloria Dari, e composta dai due vicepresidenti, Antonio De Luca e Susanna Ghelarducci, e dalla segretaria generale, Giovanna Zari. Come spiega l'Autorità portuale in una nota, al centro dell'incontro le criticità legate all'entrata in funzione del Punto di Controllo Frontaliero, inaugurato nel 2025 sulla sponda ovest della Darsena Toscana per centralizzare i controlli fitosanitari e veterinari su merci e animali. La struttura non è ancora operativa per motivi organizzativi legati alla collocazione negli uffici dei medici e del personale tecnico deputato alle attività di controllo. Spedimar ha fatto presente come le merci alimentari di origine animale o vegetale e i prodotti destinati all'alimentazione animale, provenienti da paesi terzi, rappresentino una quota parte significativa del traffico complessivo in transito dal porto di Livorno. A detta della Dari, l'attivazione del PCF permetterebbe allo scalo portuale di incrementare del 20/30 per cento questo traffico, che oggi viene in gran parte dirottato in altri porti, dove i PCF sono già operativi. Non solo, il PCF livornese è anche autorizzato ai controlli sui prodotti vegetali, una caratteristica che potrebbe costituire per il porto un vantaggio competitivo in termini di acquisizione di nuovi traffici. Durante la riunione, l'Adsp si è fatta carico di convocare un Tavolo con gli enti interessati (USMAF, UVAC, FITO) per trovare una soluzione. L'ipotesi ottimistica è quella di procedere entro marzo all'immissione in possesso dei locali. L'incontro si è esteso anche ad altri temi, come quello della accessibilità del Port Community System (PCS), oggi non pienamente fruibile dagli enti di controllo, e quello del potenziamento infrastrutturale del porto esistente (tra le priorità evidenziate, l'allargamento del canale di accesso e l'intervento di resecazione della calata Tripoli, per favorire le manovre di evoluzione delle navi più grandi). Abbiamo ascoltato con attenzione le istanze di Spedimar, che ha sollevato temi importanti e giusti ha dichiarato Gariglio. Su alcune di queste criticità stiamo già lavorando, su altre avvieremo presto un confronto con i soggetti interessati. Si è dichiarata soddisfatta dell'incontro Gloria Dari, che ha apprezzato l'apertura e l'impegno da parte dei vertici dell'Adsp: L'incontro è stato come sempre costruttivo e improntato alla massima collaborazione" ha detto.



Il Nautilus

Livorno

Il presidente dell'AdSP MTS, Davide Gariglio, incontra i vertici di Spedimar

Il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio, ha accolto oggi pomeriggio a Palazzo Rosciano una delegazione di Spedimar, guidata dalla presidente Gloria Dari, e composta dai due vicepresidenti, Antonio De Luca e Susanna Ghelarducci, e dalla segretaria generale, Giovanna Zari. Al centro dell'incontro le criticità legate all'entrata in funzione del Punto di Controllo Frontaliero, inaugurato nel 2025 sulla sponda ovest della Darsena Toscana per centralizzare i controlli fitosanitari e veterinari su merci e animali. La struttura non è ancora operativa per motivi organizzativi legati alla collocazione negli uffici dei medici e del personale tecnico deputato alle attività di controllo. Spedimar ha fatto presente come le merci alimentari di origine animale o vegetale e i prodotti destinati all'alimentazione animale, provenienti da paesi terzi, rappresentino una quota parte significativa del traffico complessivo in transito dal **porto** di **Livorno**. A detta della Dari, l'attivazione del PCF permetterebbe allo scalo portuale di incrementare del 20/30 per cento questo traffico, che oggi viene in gran parte dirottato in altri porti, dove i PCF sono già operativi. Non solo, il PCF livornese è anche autorizzato ai controlli sui prodotti vegetali, una caratteristica che potrebbe costituire per il **porto** un vantaggio competitivo in termini di acquisizione di nuovi traffici. Durante la riunione, l'Adsp si è fatta carico di convocare un Tavolo con gli enti interessati (USMAF, UVAC, FITO) per trovare una soluzione. L'ipotesi ottimistica è quella di procedere entro marzo all'immissione in possesso dei locali. L'incontro si è esteso anche ad altri temi, come quello della accessibilità del Port Community System (PCS), oggi non pienamente fruibile dagli enti di controllo, e quello del potenziamento infrastrutturale del **porto** esistente (tra le priorità evidenziate, l'allargamento del canale di accesso e l'intervento di resecazione della calata Tripoli, per favorire le manovre di evoluzione delle navi più grandi). "Abbiamo ascoltato con attenzione le istanze di Spedimar, che ha sollevato temi importanti e giusti" ha dichiarato Gariglio. "Su alcune di queste criticità stiamo già lavorando, su altre avvieremo presto un confronto con i soggetti interessati" Si è dichiarata soddisfatta dell'incontro Gloria Dari, che ha apprezzato l'apertura e l'impegno da parte dei vertici dell'AdSP: "L'incontro è stato come sempre costruttivo e improntato alla massima collaborazione" ha detto.



Il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio, ha accolto oggi pomeriggio a Palazzo Rosciano una delegazione di Spedimar, guidata dalla presidente Gloria Dari, e composta dai due vicepresidenti, Antonio De Luca e Susanna Ghelarducci, e dalla segretaria generale, Giovanna Zari. Al centro dell'incontro le criticità legate all'entrata in funzione del Punto di Controllo Frontaliero, inaugurato nel 2025 sulla sponda ovest della Darsena Toscana per centralizzare i controlli fitosanitari e veterinari su merci e animali. La struttura non è ancora operativa per motivi organizzativi legati alla collocazione negli uffici dei medici e del personale tecnico deputato alle attività di controllo. Spedimar ha fatto presente come le merci alimentari di origine animale o vegetale e i prodotti destinati all'alimentazione animale, provenienti da paesi terzi, rappresentino una quota parte significativa del traffico complessivo in transito dal porto di Livorno. A detta della Dari, l'attivazione del PCF permetterebbe allo scalo portuale di incrementare del 20/30 per cento questo traffico, che oggi viene in gran parte dirottato in altri porti, dove i PCF sono già operativi. Non solo, il PCF livornese è anche autorizzato ai controlli sui prodotti vegetali, una caratteristica che potrebbe costituire per il porto un vantaggio competitivo in termini di acquisizione di nuovi traffici. Durante la riunione, l'Adsp si è fatta carico di convocare un Tavolo con gli enti interessati (USMAF, UVAC, FITO) per trovare una soluzione. L'ipotesi ottimistica è quella di procedere entro marzo all'immissione in possesso dei locali. L'incontro si è esteso anche ad altri temi, come quello della accessibilità del Port Community System (PCS), oggi non pienamente fruibile dagli enti di controllo, e quello del potenziamento infrastrutturale del porto esistente (tra le priorità evidenziate, l'allargamento del canale di accesso e l'intervento di resecazione della calata Tripoli, per favorire le manovre di evoluzione delle navi più grandi). "Abbiamo ascoltato con attenzione le istanze di Spedimar, che ha sollevato temi importanti e giusti" ha dichiarato Gariglio. "Su alcune di queste criticità stiamo già lavorando, su altre avvieremo presto un confronto con i soggetti interessati" Si è dichiarata soddisfatta dell'incontro Gloria Dari, che ha apprezzato l'apertura e l'impegno da parte dei vertici dell'AdSP: "L'incontro è stato come sempre costruttivo e improntato alla massima collaborazione" ha detto.

Il Nautilus

Livorno

Livorno Cold Chain, quando l'integrazione funziona

Il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha partecipato anche quest'anno al Fruit Logistica, la più importante fiera a livello mondiale dedicata al commercio di prodotti ortofrutticoli, che tra il 4 e il 6 febbraio ha ospitato 2458 espositori espositori provenienti da oltre 90 paesi, a conferma del crescente interesse verso questo settore. L'Adsp di Livorno e Piombino si è presentata all'evento assieme all'Interporto "Amerigo Vespucci", al Terminal Darsena Toscana (TDT), a CSC (Cold Storage Customs) e a Livorno Reefer (controllato dalla Compagnia Portuale di Livorno), trovando ospitalità presso lo stand messo a disposizione da ICE, l'Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane. Una vera e propria squadra, quella schierata in campo dall'Ente Portuale, che caratterizza la rilevanza di Livorno in un mercato che nel 2025 ha raggiunto a livello nazionale una valore della produzione di 17 miliardi di euro. Lo scalo portuale labronico svolge un ruolo chiave nella filiera dei prodotti deperibili per i mercati italiani e del Sud Europa, movimentando 140.576 tonnellate di prodotti freschi in pallet presso le strutture specializzate del Livorno Reefer Terminal e più di 40.000 container refrigerati, di cui 28.779 presso il Terminal Darsena Toscana, 6850 presso il Livorno Reefer Terminal e 2500 presso il Cold Customer Customs Vespucci. I numeri certificano il successo del progetto Livorno Cold Chain, un modello organizzativo che tra le altre cose favorisce la pianificazione automatica dei flussi di merce a piazzale, l'automazione delle attività a banchina, il monitoraggio delle attività di checking da remoto e un fast lane per il ritiro dei prodotti ortofrutticoli, favorendo la piena integrazione digitale tra l'applicativo per la gestione automatica delle autorizzazioni all'entrata/uscita dei mezzi pesanti presso i varchi portuali (il GTS3) e la piattaforma di semplificazione delle procedure di importazione, esportazione e rilascio della merce dal terminal (il TPCS). "La disponibilità di impianti e magazzini dedicati permette una gestione efficiente delle catene del freddo" ha affermato Antonio Rognoni, del gruppo CPL, sottolineando l'importanza strategica della cooperazione sempre più stretta tra le istituzioni pubbliche e il settore privato. Una collaborazione che oggi esce ulteriormente rafforzata per effetto dell'integrazione funzionale tra il Livorno Reefer e CSC. Un'operazione che ha visto il terminal Leonardo da Vinci assumere fin da subito la gestione operativa delle strutture situate all'Interporto Vespucci e che nel prossimo futuro si concretizzerà ulteriormente attraverso l'ingresso diretto di Livorno Reefer nel capitale sociale di CSC. L'obiettivo è quello di creare ulteriori sinergie tra gli operatori e di fornire ai clienti servizi ad alto valore aggiunto. Piena integrazione intermodale e digitale e efficienza operativa, sono questi i punti di forza che la logistica del freddo livornese ha messo in vetrina a Berlino. "Competenza,



Il Nautilus

Livorno

organizzazione, affidabilità, investimenti continui in materia di automazione e integrazione di sistemi, coinvolgimento di tutti gli attori coinvolti affinché la catena del freddo sia gestita nella maniera più efficace ed efficiente. Questo è quanto facciamo ed è l'unico metodo possibile per soddisfare quanto ci richiede l'utenza e consolidare la nostra posizione di leadership in questo campo" ha dichiarato il direttore commerciale di TDT, Giuseppe Caleo, che ha evidenziato come la realtà livornese sia un'eccellenza nel settore: "Solo questo ci consente di guardare al mercato fiduciosi di ulteriori sviluppi" ha precisato, aggiungendo che "la coesione fra gli operatori è imprescindibile per dare andare incontro alle esigenze dei nostri comuni clienti". Soddisfatto anche il dirigente promozione e formazione dell'AdSP, Claudio Capuano: "L'evento di Berlino ha confermato ancora una volta come il lavoro di squadra possa davvero fare la differenza in un mercato sempre più competitivo".

Livorno Cold Chain, quando l'integrazione funziona "Lavoro di squadra al Fruit Logistica di Berlino"

Il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha partecipato anche quest'anno al Fruit Logistica, la più importante fiera a livello mondiale dedicata al commercio di prodotti ortofrutticoli, che tra il 4 e il 6 febbraio ha ospitato 2458 espositori provenienti da oltre 90 paesi. L'Adsp di Livorno e Piombino si è presentata all'evento assieme all'Interporto "Amerigo Vespucci", al Terminal Darsena Toscana (TDT), a CSC (Cold Storage Customs) e a Livorno Reefer (controllato dalla Compagnia Portuale di Livorno), trovando ospitalità presso lo stand messo a disposizione da ICE, l'Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane. Una vera e propria squadra, quella schierata in campo dall'Ente Portuale, che caratterizza la rilevanza di Livorno in un mercato che nel 2025 ha raggiunto a livello nazionale una valore della produzione di 17 miliardi di euro. Lo scalo portuale labronico svolge un ruolo chiave nella filiera dei prodotti deperibili per i mercati italiani e del Sud Europa, movimentando 140.576 tonnellate di prodotti freschi in pallet presso le strutture specializzate del Livorno Reefer Terminal e più di 40.000 container refrigerati, di cui 28.779 presso il Terminal Darsena Toscana, 6850 presso il Livorno Reefer Terminal e 2500 presso il Cold Customer Customs Vespucci. I numeri certificano il successo del progetto Livorno Cold Chain, un modello organizzativo che tra le altre cose favorisce la pianificazione automatica dei flussi di merce a piazzale, l'automazione delle attività a banchina, il monitoraggio delle attività di checking da remoto e un fast lane per il ritiro dei prodotti ortofrutticoli, favorendo la piena integrazione digitale tra l'applicativo per la gestione automatica delle autorizzazioni all'entrata/uscita dei mezzi pesanti presso i varchi portuali (il GTS3) e la piattaforma di semplificazione delle procedure di importazione, esportazione e rilascio della merce dal terminal (il TPCS). "La disponibilità di impianti e magazzini dedicati permette una gestione efficiente delle catene del freddo" ha affermato Antonio Rognoni, del gruppo CPL, sottolineando l'importanza strategica della cooperazione sempre più stretta tra le istituzioni pubbliche e il settore privato. Una collaborazione che oggi esce ulteriormente rafforzata per effetto dell'integrazione funzionale tra il Livorno Reefer e CSC. Un'operazione che ha visto il terminal Leonardo da Vinci assumere fin da subito la gestione operativa delle strutture situate all'Interporto Vespucci e che nel prossimo futuro si concretizzerà ulteriormente attraverso l'ingresso diretto di Livorno Reefer nel capitale sociale di CSC. L'obiettivo è quello di creare ulteriori sinergie tra gli operatori e di fornire ai clienti servizi ad alto valore aggiunto. Piena integrazione intermodale e digitale e efficienza operativa, sono questi i punti di forza che la logistica del freddo livornese ha messo in vetrina a Berlino. "Competenza, organizzazione, affidabilità, investimenti continui in materia

Informatore Navale

Livorno Cold Chain, quando l'integrazione funziona "Lavoro di squadra al Fruit Logistica di Berlino"

02/06/2026 16:39

Il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha partecipato anche quest'anno al Fruit Logistica, la più importante fiera a livello mondiale dedicata al commercio di prodotti ortofrutticoli, che tra il 4 e il 6 febbraio ha ospitato 2458 espositori provenienti da oltre 90 paesi. L'Adsp di Livorno e Piombino si è presentata all'evento assieme all'Interporto "Amerigo Vespucci", al Terminal Darsena Toscana (TDT), a CSC (Cold Storage Customs) e a Livorno Reefer (controllato dalla Compagnia Portuale di Livorno), trovando ospitalità presso lo stand messo a disposizione da ICE, l'Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane. Una vera e propria squadra, quella schierata in campo dall'Ente Portuale, che caratterizza la rilevanza di Livorno in un mercato che nel 2025 ha raggiunto a livello nazionale una valore della produzione di 17 miliardi di euro. Lo scalo portuale labronico svolge un ruolo chiave nella filiera dei prodotti deperibili per i mercati italiani e del Sud Europa, movimentando 140.576 tonnellate di prodotti freschi in pallet presso le strutture specializzate del Livorno Reefer Terminal e più di 40.000 container refrigerati, di cui 28.779 presso il Terminal Darsena Toscana, 6850 presso il Livorno Reefer Terminal e 2500 presso il Cold Customer Customs Vespucci. I numeri certificano il successo del progetto Livorno Cold Chain, un modello organizzativo che tra le altre cose favorisce la pianificazione automatica dei flussi di merce a piazzale, l'automazione delle attività a banchina, il monitoraggio delle attività di checking da remoto e un fast lane per il ritiro dei prodotti ortofrutticoli, favorendo la piena integrazione digitale tra l'applicativo per la gestione automatica delle autorizzazioni all'entrata/uscita dei mezzi pesanti presso i varchi portuali (il GTS3) e la piattaforma di semplificazione delle procedure di importazione, esportazione e rilascio della merce dal terminal (il TPCS). "La disponibilità di impianti e magazzini dedicati permette una gestione efficiente delle catene del freddo" ha affermato Antonio Rognoni, del gruppo CPL, sottolineando l'importanza strategica della cooperazione sempre più stretta tra le istituzioni pubbliche e il settore privato. Una collaborazione che oggi esce ulteriormente rafforzata per effetto dell'integrazione funzionale tra il Livorno Reefer e CSC. Un'operazione che ha visto il terminal Leonardo da Vinci assumere fin da subito la gestione operativa delle strutture situate all'Interporto Vespucci e che nel prossimo futuro si concretizzerà ulteriormente attraverso l'ingresso diretto di Livorno Reefer nel capitale sociale di CSC. L'obiettivo è quello di creare ulteriori sinergie tra gli operatori e di fornire ai clienti servizi ad alto valore aggiunto. Piena integrazione intermodale e digitale e efficienza operativa, sono questi i punti di forza che la logistica del freddo livornese ha messo in vetrina a Berlino. "Competenza, organizzazione, affidabilità, investimenti continui in materia di automazione e integrazione di sistemi, coinvolgimento di tutti gli attori coinvolti

Informatore Navale

Livorno

di automazione e integrazione di sistemi, coinvolgimento di tutti gli attori coinvolti affinché la catena del freddo sia gestita nella maniera più efficace ed efficiente. Questo è quanto facciamo ed è l'unico metodo possibile per soddisfare quanto ci richiede l'utenza e consolidare la nostra posizione di leadership in questo campo" ha dichiarato il direttore commerciale di TDT, Giuseppe Caleo, che ha evidenziato come la realtà livornese sia un'eccellenza nel settore: "Solo questo ci consente di guardare al mercato fiduciosi di ulteriori sviluppi" ha precisato, aggiungendo che "la coesione fra gli operatori è imprescindibile per dare andare incontro alle esigenze dei nostri comuni clienti". Soddisfatto anche il dirigente promozione e formazione dell'AdSP, Claudio Capuano: "L'evento di Berlino ha confermato ancora una volta come il lavoro di squadra possa davvero fare la differenza in un mercato sempre più competitivo".

Livorno, le grandi manovre sulla logistica del freddo

Vale 140mila tonnellate di prodotti freschi e più di 40mila container frigo **LIVORNO**. Le banchine livornesi si sono conquistate un ruolo significativo nella filiera dei prodotti deperibili per i mercati italiani e del Sud Europa: movimentando 140.576 tonnellate di prodotti freschi in pallet presso le strutture specializzate del **Livorno** Reefer Terminal e più di 40mila container refrigerati (di cui 28.779 nel terminal Tdt, 6.850 nel **Livorno** Reefer Terminal e 2.500 nell Cold Storage Customs all'interporto di Guasticce. Del resto, stiamo parlando di un mercato che nei dodici mesi dello scorso anno ha raggiunto a livello nazionale un valore della produzione di 17 miliardi di euro. Dalle cifre fornite da Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale labronica, emerge la rilevanza del progetto "**Livorno** Cold Chain", secondo «un modello organizzativo - spiegano dall'Authority - che favorisce la pianificazione automatica dei flussi di merce a piazzale, l'automazione delle attività a banchina, il monitoraggio delle attività di controllo da remoto e una corsia preferenziale per il ritiro dei prodotti ortofrutticoli». Aiuta questo processo la «piena integrazione digitale» che vede di scena, da un lato, l'applicativo per la gestione automatica delle autorizzazioni all'entrata/uscita dei mezzi pesanti nei varchi portuali (il Gts3) e, dall'altro, la piattaforma di semplificazione delle procedure di importazione, esportazione e rilascio della merce dal terminal (il Tpcs). Tutto questo si è materializzato sotto i riflettori dell'attenzione collettiva in virtù del fatto che il sistema portuale dell'Alto Tirreno si è presentato come "squadra" al Fruit Logistica di Berlino, la più importante fiera a livello mondiale dedicata al commercio di prodotti ortofrutticoli, che dal 4 al 6 febbraio scorso ha chiamato a mettersi in vetrina 2.458 operatori provenienti da oltre 90 paesi. Quanto basta per dare la riprova del crescente interesse verso questo settore dei traffici marittimo-portuali. In effetti, come tiene a mettere in evidenza l'ente guidato da David Gariglio, l'Autorità di Sistema Portuale di **Livorno** e Piombino si è presentata all'evento in tandem con una serie di soggetti: l'Interporto Vespucci, il Terminal Darsena Toscana (Tdt), il Cold Storage Customs (Csc) e il **Livorno** Reefer (controllato dalla Compagnia Portuale di **Livorno**). Tutti ospiti dello stand messo a disposizione da Ice, l'Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane. Obiettivo: creare ulteriori sinergie tra gli operatori e fornire ai clienti servizi ad alto valore aggiunto. Come spiegano dall'Authority, i punti di forza che la logistica del freddo livornese ha messo in vetrina a Berlino sono stati la piena integrazione intermodale e digitale insieme all'efficienza operativa. Queste le parole di Antonio Rognoni (gruppo Compagnia Portuale): «La disponibilità di impianti e magazzini dedicati permette una gestione efficiente delle catene del freddo». Da aggiungere



La Gazzetta Marittima
Livorno, le grandi manovre sulla logistica del freddo
02/06/2026 13:02

Vale 140mila tonnellate di prodotti freschi e più di 40mila container frigo **LIVORNO**. Le banchine livornesi si sono conquistate un ruolo significativo nella filiera dei prodotti deperibili per i mercati italiani e del Sud Europa: movimentando 140.576 tonnellate di prodotti freschi in pallet presso le strutture specializzate del **Livorno** Reefer Terminal e più di 40mila container refrigerati (di cui 28.779 nel terminal Tdt, 6.850 nel **Livorno** Reefer Terminal e 2.500 nell Cold Storage Customs all'interporto di Guasticce. Del resto, stiamo parlando di un mercato che nei dodici mesi dello scorso anno ha raggiunto a livello nazionale un valore della produzione di 17 miliardi di euro. Dalle cifre fornite da Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale labronica, emerge la rilevanza del progetto "**Livorno** Cold Chain", secondo «un modello organizzativo - spiegano dall'Authority - che favorisce la pianificazione automatica dei flussi di merce a piazzale, l'automazione delle attività a banchina, il monitoraggio delle attività di controllo da remoto e una corsia preferenziale per il ritiro dei prodotti ortofrutticoli». Aiuta questo processo la «piena integrazione digitale» che vede di scena, da un lato, l'applicativo per la gestione automatica delle autorizzazioni all'entrata/uscita dei mezzi pesanti nei varchi portuali (il Gts3) e, dall'altro, la piattaforma di semplificazione delle procedure di importazione, esportazione e rilascio della merce dal terminal (il Tpcs). Tutto questo si è materializzato sotto i riflettori dell'attenzione collettiva in virtù del fatto che il sistema portuale dell'Alto Tirreno si è presentato come "squadra" al Fruit Logistica di Berlino, la più importante fiera a livello mondiale dedicata al commercio di prodotti ortofrutticoli, che dal 4 al 6 febbraio scorso ha chiamato a mettersi in vetrina 2.458 operatori provenienti da oltre 90 paesi. Quanto basta per dare la riprova del crescente interesse verso questo settore dei traffici marittimo-portuali. In effetti, come tiene a mettere in evidenza l'ente guidato da David Gariglio, l'Autorità di Sistema Portuale di **Livorno** e Piombino si è presentata all'evento in

La Gazzetta Marittima

Livorno

l'importanza strategica della «cooperazione sempre più stretta tra le istituzioni pubbliche e il settore privato»: oggi esce «ulteriormente rafforzata» per effetto dell'integrazione funzionale tra il **Livorno** Reefer e Csc, dice il dirigente della Compagnia livornese. L'operazione - aggiunge - ha visto il terminal Leonardo da Vinci assumere fin da subito la gestione operativa delle strutture situate all'Interporto Vespucci: nel prossimo futuro si concretizzerà ulteriormente attraverso l'ingresso diretto di **Livorno** Reefer nel capitale sociale di Csc. Così il commento di Giuseppe Caleo, direttore commerciale di Tdt: «Competenza, organizzazione, affidabilità, investimenti continui in materia di automazione e integrazione di sistemi, coinvolgimento di tutti gli attori coinvolti affinché la catena del freddo sia gestita nella maniera più efficace ed efficiente. Questo è quanto facciamo ed è l'unico metodo possibile per soddisfare quanto ci richiede l'utenza e consolidare la nostra posizione di leadership in questo campo. A giudizio di Caleo, la realtà livornese è una eccellenza nel settore: «Solo questo ci consente di guardare al mercato fiduciosi di ulteriori sviluppi», tiene a mettere in risalto ribadendo che «la coesione fra gli operatori è imprescindibile per dare andare incontro alle esigenze dei nostri comuni clienti». Dalla sponda dell'ente portuale livornese esprime soddisfazione Claudio Capuano, dirigente del settore promozione e formazione: «L'evento di Berlino ha confermato ancora una volta come il lavoro di squadra possa davvero fare la differenza in un mercato sempre più competitivo».

Messaggero Marittimo

Livorno

differenze politiche, tutte le forze in Consiglio condividono la necessità di dare forza al percorso e al rapporto con il Ministero, affinché l'opera si realizzi e lo faccia in tempi rapidi. Lo sguardo si allarga infine alla Blue Economy, indicata dal sindaco come uno dei pilastri dello sviluppo livornese e regionale. A supporto di questa visione, Salvetti richiama uno studio recente dell'Ufficio studi della CGIA di Mestre, che evidenzia come Firenze e Livorno siano le città toscane con i maggiori margini di crescita, già oggi determinanti per il PIL regionale. «Livorno contribuisce attraverso la chimica, il salto di qualità del turismo e soprattutto grazie alla Blue Economy, che è e deve restare la nostra vocazione». Un concetto reso ancora più concreto dall'attualità industriale: poche ore prima dell'intervista, il sindaco era presente al varo di un nuovo yacht Benetti, simbolo di una cantieristica di alta gamma che rappresenta uno degli asset più qualificanti dell'economia del mare. Queste produzioni di eccellenza conclude Salvetti dimostrano quanto la Blue Economy sia la base su cui costruire lo sviluppo futuro della città.

Messaggero Marittimo

Livorno

ProcidaLivorno, due giorni di formazione marittima

Studenti dell'Istituto Caracciolo in visita a Livorno tra porto Capitaneria, Piloti e tecnologie 5G per formazione marittima

LIVORNO Il mare come aula, il porto come laboratorio di competenze. Il 9 e 10 febbraio 2026 Livorno accoglierà la visita didattica dell'I.I.S.S. F. Caracciolo di Procida, storico istituto nautico italiano, protagonista di un percorso di conoscenza diretta delle istituzioni e delle professionalità che rendono possibile la vita operativa dello scalo labronico. La prima giornata, lunedì 9 febbraio, si aprirà al CNIT con un focus sul progetto 5G MASS, tema che introduce gli studenti al ruolo crescente delle tecnologie digitali e delle comunicazioni avanzate nella navigazione e nella gestione dei sistemi marittimi. Un primo contatto con il futuro dello shipping, dove connettività e automazione diventano fattori strategici. Il programma proseguirà martedì 10 febbraio con un'immersione piena nella realtà portuale livornese. In mattinata gli studenti saranno accolti dalla Capitaneria di Porto per approfondire i compiti dell'Autorità Marittima, il controllo del traffico navale e le attività di ricerca e soccorso. A seguire, l'incontro con il Corpo Piloti del Porto consentirà di comprendere da vicino il ruolo dei piloti nella sicurezza della navigazione e nelle manovre delle navi commerciali. Nel pomeriggio la visita si concluderà presso l'Autorità di Sistema Portuale in Fortezza Vecchia, dove verrà illustrata la funzione di governo, pianificazione e sviluppo dello scalo. L'iniziativa porta la firma di un convinto promotore: il comandante Fabio Pagano, pilota del porto di Livorno e procidano d'origine, che ha voluto creare un ponte ideale tra la tradizione marittima della sua isola e la dimensione operativa di uno dei principali porti italiani. Desidero ringraziare innanzitutto l'Autorità Marittima, il Corpo Piloti, l'Autorità di Sistema Portuale e il CNIT per la disponibilità e la sensibilità dimostrate. Questo scambio culturale sul lavoro marittimo offre ai giovani una visione diretta e autentica del settore, ed è solo grazie alla collaborazione di tutte le istituzioni coinvolte se è stato possibile realizzarlo. Il valore dell'iniziativa risiede proprio in questa alleanza tra scuola e sistema portuale. In una fase in cui il cluster marittimo ricerca nuove professionalità qualificate, avvicinare gli studenti ai luoghi reali del lavoro significa orientare, motivare e trasmettere cultura del mare. Livorno si conferma così non solo porto commerciale, ma spazio formativo, dove tradizione e innovazione dialogano davanti alle nuove generazioni di marittimi.



Livorno, nuova viabilità nell'area del Molo Mediceo

LIVORNO Cambiano le modalità di accesso e circolazione nell'area del Molo Mediceo nell'ambito dei lavori di completamento del nuovo Porto Turistico. Nei prossimi mesi il Ponte ex Lips resterà aperto verso il mare per consentire la riallocazione delle unità a vela dei circoli nautici della Darsena Nuova, con conseguenti modifiche alla viabilità portuale. L'apertura del ponte comporterà infatti l'interruzione del traffico su via del Molo Mediceo e l'attivazione di un percorso alternativo attraverso via Edda Fagni, che verrà aperta all'uso pubblico sia pedonale sia veicolare, con doppio senso di marcia. A partire da lunedì 10 Febbraio, le aree portuali interessate saranno quindi raggiungibili esclusivamente tramite il collegamento tra via Edda Fagni e via del Molo Mediceo. Contestualmente, dalla rotatoria di Piazza dell'Arsenale in direzione del Ponte ex Lips sarà vietato il transito ai veicoli, ad eccezione dei mezzi autorizzati: Forze di Polizia, Capitaneria di porto, mezzi di soccorso in servizio e utenti che necessitano di accedere alle proprie unità navali. Nella stessa area scatterà anche il divieto assoluto di sosta al di fuori degli stalli di parcheggio situati davanti al cosiddetto Muro del Pianto. Ulteriori limitazioni riguarderanno il tratto compreso tra il Forte di Bocca e il Ponte ex Lips, dove saranno vietati sia il transito veicolare sia la sosta, con le consuete deroghe per i mezzi istituzionali e per chi deve raggiungere unità navali o attività lavorative. Infine, lungo la rampa di collegamento tra via Edda Fagni e via del Molo Mediceo sarà in vigore il divieto di sosta e fermata per tutti i veicoli. Le modifiche resteranno operative per tutta la durata della fase di lavori e delle operazioni connesse alla riorganizzazione delle imbarcazioni, con l'obiettivo di garantire sicurezza e funzionalità nell'area portuale interessata.



Livorno Cold Chain, l'integrazione che fa sistema

LIVORNO Quando la logistica del freddo smette di essere una somma di operatori e diventa sistema, il risultato è una piattaforma competitiva capace di parlare ai mercati internazionali con linguaggio industriale. È questa l'immagine che il porto di Livorno ha portato a Berlino, a Fruit Logistica, la principale fiera mondiale dedicata all'ortofrutta, che dal 4 al 6 febbraio ha riunito oltre duemila espositori provenienti da più di novanta Paesi, confermando la centralità globale della filiera agroalimentare. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale si è presentata all'appuntamento insieme all'Interporto Amerigo Vespucci, al Terminal Darsena Toscana, a CSC Cold Storage Customs e a Livorno Reefer, realtà controllata dalla Compagnia Portuale di Livorno, all'interno dello spazio ICE dedicato alla promozione del sistema Italia. Una presenza coordinata che riflette il peso di Livorno in un comparto che, a livello nazionale, esprime un valore della produzione stimato in 17 miliardi di euro. Lo scalo labronico si conferma nodo strategico per la distribuzione dei prodotti deperibili destinati ai mercati italiani e sud-europei. Oltre 140 mila tonnellate di merce fresca movimentata su pallet nelle strutture specializzate e più di 40 mila container refrigerati transitati annualmente delineano un ecosistema logistico maturo, dove specializzazione e volumi si alimentano reciprocamente. Alla base di questi risultati vi è il progetto Livorno Cold Chain, modello organizzativo che ha introdotto automazione dei flussi a piazzale, digitalizzazione delle attività di banchina, monitoraggio remoto delle operazioni di checking e corsie preferenziali per il ritiro dei prodotti ortofrutticoli. L'integrazione tra il sistema di gestione dei varchi portuali GTS3 e la piattaforma TPCS per le procedure di import-export e rilascio merci rappresenta uno degli elementi qualificanti di questa architettura digitale. La disponibilità di impianti e magazzini dedicati permette una gestione efficiente delle catene del freddo, osserva Antonio Rognoni del gruppo CPL, sottolineando come la cooperazione tra pubblico e privato stia diventando fattore strutturale di competitività. In questo quadro si inserisce anche l'integrazione funzionale tra Livorno Reefer e CSC, con il terminal Leonardo da Vinci già operativo nella gestione delle strutture dell'Interporto Vespucci e con prospettive di ulteriore consolidamento societario. Il mercato premia le piattaforme che garantiscono affidabilità, continuità operativa e servizi a valore aggiunto. Competenza, organizzazione, investimenti continui in automazione e integrazione dei sistemi sono l'unico metodo per rispondere alle richieste dell'utenza e consolidare la leadership, afferma il direttore commerciale di TDT Giuseppe Caleo, rimarcando come la coesione tra operatori sia condizione necessaria per soddisfare clienti sempre più esigenti. Dalla stessa linea di lettura muove il dirigente promozione e formazione dell'AdSp Claudio Capuano, per il quale l'esperienza berlinese conferma che il gioco di squadra rappresenta oggi la vera leva



Messaggero Marittimo

Livorno

competitiva. In un settore dove tempi, temperatura e tracciabilità definiscono il valore della merce, Livorno prova così a proporsi non solo come porto di transito, ma come piattaforma integrata della logistica del freddo nel Mediterraneo.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona dà il "La" allo sciopero internazionale dei porti: «Risposta a un'economia di guerra che imperversa in tutto il Mediterraneo»

La mobilitazione è stata proclamata dal sindacato Usb "Mare e Porti". Hanno aderito anche Upad, Coordinamento Marche per la Palestina, Centri Sociali Marche, Fgc, Piceno per la Palestina, Potere al Popolo Marche, Sumud, No Guerra No Nato, Osa, Cambiare Rotta, Pci, Pcup. **ANCONA** - Oggi pomeriggio, venerdì 6 febbraio 2026, è in programma uno sciopero al **porto** di **Ancona**, proclamato dal sindacato Usb "Mare e Porti" e appoggiato dalla neo costituita Upad. L'appuntamento è fissato per le 18 in piazza del Crocefisso, al quartiere degli Archi di **Ancona**. Dopodiché il corteo attraverserà via Marconi per proseguire sul Molo Sud 1, quindi banchina Nazario Sauro, banchina San Giovanni da Chio e lungomare Vanvitelli fino ad arrivare all'Arco Clementino. Tra coloro che hanno aderito alla mobilitazione figurano anche: Coordinamento Marche per la Palestina, Centri Sociali Marche, Fgc - Fronte della Gioventù Comunista - Federazione Marche, Piceno per la Palestina, Potere al Popolo Marche, Sumud - Centro Culturale Palestinese delle Marche, No Guerra No Nato, Osa, Cambiare Rotta, Pci, Pcup. «Si attende quindi -

scrive il Coordinamento per la Palestina - una vasta ed eterogenea partecipazione in sostegno dei portuali che, in tutta Italia e in tutto il mondo, hanno deciso di fermarsi per dire No alla guerra. Ricordiamo infatti che la rete di solidarietà operaia dei lavoratori portuali abbraccia tutta Europa: Genova, Trieste, Livorno, Civitavecchia, Ravenna, Salerno, Bari, Crotone, Palermo, Casablanca, Tangeri, Pireo e Bilbao si mobilitano insieme per bloccare la logistica di guerra a livello globale». Si tratta della «risposta a un'economia di guerra che imperversa in tutto il Mediterraneo e che utilizza l'Italia come piattaforma produttiva e logistica per alimentare genocidi, occupazioni militari e repressioni. Porti, aziende e lavoratori vengono coinvolti nei traffici di armi che sostengono il genocidio in Palestina, l'aggressione al Rojava nel nord-est della Siria, il regime militare egiziano e le alleanze militari con Turchia ed Emirati Arabi Uniti». Pertanto, di fronte a questo scenario il Coordinamento ribadisce «la nostra solidarietà alla resistenza palestinese e alla rivoluzione del confederalismo democratico in Rojava, un'esperienza politica femminista, egualitaria e inter-etnica oggi sotto un brutale attacco militare e politico. Perché non si tratta di conflitti etnici, ma di uno scontro tra due visioni del mondo: da un lato il capitalismo militarizzato e patriarcale, dall'altro un progetto di liberazione sociale, delle donne e dei popoli. Costruire una geografia della resistenza significa fermare la macchina della guerra qui, nei nostri territori, sostenendo il protagonismo dei lavoratori e delle lavoratrici, il controllo operaio sui traffici di armi e le lotte come quelle dei portuali. Per questo - concludono - scendiamo in piazza: contro l'economia di guerra, per un Mediterraneo libero dai mercanti di armi, per la pace e l'autodeterminazione dei popoli. La cittadinanza è invitata a unirsi alla lotta dei lavoratori per



La mobilitazione è stata proclamata dal sindacato Usb "Mare e Porti". Hanno aderito anche Upad, Coordinamento Marche per la Palestina, Centri Sociali Marche, Fgc, Piceno per la Palestina, Potere al Popolo Marche, Sumud, No Guerra No Nato, Osa, Cambiare Rotta, Pci, Pcup. **ANCONA** - Oggi pomeriggio, venerdì 6 febbraio 2026, è in programma uno sciopero al porto di Ancona, proclamato dal sindacato Usb "Mare e Porti" e appoggiato dalla neo costituita Upad. L'appuntamento è fissato per le 18 in piazza del Crocefisso, al quartiere degli Archi di Ancona. Dopodiché il corteo attraverserà via Marconi per proseguire sul Molo Sud 1, quindi banchina Nazario Sauro, banchina San Giovanni da Chio e lungomare Vanvitelli fino ad arrivare all'Arco Clementino. Tra coloro che hanno aderito alla mobilitazione figurano anche: Coordinamento Marche per la Palestina, Centri Sociali Marche, Fgc - Fronte della Gioventù Comunista - Federazione Marche, Piceno per la Palestina, Potere al Popolo Marche, Sumud - Centro Culturale Palestinese delle Marche, No Guerra No Nato, Osa, Cambiare Rotta, Pci, Pcup. «Si attende quindi - scrive il Coordinamento per la Palestina - una vasta ed eterogenea partecipazione in sostegno dei portuali che, in tutta Italia e in tutto il mondo, hanno deciso di fermarsi per dire No alla guerra. Ricordiamo infatti che la rete di solidarietà operaia dei lavoratori portuali abbraccia tutta Europa: Genova, Trieste, Livorno, Civitavecchia, Ravenna, Salerno, Bari, Crotone, Palermo, Casablanca, Tangeri, Pireo e Bilbao si mobilitano insieme per bloccare la logistica di guerra a livello globale». Si tratta della «risposta a un'economia di guerra che imperversa in tutto il Mediterraneo e che utilizza l'Italia come piattaforma produttiva e logistica per alimentare genocidi, occupazioni militari e repressioni. Porti, aziende e lavoratori vengono coinvolti nei traffici di armi che sostengono il genocidio in Palestina, l'aggressione al Rojava nel nord-est della Siria, il regime militare egiziano e le alleanze militari con Turchia ed Emirati Arabi Uniti». Pertanto, di fronte a questo scenario il Coordinamento ribadisce «la nostra solidarietà alla resistenza palestinese e alla rivoluzione del confederalismo democratico in Rojava, un'esperienza politica femminista, egualitaria e inter-etnica oggi sotto un brutale attacco militare e politico. Perché non si tratta di conflitti etnici, ma di uno scontro tra due visioni del mondo: da un lato il capitalismo militarizzato e patriarcale, dall'altro un progetto di liberazione sociale, delle donne e dei popoli. Costruire una geografia della resistenza significa fermare la macchina della guerra qui, nei nostri territori, sostenendo il protagonismo dei lavoratori e delle lavoratrici, il controllo operaio sui traffici di armi e le lotte come quelle dei portuali. Per questo - concludono - scendiamo in piazza: contro l'economia di guerra, per un Mediterraneo libero dai mercanti di armi, per la pace e l'autodeterminazione dei popoli. La cittadinanza è invitata a unirsi alla lotta dei lavoratori per

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

il diritto alla pace e alla dignità del lavoro».

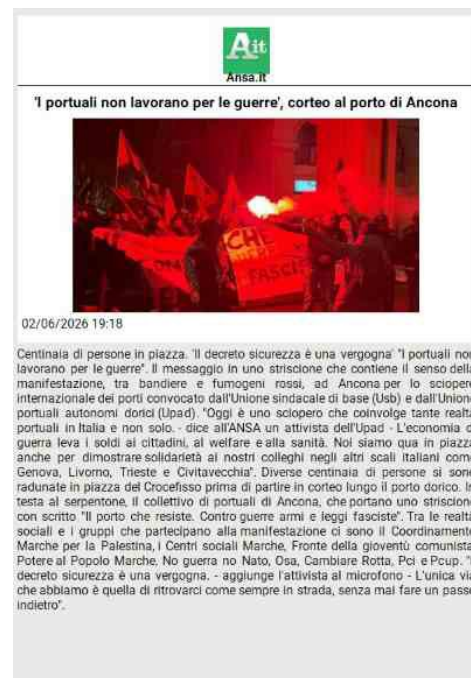
Rotary Ancona, il Carnevale al porto di Ancona tra maschere e solidarietà

Il 17 febbraio. Ricavato a "End polio now" e "Campus 2026" per persone con disabilità Il Carnevale più elegante dell'anno arriva al **Porto** di **Ancona** al Terminal Crociere Banchina 15 il 17 febbraio con "Il Carnevale in riva al mare". Dalle ore 19 una serata speciale organizzata da Rotary Club **Ancona**, Rotary Club **Ancona** Conero, Rotary Club **Ancona** 25-35 e Stella Maris **Ancona**, tra musica, maschere, light dinner e solidarietà: il ricavato sarà devoluto al programma End polio now e al Campus 2026 per persone con disabilità. Musica a cura di Fabrizio Piccinno con i grandi successi 70' 80' 90', sfilata e premiazione delle maschere. La prenotazione - costo 35 euro - è obbligatoria entro il 15 febbraio. Poi sfilata e premiazione delle maschere. Il tema è libero ma è gradita l'ispirazione al mare.



'I portuali non lavorano per le guerre', corteo al porto di Ancona

Centinaia di persone in piazza. 'Il decreto sicurezza è una vergogna' 'I portuali non lavorano per le guerre'. Il messaggio in uno striscione che contiene il senso della manifestazione, tra bandiere e fumogeni rossi, ad **Ancona** per lo sciopero internazionale dei porti convocato dall'Unione sindacale di base (Usb) e dall'Unione portuali autonomi dorici (Upad). "Oggi è uno sciopero che coinvolge tante realtà portuali in Italia e non solo. - dice all'ANSA un attivista dell'Upad - L'economia di guerra leva i soldi ai cittadini, al welfare e alla sanità. Noi siamo qua in piazza anche per dimostrare solidarietà ai nostri colleghi negli altri scali italiani come Genova, Livorno, Trieste e Civitavecchia". Diverse centinaia di persone si sono radunate in piazza del Crocefisso prima di partire in corteo lungo il **porto** dorico. In testa al serpentone, il collettivo di portuali di **Ancona**, che portano uno striscione con scritto "Il **porto** che resiste. Contro guerre armi e leggi fasciste". Tra le realtà sociali e i gruppi che partecipano alla manifestazione ci sono il Coordinamento Marche per la Palestina, i Centri sociali Marche, Fronte della gioventù comunista, Potere al Popolo Marche, No guerra no Nato, Osa, Cambiare Rotta, Pci e Pcup. "Il decreto sicurezza è una vergogna. - aggiunge l'attivista al microfono - L'unica via che abbiamo è quella di ritrovarci come sempre in strada, senza mai fare un passo indietro".



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Lungomare nord, arriva il via libera definitivo: Silvetti annuncia il futuro di Ancona

Giuseppe Poli

ANCONA Il progetto del Lungomare nord ha superato uno scoglio decisivo. Il ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, in accordo con il ministero della cultura, ha espresso parere favorevole all'intervento che ridisegnerà il volto della costa anconetana. Il commento del sindaco Silvetti «Prende sempre più forma l'Ancona del futuro : con il parere favorevole del ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica di concerto con il ministero della cultura, il progetto del Lungomare nord riceve l'ultimo via libera fondamentale . Non si tratta più di una proposta ma di un progetto ormai avanzato e che vedrà il Comune impegnato direttamente nella progettazione esecutiva del parco dunale ». Così il sindaco Daniele Silvetti ha commentato l'autorizzazione ministeriale , evidenziando tre direttrici strategiche: « Sicurezza : protezione della costa e della linea ferroviaria adriatica. Velocità : rettifica del tracciato dei treni per collegamenti più rapidi, moderni ed efficienti. Sostenibilità : recupero dei sedimenti portuali per creare nuovi spazi di rinaturalizzazione aperti alla comunità che collegheranno la città con Torrette». Un iter iniziato nel 2019 L'autorizzazione chiude un percorso burocratico

iniziato nel 2019 e poi bloccato per la decadenza della prima commissione di valutazione. Il documento dei due ministeri, diffuso in questi giorni, permette finalmente di procedere con un intervento considerato cruciale per il sistema dei trasporti del capoluogo marchigiano. L'assessore regionale alle Infrastrutture, Francesco Baldelli , ha definito questo un passaggio fondamentale nell'ambito del Piano infrastrutturale Marche 2032'. Baldelli ha riferito inoltre di aver dialogato con il Ministero anche sulle osservazioni necessarie prima dell'avvio della progettazione definitiva e dell'affidamento dei lavori, con particolare riferimento al coordinamento tra Anas e Rete Ferroviaria Italiana La rettifica della ferrovia adriatica Tra gli obiettivi principali dell'opera c'è la risoluzione delle criticità del tracciato ferroviario adriatico . Attualmente i treni devono rallentare all'ingresso della stazione a causa delle curve dei binari, conseguenza della devastante frana del dicembre 1982 che colpì quartieri come Borghetto e Palombella. Il progetto prevede la costruzione di una scogliera protettiva per la linea Bologna-Lecce, il riempimento con materiali dragati dai fondali e la rettifica della ferrovia, che consentirà ai convogli di raggiungere i 200 km/h. Il costo complessivo ammonta a circa 53 milioni di euro: 40 milioni provengono da Rfi, 10 dall'Autorità Portuale e la quota residua dalla Regione Marche Le fondamenta progettuali risalgono all'accordo del 2017 tra Rete Ferroviaria Italiana, Comune e Autorità portuale, successivamente aggiornato nel 2024. Il Lungomare nord si intreccia strettamente con il progetto dell'Ultimo miglio , il raccordo tra porto e Statale 16. Il piano iniziale contempla una nuova arteria a doppia carreggiata per il traffico pesante , da costruire sull'attuale tracciato ferroviario una volta spostati i binari. Non



ANCONA – Il progetto del Lungomare nord ha superato uno scoglio decisivo. Il ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, in accordo con il ministero della cultura, ha espresso parere favorevole all'intervento che ridisegnerà il volto della costa anconetana. Il commento del sindaco Silvetti «Prende sempre più forma l'Ancona del futuro : con il parere favorevole del ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica di concerto con il ministero della cultura, il progetto del Lungomare nord riceve l'ultimo via libera fondamentale . Non si tratta più di una proposta ma di un progetto ormai avanzato e che vedrà il Comune impegnato direttamente nella progettazione esecutiva del parco dunale ». Così il sindaco Daniele Silvetti ha commentato l'autorizzazione ministeriale , evidenziando tre direttrici strategiche: « Sicurezza : protezione della costa e della linea ferroviaria adriatica. Velocità : rettifica del tracciato dei treni per collegamenti più rapidi, moderni ed efficienti. Sostenibilità : recupero dei sedimenti portuali per creare nuovi spazi di rinaturalizzazione aperti alla comunità che collegheranno la città con Torrette». Un iter iniziato nel 2019 L'autorizzazione chiude un percorso burocratico iniziato nel 2019 e poi bloccato per la decadenza della prima commissione di valutazione. Il documento dei due ministeri, diffuso in questi giorni, permette finalmente di procedere con un intervento considerato cruciale per il sistema dei trasporti del capoluogo marchigiano. L'assessore regionale alle Infrastrutture, Francesco Baldelli , ha definito questo un passaggio fondamentale nell'ambito del Piano infrastrutturale Marche 2032'. Baldelli ha riferito inoltre di aver dialogato con il Ministero anche sulle osservazioni necessarie prima dell'avvio della progettazione definitiva e dell'affidamento dei lavori, con particolare riferimento al coordinamento tra Anas e Rete Ferroviaria Italiana La rettifica della ferrovia adriatica Tra gli obiettivi principali dell'opera c'è la risoluzione delle criticità del tracciato ferroviario

Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

a caso, tra le osservazioni ministeriali figura proprio la richiesta di prevedere la rimozione della linea esistente. Tempi e prossimi passaggi Lo spazio ricavato tra la nuova ferrovia e la scogliera sarà colmato con sedimenti marini, generando un'area sulla quale l'amministrazione comunale intende realizzare un parco pubblico che si collegherà all'area portuale di Marina Dorica . Secondo le stime, occorreranno almeno tre anni prima dell'apertura del cantiere . Il percorso prevede la convocazione della conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto esecutivo, che dovrà essere adattato alle prescrizioni dei ministeri.

Il Coordinamento Marche per la Palestina aderisce allo sciopero internazionale dei porti

Giornata attesa, quella di oggi, al **porto** di Ancona per lo sciopero indetto da Usb "Mare e Porti" e appoggiato dall'Upad. L'appuntamento è fissato per le ore 18 in piazza del Crocefisso, al quartiere degli Archi di Ancona. Il corteo attraverserà via Marconi per proseguire sul Molo Sud 1, quindi banchina Nazario Sauro, banchina San Giovanni da Chio e lungomare Vanvitelli fino ad arrivare all' Arco Clementino. Tra i firmatari della mobilitazione, una coalizione compatta di realtà sociali e politiche: Coordinamento Marche per la Palestina, Centri Sociali Marche, FGC - Fronte della Gioventù Comunista- Federazione Marche, Piceno per la Palestina, Potere al Popolo Marche, Sumud - Centro Culturale Palestinese delle Marche, No Guerra No NATO, Osa, Cambiare Rotta, PCI, PCUP. Si attende quindi una vasta ed eterogenea partecipazione in sostegno dei portuali che, in tutta Italia e in tutto il mondo, hanno deciso di fermarsi per dire NO alla guerra. Ricordiamo infatti che la rete di solidarietà operaia dei lavoratori portuali abbraccia tutta l'Europa: Genova, Trieste, Livorno, Civitavecchia, Ravenna, Salerno, Bari, Crotone, Palermo, Casablanca, Tangeri, Pireo e Bilbao si mobilitano insieme per bloccare la logistica di guerra a livello globale. È la risposta a un'economia di guerra che imperversa in tutto il Mediterraneo e che utilizza l'Italia come piattaforma produttiva e logistica per alimentare genocidi, occupazioni militari e repressioni. Porti, aziende e lavoratori vengono coinvolti nei traffici di armi che sostengono il genocidio in Palestina, l'aggressione al Rojava nel nord-est della Siria, il regime militare egiziano e le alleanze militari con Turchia ed Emirati Arabi Uniti. Di fronte a questo scenario, ribadiamo la nostra solidarietà alla resistenza palestinese e alla rivoluzione del confederalismo democratico in Rojava, un'esperienza politica femminista, egualitaria e inter-etnica oggi sotto un brutale attacco militare e politico. Perché non si tratta di conflitti etnici, ma di uno scontro tra due visioni del mondo: da un lato il capitalismo militarizzato e patriarcale, dall'altro un progetto di liberazione sociale, delle donne e dei popoli. Costruire una geografia della resistenza significa fermare la macchina della guerra qui, nei nostri territori, sostenendo il protagonismo dei lavoratori e delle lavoratrici, il controllo operaio sui traffici di armi e le lotte come quelle dei portuali. Per questo scendiamo in piazza: contro l'economia di guerra, per un Mediterraneo libero dai mercanti di armi, per la pace e l'autodeterminazione dei popoli. La cittadinanza è invitata a unirsi alla lotta dei lavoratori per il diritto alla pace e alla dignità del lavoro. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 06-02-2026 alle 08:26 sul giornale del 06 febbraio 2026 10 letture.



Giornata attesa, quella di oggi, al porto di Ancona per lo sciopero indetto da Usb "Mare e Porti" e appoggiato dall'Upad. L'appuntamento è fissato per le ore 18 in piazza del Crocefisso, al quartiere degli Archi di Ancona. Il corteo attraverserà via Marconi per proseguire sul Molo Sud 1, quindi banchina Nazario Sauro, banchina San Giovanni da Chio e lungomare Vanvitelli fino ad arrivare all' Arco Clementino. Tra i firmatari della mobilitazione, una coalizione compatta di realtà sociali e politiche: Coordinamento Marche per la Palestina, Centri Sociali Marche, FGC - Fronte della Gioventù Comunista- Federazione Marche, Piceno per la Palestina, Potere al Popolo Marche, Sumud - Centro Culturale Palestinese delle Marche, No Guerra No NATO, Osa, Cambiare Rotta, PCI, PCUP. Si attende quindi una vasta ed eterogenea partecipazione in sostegno dei portuali che, in tutta Italia e in tutto il mondo, hanno deciso di fermarsi per dire NO alla guerra. Ricordiamo infatti che la rete di solidarietà operaia dei lavoratori portuali abbraccia tutta l'Europa: Genova, Trieste, Livorno, Civitavecchia, Ravenna, Salerno, Bari, Crotone, Palermo, Casablanca, Tangeri, Pireo e Bilbao si mobilitano insieme per bloccare la logistica di guerra a livello globale. È la risposta a un'economia di guerra che imperversa in tutto il Mediterraneo e che utilizza l'Italia come piattaforma produttiva e logistica per alimentare genocidi, occupazioni militari e repressioni. Porti, aziende e lavoratori vengono coinvolti nei traffici di armi che sostengono il genocidio in Palestina, l'aggressione al Rojava nel nord-est della Siria, il regime militare egiziano e le alleanze militari con Turchia ed Emirati Arabi Uniti. Di fronte a questo scenario, ribadiamo la nostra solidarietà alla resistenza palestinese e alla rivoluzione del confederalismo democratico in Rojava, un'esperienza politica femminista, egualitaria e inter-etnica oggi sotto un brutale attacco militare e politico. Perché non si tratta di conflitti etnici, ma di uno scontro tra due visioni del mondo: da un lato il

Falconara: il nuovo aeroporto Sanzio, incontro del Rotary con l'Ad Buffa

Nel tradizionale incontro del caminetto di mercoledì 4 febbraio il Rotary Club Ancona Conero del Presidente Alessandro Scalise ha fotografato la situazione attuale dell'Aeroporto delle Marche "Raffaello Sanzio". Sul tavolo problemi e prospettive di crescita di cui hanno parlato l'Amministratore delegato Giorgio Buffa, che ha al suo attivo le preziose esperienze pratiche di pilota di linea e di direttore dello scalo internazionale di Doha, insieme a Andrea Pietrobelli sales manager della compagnia aerea DAT e all'ing. Stefano Tattolo esperto di sicurezza pista e pavimentazioni aeroportuali. Moltissimi gli argomenti affrontati. Buffa ha illustrato le sfide attuali dell'aeroporto marchigiano, che passano attraverso il confronto con le compagnie aeree già operanti ad Ancona (Lufthansa, RyanAir, Volotea). Le direttive da sviluppare sono l'aumento del traffico passeggeri e commerciale (cargo merci). Ma si sta lavorando ad una strategia di differenziazione dello scalo aereo guardando anche a inediti collegamenti effettuati da altre compagnie aeree estere. Quindi non solo turismo (nel dibattito finale alcuni soci del rotary hanno ricordato l'assenza storica di tour operator in grado nelle Marche di promuovere operazioni di incoming) ma anche potenziamento di altri fattori di sviluppo. Ad iniziare dalle imprese di spicco marchigiane i cui manager sono soliti volare ed anche il settore cargo merci, su cui per esempio altri scali non puntano, al contrario di Ancona con il suo **porto** e la cantieristica d'eccellenza (concetto rafforzato dalla testimonianza della socia rotariana Federica Archibugi). Uno dei partner sullo scalo aereo è la compagnia aerea DAT che dal novembre scorso si è aggiudicata le linee di collegamento giornaliero su Roma e Milano. Il responsabile Pietrobelli ha illustrato le qualità e la storia della DAT, 700 dipendenti di 30 nazioni diverse, di proprietà del danese Jesper Rungholm, modello di compagnia con 25 aeromobili che noleggia anche per conto terzi ma è specializzata in voli di continuità territoriale. Per esempio da Falconara proprio le linee su Roma e Milano, mentre si sta valutando di aprire quella su Napoli. Infine, l'ing. Tattolo, fra l'altro socio rotariano, ha ricordato l'intervento di ripristino della pista dello scalo Marconi di Bologna, terzo aeroporto d'Italia, di cui si è occupato nel 2020, un cantiere che ha visto in 102 ore solamente la fine dei lavori fatti in condizioni estreme e a ritmi record garantendo minimo impatto operativo senza scalfire i voli di linea e quindi con la riduzione dei costi indiretti. Poi ha parlato del Sanzio come infrastruttura esemplare per le dotazioni in pista, la sicurezza, e la manutenzione. L'interessante discussione si è conclusa con la consegna dei gagliardetti rotariani agli ospiti e il Presidente Scalise ha annunciato il terzo ed ultimo incontro a breve - dopo **porto** e aeroporto - dedicato all'interporto delle Marche. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 06-02-2026 alle 15:58 sul giornale del 06 febbraio 2026 1 lettura.



Nel tradizionale incontro del caminetto di mercoledì 4 febbraio il Rotary Club Ancona Conero del Presidente Alessandro Scalise ha fotografato la situazione attuale dell'Aeroporto delle Marche "Raffaello Sanzio". Sul tavolo problemi e prospettive di crescita di cui hanno parlato l'Amministratore delegato Giorgio Buffa, che ha al suo attivo le preziose esperienze pratiche di pilota di linea e di direttore dello scalo internazionale di Doha, insieme a Andrea Pietrobelli sales manager della compagnia aerea DAT e all'ing. Stefano Tattolo esperto di sicurezza pista e pavimentazioni aeroportuali. Moltissimi gli argomenti affrontati. Buffa ha illustrato le sfide attuali dell'aeroporto marchigiano, che passano attraverso il confronto con le compagnie aeree già operanti ad Ancona (Lufthansa, RyanAir, Volotea). Le direttive da sviluppare sono l'aumento del traffico passeggeri e commerciale (cargo merci). Ma si sta lavorando ad una strategia di differenziazione dello scalo aereo guardando anche a inediti collegamenti effettuati da altre compagnie aeree estere. Quindi non solo turismo (nel dibattito finale alcuni soci del rotary hanno ricordato l'assenza storica di tour operator in grado nelle Marche di promuovere operazioni di incoming) ma anche potenziamento di altri fattori di sviluppo. Ad iniziare dalle imprese di spicco marchigiane i cui manager sono soliti volare ed anche il settore cargo merci, su cui per esempio altri scali non puntano, al contrario di Ancona con il suo porto e la cantieristica d'eccellenza (concetto rafforzato dalla testimonianza della socia rotariana Federica Archibugi). Uno dei partner sullo scalo aereo è la compagnia aerea DAT che dal novembre scorso si è aggiudicata le linee di collegamento giornaliero su Roma e Milano. Il responsabile Pietrobelli ha illustrato le qualità e la storia della DAT, 700 dipendenti di 30 nazioni diverse, di proprietà del danese Jesper Rungholm, modello di compagnia con 25 aeromobili che noleggia anche per conto terzi ma è specializzata in voli di continuità territoriale. Per

Muore cadendo dalla murata di una nave da crociera

Inutili i tentativi di rianimazione, indagini in corso sulla dinamica **CIVITAVECCHIA** - Tragedia nel primo pomeriggio al **porto** di **Civitavecchia**. Un uomo di mezza età ha perso la vita dopo essere caduto dalla murata di una nave da crociera Costa attraccata alla banchina 12. L'episodio si è verificato intorno alle 14, proprio mentre era in corso un intervento di soccorso per un passeggero colto da malore, con l'elicottero del 118 appena atterrato in banchina. Un tonfo improvviso ha richiamato l'attenzione dei soccorritori, che hanno trovato l'uomo riverso a terra. I Vigili del fuoco, insieme al personale sanitario della nave, hanno avviato immediatamente le manovre di rianimazione, ma all'arrivo del medico del 118 non è rimasto altro da fare che constatare il decesso. Sul posto sono intervenuti la Polizia di Stato e la Capitaneria di **porto**, che hanno avviato gli accertamenti per chiarire la dinamica dell'accaduto.

CivOnline

Muore cadendo dalla murata di una nave da crociera

02/06/2026 17:19

Inutili i tentativi di rianimazione, indagini in corso sulla dinamica CIVITAVECCHIA - Tragedia nel primo pomeriggio al porto di Civitavecchia. Un uomo di mezza età ha perso la vita dopo essere caduto dalla murata di una nave da crociera Costa attraccata alla banchina 12. L'episodio si è verificato intorno alle 14, proprio mentre era in corso un intervento di soccorso per un passeggero colto da malore, con l'elicottero del 118 appena atterrato in banchina. Un tonfo improvviso ha richiamato l'attenzione dei soccorritori, che hanno trovato l'uomo riverso a terra. I Vigili del fuoco, insieme al personale sanitario della nave, hanno avviato immediatamente le manovre di rianimazione, ma all'arrivo del medico del 118 non è rimasto altro da fare che constatare il decesso. Sul posto sono intervenuti la Polizia di Stato e la Capitaneria di porto, che hanno avviato gli accertamenti per chiarire la dinamica dell'accaduto.

Asso Napoli

Napoli

52° Nauticsud, sabato 7 alle ore 10.30 alla Mostra d'Oltremare di Napoli, l'apertura del salone nautico

Doppio appuntamento, domani sabato 7 febbraio, per l'apertura del salone internazionale Nauticsud alla Mostra d'Oltremare. La cerimonia inaugurale, che prenderà il via alle 10.45 in sala Italia del teatro Mediterraneo, prevede, infatti un convegno sul tema dell'economia nautica e dell'Americas' Cup, poi, a seguire, il taglio del nastro al padiglione 5 del quartiere espositivo. La nove giorni internazionale del salone nautico, organizzato da AFINA in collaborazione con Mostra d'Oltremare, sarà aperta con l'importante presentazione dello studio realizzato da PWC Italia dal titolo: L'impatto economico della nautica da diporto e dell'America's Cup 2027 sulla Campania, che presenterà una approfondita analisi sul valore aggiunto del comparto della nautica da diporto in Campania e sul valore moltiplicatore dell'indotto economico che produrrà l'evento velico mondiale in favore della città di **Napoli** e dell'intero territorio. All'incontro parteciperanno le massime cariche istituzionali del territorio e la Direzione marittima del **porto** di **Napoli**, ma anche il presidente di Afina Gennaro Amato, organizzatrice dell'incontro, il presidente della BCC **Napoli**, Amedeo Manzo ed i vertici di Mostra d'Oltremare S.p.A. A seguire, alle 11.45 circa, con il tradizionale taglio del nastro al quale parteciperanno tutti gli ospiti di Afina e MdO, sarà celebrata l'inaugurazione nel padiglione 5 della cinquantaduesima esposizione internazionale della nautica alla quale partecipano 121 espositori di ogni categoria produttrice: dai battelli pneumatici ai gozzi, passando per i motori marini ai motoscafi e yachts, ma anche molte aziende di servizi e accessori.



Informatore Navale

Napoli

52° Nauticsud: apertura del salone nautico sabato 7 alla Mostra d'Oltremare di Napoli

La cerimonia inaugurale prenderà il via alle 10.45 in sala Italia del teatro Mediterraneo con il convegno sull'economia nautica e della Americas' Cup **Napoli**, 6 febbraio 2026 - Doppio appuntamento, domani sabato 7 febbraio, per l'apertura del salone internazionale Nauticsud alla Mostra d'Oltremare. La cerimonia inaugurale, che prenderà il via alle 10.45 in sala Italia del teatro Mediterraneo, prevede, infatti un convegno sul tema dell'economia nautica e dell'Americas' Cup, poi, a seguire, il taglio del nastro al padiglione 5 del quartiere espositivo. La nove giorni internazionale del salone nautico, organizzato da AFINA in collaborazione con Mostra d'Oltremare, sarà aperta con l'importante presentazione dello studio realizzato da PWC Italia dal titolo: L'impatto economico della nautica da diporto e dell'America's Cup 2027 sulla Campania, che presenterà una approfondita analisi sul valore aggiunto del comparto della nautica da diporto in Campania e sul valore moltiplicatore dell'indotto economico che produrrà l'evento velico mondiale in favore della città di **Napoli** e dell'intero territorio. All'incontro parteciperanno le massime cariche istituzionali del territorio e la Direzione marittima del **porto** di **Napoli**,

ma anche il presidente di Afina Gennaro Amato, organizzatrice dell'incontro, il presidente della BCC **Napoli**, Amedeo Manzo ed i vertici di Mostra d'Oltremare S.p.A. A seguire, alle 11.45 circa, con il tradizionale taglio del nastro al quale parteciperanno tutti gli ospiti di Afina e MdO, sarà celebrata l'inaugurazione nel padiglione 5 della cinquantaduesima esposizione internazionale della nautica alla quale partecipano 121 espositori di ogni categoria produttrice: dai battelli pneumatici ai gozzi, passando per i motori marini ai motoscafi e yachts, ma anche molte aziende di servizi e accessori. In evidenza, in questa edizione 2026, l'attenzione per l'ecosostenibilità con molte aziende che presenteranno interessanti soluzioni per contenere, o annullare, la contaminazione con l'ambiente marino. Riduzione dell'inquinamento, attraverso l'adozione di particolari materiali meno nocivi per la costruzione delle imbarcazioni e sistemi di alimentazione a gas, idrogeno o elettrici, sono molte delle proposte che si potranno trovare in fiera. Tra le aziende presenti anche un progetto per il turismo accessibile, presentata da Cosy for You, sostenuto da Fondazione Con il Sud e Camino Verde.

Informatore Navale	
52° Nauticsud: apertura del salone nautico sabato 7 alla Mostra d'Oltremare di Napoli	
02/06/2026 23:44	
<p>La cerimonia inaugurale prenderà il via alle 10.45 in sala Italia del teatro Mediterraneo con il convegno sull'economia nautica e della Americas' Cup Napoli, 6 febbraio 2026 - Doppio appuntamento, domani sabato 7 febbraio, per l'apertura del salone internazionale Nauticsud alla Mostra d'Oltremare. La cerimonia inaugurale, che prenderà il via alle 10.45 in sala Italia del teatro Mediterraneo, prevede, infatti un convegno sul tema dell'economia nautica e dell'Americas' Cup, poi, a seguire, il taglio del nastro al padiglione 5 del quartiere espositivo. La nove giorni internazionale del salone nautico, organizzato da AFINA in collaborazione con Mostra d'Oltremare, sarà aperta con l'importante presentazione dello studio realizzato da PWC Italia dal titolo: L'impatto economico della nautica da diporto e dell'America's Cup 2027 sulla Campania, che presenterà una approfondita analisi sul valore aggiunto del comparto della nautica da diporto in Campania e sul valore moltiplicatore dell'indotto economico che produrrà l'evento velico mondiale in favore della città di Napoli e dell'intero territorio. All'incontro parteciperanno le massime cariche istituzionali del territorio e la Direzione marittima del porto di Napoli, ma anche il presidente di Afina Gennaro Amato, organizzatrice dell'incontro, il presidente della BCC Napoli, Amedeo Manzo ed i vertici di Mostra d'Oltremare S.p.A. A seguire, alle 11.45 circa, con il tradizionale taglio del nastro al quale parteciperanno tutti gli ospiti di Afina e MdO, sarà celebrata l'inaugurazione nel padiglione 5 della cinquantaduesima esposizione internazionale della nautica alla quale partecipano 121 espositori di ogni categoria produttrice: dai battelli pneumatici ai gozzi, passando per i motori marini ai motoscafi e yachts, ma anche molte aziende di servizi e accessori. In evidenza, in questa edizione 2026, l'attenzione per l'ecosostenibilità con molte aziende che presenteranno interessanti soluzioni per contenere, o annullare, la contaminazione con l'ambiente marino. Riduzione dell'inquinamento, attraverso l'adozione di particolari materiali meno nocivi per la costruzione delle imbarcazioni e sistemi di alimentazione a gas, idrogeno o elettrici, sono molte delle proposte che si potranno trovare in fiera. Tra le aziende presenti anche un progetto per il turismo accessibile, presentata da Cosy for You, sostenuto da Fondazione Con il Sud e Camino Verde.</p>	

Napoli Today

Napoli

Inquinamento lavori America's Cup, cittadini preoccupati: "Perché i vigili indossano mascherine?". Pronta una class action

Aidacon annuncia azioni risarcitorie milionarie a tutela dei residenti dell'area occidentale. Le polveri sollevate dai lavori nell'area ex industriale e il transito senza sosta di tir inquinanti rendono inquieti i residenti. La testimonianza: "I vigili urbani mi hanno suggerito di contattare l'Arpac e di far fare ulteriori rilievi sulle polveri sottili" Class action, diffide e ricorsi al Tar. A Bagnoli si aggiunge il fronte legale allo scontro tra cittadinanza e istituzioni, mentre proseguono i lavori collegati all'America's Cup 2027. A lanciare l'iniziativa di una class action è Carlo Claps, avvocato e presidente dell'Aidacon, associazione di tutela dei consumatori, che annuncia azioni risarcitorie milionarie a tutela dei residenti dell'area occidentale: "Non permetteremo che la salute dei napoletani diventi merce di scambio per uno spot turistico". Già un mese fa era stato presentato un esposto in Procura su iniziativa, tra gli altri, dell'avvocato Elena Coccia, già vicesindaca della Città metropolitana ai tempi della giunta de Magistris. "L'America's Cup 2027 - sostiene Claps - rischia di trasformarsi nel tradimento di un intero quartiere". L'avvocato parla anche di una diffida in preparazione nei confronti del sindaco Manfredi, nella sua veste di commissario straordinario, oltre a un possibile ricorso al Tar. I dati sulla qualità dell'aria sono i peggiori di Napoli. Al centro della questione sono i dati ambientali. Il 2 febbraio il laboratorio mobile Arpac, installato dal 30 gennaio nei pressi di Città della Scienza per controllare la qualità dell'aria vicino al cantiere - dove sono in corso copertura della colmata, dragaggi, realizzazione della scogliera e dell'area di calma per le imbarcazioni - ha registrato concentrazioni molto elevate di polveri sottili. La media giornaliera ha toccato i 113 microgrammi per metro cubo, oltre il doppio del limite di legge fissato a 50. Ancora più alti i picchi orari: 335 microgrammi alle 6 e 367 alle 7 del mattino, fasce orarie in cui si concentra il traffico dei camion diretti al cantiere. Valori molto elevati anche per le polveri ultrasottili. Nello stesso giorno nessuna delle otto centraline fisse presenti in città ha registrato superamenti dei limiti. Un elemento che rafforza l'ipotesi che l'impennata possa essere legata direttamente alle attività nell'area ex Italsider e ai lavori a mare. Soprattutto il traffico dei mezzi pesanti appare la primissima causa del rilascio in atmosfera degli agenti cancerogeni. "Questi numeri - sostiene Eddy Sorge, del laboratorio politico Iskra - dimostrano che non viene data priorità alle misure di sicurezza". La testimonianza: "I vigili urbani indossano maschere Ffp3" I racconti di chi vive lungo le strade interessate dal passaggio dei tir sono di forte preoccupazione. "Sono veramente molto spaventata - racconta a NapoliToday una residente di via Bagnoli - c'è polvere, un puzzo di smog terribile. I vigili al crocevia stanno con mascherine pesanti, quelle con il filtro davanti (Ffp3, ndR), come durante il Covid. Sono davvero scossa". La donna racconta



Aidacon annuncia azioni risarcitorie milionarie a tutela dei residenti dell'area occidentale. Le polveri sollevate dai lavori nell'area ex industriale e il transito senza sosta di tir inquinanti rendono inquieti i residenti. La testimonianza: "I vigili urbani mi hanno suggerito di contattare l'Arpac e di far fare ulteriori rilievi sulle polveri sottili" Class action, diffide e ricorsi al Tar. A Bagnoli si aggiunge il fronte legale allo scontro tra cittadinanza e istituzioni, mentre proseguono i lavori collegati all'America's Cup 2027. A lanciare l'iniziativa di una class action è Carlo Claps, avvocato e presidente dell'Aidacon, associazione di tutela dei consumatori, che annuncia azioni risarcitorie milionarie a tutela dei residenti dell'area occidentale: "Non permetteremo che la salute dei napoletani diventi merce di scambio per uno spot turistico". Già un mese fa era stato presentato un esposto in Procura su iniziativa, tra gli altri, dell'avvocato Elena Coccia, già vicesindaca della Città metropolitana ai tempi della giunta de Magistris. "L'America's Cup 2027 - sostiene Claps - rischia di trasformarsi nel tradimento di un intero quartiere". L'avvocato parla anche di una diffida in preparazione nei confronti del sindaco Manfredi, nella sua veste di commissario straordinario, oltre a un possibile ricorso al Tar. I dati sulla qualità dell'aria sono i peggiori di Napoli. Al centro della questione sono i dati ambientali. Il 2 febbraio il laboratorio mobile Arpac, installato dal 30 gennaio nei pressi di Città della Scienza per controllare la qualità dell'aria vicino al cantiere - dove sono in corso copertura della colmata, dragaggi, realizzazione della scogliera e dell'area di calma per le imbarcazioni - ha registrato concentrazioni molto elevate di polveri sottili. La media giornaliera ha toccato i 113 microgrammi per metro cubo, oltre il doppio del limite di legge fissato a 50. Ancora più alti i picchi orari: 335 microgrammi alle 6 e 367 alle 7 del mattino, fasce orarie in cui si concentra il traffico dei camion diretti al cantiere. Valori molto elevati anche per le polveri ultrasottili. Nello stesso giorno nessuna delle otto centraline fisse presenti in città ha registrato superamenti dei limiti. Un elemento che rafforza l'ipotesi che l'impennata possa essere legata direttamente alle attività nell'area ex Italsider e ai lavori a mare. Soprattutto il traffico dei mezzi pesanti appare la primissima causa del rilascio in atmosfera degli agenti cancerogeni. "Questi numeri - sostiene Eddy Sorge, del laboratorio politico Iskra - dimostrano che non viene data priorità alle misure di sicurezza". La testimonianza: "I vigili urbani indossano maschere Ffp3" I racconti di chi vive lungo le strade interessate dal passaggio dei tir sono di forte preoccupazione. "Sono veramente molto spaventata - racconta a NapoliToday una residente di via Bagnoli - c'è polvere, un puzzo di smog terribile. I vigili al crocevia stanno con mascherine pesanti, quelle con il filtro davanti (Ffp3, ndR), come durante il Covid. Sono davvero scossa". La donna racconta

Napoli Today

Napoli

anche di aver chiesto spiegazioni agli agenti presenti sul posto: "Mi hanno detto che sono stati i loro responsabili a consigliare l'uso delle mascherine, soprattutto la mattina e anche nei prossimi giorni perché, di camion, ce ne saranno ancora di più". E aggiunge: "Mi hanno anche suggerito di contattare l'Arpac e di far fare ulteriori rilievi sulle polveri sottili. Se anche chi dovrebbe tranquillizzare le persone usa protezioni così e consiglia di attivare controlli, vuol dire che la situazione è pericolosa". Le proteste dei comitati del territorio Il quadro alimenta proteste e tensioni in un'area già attraversata da mobilitazioni e blocchi dei camion da parte dei comitati locali, che temono conseguenze sanitarie legate all'accelerazione dei lavori senza una valutazione di impatto ambientale. Sul tavolo anche la contestazione della mancata rimozione della colmata e il timore che, insieme ad essa, venga compromessa l'ipotesi di una grande spiaggia pubblica (prevista da anni nel piano urbanistico), oltre al rischio che l'area di calma per le barche possa trasformarsi in un **porto** vero e proprio. Il confronto politico Il comitato "Rinascita Flegrea" ha promosso un incontro pubblico sulla bonifica. Tra i promotori Enzo Sansone, già candidato al Comune con Rifondazione comunista e poi aderente a Sel, che ha criticato il prefetto Michele di Bari dopo l'incontro con alcuni comitati a Palazzo di Governo. "Sta legittimando - ha detto - solo associazioni e comitati che pretendono il blocco dei lavori e cercano visibilità. Non vorrei che questo fosse un tentativo di arginare violenze che si annunciano per il prossimo appuntamento di piazza del 7 febbraio, al quale dovrebbero partecipare anche esponenti dei comitati No Tav". E ancora: "Bagnoli e Fuorigrotta non hanno alcuna intenzione di fermare i lavori di riqualificazione e di bloccare la Coppa America, ma intendono capire quale sarà la ricaduta in termini di qualità ambientale e di occupazione". Sul piano istituzionale, il presidente della commissione Urbanistica del consiglio comunale, Massimo Pepe, ha annunciato un sopralluogo nelle aree interessate dal cantiere. Manfredi nel frattempo ha promesso un incontro con i cittadini. Secondo molti, tra troppo tempo: il prossimo 3 marzo.

Sea Reporter

Napoli

Nauticsud al via: sabato l'inaugurazione della 52ª edizione alla Mostra d'Oltremare

Feb 6, 2026 **Napoli** - Doppio appuntamento, domani sabato 7 febbraio, per l'apertura del salone internazionale Nauticsud alla Mostra d'Oltremare. La cerimonia inaugurale, che prenderà il via alle 10.45 in sala Italia del teatro Mediterraneo, prevede, infatti un convegno sul tema dell'economia nautica e dell'Americas' Cup, poi, a seguire, il taglio del nastro al padiglione 5 del quartiere espositivo. La nove giorni internazionale del salone nautico, organizzato da AFINA in collaborazione con Mostra d'Oltremare, sarà aperta con l'importante presentazione dello studio realizzato da PWC Italia dal titolo: L'impatto economico della nautica da diporto e dell'America's Cup 2027 sulla Campania, che presenterà una approfondita analisi sul valore aggiunto del comparto della nautica da diporto in Campania e sul valore moltiplicatore dell'indotto economico che produrrà l'evento velico mondiale in favore della città di **Napoli** e dell'intero territorio. All'incontro parteciperanno le massime cariche istituzionali del territorio e la Direzione marittima del **porto di Napoli**, ma anche il presidente di Afina Gennaro Amato, organizzatrice dell'incontro, il presidente della BCC **Napoli**, Amedeo Manzo ed i vertici di Mostra d'Oltremare S.p.A. A seguire, alle 11.45 circa, con il tradizionale taglio del nastro al quale parteciperanno tutti gli ospiti di Afina e MdO, sarà celebrata l'inaugurazione nel padiglione 5 della cinquantaduesima esposizione internazionale della nautica alla quale partecipano 121 espositori di ogni categoria produttrice: dai battelli pneumatici ai gozzi, passando per i motori marini ai motoscafi e yachts, ma anche molte aziende di servizi e accessori. In evidenza, in questa edizione 2026, l'attenzione per l'ecosostenibilità con molte aziende che presenteranno interessanti soluzioni per contenere, o annullare, la contaminazione con l'ambiente marino. Riduzione dell'inquinamento, attraverso l'adozione di particolari materiali meno nocivi per la costruzione delle imbarcazioni e sistemi di alimentazione a gas, idrogeno o elettrici, sono molte delle proposte che si potranno trovare in fiera. Tra le aziende presenti anche un progetto per il turismo accessibile, presentata da Cosy for You, sostenuto da Fondazione Con il Sud e Camino Verde.



Feb 6, 2026 Napoli - Doppio appuntamento, domani sabato 7 febbraio, per l'apertura del salone internazionale Nauticsud alla Mostra d'Oltremare. La cerimonia inaugurale, che prenderà il via alle 10.45 in sala Italia del teatro Mediterraneo, prevede, infatti un convegno sul tema dell'economia nautica e dell'Americas' Cup, poi, a seguire, il taglio del nastro al padiglione 5 del quartiere espositivo. La nove giorni internazionale del salone nautico, organizzato da AFINA in collaborazione con Mostra d'Oltremare, sarà aperta con l'importante presentazione dello studio realizzato da PWC Italia dal titolo: L'impatto economico della nautica da diporto e dell'America's Cup 2027 sulla Campania, che presenterà una approfondita analisi sul valore aggiunto del comparto della nautica da diporto in Campania e sul valore moltiplicatore dell'indotto economico che produrrà l'evento velico mondiale in favore della città di Napoli e dell'intero territorio. All'incontro parteciperanno le massime cariche istituzionali del territorio e la Direzione marittima del porto di Napoli, ma anche il presidente di Afina Gennaro Amato, organizzatrice dell'incontro, il presidente della BCC Napoli, Amedeo Manzo ed i vertici di Mostra d'Oltremare S.p.A. A seguire, alle 11.45 circa, con il tradizionale taglio del nastro al quale parteciperanno tutti gli ospiti di Afina e MdO, sarà celebrata l'inaugurazione nel padiglione 5 della cinquantaduesima esposizione internazionale della nautica alla quale partecipano 121 espositori di ogni categoria produttrice: dai battelli pneumatici ai gozzi, passando per i motori marini ai motoscafi e yachts, ma anche molte aziende di servizi e accessori. In evidenza, in questa edizione 2026, l'attenzione per l'ecosostenibilità con molte aziende che presenteranno interessanti soluzioni per contenere, o annullare, la contaminazione con l'ambiente marino. Riduzione dell'inquinamento, attraverso l'adozione di particolari materiali meno nocivi per la costruzione delle imbarcazioni e sistemi di

Yamaha al NauticSud con la sua gamma di fuoribordo e package

Yamaha Marine sarà presente al NauticSud di Napoli, dal 7 al 15 febbraio, con i prodotti e le novità della casa dei tre diapason. La 52a fiera napoletana sarà l'occasione per dare il via agli incentivi su tutta la gamma dei fuoribordo, dal piccolo 2,5 HP al 300 HP. Yamaha Marine sarà presente al NauticSud, il salone nautico di Napoli in programma dal 7 al 15 febbraio 2024, insieme ai suoi storici dealer Performance Mare e Trincar Marine che accoglieranno clienti e visitatori in due stand Yamaha dove saranno presentati i motori, i package (allo stand Performance saranno esposti Lomac, Ranieri International, Aquabat, Surmarine) e le waverunner della casa dei tre diapason.

La gamma dei motori fuoribordo In esposizione alla Mostra d'Oltremare ci sarà la gamma dei motori fuoribordo, dal piccolo 2,5 HP al Premium V6 350 HP, passando per i tecnologici 40HP e l'alta gamma di 150, 200 e 250 HP che esprime tutto il livello di eccellenza dei motori Tre Diapason. Ogni categoria di prodotto, frutto della strategia vincente della multinazionale giapponese che mira a soddisfare al meglio le esigenze dei navigatori, è ben rappresentata: i visitatori avranno l'opportunità di esplorare le varie potenze

motore in base alle loro necessità, partendo dai modelli più piccoli fino alle gamme high power. Sia che si tratti di navigazione inshore o offshore, di avventure marittime o di pesca, i fuoribordo Yamaha garantiscono prestazioni e qualità ineguagliabili. Sistema Helm Master Wireless Durante il salone, Yamaha Marine richiamerà inoltre l'attenzione sul sistema di controllo avanzato Helm Master EX, pensato per imbarcazioni di dimensioni importanti con configurazioni di motorizzazione multiple. Pur non essendo esposto fisicamente in fiera, i concessionari Yamaha presenti saranno disponibili per illustrare nel dettaglio i vantaggi e le funzionalità del sistema, modulabile in base alle esigenze del cliente fino alla configurazione più completa, che include il joystick con controllo wireless per una gestione ancora più intuitiva e precisa dell'imbarcazione. Speciale promo Satisfaction Sea Il Salone Internazionale di Napoli coincide anche quest'anno con l'avvio degli incentivi Satisfaction Sea, che permettono di accedere all'intera gamma dei fuoribordo Yamaha, dai 2.5 ai 300 hp, con vantaggi fino a 6.700 euro. Nel dettaglio, gli incentivi interessano anche la famiglia dei 40 hp, i motori guidabili senza patente, con vantaggi fino a 1.500 euro, ideali per chi cerca una soluzione versatile, efficiente e adatta a tutta la famiglia. Salendo di potenza, i benefici arrivano fino a 5.000 euro sulla gamma 150 hp, fino a 5.700 euro sulla famiglia dei 200 hp e raggiungono il massimo sulla gamma 4 tempi V6, con incentivi fino a 6.700 euro. A completare l'offerta, 5 anni di garanzia su tutti i motori per uso diporto, a conferma dell'impegno Yamaha in termini di affidabilità, qualità costruttiva e tranquillità nel tempo. Le WaveRunner line-up 2026 Allo stand di Trincar Marine ci saranno anche i bolidi della gamma WaveRunner 2026,



Yamaha Marine sarà presente al NauticSud di Napoli, dal 7 al 15 febbraio, con i prodotti e le novità della casa dei tre diapason. La 52a fiera napoletana sarà l'occasione per dare il via agli incentivi su tutta la gamma dei fuoribordo, dal piccolo 2,5 HP al 300 HP. Yamaha Marine sarà presente al NauticSud, il salone nautico di Napoli in programma dal 7 al 15 febbraio 2024, insieme ai suoi storici dealer Performance Mare e Trincar Marine che accoglieranno clienti e visitatori in due stand Yamaha dove saranno presentati i motori, i package (allo stand Performance saranno esposti Lomac, Ranieri International, Aquabat, Surmarine) e le waverunner della casa dei tre diapason. La gamma dei motori fuoribordo In esposizione alla Mostra d'Oltremare ci sarà la gamma dei motori fuoribordo, dal piccolo 2,5 HP al Premium V6 350 HP, passando per i tecnologici 40HP e l'alta gamma di 150, 200 e 250 HP che esprime tutto il livello di eccellenza dei motori Tre Diapason. Ogni categoria di prodotto, frutto della strategia vincente della multinazionale giapponese che mira a soddisfare al meglio le esigenze dei navigatori, è ben rappresentata: i visitatori avranno l'opportunità di esplorare le varie potenze motore in base alle loro necessità, partendo dai modelli più piccoli fino alle gamme high power. Sia che si tratti di navigazione inshore o offshore, di avventure marittime o di pesca, i fuoribordo Yamaha garantiscono prestazioni e qualità ineguagliabili. Sistema Helm Master Wireless Durante il salone, Yamaha Marine richiamerà inoltre l'attenzione sul sistema di controllo avanzato Helm Master EX, pensato per imbarcazioni di dimensioni importanti con configurazioni di motorizzazione multiple. Pur non essendo esposto fisicamente in fiera, i concessionari Yamaha presenti saranno disponibili per illustrare nel dettaglio i vantaggi e le funzionalità del sistema, modulabile in base alle esigenze del cliente fino alla configurazione più completa, che include il joystick con controllo wireless per una gestione ancora più intuitiva e precisa dell'imbarcazione. Speciale promo

Sea Reporter

Napoli

che introduce tre nuovi modelli - FX Limited SVHO, VX Limited HO e JetBlaster LTD - e rinnova l'intera line-up con livree audaci e tecnologie avanzate. Le famiglie GP, FX, VX e JetBlaster offrono esperienze su misura per ogni tipo di pilota: dal comfort premium delle **crociere** alla potenza sportiva fino al puro divertimento freestyle. Tra le novità spiccano il motore sovralimentato e il touchscreen Connex da 7" del FX Limited SVHO, la versatilità del VX Limited HO con sistema RiDE e connettività Bluetooth, e la JetBlaster LTD pensata per acrobazie e agilità estrema. Con un design rinnovato e una chiara suddivisione nei segmenti Cruising, Sport e Recreation, Yamaha conferma il suo impegno nel creare moto d'acqua che uniscono prestazioni, stile e innovazione, offrendo esperienze di guida indimenticabili. La gamma di gonfiabili YAM Ideali per le giornate in famiglia, per le avventure con gli amici o anche per semplici trasferimenti, queste imbarcazioni sono resistenti e leggere e hanno un'eccellente maneggevolezza. I tender premium hanno poi molte delle caratteristiche tipiche di un tender di lusso, abbinate all'eccellenza ingegneristica e alla qualità senza compromessi. I modelli "T" sono compatti e leggeri, ideali per l'utilizzo come tender e offrono uno spazio di livello superiore per le loro dimensioni. I modelli "Air", poi, sono dotati di un ponte ad alta pressione per migliorare la capacità di tenuta, senza compromettere le dimensioni dello spazio a bordo e il tempo di gonfiaggio per la messa in acqua. Infine, la gamma "S" è dotata di un pianale a lamelle rivisitato e rafforzato che conferisce rigidità all'imbarcazione, favorendo la tenuta del mare e offrendo un deck piatto per lo stoccaggio di oggetti e per l'equipaggio. Yamaha Marine ti aspetta al NauticSud dal 7 al 15 febbraio al Padiglione 3B, stand 307 (Trincar Marine) e Padiglione 2, stand 209 (Performance Marine).

Sciopero dei portuali, 'nessuna nave da guerra a Bari'

Manifestazione di lavoratori, associazioni e studenti È in corso anche a Bari, davanti all'ingresso del porto, la manifestazione organizzata nell'ambito dello sciopero dei portuali contro il riarmo. Al presidio partecipano lavoratori, associazioni e studenti con bandiere e striscioni con frasi come 'Nessuna nave da guerra nel porto di Bari'. "Assemblea Bari per la Palestina", che aderisce alla manifestazione, "pretende di sapere, ancora una volta, che cosa parte dal porto di Bari verso Israele nonostante il silenzio del Comune di Bari e il diniego all'accesso agli atti da parte dell'Agenzia delle dogane". "Chiediamo che sia il Comune che la Regione Puglia, che mediaticamente tanto si sono spesi per la questione Palestina, - aggiunge - dimostrino coerenza, facendo ogni cosa che è nel loro potere, per sapere se da questo porto transitano armi verso uno stato genocidario". "La mobilitazione - spiega ancora l'associazione - nasce dalla volontà di bloccare tutte le spedizioni di armi che dai porti italiani ed europei vengono inviate verso contesti di guerra, aggressione e oppressione, in violazione del diritto internazionale. In primo luogo, lo sciopero si schiera contro il genocidio in corso in Palestina, chiedendo con forza un embargo commerciale su Israele da parte dei governi e delle istituzioni locali. I porti non sono luoghi neutrali. Sono nodi strategici della logistica globale e vengono sempre più spesso utilizzati come snodi delle filiere belliche. Per questo - concludono i manifestanti - lavoratrici e lavoratori portuali rivendicano il diritto di non essere complici della guerra e di sapere quali merci transitano nei porti e con quali finalità".



Sciopero dei portuali, "nessuna nave da guerra a Bari"

Manifestazione di lavoratori, associazioni e studenti che chiedono di sapere cosa parte dal **porto** di **Bari** verso Israele "nonostante il silenzio del Comune di **Bari** e il diniego all'accesso agli atti da parte dell'Agenzia delle dogane". Si è svolta anche a **Bari**, davanti all'ingresso del **porto**, la manifestazione organizzata nell'ambito dello sciopero dei portuali contro il riarmo. Al presidio hanno partecipato lavoratori, associazioni e studenti con bandiere e striscioni con frasi come 'Nessuna nave da guerra nel **porto** di **Bari**'. "Assemblea **Bari** per la Palestina", che ha aderito alla manifestazione, "pretende di sapere, ancora una volta, che cosa parte dal **porto** di **Bari** verso Israele nonostante il silenzio del Comune di **Bari** e il diniego all'accesso agli atti da parte dell'Agenzia delle dogane". "Chiediamo che sia il Comune che la Regione Puglia, che mediaticamente tanto si sono spesi per la questione Palestina, - aggiunge - dimostrino coerenza, facendo ogni cosa che è nel loro potere, per sapere se da questo **porto** transitano armi verso uno stato genocidario". "La mobilitazione - spiega ancora l'associazione - nasce dalla volontà di bloccare tutte le spedizioni di armi che dai porti italiani ed europei vengono inviate verso contesti di guerra, aggressione e oppressione, in violazione del diritto internazionale. In primo luogo, lo sciopero si schiera contro il genocidio in corso in Palestina, chiedendo con forza un embargo commerciale su Israele da parte dei governi e delle istituzioni locali. I porti non sono luoghi neutrali. Sono nodi strategici della logistica globale e vengono sempre più spesso utilizzati come snodi delle filiere belliche. Per questo - concludono i manifestanti - lavoratrici e lavoratori portuali rivendicano il diritto di non essere complici della guerra e di sapere quali merci transitano nei porti e con quali finalità".



Il Nautilus

Brindisi

CONFCOMMERCIO (BRINDISI) E L'AMBIENTE: "TORRE GUACETO UNA RISORSA STRAORDINARIA PER IL TERRITORIO"

Una delegazione di Confindustria **Brindisi** ha partecipato stamane alla cerimonia, svoltasi a Palazzo Nervegna, per i 25 anni di successi ottenuti da Torre Guaceto nella tutela e per lo sviluppo sostenibile di un'area ormai conosciuta e apprezzata a livello mondiale. Nella stessa occasione è stato inaugurato uno spazio fisico (all'interno di Palazzo Nervegna) a disposizione del Consorzio di gestione di Torre Guaceto. "La nostra presenza - ha dichiarato il Presidente Gianni Corciulo - non è occasionale in quanto la tutela dell'ambiente e la valorizzazione di beni di grande interesse naturalistico come Torre Guaceto costituiscono una ricchezza per il territorio e quindi anche per gli operatori del nostro comparto. Del resto, come sottolineato anche dalle autorità intervenute, questo 'santuario della natura' è diventato tale grazie all'abnegazione di chi ci lavora all'interno, ma anche grazie alla volontà delle comunità cittadine di **Brindisi** e di Carovigno di preservare questo sito da infiltrazioni poco lecite interessate a speculazioni edilizie. Ed è stato opportuno sottolineare, come ha fatto il Presidente Rocky Malatesta, che se oggi **Brindisi** e la Puglia hanno quest'area a fortissimo richiamo turistico è solo grazie al coraggio di chi, negli anni ottanta, si oppose con fermezza alla localizzazione, proprio a Torre Guaceto, di una centrale nucleare. Confindustria, pertanto, continuerà a mettere a disposizione la propria organizzazione per traghettare risultati importanti per Torre Guaceto e per il nostro territorio".



Procede la bonifica della Nave Drea

Gianmario Leone

Proseguono le operazioni in vista della bonifica di amianto della nave Drea ormeggiata al porto di Taranto. Come si ricorderà, la società Med Fuel Bunkering di Messina, proprietaria del traghetto un tempo appartenuto alla flotta Moby, lo scorso dicembre ha siglato un'intesa con l'impresa Maren Srl di Taranto. L'azienda (che vanta tra i suoi clienti gruppi come Ministero della Difesa, Marina Militare, Fincantieri, Leonardo, Eni, Acciaierie d'Italia e Cimolai) ha presentato un piano di lavoro sottoposto al vaglio dello SPESAL e del Dipartimento di Prevenzione della Asl di Taranto che dovranno approvarlo insieme a delle prescrizioni. Il tutto dopo che suoi tecnici hanno effettuato un sopralluogo sulla nave ormeggiata presso la calata IV del porto di Taranto dallo scorso settembre, e che soltanto a fine ottobre ha ottenuto l'ok all'utilizzo della banchina commerciale (un tempo utilizzata dall'ex Cementir) da parte dell'Autorità Portuale di Sistema del Mar Ionio e dalla Capitaneria di Porto. Quest'ultimo passaggio, ineludibile per poter effettuare la relativa bonifica, concesso soltanto dopo oltre un mese e mezzo dall'approdo della nave. Dove è giunta al rimorchio dopo aver lasciato il cantiere Brodosplit di Spalato in

Croazia ed essersi vista negare l'approdo a Crotone in Calabria. Nel frattempo ARPA Puglia ha svolto dei campionamenti a bordo della nave, richiesti dalla stessa Asl come vigilanza sul piano di lavoro presentato dalla Maren, che altro non potranno fare che certificare la presenza di amianto a bordo. Le operazioni riguarderanno alcuni pannelli ignifughi delle cabine e dei corridoi contengono un 13% di amianto, pari a circa 100 tonnellate di materiale, ed avverranno all'interno della nave stessa: le attività copriranno un arco temporale tra i 90 e i 120 giorni. I pannelli verranno stoccati, impalleggiati e sigillati con la vernice incapsulante e poi caricati direttamente dalla nave a bordo di automezzi, che prenderanno la strada della Basilicata dove saranno definitivamente trattati in un sito specializzato. terminate queste operazioni, la nave prenderà la rotta che la porterà al porto del Pireo dove effettuerà altri lavori di ristrutturazione e manutenzione per poi tornare ad essere operativa a tutti gli effetti. Sulla vicenda della Drea nei mesi scorsi si sollevò l'ennesimo, inutile caos mediatico scatenato sui social anche e soprattutto grazie, e questo bisogna ribadirlo per onestà intellettuale, a causa dell'indecisione e dell'incompetenza di chi si ritrova a ricoprire incarichi politici e istituzionali sul territorio, spesso e volentieri solo per grazia ricevuta. Basti ricordare, ad esempio esemplificativo, quanto accadde lo scorso settembre: bastarono 24-48 ore di tam tam sui social, qualche articolo sui giornali locali e nazionali, per spingere l'Autorità Portuale guidata dal commissario straordinario Giovanni Gugliotti a dichiarare che l'Autorità Portuale non ha autorizzato e non autorizzerà l'attracco della nave Drea presso le banchine del porto di Taranto. Tale decisione è stata assunta tenendo prioritariamente



Proseguono le operazioni in vista della bonifica di amianto della nave Drea ormeggiata al porto di Taranto. Come si ricorderà, la società Med Fuel Bunkering di Messina, proprietaria del traghetto un tempo appartenuto alla flotta Moby, lo scorso dicembre ha siglato un'intesa con l'impresa Maren Srl di Taranto. L'azienda (che vanta tra i suoi clienti gruppi come Ministero della Difesa, Marina Militare, Fincantieri, Leonardo, Eni, Acciaierie d'Italia e Cimolai) ha presentato un piano di lavoro sottoposto al vaglio dello SPESAL e del Dipartimento di Prevenzione della Asl di Taranto che dovranno approvarlo insieme a delle prescrizioni. Il tutto dopo che suoi tecnici hanno effettuato un sopralluogo sulla nave ormeggiata presso la calata IV del porto di Taranto dallo scorso settembre, e che soltanto a fine ottobre ha ottenuto l'ok all'utilizzo della banchina commerciale (un tempo utilizzata dall'ex Cementir) da parte dell'Autorità Portuale di Sistema del Mar Ionio e dalla Capitaneria di Porto. Quest'ultimo passaggio, ineludibile per poter effettuare la relativa bonifica, concesso soltanto dopo oltre un mese e mezzo dall'approdo della nave. Dove è giunta al rimorchio dopo aver lasciato il cantiere Brodosplit di Spalato in Croazia ed essersi vista negare l'approdo a Crotone in Calabria. Nel frattempo ARPA Puglia ha svolto dei campionamenti a bordo della nave, richiesti dalla stessa Asl come vigilanza sul piano di lavoro presentato dalla Maren, che altro non potranno fare che certificare la presenza di amianto a bordo. Le operazioni riguarderanno alcuni pannelli ignifughi delle cabine e dei corridoi contengono un 13% di amianto, pari a circa 100 tonnellate di materiale, ed avverranno all'interno della nave stessa: le attività copriranno un arco temporale tra i 90 e i 120 giorni. I pannelli verranno stoccati, impalleggiati e sigillati con la vernice incapsulante e poi caricati direttamente dalla nave a bordo di automezzi, che prenderanno la strada della Basilicata dove saranno definitivamente trattati in un sito specializzato. terminate queste operazioni, la nave prenderà la rotta che la porterà al porto del

conto delle legittime preoccupazioni espresse dalla comunità locale circa possibili rischi legati alla presenza di amianto. A poche ore di distanza, il giorno dopo, il Comune di Taranto attraverso una nota ufficiale firmata dal sindaco Piero Bitetti affermava che la posizione dell'Amministrazione è chiara e definitiva, non saranno tollerate decisioni in contrasto con la volontà della città. Come ben sappiamo le cose sono andate diversamente. Della vicenda non ne hanno più parlato né l'Autorità Portuale né l'amministrazione comunale. Oltre ad essere completamente scomparsa dai radar dei social poco dopo. Del resto, come sanno fin troppo bene gli enti di controllo sanitari e ambientali oltre che gli addetti ai lavori, di operazioni di bonifica di amianto se ne svolgono ogni giorno sul nostro territorio. Nel quale da decenni sono presenti siti industriali abbandonati al loro destino (l'ex oleificio Costa e l'ex Cementir tanto per fare due esempi di siti inquinati dall'amianto ignorati dagli illuminati che abitano la politica locale e la società civile); dove da anni si bonificano (in silenzio e lontano dai riflettori) migliaia di tonnellate all'interno e all'esterno del siderurgico; dove è presente un Arsenale militare in cui l'amianto era ed è ancora di casa nei bacini, nelle officine e sulle navi militari; dove la gran parte degli impianti di scarico dei palazzi e degli edifici della città contengono amianto. Eppure, chissà perché, non possiamo permetterci l'approdo di una nave perché alcuni pannelli ignifughi delle cabine e dei corridoi contengono un 13% di amianto. Incredibile ma vero. Senza contare poi, che la presenza di questa nave ha permesso di far arrivare un pò di ossigeno alle casse degli armatori locali tramite la tassa di ancoraggio vista l'atavica crisi che da anni attanaglia il porto di Taranto. Oltre a portare lavoro in un territorio con la più alta percentuale di utilizzo di cassa integrazione in Puglia. Per fortuna però, ogni tanto a prevalere sono ancora la conoscenza, la scienza, la serietà e la competenza. (leggi gli articoli sulla nave Drea <https://www.corriereditaranto.it/?s=nave+drea&submit=Go> Commenta.

Edicola del Sud

Taranto

Voli cargo verso i mercati asiatici, da marzo l'hub dell'aeroporto di Grottaglie sarà operativo

Maurizio Tardio

La tratta è già tracciata: dalla Puglia alla Turchia e da qui verso i mercati asiatici e indiani, partendo da Grottaglie, candidato ad essere a partire da aprile, ma Poste Air Cargo sarebbe operativa già da metà marzo, mentre Turkish Airlines sarà pronta subito dopo l'hub per il trasporto di merci per via aerea e nuovo polo logistico nato su iniziativa di Gesfa, a dimostrazione di un modello organizzativo sempre più centrale nella creazione di valore per il settore agricolo, non solo pugliese. Una rivoluzione che eviterebbe i continui viaggi verso i porti di Salerno e Gioia Tauro, ma soprattutto garantirebbe una crescita territoriale a tutto vantaggio dei produttori pugliesi, come sottolinea l'assessore regionale all'Agricoltura Francesco Paolicelli: «Stiamo ragionando con i produttori per organizzare al meglio l'offerta logistica e garantire opportunità concrete di crescita per il settore». L'assessore che ha illustrato a Berlino il nuovo hub di Grottaglie, conta di coinvolgere anche altri assessorati, «come lo sviluppo economico e la sanità», e aprire un confronto non solo con Aeroporti di Puglia, ma anche con l'Autorità portuale tarantina. «È un discorso che va approfondito, perché serve promuovere la qualità dei nostri prodotti e

cercare collaborazioni contro la concorrenza sleale», sottolinea ancora Paolicelli. Tra l'altro Grottaglie si candida a essere l'unico Posto di Controllo Frontaliero (Pcf) a sud di Roma con una importante novità per i traffici di alimenti, di origine animale e vegetale. Insomma, un'offerta completa che non si limiterebbe solo al comparto agroalimentare, ma potrebbe aprirsi anche ai settori dell'elettronica e del fashion. I numeri Nell'orticoltura la Puglia è leader italiana per superfici (81 mila ettari) e volumi, con 3 milioni di tonnellate prodotte e un valore di 2 miliardi di euro, pari a un sesto del totale nazionale. Cresce anche l'occupazione, con 22.664 addetti nel 2025, mentre l'export ha raggiunto 341 milioni di euro, con la Germania primo mercato di sbocco. La frutticoltura segna risultati altrettanto rilevanti: 708 milioni di euro di valore produttivo nel 2024 e 706 milioni di export, primato nazionale, sostenuto da 28.816 addetti. Ma la vera scommessa è rappresentata dall'uva da tavola dove la Puglia è leader riconosciuta e incontrastata. ARGOMENTI aeroporto ariotta attualità export voli cargo Lascia un commento Devi essere connesso per inviare un commento.



La tratta è già tracciata: dalla Puglia alla Turchia e da qui verso i mercati asiatici e indiani, partendo da Grottaglie, candidato ad essere -- a partire da aprile, ma Poste Air Cargo sarebbe operativa già da metà marzo, mentre Turkish Airlines sarà pronta subito dopo -- l'hub per il trasporto di merci per via aerea e nuovo polo logistico nato su iniziativa di Gesfa, a dimostrazione di un modello organizzativo sempre più centrale nella creazione di valore per il settore agricolo, non solo pugliese. Una rivoluzione che eviterebbe i continui viaggi verso i porti di Salerno e Gioia Tauro, ma soprattutto garantirebbe una crescita territoriale a tutto vantaggio dei produttori pugliesi, come sottolinea l'assessore regionale all'Agricoltura Francesco Paolicelli: «Stiamo ragionando con i produttori per organizzare al meglio l'offerta logistica e garantire opportunità concrete di crescita per il settore». L'assessore che ha illustrato a Berlino il nuovo hub di Grottaglie, conta di coinvolgere anche altri assessorati, «come lo sviluppo economico e la sanità», e aprire un confronto non solo con Aeroporti di Puglia, ma anche con l'Autorità portuale tarantina. «È un discorso che va approfondito, perché serve promuovere la qualità dei nostri prodotti e cercare collaborazioni contro la concorrenza sleale», sottolinea ancora Paolicelli. Tra l'altro Grottaglie si candida a essere l'unico Posto di Controllo Frontaliero (Pcf) a sud di Roma con una importante novità per i traffici di alimenti, di origine animale e vegetale. Insomma, un'offerta completa che non si limiterebbe solo al comparto agroalimentare, ma potrebbe aprirsi anche ai settori dell'elettronica e del fashion. I numeri Nell'orticoltura la Puglia è leader italiana per superfici (81 mila ettari) e volumi, con 3 milioni di tonnellate prodotte e un valore di 2 miliardi di euro, pari a un sesto del totale nazionale. Cresce anche l'occupazione, con 22.664 addetti nel 2025, mentre l'export ha raggiunto 341 milioni di euro, con la Germania primo mercato di sbocco. La frutticoltura segna risultati altrettanto rilevanti: 708 milioni di euro di valore produttivo nel 2024 e 706 milioni di export, primato nazionale, sostenuto da 28.816 addetti. Ma la vera scommessa è rappresentata dall'uva da tavola dove la Puglia è leader riconosciuta e incontrastata.

l'Immediato

Manfredonia

Bufera sul Consorzio ASI, La Marca attacca la nuova governance: Scelte imposte e territori esclusi

Il sindaco di Manfredonia denuncia lo strappo istituzionale dopo l'elezione del nuovo Cda e chiede l'intervento della Regione Puglia per riaprire il confronto. È un atto che il sindaco di Manfredonia Domenico La Marca definisce senza mezzi termini uno sfregio politico istituzionale. Con un duro comunicato, il primo cittadino prende posizione sull'esito dell'assemblea dei soci del Consorzio ASI, svoltasi nella mattinata di ieri e chiamata a eleggere il nuovo Consiglio di amministrazione, denunciando una forzatura che ha escluso dai processi decisionali i territori più direttamente coinvolti dalle politiche di sviluppo industriale e portuale. La richiesta di rinvio respinta a colpi di maggioranza. Al centro della polemica c'è il mancato accoglimento della richiesta di rinvio di pochi giorni avanzata dal presidente della Provincia di Foggia e dai Comuni di Monte Sant'Angelo e Manfredonia. Una proposta che, spiega La Marca, non mirava a bloccare l'iter ma a consentire un approfondimento sulla nuova governance del Consorzio, anche alla luce di scelte già compiute e giudicate opache. La richiesta è stata però respinta a colpi di maggioranza, aprendo la strada all'elezione di un Consiglio di amministrazione definito dal sindaco come fotocopia del precedente, con la sola aggiunta del presidente di Confindustria. Territori strategici senza rappresentanza. Secondo La Marca, il nuovo assetto non risponde ad alcuna logica politica o territoriale. Restano infatti fuori dalla rappresentanza sia Manfredonia sia Monte Sant'Angelo, aree interessate da processi di sviluppo complessi e direttamente coinvolte da infrastrutture strategiche come il porto industriale e le aree retroportuali. Esclusa anche la Provincia di Foggia, che rappresenta l'intero territorio, così come la Camera di Commercio, indicata come l'associazione non territoriale con il maggior numero di quote. A chi giova questo esito?, si chiede il sindaco, sottolineando come non favorisca né i territori né il sistema istituzionale delle imprese, minando al tempo stesso il patto di lealtà che dovrebbe legare gli amministratori pubblici. Il nodo del porto e delle aree retroportuali. Il sindaco chiarisce che la posizione del Comune di Manfredonia non riguarda solo la governance, ma soprattutto il dove e il come vengono assunte decisioni di rilievo cruciale. Il porto alti fondali e le aree retroportuali, ricorda La Marca, sono un bene strategico per l'intera provincia ma sono anche aree attigue all'abitato di Manfredonia. Proprio per questo, sottolinea, la città ha imparato che le scelte di sviluppo devono essere partecipate e fondate su motivazioni trasparenti. Decisioni senza confronto e vertenze aperte. Nel mirino del sindaco finisce una gestione del Consorzio ASI che, a suo giudizio, da tempo ignora il confronto con i territori. Tra gli esempi citati, la decisione di impugnare il decreto ministeriale di ripermimetrazione delle aree portuali, aprendo una vertenza con il Governo centrale e con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Una scelta che, osserva



Il sindaco di Manfredonia denuncia lo strappo istituzionale dopo l'elezione del nuovo Cda e chiede l'intervento della Regione Puglia per riaprire il confronto. È un atto che il sindaco di Manfredonia Domenico La Marca definisce senza mezzi termini uno "sfregio politico istituzionale". Con un duro comunicato, il primo cittadino prende posizione sull'esito dell'assemblea dei soci del Consorzio ASI, svoltasi nella mattinata di ieri e chiamata a eleggere il nuovo Consiglio di amministrazione, denunciando una forzatura che ha escluso dai processi decisionali i territori più direttamente coinvolti dalle politiche di sviluppo industriale e portuale. La richiesta di rinvio respinta a colpi di maggioranza. Al centro della polemica c'è il mancato accoglimento della richiesta di rinvio di pochi giorni avanzata dal presidente della Provincia di Foggia e dai Comuni di Monte Sant'Angelo e Manfredonia. Una proposta che, spiega La Marca, non mirava a bloccare l'iter ma a consentire un approfondimento sulla nuova governance del Consorzio, anche alla luce di scelte già compiute e giudicate opache. La richiesta è stata però respinta "a colpi di maggioranza", aprendo la strada all'elezione di un Consiglio di amministrazione definito dal sindaco come "fotocopia del precedente", con la sola aggiunta del presidente di Confindustria. Territori strategici senza rappresentanza. Secondo La Marca, il nuovo assetto non risponde ad alcuna logica politica o territoriale. Restano infatti fuori dalla rappresentanza sia Manfredonia sia Monte Sant'Angelo, aree interessate da processi di sviluppo complessi e direttamente coinvolte da infrastrutture strategiche come il porto industriale e le aree retroportuali. Esclusa anche la Provincia di Foggia, che rappresenta l'intero territorio, così come la Camera di Commercio, indicata come l'associazione non territoriale con il maggior numero di quote. "A chi giova questo esito?", si chiede il sindaco, sottolineando come non favorisca né i territori né il sistema istituzionale

I'Immediato

Manfredonia

La Marca, ha una portata strategica e che solleva interrogativi su chi l'abbia assunta e con quali modalità. Critiche anche alla messa a bando della concessione trentennale in diritto di superficie delle aree retroportuali più strategiche, avvenuta senza un confronto con i Comuni e con l'Autorità portuale. L'appello alla Regione Puglia Nel comunicato il sindaco rilancia la necessità di un confronto vero e di merito in assemblea su temi come la piattaforma logistica di Borgo Incoronata e la proposta di ripristino del binario FrattaroloPorto alti fondali. Il Comune di Manfredonia, assicura La Marca, è pronto ad affrontare questi nodi nella sede politico-istituzionale competente. Da qui l'appello finale al presidente della Regione Puglia, affinché garantisca un serio confronto tra i soggetti titolati, per definire l'agenda di lavoro dei prossimi mesi su questioni che la città, conclude il sindaco, non è più disposta a delegare ad alcuno.

Al porto di Gioia Tauro arriva BYD, l'azienda leader mondiale nei veicoli elettrici

Lo scalo calabrese diventa hub operativo per la gestione e la distribuzione dei flussi nel Centro-Sud. Già arrivati circa 1200 veicoli **GIOIA TAURO** Il **porto** di **Gioia Tauro** consolida il proprio posizionamento quale piattaforma logistica di riferimento nel Mediterraneo per il settore automotive e per la mobilità sostenibile. «Grazie alla collaborazione tra Byd, leader mondiale nei veicoli elettrici, e Automar S.p.A., operatore specializzato nella logistica dei veicoli, lo scalo calabrese - si legge in una nota dell'Autorità di sistema portuale - diventa hub operativo per la gestione e la distribuzione dei flussi destinati al Centro-Sud Italia, ampliando in modo significativo il proprio ruolo oltre alle tradizionali attività di transhipment. L'iniziativa - comunica ancora l'autorità di sistema portuale - rappresenta un ulteriore passo avanti nella strategia di diversificazione funzionale del **porto**, che punta allo sviluppo di traffici ad alto valore aggiunto, integrando trasporto marittimo, ferroviario e stradale all'interno di una filiera logistica moderna, efficiente e sostenibile. Il terminal Automar, che continua il proprio piano di sviluppo in coordinamento con l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, è dotato di ampie aree dedicate, infrastrutture specializzate e collegamenti ferroviari interni direttamente connessi al piazzale operativo, con una capacità potenziale fino a 700 treni/anno, che consentono una gestione efficiente e tempestiva dei volumi e garantiscono una distribuzione intermodale capillare verso i principali mercati nazionali».



Porto di Gioia Tauro hub strategico per logistica automotive: avviata partnership BYD - Automar

(FERPRESS) **Gioia Tauro**, 6 FEB Il **Porto di Gioia Tauro** consolida il proprio posizionamento quale piattaforma logistica di riferimento nel Mediterraneo per il settore automotive e per la mobilità sostenibile. Grazie alla collaborazione tra BYD, leader mondiale nei veicoli elettrici, e Automar S.p.A., operatore specializzato nella logistica dei veicoli, lo scalo calabrese diventa hub operativo per la gestione e la distribuzione dei flussi destinati al Centro-Sud Italia, ampliando in modo significativo il proprio ruolo oltre alle tradizionali attività di transhipment. L'iniziativa rappresenta un ulteriore passo avanti nella strategia di diversificazione funzionale del **porto**, che punta allo sviluppo di traffici ad alto valore aggiunto, integrando trasporto marittimo, ferroviario e stradale all'interno di una filiera logistica moderna, efficiente e sostenibile. Il terminal Automar, che continua il proprio piano di sviluppo in coordinamento con l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, è dotato di ampie aree dedicate, infrastrutture specializzate e collegamenti ferroviari interni direttamente connessi al piazzale operativo, con una capacità potenziale fino a 700 treni/anno, che consentono una gestione efficiente e tempestiva dei volumi e garantiscono una distribuzione intermodale capillare verso i principali mercati nazionali. Parallelamente, l'Autorità di Sistema Portuale sta proseguendo il proprio programma di investimenti infrastrutturali, ambientali e di sviluppo dell'intermodalità e della logistica, diretti a garantire massima competitività al **porto** e a fare di **Gioia Tauro** un hub intermodale di riferimento, strategico per i traffici industriali e automotive nel Mediterraneo. Grande soddisfazione è stata manifestata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, che ha dichiarato: «La collaborazione tra un operatore globale come BYD e una realtà industriale come Automar conferma l'attrattività del **porto di Gioia Tauro** per investimenti logistici avanzati. Stiamo trasformando lo scalo in una piattaforma integrata capace di generare valore per il territorio e per le principali filiere industriali internazionali, con particolare attenzione alla mobilità elettrica e alla sostenibilità ambientale». Con questo nuovo traffico automotive, **Gioia Tauro** rafforza il proprio ruolo come polo logistico multifunzionale al servizio delle catene globali del valore, contribuendo alla crescita economica e occupazionale dell'intero Mezzogiorno.



Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Il Porto di Gioia Tauro hub strategico per la logistica automotive: avviata la partnership BYD - Automar

Grazie alla collaborazione tra BYD, leader mondiale nei veicoli elettrici, e Automar S.p.A., operatore specializzato nella logistica dei veicoli, lo scalo calabrese diventa hub operativo per la gestione e la distribuzione dei flussi destinati al Centro-Sud Italia, ampliando in modo significativo il proprio ruolo oltre alle tradizionali attività di transhipment. L'iniziativa rappresenta un ulteriore passo avanti nella strategia di diversificazione funzionale del **porto**, che punta allo sviluppo di traffici ad alto valore aggiunto, integrando trasporto marittimo, ferroviario e stradale all'interno di una filiera logistica moderna, efficiente e sostenibile. Il terminal Automar, che continua il proprio piano di sviluppo in coordinamento con l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, è dotato di ampie aree dedicate, infrastrutture specializzate e collegamenti ferroviari interni direttamente connessi al piazzale operativo, con una capacità potenziale fino a 700 treni/anno, che consentono una gestione efficiente e tempestiva dei volumi e garantiscono una distribuzione intermodale capillare verso i principali mercati nazionali. Parallelamente, l'Autorità di Sistema Portuale sta proseguendo il proprio programma di investimenti infrastrutturali, ambientali e di sviluppo dell'intermodalità e della logistica, diretti a garantire massima competitività al **porto** e a fare di **Gioia Tauro** un hub intermodale di riferimento, strategico per i traffici industriali e automotive nel Mediterraneo. Grande soddisfazione è stata manifestata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, che ha dichiarato: «La collaborazione tra un operatore globale come BYD e una realtà industriale come Automar conferma l'attrattività del **porto** di **Gioia Tauro** per investimenti logistici avanzati. Stiamo trasformando lo scalo in una piattaforma integrata capace di generare valore per il territorio e per le principali filiere industriali internazionali, con particolare attenzione alla mobilità elettrica e alla sostenibilità ambientale». Con questo nuovo traffico automotive, **Gioia Tauro** rafforza il proprio ruolo come polo logistico multifunzionale al servizio delle catene globali del valore, contribuendo alla crescita economica e occupazionale dell'intero Mezzogiorno. (comunicato della BYD pubblicato ieri 5/02/2026).



02/06/2026 13:10

Grazie alla collaborazione tra BYD, leader mondiale nei veicoli elettrici, e Automar S.p.A., operatore specializzato nella logistica dei veicoli, lo scalo calabrese diventa hub operativo per la gestione e la distribuzione dei flussi destinati al Centro-Sud Italia, ampliando in modo significativo il proprio ruolo oltre alle tradizionali attività di transhipment. L'iniziativa rappresenta un ulteriore passo avanti nella strategia di diversificazione funzionale del porto, che punta allo sviluppo di traffici ad alto valore aggiunto, integrando trasporto marittimo, ferroviario e stradale all'interno di una filiera logistica moderna, efficiente e sostenibile. Il terminal Automar, che continua il proprio piano di sviluppo in coordinamento con l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, è dotato di ampie aree dedicate, infrastrutture specializzate e collegamenti ferroviari interni direttamente connessi al piazzale operativo, con una capacità potenziale fino a 700 treni/anno, che consentono una gestione efficiente e tempestiva dei volumi e garantiscono una distribuzione intermodale capillare verso i principali mercati nazionali. Parallelamente, l'Autorità di Sistema Portuale sta proseguendo il proprio programma di investimenti infrastrutturali, ambientali e di sviluppo dell'intermodalità e della logistica, diretti a garantire massima competitività al porto e a fare di Gioia Tauro un hub intermodale di riferimento, strategico per i traffici industriali e automotive nel Mediterraneo. Grande soddisfazione è stata manifestata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, che ha dichiarato: «La collaborazione tra un operatore globale come BYD e una realtà industriale come Automar conferma l'attrattività del porto di Gioia Tauro per investimenti logistici avanzati. Stiamo trasformando lo scalo in una piattaforma integrata capace di generare valore per il territorio e per le principali filiere industriali internazionali, con particolare attenzione

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Distribuzione veicoli, BYD e Automar inaugurano una partnership logistica a Gioia Tauro

La scelta consentirà di ottimizzare i flussi logistici grazie alla posizione strategica dello scalo calabrese e alla possibilità di gestire ingenti volumi. La multinazionale high-tech BYD ha annunciato l'avvio operativo di una nuova fase della propria organizzazione logistica in Italia, con **Gioia Tauro** come hub strategico per la gestione e la distribuzione dei veicoli nella parte del centro sud del territorio nazionale, grazie alla collaborazione con Automar S.p.A., operatore specializzato nella logistica automotive. Il modello operativo prevede una gestione integrata che combina trasporto marittimo, collegamenti ferroviari e distribuzione su gomma. Automar svolge le attività a **Gioia Tauro** attraverso una piattaforma dedicata alla logistica automotive e alla gestione dei veicoli in linea con gli standard richiesti da BYD. Questa scelta risponde a una logica di ottimizzazione dei flussi logistici, grazie alla posizione strategica dello scalo e alla possibilità di gestire ingenti volumi, garantendo al tempo stesso velocità, flessibilità e continuità operativa. Il country manager BYD e DENZA Italia, Alessandro Grosso, spiega che "la crescita che stiamo registrando richiede una supply chain solida e capillare. Questa partnership è un tassello importante per migliorare il servizio alla nostra rete e la distribuzione. La collaborazione con Automar ci consente di contare su competenze specifiche nella gestione dei veicoli". Costantino Baldissara, presidente di Automar, esprime "gratitudine a BYD per aver scelto **Gioia Tauro** e Automar come hub logistico per la distribuzione dei propri veicoli. Collaborare con un brand vincente e in forte crescita come BYD conferma il valore del lavoro svolto e il ruolo strategico del nostro terminal". Condividi Tag porti **gioia tauro** Articoli correlati.



Gioia Tauro amplia il ruolo: i cinesi di Byd la scelgono per la logistica dell'auto

Non più solo trasbordi: dopo il record di teu nel 2025, ora anche un altro "mestiere" **GIOIA TAURO**. La Byd dell'ingegner Wang Chuanfu (che qui da noi nessuno conosce) ha ormai umiliato la Tesla di Elon Musk (che qui da noi tutti conoscono): anche i dati sulle immatricolazioni di gennaio dicono che sono state vendute in tutta Italia 713 Tesla e più di 3.500 Byd, il quintuplo. Dev'esserci un motivo se alcuni fra i più importanti manager dell'ex Fiat sono stati reclutati come top manager dalla casa cinese che ha visto esplodere sul mercato europeo le statistiche delle vendite. Ma stavolta non è questo che interessa. Detto meglio: ci interessa sotto un altro profilo, quello della logistica. Se da un pugno di poche centinaia di immatricolazioni si balza a più di 3mila al mese sorpassando anche marchi consolidatissimi come Nissan, Alfa Romeo e Volvo, c'è bisogno di una rete di concessionari a livello territoriale e c'è bisogno soprattutto di organizzare la logistica che porta qui in Italia i veicoli e li distribuisce fra le varie città. È da leggere in questa chiave l'annuncio che il **porto** di **Gioia Tauro**, sulle coste calabresi, è stato individuato come polo strategico dallo stato maggiore della casa automobilistica di Shenzhen, nella

Cina meridionale zona Hong Kong e a tal proposito è stata avviata la collaborazione con Automar. Ne dà l'annuncio l'Authority gioiese guidata da Paolo Piacenza segnalando che in questo modo il **porto** di **Gioia Tauro** «consolida il proprio posizionamento quale piattaforma logistica di riferimento nel Mediterraneo per il settore auto e per la mobilità sostenibile». **Gioia Tauro** allarga l'ambito al di fuori dal proprio "mestiere" tradizionale di **porto** di trasbordo in cui i container (lo scorso anno 4,5 milioni, cifra record) arrivano via nave, sono sbarcati nel terminal ma, anziché uscire verso una destinazione nell'entroterra, vengono poi reimbarcati su un'altra nave più piccola che si occuperà di smistare la merce su scala mediterranea. Da **Gioia Tauro** insistono sulla rilevanza di questa collaborazione tra Byd, numero uno mondiale nei veicoli elettrici, e Automar spa, operatore specializzato nella logistica dei veicoli: lo scalo calabrese diventa polo operativo per la gestione e la distribuzione dei flussi destinati al Centro-Sud Italia. Non v'è chi non veda come si amplia «in modo significativo» il ruolo delle banchine gioiesi ben al di là delle tradizionali attività di "transshipment". Dalla sede dell'istituzione portuale di **Gioia Tauro** lo dicono esplicitamente: «L'iniziativa rappresenta un ulteriore passo avanti nella strategia di diversificazione funzionale del **porto**, che punta allo sviluppo di traffici ad alto valore aggiunto, integrando trasporto marittimo, ferroviario e stradale all'interno di una filiera logistica moderna, efficiente e sostenibile». Con effetti diffusivi anche sull'insieme dell'economia del Mezzogiorno. Il terminal Automar - viene sottolineato - continua il proprio piano di sviluppo in coordinamento con l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari



Non più solo trasbordi: dopo il record di teu nel 2025, ora anche un altro "mestiere" **GIOIA TAURO**. La Byd dell'ingegner Wang Chuanfu (che qui da noi nessuno conosce) ha ormai umiliato la Tesla di Elon Musk (che qui da noi tutti conoscono): anche i dati sulle immatricolazioni di gennaio dicono che sono state vendute in tutta Italia 713 Tesla e più di 3.500 Byd, il quintuplo. Dev'esserci un motivo se alcuni fra i più importanti manager dell'ex Fiat sono stati reclutati come top manager dalla casa cinese che ha visto esplodere sul mercato europeo le statistiche delle vendite. Ma stavolta non è questo che interessa. Detto meglio: ci interessa sotto un altro profilo, quello della logistica. Se da un pugno di poche centinaia di immatricolazioni si balza a più di 3mila al mese sorpassando anche marchi consolidatissimi come Nissan, Alfa Romeo e Volvo, c'è bisogno di una rete di concessionari a livello territoriale e c'è bisogno soprattutto di organizzare la logistica che porta qui in Italia i veicoli e li distribuisce fra le varie città. È da leggere in questa chiave l'annuncio che il porto di Gioia Tauro, sulle coste calabresi, è stato individuato come polo strategico dallo stato maggiore della casa automobilistica di Shenzhen, nella Cina meridionale zona Hong Kong e a tal proposito è stata avviata la collaborazione con Automar. Ne dà l'annuncio l'Authority gioiese guidata da Paolo Piacenza segnalando che in questo modo il porto di Gioia Tauro «consolida il proprio posizionamento quale piattaforma logistica di riferimento nel Mediterraneo per il settore auto e per la mobilità sostenibile». Gioia Tauro allarga l'ambito al di fuori dal proprio "mestiere" tradizionale di porto di trasbordo in cui i container (lo scorso anno 4,5 milioni, cifra record) arrivano via nave, sono sbarcati nel terminal ma, anziché uscire verso una destinazione nell'entroterra, vengono poi reimbarcati su un'altra nave più piccola che si occuperà di smistare la merce su scala mediterranea. Da Gioia Tauro insistono sulla rilevanza di questa collaborazione tra

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Tirreno meridionale e Ionio: può contare su «ampie aree dedicate, infrastrutture specializzate e collegamenti ferroviari interni direttamente connessi al piazzale operativo, con una capacità potenziale fino a 700 treni/anno». Quanto basta per permettere «una gestione efficiente e tempestiva dei volumi e garantiscono una distribuzione intermodale capillare verso i principali mercati nazionali». In parallelo, l'Autorità di Sistema Portuale ha in gestazione il proprio programma di investimenti infrastrutturali, ambientali e di sviluppo dell'intermodalità e della logistica. Scopo: dare «massima competitività al porto» e farne un polo intermodale di riferimento, «strategico per i traffici industriali e "automotive" nel Mediterraneo». Queste le parole che, all'insegna della grande soddisfazione, arrivano da Paolo Piacenza, presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio: «La collaborazione tra un operatore globale come Byd e una realtà industriale come Automar conferma l'attrattività del porto di Gioia Tauro per investimenti logistici avanzati. Stiamo trasformando lo scalo in una piattaforma integrata capace di generare valore per il territorio e per le principali filiere industriali internazionali, con particolare attenzione alla mobilità elettrica e alla sostenibilità ambientale».

Gioia Tauro, nuovo polo dell'auto: siglato l'accordo tra il gigante BYD e Automar

Feb 6, 2026 di Gaia SCOTTO PAGLIARA - Il **Porto** di **Gioia Tauro** consolida il proprio posizionamento come piattaforma logistica di riferimento nel Mediterraneo per il settore automotive e la mobilità sostenibile grazie a una nuova e prestigiosa collaborazione internazionale. L'intesa tra BYD, leader mondiale nella produzione di veicoli elettrici, e l'operatore specializzato Automar S.p.A. trasforma ufficialmente lo scalo calabrese in un hub operativo fondamentale per la gestione e la distribuzione dei flussi di auto destinati al Centro-Sud Italia. Questa iniziativa permette allo scalo di compiere un salto di qualità decisivo, ampliando il proprio raggio d'azione oltre le tradizionali attività di transhipment verso una strategia di diversificazione funzionale che punta su traffici ad alto valore aggiunto. L'integrazione tra trasporto marittimo, ferroviario e stradale è il cuore di questa nuova filiera logistica che si presenta moderna, efficiente e profondamente orientata alla sostenibilità. Il terminal Automar, operando in costante coordinamento con l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, dispone di infrastrutture specializzate e collegamenti ferroviari interni direttamente connessi ai piazzali operativi. Con una capacità potenziale che raggiunge i settecento treni all'anno, la struttura garantisce una gestione tempestiva dei volumi e una distribuzione intermodale capillare verso i principali mercati nazionali, assicurando massima competitività ai partner industriali coinvolti. Al fianco degli operatori privati, l'Autorità di Sistema Portuale sta portando avanti un ambizioso programma di investimenti infrastrutturali e ambientali volto a rendere **Gioia Tauro** uno snodo intermodale di riferimento per l'intera industria automobilistica mediterranea. Il presidente dell'Autorità, Paolo Piacenza, ha accolto con grande favore questo nuovo assetto sottolineando come la collaborazione tra un gigante globale come BYD e una realtà consolidata come Automar confermi l'elevata attrattività dello scalo calabrese per gli investimenti logistici avanzati. Secondo il presidente, la trasformazione del **porto** in una piattaforma integrata non solo genera valore per il territorio ma supporta concretamente la transizione verso la mobilità elettrica. Grazie a questo nuovo traffico dedicato all'automotive, **Gioia Tauro** rafforza il proprio ruolo di polo multifunzionale al servizio delle grandi catene globali del valore. L'impatto dell'operazione si riflette positivamente sull'intero sistema economico regionale, promuovendo la crescita occupazionale del Mezzogiorno e inserendo la Calabria al centro delle rotte della nuova mobilità internazionale.



Feb 6, 2026 di Gaia SCOTTO PAGLIARA - Il Porto di Gioia Tauro consolida il proprio posizionamento come piattaforma logistica di riferimento nel Mediterraneo per il settore automotive e la mobilità sostenibile grazie a una nuova e prestigiosa collaborazione internazionale. L'intesa tra BYD, leader mondiale nella produzione di veicoli elettrici, e l'operatore specializzato Automar S.p.A. trasforma ufficialmente lo scalo calabrese in un hub operativo fondamentale per la gestione e la distribuzione dei flussi di auto destinati al Centro-Sud Italia. Questa iniziativa permette allo scalo di compiere un salto di qualità decisivo, ampliando il proprio raggio d'azione oltre le tradizionali attività di transhipment verso una strategia di diversificazione funzionale che punta su traffici ad alto valore aggiunto. L'integrazione tra trasporto marittimo, ferroviario e stradale è il cuore di questa nuova filiera logistica che si presenta moderna, efficiente e profondamente orientata alla sostenibilità. Il terminal Automar, operando in costante coordinamento con l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, dispone di infrastrutture specializzate e collegamenti ferroviari interni direttamente connessi ai piazzali operativi. Con una capacità potenziale che raggiunge i settecento treni all'anno, la struttura garantisce una gestione tempestiva dei volumi e una distribuzione intermodale capillare verso i principali mercati nazionali, assicurando massima competitività ai partner industriali coinvolti. Al fianco degli operatori privati, l'Autorità di Sistema Portuale sta portando avanti un ambizioso programma di investimenti infrastrutturali e ambientali volto a rendere Gioia Tauro uno snodo intermodale di riferimento per l'intera industria automobilistica mediterranea. Il presidente dell'Autorità, Paolo Piacenza, ha accolto con grande favore questo nuovo assetto sottolineando come la collaborazione tra un gigante globale come BYD e una realtà consolidata come Automar confermi l'elevata attrattività dello scalo calabrese per gli investimenti logistici avanzati. Secondo il presidente, la trasformazione del porto in una piattaforma integrata non solo genera valore per il territorio ma supporta concretamente la transizione verso la mobilità elettrica. Grazie a questo nuovo traffico dedicato all'automotive, Gioia Tauro rafforza il proprio ruolo di polo multifunzionale al servizio delle grandi catene globali del valore. L'impatto dell'operazione si riflette positivamente sull'intero sistema economico regionale, promuovendo la crescita occupazionale del Mezzogiorno e inserendo la Calabria al centro delle rotte della nuova mobilità internazionale.

Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Formazione, borse di Studio Caronte & Tourist a 15 neodiplomati

Il riconoscimento nel corso dell'evento intitolato "Le Professioni del Mare: dai banchi di scuola al mondo del lavoro", promosso a Trapani dalla Fit Cisl Sicilia Giovani, opportunità e futuro al centro della cerimonia svoltasi ieri mattina nell'Aula Magna dell' Istituto di Istruzione Superiore "L. Da Vinci - Torre" di viale Regina Elena, a Trapani, durante la quale sono state consegnate le borse di studio Caronte & Tourist a quindici neodiplomati distintisi per merito negli anni scolastici 2023/24 e 2024/25. L'evento, intitolato "Le Professioni del Mare: dai banchi di scuola al mondo del lavoro", promosso dalla Fit Cisl Sicilia e giunto alla sua ottava edizione, conferma una consolidata sinergia tra la scuola trapanese, la storica società di navigazione e l'organizzazione sindacale. I premiati, diplomati in Conduzione del Mezzo Navale (CMN) e Conduzione Apparat e Impianti Marittimi (CAIM), hanno ricevuto un riconoscimento in denaro e l'opportunità di un imbarco di due mesi su una delle navi della flotta dal Gruppo C&T. "La Sicilia è circondata dal mare ma non poggia, purtroppo, la sua economia sulle potenzialità che esso offre. Non succede spesso, infatti, che ci siano sinergie come questa, dove il mondo della formazione, del lavoro e dell'impresa si incontrano e lavorano insieme per il futuro. - ha dichiarato durante il suo intervento Tiziano Minuti, responsabile del personale e della comunicazione del Gruppo Caronte & Tourist - La nostra società propone queste premialità in tutte le città marittime in cui opera perché crede fermamente nella valorizzazione delle eccellenze. È fondamentale premiare i talenti, soprattutto in un settore marittimo in cui la tecnologia e le normative richiedono professionisti sempre più specializzati. Noi ci siamo e le nostre navi, alcune tra le più innovative del Mediterraneo, sono pronte ad accogliere questi giovani professionisti". Rosanna Grimaudo, segretaria Fit Cisl Trapani e moderatrice dell'evento, ha sottolineato: "Dobbiamo ringraziare Caronte & Tourist, che da otto anni accoglie il nostro invito investendo concretamente sui giovani. È una scommessa sul futuro di questo territorio e della città di Trapani, destinata a diventare un hub portuale di primaria importanza nel cuore del Mediterraneo". "Una collaborazione che conferma un modello virtuoso per valorizzare il merito dei giovani diplomati e accompagnarli verso un'esperienza lavorativa concreta. Ringrazio questa partecipazione, che consolida una sinergia proficua e proietta la scuola in una dimensione di crescita del territorio e dell'economia legata al mondo del mare", ha aggiunto la dirigente Scolastica Vita D'Amico nel porgere i saluti alla platea di studenti e di ospiti. Alla cerimonia sono intervenuti inoltre, il segretario generale della Fit Cisl Sicilia Dionisio Giordano, la segretaria generale Cisl Palermo Trapani Federica Badami, Il Sindaco di Trapani Giacomo Tranchida, i rappresentanti della Capitaneria di Porto di Trapani, il comandante in seconda Federico Pucci, la sottotenente di vascello Alessia Marino



Il riconoscimento nel corso dell'evento intitolato "Le Professioni del Mare: dai banchi di scuola al mondo del lavoro", promosso a Trapani dalla Fit Cisl Sicilia Giovani, opportunità e futuro al centro della cerimonia svoltasi ieri mattina nell'Aula Magna dell' Istituto di Istruzione Superiore "L. Da Vinci - Torre" di viale Regina Elena, a Trapani, durante la quale sono state consegnate le borse di studio Caronte & Tourist a quindici neodiplomati distintisi per merito negli anni scolastici 2023/24 e 2024/25. L'evento, intitolato "Le Professioni del Mare: dai banchi di scuola al mondo del lavoro", promosso dalla Fit Cisl Sicilia e giunto alla sua ottava edizione, conferma una consolidata sinergia tra la scuola trapanese, la storica società di navigazione e l'organizzazione sindacale. I premiati, diplomati in Conduzione del Mezzo Navale (CMN) e Conduzione Apparat e Impianti Marittimi (CAIM), hanno ricevuto un riconoscimento in denaro e l'opportunità di un imbarco di due mesi su una delle navi della flotta dal Gruppo C&T. "La Sicilia è circondata dal mare ma non poggia, purtroppo, la sua economia sulle potenzialità che esso offre. Non succede spesso, infatti, che ci siano sinergie come questa, dove il mondo della formazione, del lavoro e dell'impresa si incontrano e lavorano insieme per il futuro. - ha dichiarato durante il suo intervento Tiziano Minuti, responsabile del personale e della comunicazione del Gruppo Caronte & Tourist - La nostra società propone queste premialità in tutte le città marittime in cui opera perché crede fermamente nella valorizzazione delle eccellenze. È fondamentale premiare i talenti, soprattutto in un settore marittimo in cui la tecnologia e le normative richiedono professionisti sempre più specializzati. Noi ci siamo e le nostre navi, alcune tra le più innovative del Mediterraneo, sono pronte ad accogliere questi giovani professionisti". Rosanna Grimaudo, segretaria Fit Cisl Trapani e moderatrice dell'evento, ha sottolineato: "Dobbiamo ringraziare Caronte & Tourist, che da otto anni accoglie il nostro invito investendo concretamente sui giovani. È una scommessa sul futuro di questo

Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

e Gaspare Alastra, funzionario tecnico della sicurezza della navigazione, la rappresentante di Sicindustria Trapani Rosetta Gabriele e l'assistente spirituale della Fondazione Auxilium don Angelo Davide Orlando. I quindici diplomati premiati degli indirizzi Conduzione del Mezzo Navale (CMN) e Conduzione Apparati e Impianti Marittimi (CAIM): Anno scolastico 2024/25 : Dario Santalucia, Riccardo Navetta, Ambra Ruggirello, Alberto Cangemi, Alberto Incarbona, Samuele **Catania**, Antonino Giovanni Castelli. Anno scolastico 2023/24 : Fabio Di Pietra, Alberto Romano, Giovanni Luigi Fazio, Giulio Alfano, Giuseppe Anselmo, Enrico Orlando, Gioele Raccosta, Simone Torregrossa. Condividi Tag caronte&tourist formazione Articoli correlati.

Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Milazzo, pronto il progetto "Traimari". Delibera in Consiglio Comunale per la variante urbanistica

Parco urbano di 25 mila metri quadrati, nodo di interscambio con parcheggio interrato dotato di 463 posti auto, destinato ad hub infrastrutturale e attività di servizio, su complessivi 1850 mq; attività ricettive e commerciali localizzate in un edificio circolare sito all'interno del parco, su complessivi 1600 mq ed un polo culturale sito nei locali recuperati dell'ex Stazione Ferroviaria, con laboratori artistici, biblioteca, sala convegni attività correlate (ricettive e commerciali). Sarà questo il "Parco tra i mari". La proposta di delibera contenente gli elaborati è stata già trasmessa all'ufficio di presidenza ed è al vaglio della prima commissione consiliare. Dopo il parere andrà in Aula per il dibattito e la successiva votazione. Quindi la pubblicazione per la presentazione di eventuali osservazioni. Alla fine dell'iter, considerato che tutte le aree sono di proprietà comunale e quindi non si renderà necessario procedere ad espropriazioni, occorrerà attivarsi per cercare di individuare le risorse necessarie ad eseguire l'intervento. Il progetto per la riqualificazione della grande area che interessa lo scalo ferroviario e l'ex stazione di piazza Marconi è stato redatto dallo studio Bodar Bottega d'Architettura, selezionato

nel 2022 a seguito di concorso pubblico europeo finanziato dallo Stato con risorse pari a circa 700 mila euro. Un investimento da 40 milioni di euro che ha già ottenuto il via libera anche nella Conferenza di servizi con pareri favorevoli (e alcune prescrizioni) da parte di Soprintendenza, Asp e Genio Civile. Il passaggio in Aula è determinato dal fatto che occorre la pronuncia delle forze politiche su una variante al Prg per quel che concerne alcune zone aventi destinazione industriale e per inserire all'interno dello strumento urbanistico anche la vecchia stazione, che come è noto, non è presente. «Siamo fiduciosi sulla possibilità di trovare i finanziamenti - ha detto il sindaco Pippo Midili - perché quando si è in possesso di una progettazione tutto diventa più semplice. Inoltre le aree sono state già acquistate dal Comune esercitando un diritto di prelazione e privilegiando l'interesse pubblico che ha evitato eventuali speculazioni di privati e quindi anche questo agevola i tempi di intervento, anche se parliamo di un'opera che potrà trovare luce nel medio lungo termine. Un'opera immaginata per il futuro della città di **Milazzo**. Gli immobili oggetto d'intervento infatti contribuiranno in maniera rilevante ad aumentare la dotazione di servizi concentrandoli in un'area che attualmente ne risulta carente e contribuendo a rendere la stessa e, di riflesso, il territorio milazzese, polo di attrazione per gli ambiti locali che vi gravitano attorno, mediante la realizzazione di un'area di ver-de attrezzato valorizzata da molteplici funzioni e di un polo di servizi commerciali, ricettivi, culturali e di mobilità».



Parco urbano di 25 mila metri quadrati, nodo di interscambio con parcheggio interrato dotato di 463 posti auto, destinato ad hub infrastrutturale e attività di servizio, su complessivi 1850 mq; attività ricettive e commerciali localizzate in un edificio circolare sito all'interno del parco, su complessivi 1600 mq ed un polo culturale sito nei locali recuperati dell'ex Stazione Ferroviaria, con laboratori artistici, biblioteca, sala convegni attività correlate (ricettive e commerciali). Sarà questo il "Parco tra i mari". La proposta di delibera contenente gli elaborati è stata già trasmessa all'ufficio di presidenza ed è al vaglio della prima commissione consiliare. Dopo il parere andrà in Aula per il dibattito e la successiva votazione. Quindi la pubblicazione per la presentazione di eventuali osservazioni. Alla fine dell'iter, considerato che tutte le aree sono di proprietà comunale e quindi non si renderà necessario procedere ad espropriazioni, occorrerà attivarsi per cercare di individuare le risorse necessarie ad eseguire l'intervento. Il progetto per la riqualificazione della grande area che interessa lo scalo ferroviario e l'ex stazione di piazza Marconi è stato redatto dallo studio Bodar Bottega d'Architettura, selezionato nel 2022 a seguito di concorso pubblico europeo finanziato dallo Stato con risorse pari a circa 700 mila euro. Un investimento da 40 milioni di euro che ha già ottenuto il via libera anche nella Conferenza di servizi con pareri favorevoli (e alcune prescrizioni) da parte di Soprintendenza, Asp e Genio Civile. Il passaggio in Aula è determinato dal fatto che occorre la pronuncia delle forze politiche su una variante al Prg per quel che concerne alcune zone aventi destinazione industriale e per inserire all'interno dello strumento urbanistico anche la vecchia stazione che

Messina, l'ex cittadella fieristica si trasforma in Parco urbano

L'Autorità di sistema portuale ha investito più di cinque milioni di euro per la realizzazione di questo spazio verde attrezzato che affaccia sullo Stretto. I lavori si sarebbero dovuti concludere nel 2023 MESSINA - Un altro segno di una città che cambia, che ridisegna una parte del suo territorio e ha sempre il mare al centro. L'area della ex cittadella fieristica si è trasformata in un grande Parco urbano affacciato sullo Stretto. Circa 16 mila mq di verde hanno preso il posto di costruzioni e capannoni inutilizzati, allungando la storica passeggiata a mare di circa 800 metri. Uno spazio senza più barriere del cantiere, né cancelli e muri che in passato bloccavano la visuale e adesso è tutto pronto per essere restituito alla città. Riqualficazione waterfront Messina

L'Autorità di sistema ha investito oltre cinque milioni di euro in questo parco attrezzato che adesso è stato completato e arredato anche nella zona più vicina al viale Giostra. Ci sono gli spazi per camminare, aree in cui fare fitness e quelle per i bambini con giochi inclusivi ma anche un campo da basket. Gli spazi fieristici sono luogo identitario, legato al periodo d'oro della Campionaria internazionale che si svolgeva ad agosto, ma è un passato su cui

non ci si vuole soffermare troppo perché il progetto realizzato dall'Adsp dello Stretto, che ha la competenza sull'area, esprime visioni contemporanee con uno sguardo al futuro. Progetto architettonico e accesso al parco Verde, acqua e luce sono le chiavi per comprendere quanto concretizzato dal progetto dell'architetto Giovanni Lazzari. C'è il recupero del rapporto con il mare, l'accessibilità ad aree strategiche sotto ogni profilo, da quello paesaggistico a quello ambientale a quello storico. Per potere entrare bisognerà attendere il collaudo, ci vorranno due mesi secondo l'Autorità di sistema portuale, e poi l'accordo tra Adsp e Comune sulla gestione. I due enti ci stanno lavorando ma bisogna ancora definire alcune incombenze. In vista di un commissariamento dopo le dimissioni del sindaco, i tempi potrebbero allungarsi ma il presidente dell'Adsp Francesco Rizzo, ha assicurato che in caso di mancata definizione dell'intesa entro breve, l'Autorità è pronta alla gestione esclusiva. Gli ultimi passaggi burocratici potrebbero essere definiti entro aprile. Tempi dei lavori e modifiche al progetto. La fruizione riguarderà tutta la zona che si affaccia al mare, dal portale ristrutturato fino allo spazio accanto ai padiglioni dove era stato realizzato l'hub vaccinale negli anni del Covid. Il progetto era stato presentato a dicembre del 2022 dall'allora presidente dell'Adsp Mario Mega, dai progettisti e dal sindaco Basile. I lavori, secondo il cronoprogramma dovevano concludersi entro la fine del 2023, ma il progetto dopo l'intervento della Soprintendenza dei Beni culturali è stato rielaborato, è stata modificata la planimetria, è stato previsto più verde con l'aumento del numero di alberi da piantare e l'eliminazione delle tre balconate sul mare; la gara



L'Autorità di sistema portuale ha investito più di cinque milioni di euro per la realizzazione di questo spazio verde attrezzato che affaccia sullo Stretto. I lavori si sarebbero dovuti concludere nel 2023 MESSINA - Un altro segno di una città che cambia, che ridisegna una parte del suo territorio e ha sempre il mare al centro. L'area della ex cittadella fieristica si è trasformata in un grande Parco urbano affacciato sullo Stretto. Circa 16 mila mq di verde hanno preso il posto di costruzioni e capannoni inutilizzati, allungando la storica passeggiata a mare di circa 800 metri. Uno spazio senza più barriere del cantiere, né cancelli e muri che in passato bloccavano la visuale e adesso è tutto pronto per essere restituito alla città. Riqualficazione waterfront Messina L'Autorità di sistema ha investito oltre cinque milioni di euro in questo parco attrezzato che adesso è stato completato e arredato anche nella zona più vicina al viale Giostra. Ci sono gli spazi per camminare, aree in cui fare fitness e quelle per i bambini con giochi inclusivi ma anche un campo da basket. Gli spazi fieristici sono luogo identitario, legato al periodo d'oro della Campionaria internazionale che si svolgeva ad agosto, ma è un passato su cui non ci si vuole soffermare troppo perché il progetto realizzato dall'Adsp dello Stretto, che ha la competenza sull'area, esprime visioni contemporanee con uno sguardo al futuro. Progetto architettonico e accesso al parco Verde, acqua e luce sono le chiavi per comprendere quanto concretizzato dal progetto dell'architetto Giovanni Lazzari. C'è il recupero del rapporto con il mare, l'accessibilità ad aree strategiche sotto ogni profilo, da quello paesaggistico a quello ambientale a quello storico. Per potere entrare bisognerà attendere il collaudo, ci vorranno due mesi secondo l'Autorità di sistema portuale, e poi l'accordo tra Adsp e Comune sulla gestione. I due enti ci

d'appalto è stata pubblicata quindi solo a metà del 2023 e si parlò della conclusione dei lavori per l'estate del 2024. Ma è stato impossibile rispettare anche questo termine. Dopo il sopralluogo di alcuni consiglieri comunali nell'area del cantiere si era annunciata l'apertura ad agosto del tratto a ridosso del mare. Ma l'emergenza idrica ha fatto rinviare le date, compresa quella di ultimazione generale degli interventi prevista a dicembre 2024. Giganti Mata e Grifone e identità culturale. Dopo intoppi e stop si è arrivati finalmente all'epilogo e cominciano ad arrivare le prime proposte per arricchire lo spazio, come quella di Gabriele Ferrante e Alessandro Geraci consiglieri di circoscrizione rispettivamente della quarta e terza Municipalità, che rilanciano l'idea di avviare un'esposizione permanente dei "Giganti Mata e Grifone", inserendola in un "Museo del Mito e delle Tradizioni" e facendone il cuore narrativo del futuro "Lungomare del Mito". "La proposta - hanno precisato Ferrante e Geraci - non sostituisce e non intacca la storica tradizione della 'Passeggiata dei Giganti' nel villaggio di Camaro, che deve continuare regolarmente nel mese di agosto, al contrario, l'obiettivo è rafforzarla, perché una valorizzazione stabile durante l'anno renderebbe ancora più significativo l'appuntamento popolare estivo. La riqualificazione del waterfront è l'occasione per una scelta che lasci un segno vero: non solo opere e arredo urbano, ma un'idea forte di città. Mata e Grifone sono un simbolo popolare e riconoscibile, legato alla leggenda delle origini di Messina: non è accettabile ammirarli solo per poche settimane e per il resto dell'anno chiusi in un deposito in via Catania. C'è tanto da raccontare ai cittadini e ai turisti, serve una collocazione stabile, fruibile e raccontata in modo moderno, a beneficio di tutti, mantenendo la passeggiata di Camaro come momento culminante della tradizione". Accanto all'esposizione permanente, Ferrante e Geraci hanno indicato anche azioni di promozione e animazione culturale legate al racconto del mito. Ferrante e Geraci hanno proposto che l'esposizione permanente diventi il punto di partenza di un percorso culturale sul mare, un itinerario tematico che renda il waterfront un'esperienza identitaria e non un semplice attraversamento.

Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Attacco 'portuale' al presunto oligopolio di Caronte&Tourist

Il Comitato di autotrasportatori che ha sollevato il caso Meridiano Lines evidenzia la presenza della compagnia nei terminal dello Stretto e chiama in causa l'Adsp Nuova puntata della querelle fra il Comitato Autotrasportatori Libera Concorrenza Stretto di Messina e il gruppo Caronte&Tourist. Come riferito da SHIPPING ITALY, il Comitato aveva messo all'indice il presunto oligopolio sui servizi marittimi di collegamento fra le due sponde dello Stretto di Messina, dimostrato dal controllo surrettizio che Caronte avrebbe, mediante il possesso per interposta fiduciaria, del 50% di Meridiano Lines, altra compagnia del terzetto che con Rfi-Blufferies opera fra Sicilia e Calabria. La compagnia marittima aveva replicato che la cosa era nota alle autorità competenti, anche se la più recente indagine dell'Antitrust su quel mercato definiva Meridiano come indipendente. Ora il Comitato, chiedendo di chiarire a chi faccia capo l'altra fiduciaria (Aletti) titolare del 40% di Meridiano Lines, è tornato all'attacco sul fronte portuale. Analizzando la composizione societaria delle quattro realtà che gestiscono gli approdi sulle due sponde, l'associazione di autotrasportatori ha evidenziato come Caronte controlli direttamente quelli di Rada San Francesco a Messina e di Villa San Giovanni (Reggio Calabria) e come partecipi alle società terminalistiche del Molo Norimberga di Messina (C&T detiene direttamente oltre il 31% di Servizi Norimberga) e del **porto** di **Tremestieri** (la compagnia detiene il 24% della Comet Maritime Terminals). "In un settore che dovrebbe teoricamente brillare per dinamismo e pluralismo, ci si trova davanti a un sistema di oligopolio de facto. Una situazione in cui le barriere all'entrata non sono muri di cemento, ma concessioni demaniali blindate, che concedono ai soliti attori una prelazione sulle banchine dello Stretto. Il Comitato intende porre l'accento su quella che potremmo definire una armoniosa confusione. In un mercato sano, chi gestisce l'infrastruttura (il concessionario) e chi offre il servizio (il vettore) dovrebbero idealmente guardarsi con distacco. Nello Stretto, invece, assistiamo a una tale assonanza tra vettori e concessionari che diventa difficile distinguere dove finisce il molo e dove inizia il traghetto. In questo contesto di contiguità societaria, sorge spontanea una domanda: l'Autorità Portuale dello Stretto che fa?" ha commentato il presidente del Comitato Francesco Caruso. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.**



Il Comitato di autotrasportatori che ha sollevato il caso Meridiano Lines evidenzia la presenza della compagnia nei terminal dello Stretto e chiama in causa l'Adsp Nuova puntata della querelle fra il Comitato Autotrasportatori Libera Concorrenza Stretto di Messina e il gruppo Caronte&Tourist. Come riferito da SHIPPING ITALY, il Comitato aveva messo all'indice il presunto oligopolio sui servizi marittimi di collegamento fra le due sponde dello Stretto di Messina, dimostrato dal controllo surrettizio che Caronte avrebbe, mediante il possesso per interposta fiduciaria, del 50% di Meridiano Lines, altra compagnia del terzetto che con Rfi-Blufferies opera fra Sicilia e Calabria. La compagnia marittima aveva replicato che la cosa era nota alle autorità competenti, anche se la più recente indagine dell'Antitrust su quel mercato definiva Meridiano come indipendente. Ora il Comitato, chiedendo di chiarire a chi faccia capo l'altra fiduciaria (Aletti) titolare del 40% di Meridiano Lines, è tornato all'attacco sul fronte portuale. Analizzando la composizione societaria delle quattro realtà che gestiscono gli approdi sulle due sponde, l'associazione di autotrasportatori ha evidenziato come Caronte controlli direttamente quelli di Rada San Francesco a Messina e di Villa San Giovanni (Reggio Calabria) e come partecipi alle società terminalistiche del Molo Norimberga di Messina (C&T detiene direttamente oltre il 31% di Servizi Norimberga) e del porto di Tremestieri (la compagnia detiene il 24% della Comet Maritime Terminals). "In un settore che dovrebbe teoricamente brillare per dinamismo e pluralismo, ci si trova davanti a un sistema di oligopolio de facto. Una situazione in cui le barriere all'entrata non sono muri di cemento, ma concessioni demaniali blindate, che concedono ai soliti attori una prelazione sulle banchine dello Stretto. Il Comitato intende porre l'accento su quella che potremmo definire una armoniosa confusione. In un mercato sano, chi gestisce l'infrastruttura (il concessionario) e chi offre il servizio (il vettore) dovrebbero idealmente guardarsi con distacco. Nello Stretto,

Ciclone Harry, Musolino (IV): "Eolie isolate, porti devastati e pendolari nel caos"

"Il passaggio del ciclone Harry lascia ferite profonde e un conto salatissimo per la Sicilia orientale. La situazione nelle Isole Eolie è drammatica: nelle ultime 48 ore i collegamenti sono stati pressoché azzerati, con Liberty Lines e Caronte & Tourist costrette a sospendere la quasi totalità delle corse. Ma a preoccupare è soprattutto lo stato delle infrastrutture portuali, colpite durissimamente dalla furia del mare". Lo dichiara in una nota il senatore di Italia Viva Dafne Musolino, facendo il punto sui danni del maltempo. "A Lipari la banchina commerciale ha subito colpi devastanti, mentre a Stromboli, allo scalo di Scari, e a Filicudi, nella zona di Pecorini, le mareggiate hanno divelto parti dei moli e delle pavimentazioni, rendendo gli attracchi estremamente precari. Non va meglio sulla viabilità interna: diverse strade litoranee, in particolare a Canneto di Lipari e Santa Marina Salina, sono state letteralmente 'mangiate' dal mare o invase da sabbia e detriti. Sebbene la viabilità principale sia stata ripristinata, restano criticità puntuali ovunque. Per fortuna non si registrano nuovi crolli significativi, ma l'arcipelago vive un'emergenza logistica che aggrava pesantemente una fragilità strutturale preesistente e mai risolta.

Ma è sulla terraferma, lungo la fascia ionica, che si consuma l'ennesima beffa ai danni dei cittadini", rimarca. "L'aspetto più sconcertante riguarda Santa Teresa di Riva e la gestione del dissesto idrogeologico". "La linea ferroviaria - prosegue Musolino- è ancora bloccata per lavori che, sulla carta, dovrebbero concludersi a marzo prossimo ma la gestione dell'emergenza è dilettesca. I servizi di autobus sostitutivi predisposti dalle Ferrovie sono assolutamente insufficienti a coprire il litorale ionico da Messina fino a Catania, lasciando pendolari e lavoratori in balia del disservizio. Ma l'aspetto più sconcertante riguarda Santa Teresa di Riva e la gestione del dissesto idrogeologico. Apprendiamo che solo adesso, dopo che il ciclone si è abbattuto con violenza sulla costa, si procede con un'accelerazione improvvisa per la realizzazione dei 14 pennelli in scogli lavici e dell'unghia soffolta parallela alla battigia. È doveroso ricordare che questo progetto, con un appalto che risale al 2021, era già stato concluso nella sua programmazione la scorsa estate, munito di decreto finale e giudizio positivo di compatibilità ambientale. Eppure, è rimasto colpevolmente arenato nelle pastoie burocratiche delle verifiche e delle validazioni". "Che si debba aspettare la devastazione per sbloccare opere fondamentali per la sicurezza del territorio è un fatto che la dice lunga su come la Regione abbia gestito finora l'emergenza erosione. Non è più tollerabile una politica che agisce solo sull'onda dell'emotività del disastro avvenuto, ignorando la prevenzione e tenendo nel cassetto progetti pronti e finanziati mentre il mare si mangia le nostre coste. Schifani e il suo governo prendano atto di questo ennesimo fallimento: ai cittadini servono infrastrutture sicure, non corse contro il tempo per mettere toppe sui disastri annunciati",



"Il passaggio del ciclone Harry lascia ferite profonde e un conto salatissimo per la Sicilia orientale. La situazione nelle Isole Eolie è drammatica: nelle ultime 48 ore i collegamenti sono stati pressoché azzerati, con Liberty Lines e Caronte & Tourist costrette a sospendere la quasi totalità delle corse. Ma a preoccupare è soprattutto lo stato delle infrastrutture portuali, colpite durissimamente dalla furia del mare". Lo dichiara in una nota il senatore di Italia Viva Dafne Musolino, facendo il punto sui danni del maltempo. "A Lipari la banchina commerciale ha subito colpi devastanti, mentre a Stromboli, allo scalo di Scari, e a Filicudi, nella zona di Pecorini, le mareggiate hanno divelto parti dei moli e delle pavimentazioni, rendendo gli attracchi estremamente precari. Non va meglio sulla viabilità interna: diverse strade litoranee, in particolare a Canneto di Lipari e Santa Marina Salina, sono state letteralmente 'mangiate' dal mare o invase da sabbia e detriti. Sebbene la viabilità principale sia stata ripristinata, restano criticità puntuali ovunque. Per fortuna non si registrano nuovi crolli significativi, ma l'arcipelago vive un'emergenza logistica che aggrava pesantemente una fragilità strutturale preesistente e mai risolta. Ma è sulla terraferma, lungo la fascia ionica, che si consuma l'ennesima beffa ai danni dei cittadini", rimarca. "L'aspetto più sconcertante riguarda Santa Teresa di Riva e la gestione del dissesto idrogeologico". "La linea ferroviaria - prosegue Musolino- è ancora bloccata per lavori che, sulla carta, dovrebbero concludersi a marzo prossimo ma la gestione dell'emergenza è dilettesca. I servizi di autobus sostitutivi predisposti dalle Ferrovie sono assolutamente insufficienti a coprire il litorale ionico da Messina fino a Catania, lasciando pendolari e lavoratori in balia del disservizio. Ma l'aspetto più sconcertante riguarda Santa Teresa di Riva e la gestione del dissesto idrogeologico. Apprendiamo che solo adesso, dopo che il ciclone si è abbattuto con violenza sulla costa, si procede con un'accelerazione improvvisa per la realizzazione dei 14 pennelli in scogli lavici e dell'unghia soffolta parallela alla battigia. È doveroso ricordare che questo progetto, con un appalto che risale al 2021, era già stato concluso nella sua programmazione la scorsa estate, munito di decreto finale e giudizio positivo di compatibilità ambientale. Eppure, è rimasto colpevolmente arenato nelle pastoie burocratiche delle verifiche e delle validazioni". "Che si debba aspettare la devastazione per sbloccare opere fondamentali per la sicurezza del territorio è un fatto che la dice lunga su come la Regione abbia gestito finora l'emergenza erosione. Non è più tollerabile una politica che agisce solo sull'onda dell'emotività del disastro avvenuto, ignorando la prevenzione e tenendo nel cassetto progetti pronti e finanziati mentre il mare si mangia le nostre coste. Schifani e il suo governo prendano atto di questo ennesimo fallimento: ai cittadini servono infrastrutture sicure, non corse contro il tempo per mettere toppe sui disastri annunciati",

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

conclude il senatore Musolino.

Museo del Mare, la proposta della Fondazione Mediterranea: "uno spazio museale dedicato ai trasporti nello Stretto"

"Il Museo del Mare, opera ideata e voluta da Giuseppe Scopelliti, poi accantonata a inizio della sindacatura Falcomatà, poi ancora recuperata dallo stesso Falcomatà, intitolata ora alla memoria di Gianni Versace, finalmente ha mosso i primi passi. La sua stessa grandezza, però, pone dei problemi: occorre riempirla di contenuti prima ancora di pensare a come farla funzionare e al reperimento delle ingenti somme necessarie. Una recente intervista all'assessore comunale Carmelo Romeo fa un po' di luce, quantomeno sul primo dei problemi. La struttura sarà divisa in quattro settori di cui il primo costituito da un aquarium di medie dimensioni e il secondo da un auditorium con a suo servizio un ristorante e un bar". Lo afferma il dr. Vincenzo Vitale presidente della Fondazione Mediterranea. "Un attrattore turistico, quindi, che strizza l'occhio al turismo congressuale. I secondi due saranno destinati a spazi museali e/o espositivi, di cui uno permanente e uno per mostre ed eventi temporanei. Quello permanente, o un settore dello stesso, potrebbe essere destinato a un museo della storia dei trasporti nello Stretto, con particolare riguardo al trasporto ferroviario", rimarca Vitale. Collegamento nello Stretto "Il

primo collegamento tra le sponde con mezzi navali in grado di trasportare carri ferroviari prende vita il primo novembre 1899, organizzato in base agli studi dell'ingegnere navale Antonino Carabetta. Questi, insieme all'ammiraglio Giovanni Bettolo, aveva superato in Parlamento le critiche dell'allora Ministro ai Lavori Pubblici, che definiva ridicolo pensare di impiegare risorse pubbliche "per quattro ceste di frutta che passano da Messina a Reggio". Fu così che una prima coppia di navi, lo Scilla e il Cariddi, con locomozione a pale, di 50 metri di lunghezza e in grado di trasportare sei carri ferroviari, cui si aggiunsero dopo un paio di anni il Calabria e il Sicilia, aprirono la nuova era dei trasporti sullo Stretto. La tragedia del 1908 e i successivi eventi bellici del 1915/18 solo rallentarono i collegamenti, che ripresero con più vigore e mezzi più moderni nel ventennio tra le due guerre", evidenzia Vitale. "Tantissima carne al fuoco" "Con il secondo dopoguerra si ebbe un ulteriore impulso, con l'adattamento delle navi alle nuove esigenze ferroviarie e con l'entrata in funzione dei mezzi per trasporto gommato oltre che del servizio aliscafi. Fino ai giorni nostri con la cosiddetta metropolitana del mare e il problema dei collegamenti con il Tito Minniti. Tantissima carne al fuoco, quindi, che potrebbe rappresentare, insieme alla ricca iconografia riguardante i trasporti a vela del XIX secolo, un unicum museale per tutta l'Area dello Stretto. Con una sola, irrecuperabile perdita: l'esempio di archeologia industriale rappresentato dai vecchi attracchi per i ferry-boat che, pur ormai inutilizzati, sveltavano sulla banchina. Si sarebbero potuti usare, restaurati e rifunzionalizzati, come "porta d'ingresso" alla sezione museale. Un cimelio, memoria di un periodo fatto di tempi più lunghi e tutto sommato non spiacevoli, che le Ferrovie, notoriamente



"Il Museo del Mare, opera ideata e voluta da Giuseppe Scopelliti, poi accantonata a inizio della sindacatura Falcomatà, poi ancora recuperata dallo stesso Falcomatà, intitolata ora alla memoria di Gianni Versace, finalmente ha mosso i primi passi. La sua stessa grandezza, però, pone dei problemi: occorre riempirla di contenuti prima ancora di pensare a come farla funzionare e al reperimento delle ingenti somme necessarie. Una recente intervista all'assessore comunale Carmelo Romeo fa un po' di luce, quantomeno sul primo dei problemi. La struttura sarà divisa in quattro settori di cui il primo costituito da un aquarium di medie dimensioni e il secondo da un auditorium con a suo servizio un ristorante e un bar". Lo afferma il dr. Vincenzo Vitale presidente della Fondazione Mediterranea. "Un attrattore turistico, quindi, che strizza l'occhio al turismo congressuale. I secondi due saranno destinati a spazi museali e/o espositivi, di cui uno permanente e uno per mostre ed eventi temporanei. Quello permanente, o un settore dello stesso, potrebbe essere destinato a un museo della storia dei trasporti nello Stretto, con particolare riguardo al trasporto ferroviario", rimarca Vitale. Collegamento nello Stretto "Il primo collegamento tra le sponde con mezzi navali in grado di trasportare carri ferroviari prende vita il primo novembre 1899, organizzato in base agli studi dell'ingegnere navale Antonino Carabetta. Questi, insieme all'ammiraglio Giovanni Bettolo, aveva superato in Parlamento le critiche dell'allora Ministro ai Lavori Pubblici, che definiva ridicolo pensare di impiegare risorse pubbliche "per quattro ceste di frutta che passano da Messina a Reggio". Fu così che una prima coppia di navi, lo Scilla e il Cariddi, con locomozione a pale di 50 metri di lunghezza, e in grado di trasportare

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

molto poco attente ai dettagli culturali, hanno deciso di demolire, con la complicità dell'Autorità di sistema portuale, che aveva necessità di spazi per nuovi attracchi di mezzi veloci, e dell'amministrazione comunale, indifferente a queste cosucce da intellettuali brontoloni (d'altronde, se si è deciso di demolire la storica piazza De Nava, non capendo nulla di tutela ambientale urbana, è comprensibile che non si capisca neanche nulla di archeologia industriale)", spiega Vitale. "Scelta più che doverosa" "Comunque sia, la destinazione di uno spazio del Museo del Mare alla storia dei trasporti sulla Stretto e dell'integrazione tra le due sponde sembra una scelta più che doverosa. Ed è questa la proposta che, già fatta in passato, la Fondazione Mediterranea riproporrà nelle dovute sedi se l'amministrazione comunale manterrà la promessa di sentire la cittadinanza su come riempire di contenuti l'erigendo Museo del Mare ", conclude Vitale.

Ciclone Harry, via alla verifica dei danni a Messina. Stop al pagamento dei canoni marittimi

Sopralluoghi in zona sud, mentre la Regione finanzia 10 milioni di euro per l'esenzione dei canoni demaniali marittimi nel 2026 **MESSINA** - Ha preso il via l'attività di ispezione e verifica dei danni causati dal Ciclone Harry nell'area sud di **Messina**, la zona maggiormente colpita dagli eccezionali eventi meteorologici che hanno interessato il territorio nei giorni 19, 20 e 21 gennaio 2026. Nella giornata odierna l'Amministrazione comunale del sindaco Federico Basile, con l'assessore alla Protezione civile Massimiliano Minutoli e l'assessore al Decentramento amministrativo Nino Carreri, hanno fatto i primi sopralluoghi nelle aree interessate con rappresentanti del Dipartimento regionale della Protezione civile, ai tecnici del Genio Civile incaricati dalla Regione Siciliana e all'Ufficio comunale di Protezione civile. L'attività, avviata a seguito delle segnalazioni pervenute attraverso i canali della Protezione civile, presentate dai cittadini e dagli operatori economici, segna l'inizio ufficiale della fase di ricognizione e censimento delle aree danneggiate. Tale fase è finalizzata alla puntuale verifica degli effetti prodotti dal Ciclone Harry e alla conseguente valutazione degli interventi necessari per il ripristino delle

condizioni di sicurezza e della piena operatività delle attività economiche e dei servizi sul territorio. Stop canoni demaniali marittimi nel 2026 Arriva dalla Regione, invece, lo stop per il 2026 al pagamento dei canoni per le concessioni demaniali marittime di tutta la Sicilia. Lo stabilisce un decreto dell'assessorato regionale del Territorio e dell'ambiente. Nello specifico, l'esenzione straordinaria dal pagamento è rivolta alle concessioni con finalità turistico-ricreative, sportive, della nautica da diporto, della cantieristica navale e a quelle che si trovano nelle aree portuali interessate dal passaggio del ciclone Harry. Una misura del valore di circa 10 milioni di euro, prevista dalla legge voluta dal governo Schifani e approvata all'unanimità dall'Ars lo scorso 30 gennaio. «Stiamo affrontando l'emergenza a 360 gradi - dice il presidente della Regione Siciliana Renato Schifani - ed era doveroso sgravare i titolari di queste attività da un onere che in questo momento non potrebbero sostenere, dovendo già investire sulla ricostruzione in vista della prossima stagione estiva. L'attenzione del governo è sempre alta e continuiamo a lavorare ogni giorno per rilanciare le attività costiere, restare al fianco di quanti si stanno risolvendo dopo gli eventi calamitosi e sostenere la messa in sicurezza, il ripristino delle strutture e la tutela dell'occupazione». «Abbiamo ritenuto necessario includere nel provvedimento tutte le coste siciliane - spiega l'assessore Giusi Savarino - perché i dati raccolti dalla Protezione civile, a seguito del passaggio del ciclone Harry, dimostrano che ogni versante dell'Isola è stato aggredito dal maltempo e ha riportato danni significativi. Per questa ragione, il governo Schifani ha scelto un intervento organico e uniforme, capace di rispondere alle esigenze di tutti i territori interessati,



02/06/2026 07:35

Sopralluoghi in zona sud, mentre la Regione finanzia 10 milioni di euro per l'esenzione dei canoni demaniali marittimi nel 2026 **MESSINA** - Ha preso il via l'attività di ispezione e verifica dei danni causati dal Ciclone Harry nell'area sud di Messina, la zona maggiormente colpita dagli eccezionali eventi meteorologici che hanno interessato il territorio nei giorni 19, 20 e 21 gennaio 2026. Nella giornata odierna l'Amministrazione comunale del sindaco Federico Basile, con l'assessore alla Protezione civile Massimiliano Minutoli e l'assessore al Decentramento amministrativo Nino Carreri, hanno fatto i primi sopralluoghi nelle aree interessate con rappresentanti del Dipartimento regionale della Protezione civile, ai tecnici del Genio Civile incaricati dalla Regione Siciliana e all'Ufficio comunale di Protezione civile. L'attività, avviata a seguito delle segnalazioni pervenute attraverso i canali della Protezione civile, presentate dai cittadini e dagli operatori economici, segna l'inizio ufficiale della fase di ricognizione e censimento delle aree danneggiate. Tale fase è finalizzata alla puntuale verifica degli effetti prodotti dal Ciclone Harry e alla conseguente valutazione degli interventi necessari per il ripristino delle condizioni di sicurezza e della piena operatività delle attività economiche e dei servizi sul territorio. Stop canoni demaniali marittimi nel 2026 Arriva dalla Regione, invece, lo stop per il 2026 al pagamento dei canoni per le concessioni demaniali marittime di tutta la Sicilia. Lo stabilisce un decreto dell'assessorato regionale del Territorio e dell'ambiente. Nello specifico, l'esenzione straordinaria dal pagamento è rivolta alle concessioni con finalità turistico-ricreative, sportive, della nautica da diporto, della cantieristica navale e a quelle che si trovano nelle aree portuali interessate dal

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

senza distinzioni. Le somme stanziare, grazie anche alla sensibilità di tutte le forze politiche rappresentate all'Assemblea regionale, sono adeguate e sufficienti per accompagnare gli imprenditori in un percorso concreto di ripresa e rilancio delle attività economiche».

Crociere, a Largo Minutoli torna il punto d'accoglienza: bando per 5 stalli

Il Comune di **Messina** ha pubblicato l'avviso per l'assegnazione dei posteggi agli operatori turistici **MESSINA** - L'avvio della stagione crocieristica 2026 è alle porte. Così il Dipartimento comunale Servizi alle Imprese ha approvato il nuovo avviso pubblico per l'assegnazione di 5 stalli nell'area di Largo Minutoli, il punto di accesso in città per migliaia di turisti che sbarcano dalle navi da crociera. Le postazioni, ognuna delle dimensioni di 3x3 metri, sono ubicate sul lato sud della piazza, accanto al Palazzo del Catasto. L'obiettivo di Palazzo Zanca è garantire un contatto immediato tra i crocieristi e gli operatori economici locali per promuovere escursioni, visite guidate e itinerari a piedi alla scoperta del territorio. I requisiti per partecipare Il bando è rivolto principalmente ai professionisti del settore già attivi sul territorio messinese. Possono presentare istanza operatori iscritti al Registro delle Imprese che già svolgono attività di vendita e promozione di tour, giri turistici e assistenza. Ma il bando apre anche a chi non ha mai operato a **Messina**, a patto di presentare un'idea progettuale innovativa per lo sviluppo turistico. Questi ultimi verranno presi in considerazione solo nel caso in cui dovessero residuare stalli non assegnati ai primi. Costi e durata della concessione Le concessioni avranno una durata stagionale, con validità dal 1 aprile al 31 dicembre 2026. Gli operatori che risulteranno assegnatari dovranno sostenere i costi relativi al Canone Unico Patrimoniale (Cup), fissato in 550 euro, a cui si aggiunge la quota Tari di 412 euro. Per ottimizzare gli spazi, il Comune si riserva la facoltà di destinare ogni singolo stallo a un massimo di quattro operatori, che potranno quindi gestire la postazione in forma consociata, condividendo oneri e responsabilità. Scadenze e modalità di invio Le imprese interessate dovranno inviare la propria domanda esclusivamente tramite Pec all'indirizzo del protocollo comunale. Il termine ultimo per la presentazione delle istanze è fissato per il 3 marzo 2026. Il Dipartimento valuterà le domande in base alla professionalità documentata e all'anzianità di iscrizione alla Camera di Commercio. La graduatoria finale sarà pubblicata sul sito istituzionale del Comune di **Messina** al termine delle selezioni.



02/06/2026 07:47 Marco Ipsale

Il Comune di Messina ha pubblicato l'avviso per l'assegnazione dei posteggi agli operatori turistici **MESSINA** - L'avvio della stagione crocieristica 2026 è alle porte. Così il Dipartimento comunale Servizi alle Imprese ha approvato il nuovo avviso pubblico per l'assegnazione di 5 stalli nell'area di Largo Minutoli, il punto di accesso in città per migliaia di turisti che sbarcano dalle navi da crociera. Le postazioni, ognuna delle dimensioni di 3x3 metri, sono ubicate sul lato sud della piazza, accanto al Palazzo del Catasto. L'obiettivo di Palazzo Zanca è garantire un contatto immediato tra i crocieristi e gli operatori economici locali per promuovere escursioni, visite guidate e itinerari a piedi alla scoperta del territorio. I requisiti per partecipare Il bando è rivolto principalmente ai professionisti del settore già attivi sul territorio messinese. Possono presentare istanza operatori iscritti al Registro delle Imprese che già svolgono attività di vendita e promozione di tour, giri turistici e assistenza. Ma il bando apre anche a chi non ha mai operato a Messina, a patto di presentare un'idea progettuale innovativa per lo sviluppo turistico. Questi ultimi verranno presi in considerazione solo nel caso in cui dovessero residuare stalli non assegnati ai primi. Costi e durata della concessione Le concessioni avranno una durata stagionale, con validità dal 1 aprile al 31 dicembre 2026. Gli operatori che risulteranno assegnatari dovranno sostenere i costi relativi al Canone Unico Patrimoniale (Cup), fissato in 550 euro, a cui si aggiunge la quota Tari di 412 euro. Per ottimizzare gli spazi, il Comune si riserva la facoltà di destinare ogni singolo stallo a un massimo di quattro operatori, che potranno quindi gestire la postazione in forma consociata, condividendo oneri e responsabilità. Scadenze e modalità di invio Le imprese interessate dovranno inviare la propria domanda esclusivamente tramite Pec all'indirizzo del protocollo comunale. Il termine ultimo per la presentazione delle istanze è fissato per il 3 marzo 2026. Il Dipartimento valuterà le domande in base alla professionalità documentata e all'anzianità di iscrizione alla Camera di Commercio. La graduatoria finale sarà pubblicata sul sito istituzionale del Comune di **Messina** al termine delle selezioni.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

"Eolie isolate e sulla Ionica pendolari nel caos. A S. Teresa ci si sveglia solo ora"

Tag: Redazione | venerdì 06 Febbraio 2026 - 09:23 La senatrice Musolino attacca la gestione della Regione post ciclone Harry. "Tra porti devastati nelle Eolie e Sicilia orientale in ginocchio" **MESSINA** - "Il passaggio del ciclone Harry lascia ferite profonde e un conto salatissimo per la Sicilia orientale. La situazione nelle Isole Eolie è drammatica: nelle ultime 48 ore i collegamenti sono stati pressoché azzerati, con Liberty Lines e Caronte & Tourist costrette a sospendere la quasi totalità delle corse. Ma a preoccupare è soprattutto lo stato delle infrastrutture portuali, colpite durissimamente dalla furia del mare".

Lo dichiara in una nota la senatrice di Italia Viva Dafne Musolino, facendo il punto sui danni del maltempo. "A Lipari la banchina commerciale ha subito colpi devastanti, mentre a Stromboli, allo scalo di Scari, e a Filicudi, nella zona di Pecorini, le mareggiate hanno divelto parti dei moli e delle pavimentazioni, rendendo gli attracchi estremamente precari. Non va meglio sulla viabilità interna: diverse strade litoranee, in particolare a Canneto di Lipari e Santa Marina Salina, sono state letteralmente 'mangiate' dal mare o invase da sabbia e detriti. Sebbene la viabilità principale sia stata ripristinata, restano criticità

puntuali ovunque. Per fortuna non si registrano nuovi crolli significativi, ma l'arcipelago vive un'emergenza logistica che aggrava pesantemente una fragilità strutturale preesistente e mai risolta. Ma è sulla terraferma, lungo la fascia ionica, che si consuma l'ennesima beffa ai danni dei cittadini". "La linea ferroviaria - prosegue la senatrice messinese - è ancora bloccata per lavori che, sulla carta, dovrebbero concludersi a marzo prossimo - prosegue la senatrice - ma la gestione dell'emergenza è dilettantesca. I servizi di autobus sostitutivi predisposti dalle Ferrovie sono assolutamente insufficienti a coprire il litorale ionico da **Messina** fino a Catania, lasciando pendolari e lavoratori in balia del disservizio". "Solo ora si procede con il progetto per Santa Teresa di Riva" Attacca ancora Musolino: "Ma l'aspetto più sconcertante riguarda Santa Teresa di Riva e la gestione del dissesto idrogeologico. Apprendiamo che solo adesso, dopo che il ciclone si è abbattuto con violenza sulla costa, si procede con un'accelerazione improvvisa per la realizzazione dei 14 pennelli in scogli lavici e dell'unghia soffolta parallela alla battigia. È doveroso ricordare che questo progetto, con un appalto che risale al 2021, era già stato concluso nella sua programmazione la scorsa estate, munito di decreto finale e giudizio positivo di compatibilità ambientale. Eppure, è rimasto colpevolmente arenato nelle pastoie burocratiche delle verifiche e delle validazioni". "L'emergenza erosione e i ritardi della Regione siciliana" "Che si debba aspettare la devastazione per sbloccare opere fondamentali per la sicurezza del territorio è un fatto che la dice lunga su come la Regione abbia gestito finora l'emergenza erosione. Non è più tollerabile una politica che agisce solo sull'onda dell'emotività del disastro avvenuto,



02/06/2026 09:25

Tag: Redazione | venerdì 06 Febbraio 2026 - 09:23 La senatrice Musolino attacca la gestione della Regione post ciclone Harry. "Tra porti devastati nelle Eolie e Sicilia orientale in 'ginocchio' MESSINA - "Il passaggio del ciclone Harry lascia ferite profonde e un conto salatissimo per la Sicilia orientale. La situazione nelle Isole Eolie è drammatica: nelle ultime 48 ore i collegamenti sono stati pressoché azzerati, con Liberty Lines e Caronte & Tourist costrette a sospendere la quasi totalità delle corse. Ma a preoccupare è soprattutto lo stato delle infrastrutture portuali, colpite durissimamente dalla furia del mare". Lo dichiara in una nota la senatrice di Italia Viva Dafne Musolino, facendo il punto sui danni del maltempo. "A Lipari la banchina commerciale ha subito colpi devastanti, mentre a Stromboli, allo scalo di Scari, e a Filicudi, nella zona di Pecorini, le mareggiate hanno divelto parti dei moli e delle pavimentazioni, rendendo gli attracchi estremamente precari. Non va meglio sulla viabilità interna: diverse strade litoranee, in particolare a Canneto di Lipari e Santa Marina Salina, sono state letteralmente 'mangiate' dal mare o invase da sabbia e detriti. Sebbene la viabilità principale sia stata ripristinata, restano criticità puntuali ovunque. Per fortuna non si registrano nuovi crolli significativi, ma l'arcipelago vive un'emergenza logistica che aggrava pesantemente una fragilità strutturale preesistente e mai risolta. Ma è sulla terraferma, lungo la fascia ionica, che si consuma l'ennesima beffa ai danni dei cittadini". "La linea ferroviaria - prosegue la senatrice messinese - è ancora bloccata per lavori che, sulla carta, dovrebbero concludersi a marzo prossimo - prosegue la senatrice - ma la gestione dell'emergenza è dilettantesca. I servizi di autobus sostitutivi predisposti dalle

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

ignorando la prevenzione e tenendo nel cassetto progetti pronti e finanziati mentre il mare si mangia le nostre coste. Schifani e il suo governo prendano atto di questo ennesimo fallimento: ai cittadini servono infrastrutture sicure, non corse contro il tempo per mettere toppe sui disastri annunciati", conclude la Senatrice Musolino. Articoli correlati.

New Sicilia

Catania

Peschereggio rischia di affondare al porto di Catania: era stato danneggiato dal ciclone Harry

CATANIA - Tensioni nel porto di Catania dove un peschereggio della banchina 17, danneggiato dal ciclone Harry, avrebbe rischiato di affondare. Il ca [...]

CATANIA - Tensioni nel porto di Catania dove un peschereggio della banchina , danneggiato dal ciclone Harry, avrebbe rischiato di affondare. Disposto l'invio della motovedetta della Guardia Costiera CP337 che, giunta sul posto, ha proceduto ad affiancare il peschereccio in questione e, successivamente, ha consentito l'accesso a bordo del personale militare con una pompa barellabile, necessaria al fine di garantire l'estrazione dell'acqua dal peschereccio ed evitare così l'affondamento. L'attività, che si è protratta per diverse ore durante la mattinata, ha registrato anche l'intervento di una squadra dei Vigili del Fuoco del comando provinciale di Catania intervenuti per dare supporto alle attività di svuotamento e messa in sicurezza dell'unità. Ultimate le operazioni, l'unità da pesca è stata messa in sicurezza in attesa del successivo alaggio e del ricovero in un cantiere navale per gli interventi atti a garantire la risoluzione dei problemi strutturali. Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.



Danni sulla diga foranea a Catania. L'autorità portuale stima 4,5 milioni di euro

I lavori sono già in corso per risolvere i problemi riscontrati, con priorità data alla sicurezza e alla protezione delle strutture portuali. Il ciclone Harry ha danneggiato le strutture portuali siciliane, con Catania che ha registrato danni diffusi, ma non gravi. Le verifiche dell'Autorità di Sistema Portuale hanno evidenziato danni al molo di Catania, in particolare alla diga foranea, che era già in fase di ristrutturazione e ha retto abbastanza bene all'urto. Tuttavia, sono stati segnalati alcuni sifonamenti e piccole criticità che necessiteranno di interventi per ripristinare la piena sicurezza dell'area. Il porto di Catania è stato colpito, ma non ha visto interruzioni nell'operatività. Il presidente Di Sarcina ha evidenziato che il danno stimato a Catania si aggira sui 4,5 milioni di euro, per il ripristino della diga foranea e per la manutenzione della zona portuale. I lavori sono già in corso per risolvere i problemi riscontrati, con priorità data alla sicurezza e alla protezione delle strutture portuali. Nonostante le difficoltà, le operazioni portuali non sono state compromesse e l'Autorità Portuale sta lavorando per garantire la continuità delle attività e prevenire danni futuri. La situazione, pur essendo critica, è stata sotto controllo grazie agli interventi tempestivi.



Siracusa News

Augusta

Ciclone Harry e conseguenze sui porti: danni limitati a Siracusa, ma Augusta subisce gravi danni alla diga foranea

L'Autorità Portuale assicura che i lavori di ripristino sono necessari, ma non comprometteranno l'operatività delle strutture. Il ciclone Harry ha colpito duramente le coste siciliane, con danni diffusi nei porti di Augusta e Catania. Fortunatamente, Siracusa ha riportato solo danni minimi, limitati a qualche variazione nei fondali del porto, ma senza effetti gravi sull'operatività. Le autorità portuali hanno svolto un attento monitoraggio e hanno registrato danni nelle strutture di competenza. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, **Francesco Di Sarcina** ha ammesso che, a Siracusa, i danni non sono stati significativi, tuttavia, è stato rilevato un aumento di detriti e materiali trasportati dal maltempo. Il porto di Siracusa ha infatti retto bene l'impatto, nonostante il passaggio del ciclone. Augusta ha visto danni più gravi, in particolare alla diga foranea, già in condizioni precarie, dove è stata aperta una breccia di circa 100 metri. Questo danneggiamento, che si stima richiederà circa 4-5 milioni di euro per il ripristino, ha sollevato preoccupazioni sulla sicurezza dei pontili della raffineria. Il presidente ha sottolineato l'importanza di completare la ristrutturazione di quest'area, con finanziamenti già richiesti e in attesa di risposta. L'Autorità Portuale assicura che i lavori di ripristino sono necessari, ma non comprometteranno l'operatività delle strutture. Anche se il porto commerciale non ha subito danni rilevanti, l'intervento sulle strutture danneggiate è diventato urgente per garantire la sicurezza.



Porto di Siracusa. Interdetta l'area del molo di Ortigia per indagini strutturali e rilievi subacquei | L'intervista al presidente Adsp Di Sarcina

L'ordinanza prevede il divieto di accesso, transito, sosta, fermata e ormeggio nella zona interessata dal dissesto, fino a nuove disposizioni. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha emesso un'ordinanza che dispone l'interdizione temporanea dell'area demaniale "ex Montedison" del Porto di Siracusa (prospiciente alla sede dei mezzi nautici della Guardia costiera, alla Marina), a causa dei rilevanti danni e dissesti strutturali riscontrati sulla banchina a seguito degli eventi meteorologici eccezionali legati al ciclone Harry. L'ordinanza, firmata dal presidente dell'AdSP **Francesco Di Sarcina**, mira a garantire la sicurezza dei cittadini e la protezione delle infrastrutture durante le indagini tecniche e i rilievi subacquei necessari per valutare l'entità dei danni e pianificare gli interventi di ripristino. A seguito delle intense piogge e delle condizioni meteo estreme che hanno colpito la Sicilia orientale nel gennaio 2026, i danni al Porto di Siracusa, in particolare all'area del molo di Ortigia, hanno reso indispensabile l'esecuzione di indagini approfondite. Le indagini, che includono rilievi subacquei, sono finalizzate a individuare le cause dei dissesti e a redigere un piano di interventi per la riqualificazione della banchina. Il presidente Di **Sarcina** ha spiegato che questi lavori sono fondamentali per ripristinare la sicurezza del sito e garantire la continuità delle operazioni portuali, nonché per preservare l'incolumità di cittadini e lavoratori. L'ordinanza prevede il divieto di accesso, transito, sosta, fermata e ormeggio nella zona interessata dal dissesto, fino a nuove disposizioni. L'area sarà segnalata e delimitata con cartelli e dispositivi temporanei di cantiere, e l'accesso sarà regolato esclusivamente da personale autorizzato, inclusi i tecnici incaricati per le indagini. Le attività di indagine, che includono l'esecuzione dei rilievi subacquei, sono previste per una durata di circa due mesi, con l'obiettivo di completare la raccolta di dati tecnici necessari a programmare gli interventi di ripristino. L'intervento sull'area dell'ex Montedison è parte di un piano complessivo che coinvolge anche la salvaguardia e la protezione delle infrastrutture portuali, fondamentali per il futuro sviluppo e il rilancio del Porto di Siracusa. Il presidente Di **Sarcina** ha confermato che l'AdSP continuerà a monitorare la situazione e ad attivare le risorse necessarie per la riqualificazione dell'area, con l'obiettivo di garantire la sicurezza delle attività e una gestione responsabile delle risorse demaniali. Il piano di risanamento, che includerà la messa in sicurezza dell'area danneggiata, sarà sostenuto da finanziamenti pubblici e mirato a rafforzare la capacità operativa del porto. L'intervento rientra nelle azioni di recupero e rilancio del sito portuale, che continuerà a essere un motore fondamentale per l'economia locale e regionale. I lavori sono supportati dalla sinergia tra l'AdSP, la Capitaneria di Porto, il Comune di Siracusa e altri enti locali. L'Autorità



L'ordinanza prevede il divieto di accesso, transito, sosta, fermata e ormeggio nella zona interessata dal dissesto, fino a nuove disposizioni. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha emesso un'ordinanza che dispone l'interdizione temporanea dell'area demaniale "ex Montedison" del Porto di Siracusa (prospiciente alla sede dei mezzi nautici della Guardia costiera, alla Marina), a causa dei rilevanti danni e dissesti strutturali riscontrati sulla banchina a seguito degli eventi meteorologici eccezionali legati al ciclone Harry. L'ordinanza, firmata dal presidente dell'AdSP Francesco Di Sarcina, mira a garantire la sicurezza dei cittadini e la protezione delle infrastrutture durante le indagini tecniche e i rilievi subacquei necessari per valutare l'entità dei danni e pianificare gli interventi di ripristino. A seguito delle intense piogge e delle condizioni meteo estreme che hanno colpito la Sicilia orientale nel gennaio 2026, i danni al Porto di Siracusa, in particolare all'area del molo di Ortigia, hanno reso indispensabile l'esecuzione di indagini approfondite. Le indagini, che includono rilievi subacquei, sono finalizzate a individuare le cause dei dissesti e a redigere un piano di interventi per la riqualificazione della banchina. Il presidente Di Sarcina ha spiegato che questi lavori sono fondamentali per ripristinare la sicurezza del sito e garantire la continuità delle operazioni portuali, nonché per preservare l'incolumità di cittadini e lavoratori. L'ordinanza prevede il divieto di accesso, transito, sosta, fermata e ormeggio nella zona interessata dal dissesto, fino a nuove disposizioni. L'area sarà segnalata e delimitata con cartelli e dispositivi temporanei di cantiere, e l'accesso sarà regolato esclusivamente da personale autorizzato, inclusi i tecnici incaricati per le indagini. Le attività di indagine, che includono l'esecuzione dei rilievi subacquei, sono previste per una durata di circa due mesi, con l'obiettivo di completare la raccolta di dati tecnici necessari a programmare gli interventi di ripristino. L'intervento sull'area dell'ex Montedison è parte di un piano complessivo che coinvolge anche la salvaguardia e la protezione delle infrastrutture portuali, fondamentali per il futuro sviluppo e il rilancio del Porto di Siracusa. Il presidente Di Sarcina ha confermato che l'AdSP continuerà a monitorare la situazione e ad attivare le risorse necessarie per la riqualificazione dell'area, con l'obiettivo di garantire la sicurezza delle attività e una gestione responsabile delle risorse demaniali. Il piano di risanamento, che includerà la messa in sicurezza dell'area danneggiata, sarà sostenuto da finanziamenti pubblici e mirato a rafforzare la capacità operativa del porto. L'intervento rientra nelle azioni di recupero e rilancio del sito portuale, che continuerà a essere un motore fondamentale per l'economia locale e regionale. I lavori sono supportati dalla sinergia tra l'AdSP, la Capitaneria di Porto, il Comune di Siracusa e altri enti locali. L'Autorità

Siracusa News

Augusta

Portuale ha già previsto l'attivazione di ulteriori misure per monitorare l'area e assicurare la continuità delle operazioni portuali, nonché il coordinamento con le forze di polizia per garantire l'osservanza dell'ordinanza e la sicurezza delle operazioni. I lavori di ripristino dell'area saranno gestiti con la massima attenzione, per garantire una rapida e sicura riapertura dell'area portuale, in vista della stagione estiva e della crescita dei traffici portuali.

Augusta News

Augusta

Ciclone Harry ad Augusta, la diga foranea necessita di interventi urgenti per circa 5 milioni di euro

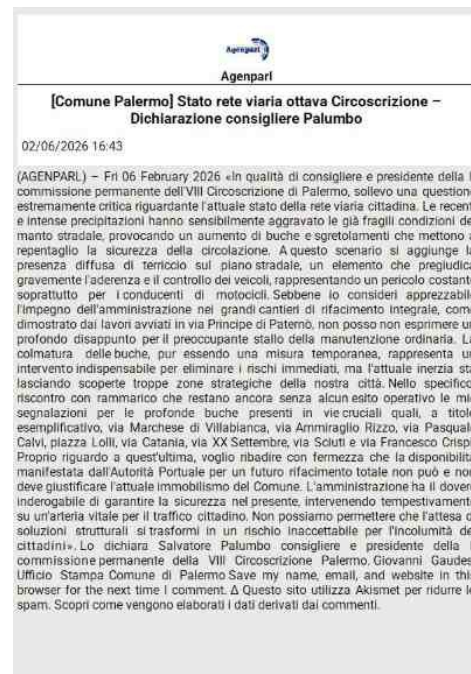
L'Autorità Portuale sta cercando di far fronte all'emergenza e sta spingendo per ottenere i fondi necessari per il ripristino della diga e delle infrastrutture danneggiate. Il ciclone Harry ha causato gravi danni ad Augusta. Inizialmente si pensava che il porto avesse retto all'urto, ma a seguito di una verifica attenta è stata riscontrata un problema serio alla diga foranea. L'area danneggiata, che non era ancora stata oggetto di ristrutturazione, ha subito un collasso parziale di circa 100 metri, con una breccia aperta dalle forti mareggiate. Le stime parlano di un danno di circa 4-5 milioni di euro per il ripristino dell'area, che rischia di compromettere la sicurezza, soprattutto per le attività della raffineria.

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Francesco Di Sarcina, ha rassicurato che il porto commerciale non è compromesso, ma ha sottolineato che la sicurezza dei pontili della raffineria potrebbe essere minacciata dalla breccia nella diga, soprattutto con l'arrivo di nuove mareggiate. Nonostante i danni, l'Autorità Portuale sta cercando di far fronte all'emergenza e sta spingendo per ottenere i fondi necessari per il ripristino della diga e delle infrastrutture danneggiate. A tal proposito, il presidente Di Sarcina ha fatto sapere che sono in corso trattative per ottenere i fondi richiesti, che comprendono anche una parte di finanziamenti già previsti per la ristrutturazione dell'area danneggiata.



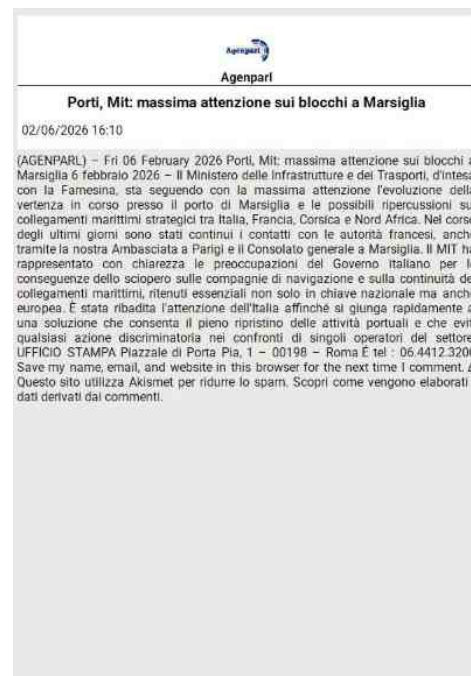
[Comune Palermo] Stato rete viaria ottava Circoscrizione Dichiarazione consigliere Palumbo

(AGENPARL) Fri 06 February 2026 «In qualità di consigliere e presidente della II commissione permanente dell'VIII Circoscrizione di Palermo, sollevo una questione estremamente critica riguardante l'attuale stato della rete viaria cittadina. Le recenti e intense precipitazioni hanno sensibilmente aggravato le già fragili condizioni del manto stradale, provocando un aumento di buche e sgretolamenti che mettono a repentaglio la sicurezza della circolazione. A questo scenario si aggiunge la presenza diffusa di terriccio sul piano stradale, un elemento che pregiudica gravemente l'aderenza e il controllo dei veicoli, rappresentando un pericolo costante soprattutto per i conducenti di motocicli. Sebbene io consideri apprezzabile l'impegno dell'amministrazione nei grandi cantieri di rifacimento integrale, come dimostrato dai lavori avviati in via Principe di Paternò, non posso non esprimere un profondo disappunto per il preoccupante stallo della manutenzione ordinaria. La colmata delle buche, pur essendo una misura temporanea, rappresenta un intervento indispensabile per eliminare i rischi immediati, ma l'attuale inerzia sta lasciando scoperte troppe zone strategiche della nostra città. Nello specifico, riscontro con rammarico che restano ancora senza alcun esito operativo le mie segnalazioni per le profonde buche presenti in vie cruciali quali, a titolo esemplificativo, via Marchese di Villabianca, via Ammiraglio Rizzo, via Pasquale Calvi, piazza Lolli, via Catania, via XX Settembre, via Sciuti e via Francesco Crispi. Proprio riguardo a quest'ultima, voglio ribadire con fermezza che la disponibilità manifestata dall'Autorità Portuale per un futuro rifacimento totale non può e non deve giustificare l'attuale immobilismo del Comune. L'amministrazione ha il dovere inderogabile di garantire la sicurezza nel presente, intervenendo tempestivamente su un'arteria vitale per il traffico cittadino. Non possiamo permettere che l'attesa di soluzioni strutturali si trasformi in un rischio inaccettabile per l'incolumità dei cittadini». Lo dichiara Salvatore Palumbo consigliere e presidente della II commissione permanente della VIII Circoscrizione Palermo. Giovanni Gaudesi Ufficio Stampa Comune di Palermo 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.



Porti, Mit: massima attenzione sui blocchi a Marsiglia

(AGENPARL) - Fri 06 February 2026 **Porti**, Mit: massima attenzione sui blocchi a Marsiglia 6 febbraio 2026 - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con la Farnesina, sta seguendo con la massima attenzione l'evoluzione della vertenza in corso presso il porto di Marsiglia e le possibili ripercussioni sui collegamenti marittimi strategici tra Italia, Francia, Corsica e Nord Africa. Nel corso degli ultimi giorni sono stati continui i contatti con le autorità francesi, anche tramite la nostra Ambasciata a Parigi e il Consolato generale a Marsiglia. Il MIT ha rappresentato con chiarezza le preoccupazioni del Governo italiano per le conseguenze dello sciopero sulle compagnie di navigazione e sulla continuità dei collegamenti marittimi, ritenuti essenziali non solo in chiave nazionale ma anche europea. È stata ribadita l'attenzione dell'Italia affinché si giunga rapidamente a una soluzione che consenta il pieno ripristino delle attività portuali e che eviti qualsiasi azione discriminatoria nei confronti di singoli operatori del settore. UFFICIO STAMPA Piazzale di Porta Pia, 1 - 00198 - Roma É tel : 06.4412.3200 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.



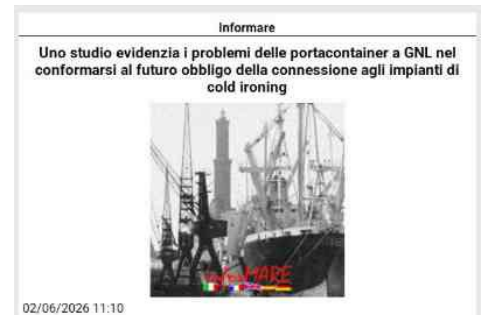
Informare

Focus

Uno studio evidenzia i problemi delle portacontainer a GNL nel conformarsi al futuro obbligo della connessione agli impianti di cold ironing

Diesener (NABU): il GNL minaccia di compromettere le principali misure di riduzione delle emissioni nei **porti**. L'associazione ambientalista tedesca Naturschutzbund Deutschland (NABU) ha commissionato all'istituto di ricerca olandese CE Delft uno studio per valutare se le navi alimentate a gas naturale liquefatto, e in particolare le portacontainer, sono idonee ad essere alimentate attraverso la rete elettrica di terra quando sono ferme nei **porti**, spegnendo i motori di bordo e connettendosi agli impianti di cold ironing installati sulle banchine, allacciamento che nell'Unione Europea diventerà obbligatorio per molti tipi di navi a partire dal 2030 al fine di abbattere le emissioni inquinanti nelle città portuali. Lo studio ricorda che un numero crescente di tipologie di navi, oltre alle metaniere, utilizza il gas naturale liquefatto per la propulsione o per soddisfare altri fabbisogni energetici a bordo e che, per ridurre lo spazio a bordo delle navi occupato dai serbatoi, il gas naturale deve essere immagazzinato allo stato liquido. Per raggiungere lo stato liquido, il gas deve essere raffreddato a circa $-162\text{ }^{\circ}\text{C}$ e, per impedirne la rigassificazione, vengono utilizzati appositi serbatoi di GNL. Lo studio specifica che, dato che

l'evaporazione del gas liquefatto all'interno dei serbatoi a bordo delle navi non può essere completamente evitata, nei serbatoi si forma del boil-off gas (BOG), ovvero del gas di evaporazione. A seconda del tipo di serbatoio e del profilo operativo della nave, la gestione del BOG è necessaria per evitare sovrappressioni nei serbatoi e per rispettare le normative internazionali volte a prevenire lo sfiato di emergenza. Lo studio spiega che una strategia di gestione comune consiste nell'utilizzare il BOG a bordo delle navi per fini energetici e osserva che, tuttavia, durante la sosta nei **porti**, quando la domanda di energia è relativamente bassa, sussisterebbe il rischio di un utilizzo inefficiente del BOG o che la possibilità di uno sfiato di emergenza aumenti, soprattutto nei casi in cui le navi ricevano energia elettrica da terra durante l'ormeggio attraverso gli impianti di Onshore Power Supply (OPS). Lo studio rileva che se le portacontainer alimentate a GNL dotate di serbatoi di tipo B o a membrana hanno generalmente una capacità sufficiente per consumare BOG durante una normale sosta in un porto utilizzando i motori ausiliari; tuttavia quando sono collegate ad un impianto OPS per ricevere energia elettrica da terra questi motori devono essere spenti, con una conseguente limitazione della capacità di consumare BOG a bordo. Il documento spiega che le navi portacontainer prese in esame per la ricerca generalmente non dispongono di sistemi di riliquefazione, di sistemi di sottoraffreddamento, di unità di combustione a gas, né della capacità di accumulare grandi volumi di BOG nel serbatoio. Di conseguenza, le caldaie a combustione mista sono spesso



Diesener (NABU): il GNL minaccia di compromettere le principali misure di riduzione delle emissioni nei porti. L'associazione ambientalista tedesca Naturschutzbund Deutschland (NABU) ha commissionato all'istituto di ricerca olandese CE Delft uno studio per valutare se le navi alimentate a gas naturale liquefatto, e in particolare le portacontainer, sono idonee ad essere alimentate attraverso la rete elettrica di terra quando sono ferme nei porti, spegnendo i motori di bordo e connettendosi agli impianti di cold ironing installati sulle banchine, allacciamento che nell'Unione Europea diventerà obbligatorio per molti tipi di navi a partire dal 2030 al fine di abbattere le emissioni inquinanti nelle città portuali. Lo studio ricorda che un numero crescente di tipologie di navi, oltre alle metaniere, utilizza il gas naturale liquefatto per la propulsione o per soddisfare altri fabbisogni energetici a bordo e che, per ridurre lo spazio a bordo delle navi occupato dai serbatoi, il gas naturale deve essere immagazzinato allo stato liquido. Per raggiungere lo stato liquido, il gas deve essere raffreddato a circa $-162\text{ }^{\circ}\text{C}$ e, per impedirne la rigassificazione, vengono utilizzati appositi serbatoi di GNL. Lo studio specifica che, dato che l'evaporazione del gas liquefatto all'interno dei serbatoi a bordo delle navi non può essere completamente evitata, nei serbatoi si forma del boil-off gas (BOG), ovvero del gas di evaporazione. A seconda del tipo di serbatoio e del profilo operativo della nave, la gestione del BOG è necessaria per evitare sovrappressioni nei serbatoi e per rispettare le normative internazionali volte a prevenire lo sfiato di emergenza. Lo studio spiega che una strategia di gestione comune consiste nell'utilizzare il BOG a bordo delle navi per fini energetici e osserva che, tuttavia, durante la sosta nei porti, quando la domanda di energia è relativamente bassa, sussisterebbe il rischio di un utilizzo inefficiente del BOG o che la possibilità di uno sfiato di emergenza aumenti, soprattutto nei casi in cui le navi ricevano energia elettrica da terra durante l'ormeggio attraverso gli impianti di Onshore Power Supply (OPS). Lo studio rileva che se le portacontainer alimentate a GNL dotate di serbatoi di tipo B o a membrana hanno generalmente una capacità sufficiente per consumare BOG durante una normale sosta in un porto utilizzando i motori ausiliari; tuttavia quando sono collegate ad un impianto OPS per ricevere energia elettrica da terra questi motori devono essere spenti, con una conseguente limitazione della capacità di consumare BOG a bordo. Il documento spiega che le navi portacontainer prese in esame per la ricerca generalmente non dispongono di sistemi di riliquefazione, di sistemi di sottoraffreddamento, di unità di combustione a gas, né della capacità di accumulare grandi volumi di BOG nel serbatoio. Di conseguenza, le caldaie a combustione mista sono spesso

Informare

Focus

gli unici sistemi di bordo disponibili per bruciare BOG e controllare la pressione del serbatoio durante una sosta in porto dove viene utilizzato l'impianto OPS. Lo studio precisa che generalmente le caldaie delle navi funzionano indipendentemente dalla rete elettrica della nave, e quindi non possono essere alimentate da una connessione OPS, e specifica che, data comunque la possibilità di utilizzare il BOG nelle caldaie a doppio combustibile durante una sosta in porto con l'uso dell'OPS, il rischio di sfiato di emergenza è considerato relativamente basso, anche se - precisa inoltre lo studio - non è stato possibile confermare l'installazione di una caldaia a gas o a doppio combustibile per tutte le navi prese in esame dalla ricerca. Inoltre, lo studio specifica che la velocità con cui il BOG dovrebbe essere consumato dalla caldaia supera in genere l'effettiva richiesta di vapore della nave, con conseguente combustione del BOG inutilizzato. Ciò - rileva lo studio - implica spreco di energia e relative emissioni evitabili in assenza di ulteriori misure di gestione del BOG. Lo studio osserva poi che, relativamente alle portacontainer alimentate a GNL di nuova costruzione, una quota crescente viene ordinata con serbatoi con una tolleranza di pressione più elevata e questa caratteristica riduce in ogni caso la probabilità che la pressione dei serbatoi raggiunga livelli pericolosi o che si verifichino sprechi di energia durante la permanenza della nave nei porti con l'uso dell'OPS, mentre per l'attuale flotta di portacontainer con serbatoi di GNL di tipo B e a membrana l'ammodernamento dei serbatoi potrebbe risultare estremamente costoso. Secondo lo studio, per le portacontainer ordinate prima che vi fosse una chiara prospettiva circa gli obblighi della connessione agli impianti OPS nei porti potrebbero essere giustificate norme speciali dal punto di vista dell'efficienza energetica e delle emissioni se la nave non ha altri mezzi per gestire in sicurezza il BOG. Si rileva infatti che, in base alle norme attuali, queste navi dovrebbero confrontarsi con due opzioni sotto il profilo economico: collegarsi all'OPS e sostenere i costi per l'OPS e per lo spreco di BOG, oppure non collegarsi o collegarsi per breve tempo all'OPS e pagare la relativa sanzione in base al regolamento europeo FuelEU Maritime evitando così i costi per l'OPS e per lo spreco di BOG. Se lo studio presenta diverse prospettive circa la modalità con cui le portacontainer a GNL potrebbero conformarsi all'obbligo dell'uso degli OPS nei porti, Sönke Diesener, esperto di trasporto marittimo della NABU, sembra non avere dubbi: «i risultati - ha commentato - mostrano chiaramente che il GNL non è una tecnologia ponte praticabile per il trasporto marittimo. Molte navi a GNL possono adeguarsi all'uso obbligatorio di energia elettrica da terra solo in misura limitata. Ciò è dovuto al cosiddetto gas di ebollizione, che si produce inevitabilmente durante lo stoccaggio del GNL e deve essere continuamente sfiato. Se questo gas non viene utilizzato dai motori della nave durante la sosta in porto, può causare ulteriori emissioni di metano o problemi di sicurezza dovuti all'aumento di pressione nei serbatoi. Ciò significa - ha sottolineato Diesener - che il GNL minaccia di compromettere le principali misure di riduzione delle emissioni nei porti». «La transizione energetica marittima - ha proseguito

Informare

Focus

- richiede soluzioni a lungo termine compatibili con la neutralità climatica. Gli investimenti nel GNL potrebbero determinare il mantenimento delle infrastrutture per i combustibili fossili per decenni e soffocare l'innovazione. Invece, gli orientamenti politici devono essere costantemente rivolti verso sistemi di propulsione realmente neutri dal punto di vista climatico, come l'ammoniaca verde o il metanolo. Nel contempo - ha concluso Diesener - è essenziale integrare meglio gli standard tecnici, le infrastrutture portuali e i requisiti normativi affinché la riduzione delle emissioni nei porti avvenga realmente».

Msc porta a bordo della crociera in Alaska un osservatore per studiare l'impatto sulle balene

Collaborazione con gli ecologisti di Orca nel segno della tutela ambientale GINEVRA. A bordo di "Msc Poesia" non ci saranno soltanto i turisti alla scoperta del fascino dell'Alaska ma anche un "marine mammal observer" (Mmo): cioè, un osservatore di mammiferi marini appartenente all'organizzazione per la conservazione marina Orca. Sarà sulla nave «per un mese durante il picco della stagione delle balene, dalla fine del prossimo mese di luglio alla fine di agosto, uno dei periodi di maggiore presenza di cetacei nelle acque dell'Alaska», come annuncia la compagnia **crociéristica** della famiglia Aponte. Durante questo periodo - viene fatto rilevare - studierà il comportamento delle balene e raccoglierà dati, «in particolare sulle loro reazioni alla presenza delle navi da crociera». È questo il frutto di una collaborazione che Msc **Crociere** ha avviato con l'organizzazione ambientalista Orca: l'iniziativa si concretizzerà - è stato detto - «in occasione della stagione inaugurale di Msc **Crociere** in Alaska, prevista per l'estate 2026». Quanto alle informazioni raccolte, viene evidenziato che «saranno condivise con la comunità scientifica» e utilizzate per «aggiornare i programmi di formazione sull'evitamento delle balene» che l'organizzazione Orca «fornisce agli equipaggi di coperta di numerose compagnie di crociera e di navigazione commerciale, inclusa Msc **Crociere**». Grazie all'esperienza di Orca nell'osservazione delle balene in modo etico e responsabile, dunque, l'organizzazione offrirà «supporto e consulenza sulle esperienze in Alaska, inclusa la revisione delle attuali escursioni di "whale watching", è stato puntualizzato durante la presentazione dell'iniziativa. La compagnia ginevrina tiene a mettere in risalto che quest'alleanza va nel segno di un rafforzamento del proprio impegno nel «tradurre la responsabilità ambientale in azioni concrete»: lo fa «accompagnando l'espansione delle proprie operazioni e contribuendo in modo significativo all'evoluzione degli standard dell'intero settore». Dal quartier generale della società si avverte che Orca collaborerà a individuare gli operatori che adottano le migliori pratiche del settore e opererà in stretta sinergia con i partner per l'intera durata della stagione: lo farà - è stato messo in luce - «svolgendo valutazioni continue e raccogliendo feedback quantitativi in modalità quasi real-time». È grazie a tale approccio che si intende «sostenere e promuovere elevati standard di turismo sostenibile legato alla fauna marina», annota la compagnia. C'è anche un altro pilastro fondamentale in questa collaborazione con la sigla ecologista: riguarda l'educazione degli ospiti. Durante ogni itinerario in Alaska, l'osservatore appartenente a Orca si occuperà di tenere «una sessione educativa a bordo, illustrando le attività di ricerca in corso e il potenziale impatto positivo della partnership». Gli ospiti avranno la possibilità di essere «introdotti alle iniziative di "citizen science" di Orca»: una maniera per «entrare in contatto più profondo con l'ambiente marino dell'Alaska»,



La Gazzetta Marittima

Focus

com'è stato affermato. Queste le parole di Linden Coppel, vicepresidente settore sostenibilità e Esg di Msc **Crociere**: «Nel prepararci alla nostra stagione inaugurale in Alaska, era fondamentale adottare un approccio proattivo e basato sulla scienza nell'operare in una delle regioni più sensibili dal punto di vista ambientale al mondo. La collaborazione con Orca ci consente di unire ricerca specialistica, una formazione avanzata dell'equipaggio e un coinvolgimento significativo degli ospiti, per comprendere meglio come le navi interagiscono con le balene e come possiamo ridurre ulteriormente i rischi». Aggiungendo poi: «Questa iniziativa riflette il nostro impegno più ampio nella tutela della biodiversità marina e nella continua evoluzione di un'industria **crocieristica** sempre più responsabile». Ecco le dichiarazioni di Steve Jones, direttore operativo di Otca; «Mentre la nostra organizzazione entra nel suo 25° anno di attività, vediamo più che mai l'opportunità per l'industria **crocieristica** di svolgere un ruolo significativo nella protezione delle balene. Msc **Crociere** sta dimostrando di voler andare oltre, integrando la conservazione ambientale come parte integrante dello straordinario programma che offrirà quest'estate. Siamo orgogliosi di contribuire a rendere la loro stagione di debutto in Alaska un'esperienza che i loro ospiti non dimenticheranno mai». La partnership - viene segnalato - supporta la stagione inaugurale di Msc **Crociere** in Alaska nella prossima estate: con la rinnovata "Msc Poesia" impegnata in itinerari di sette notti da Seattle. Grazie al successo di questa tratta, la compagnia **crocieristica** elvetica ha recentemente aperto anche le vendite per la seconda stagione in Alaska nell'estate 2027. È questa una conferma della «forte domanda per la destinazione e dell'impegno a lungo termine della compagnia a operare responsabilmente nella regione». È da aggiungere che questa collaborazione è stata presentata ufficialmente al Pacific Northwest Symposium di Clia ad Anchorage, in Alaska: leader del settore e della conservazione si sono riuniti per discutere di operazioni crocieristiche sostenibili. L'annuncio mette in luce la leadership di Msc **Crociere** e invita l'intero comparto a dare «priorità a strategie di conservazione fondate sulla scienza».

«Così si rischia di fare del comandante un "parafulmine" in caso di guai»

Il sindacato Usclac Uncdim Smacd: che autogol nella "legge semplificazioni" GENOVA. Le "legge semplificazioni" punta sì a uno snellimento degli impicci burocratici ma, a giudizio del sindacato Usclac Uncdim Smacd (che raggruppa capitani di lungo corso al comando, capitani direttori di macchina e stato maggiore abilitato al comando o alla direzione di macchina) interviene in modo rilevante il Codice della navigazione e lo fa in modo sbagliato. Nel mirino le modifiche sostanziali degli articoli 328, 331 e 172-bis e l'abrogazione dell'articolo 329 in un lungo documento messo a punto in collaborazione con l'avvocato palermitano Walter Lo Bocchiario. L'insieme delle modifiche agli articoli 328, 331 e 172-bis modificano nel profondo il ruolo del comandante, che storicamente è di tipo "ibrido": il comandante opera in «un ambito formalmente privatistico ma produce effetti pubblicistici importanti, incidendo su registri ufficiali, obblighi contributivi, assicurativi e disciplinari». Ma - si tiene a evidenziare - questa "singolarità" del suo ruolo «vede ora accentuato il carico di responsabilità operative e giuridiche senza un corrispondente apparato di garanzie preventive»: in sostanza, le modifiche non sono state

«accompagnate da una chiara delimitazione normativa delle sue responsabilità né da un riconoscimento formale della sua nuova funzione giuridico-amministrativa». Da tradurre così: il comandante potrebbe essere «chiamato a rispondere di problemi derivanti non dalla sua negligenza, ma da un quadro normativo che al momento è incompleto e in fase di assestamento». C'è bisogno di metterci mano con «un coordinamento nazionale effettivo»: si offrono cornici e perimetri precisi o c'è la possibilità che, «senza questi strumenti, la riforma rischi di produrre un effetto distorsivo, trasformando la "semplificazione" in incertezza giuridica e aggravando la posizione del comandante». Risultato: il "parafulmine" per tutto quel che non quadra (o non può quadrare). A cosa punta il legislatore? A superare il vecchio impianto procedurale per cui l'arruolamento del personale era un atto pubblico davanti all'autorità marittima (Capitanerie di Porto), in pratica trasforma nel nuovo standard di normalità quanto si era sperimentato durante l'emergenza Covid: l'autorità, in passato interveniva preventivamente mentre «ora lo fa solo in una fase successiva, per controlli soprattutto documentali». Gli effetti di questo spostamento sono particolarmente significativi per il comandante della nave con la modifica dell'articolo 328 del Codice della Navigazione: da un lato, c'è l'arruolamento del comandante che resta nella «forma dell'atto pubblico stipulato davanti all'autorità marittima o consolare»; dall'altro, ci sono i contratti di arruolamento dell'equipaggio, stipulati per iscritto dal comandante o dall'armatore (o da un loro procuratore), semplicemente «alla presenza di due testimoni». C'è una «(ampia) delega di poteri al comandante» che però comporta «diversi problemi sul piano applicativo»: a cominciare dal fatto che «il legislatore non ha definito in modo preciso il



Il sindacato Usclac Uncdim Smacd che autogol nella "legge semplificazioni" GENOVA. Le "legge semplificazioni" punta sì a uno snellimento degli impicci burocratici ma, a giudizio del sindacato Usclac Uncdim Smacd (che raggruppa capitani di lungo corso al comando, capitani direttori di macchina e stato maggiore abilitato al comando o alla direzione di macchina) interviene in modo rilevante il Codice della navigazione e lo fa in modo sbagliato. Nel mirino le modifiche sostanziali degli articoli 328, 331 e 172-bis e l'abrogazione dell'articolo 329 in un lungo documento messo a punto in collaborazione con l'avvocato palermitano Walter Lo Bocchiario. L'insieme delle modifiche agli articoli 328, 331 e 172-bis modificano nel profondo il ruolo del comandante, che storicamente è di tipo "ibrido": il comandante opera in «un ambito formalmente privatistico ma produce effetti pubblicistici importanti, incidendo su registri ufficiali, obblighi contributivi, assicurativi e disciplinari». Ma - si tiene a evidenziare - questa "singolarità" del suo ruolo «vede ora accentuato il carico di responsabilità operative e giuridiche senza un corrispondente apparato di garanzie preventive»: in sostanza, le modifiche non sono state «accompagnate da una chiara delimitazione normativa delle sue responsabilità né da un riconoscimento formale della sua nuova funzione giuridico-amministrativa». Da tradurre così: il comandante potrebbe essere «chiamato a rispondere di problemi derivanti non dalla sua negligenza, ma da un quadro normativo che al momento è incompleto e in fase di assestamento». C'è bisogno di metterci mano con «un coordinamento nazionale effettivo»: si offrono cornici e perimetri precisi o c'è la possibilità che, «senza questi strumenti, la riforma rischi di produrre un effetto distorsivo, trasformando la "semplificazione" in incertezza giuridica e aggravando la posizione del comandante». Risultato: il "parafulmine" per tutto quel che non quadra (o non può quadrare). A cosa punta il

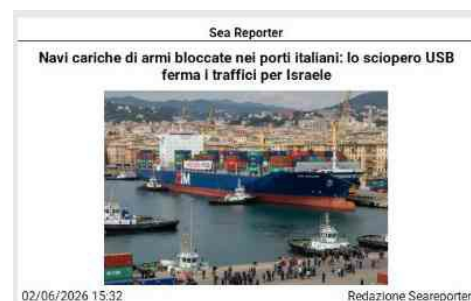
La Gazzetta Marittima

Focus

contenuto minimo del contratto di arruolamento dei marittimi e neppure ha predisposto modelli contrattuali uniformi», spiega il fronte sindacale. Niente indicazioni, solo l'esigenza che sia messo nero su bianco ma addossando al comandante la «responsabilità di individuare e inserire tutte le clausole essenziali». Risultato: tutto finisce per diventare un evidente rischio per il comandante: «senza un coordinamento nazionale, è facile che errori formali, omissioni o formulazioni poco chiare del contratto possano causarne la nullità o generare contenzioso, con inevitabili conseguenze dirette sulla sua posizione personale e professionale». Titola giustamente il giornale online "InforMare": «La legge sulle semplificazioni, anziché facilitare, complica la vita dei comandanti delle navi e li carica di ulteriori responsabilità sia operative che giuridiche». Se in passato l'intervento dell'autorità marittima arrivava prima della stipula e dunque faceva un po' da verifica "preventiva" della regolarità (formale e sostanziale) del contratto di arruolamento, adesso questo non c'è più perché «il controllo dell'autorità avviene solo in una fase successiva». Le sigle in questione hanno un timore: che si creino «significative differenze di applicazione tra le varie Capitanerie di Porto, con richieste di integrazioni o chiarimenti non sempre uniformi». Non è tutto. A giudizio della galassia sindacale Usclac Uncdim Smacd, un ulteriore elemento di criticità riguarda «l'ampliamento delle responsabilità sostanziali del comandante»: in particolare, su verifica dei requisiti professionali del marittimo, validità delle certificazioni obbligatorie, idoneità sanitaria, coerenza tra mansioni e qualifiche. Se questa evoluzione la leggiamo in tandem con la digitalizzazione delle procedure - si afferma - emerge che «la responsabilità giuridica viene sempre più concentrata (o scaricata?) sui soggetti che operano "sul campo"».

Navi cariche di armi bloccate nei porti italiani: lo sciopero USB ferma i traffici per Israele

Genova - Il sistema portuale italiano ed europeo si trova oggi al centro di una mobilitazione internazionale coordinata che sta paralizzando le operazioni di diverse navi cargo cariche di armamenti. Al largo delle coste di Livorno, la ZIM Virginia rimane ferma nell'impossibilità di attraccare a causa dello sciopero indetto dai portuali dell'USB, che hanno deciso di incrociare le braccia per bloccare i transiti diretti verso aree di conflitto. Situazioni analoghe si registrano nei principali scali del Paese: a **Genova** è stata bloccata la ZIM New Zealand, il cui arrivo era previsto per la mattinata odierna, mentre a Venezia e Ravenna sono saltati gli attracchi della ZIM Australia e della MSC EAGLE III, quest'ultima diretta in Israele e costretta a rivedere i propri programmi operativi. La protesta non si limita ai confini nazionali ma si inserisce in una più ampia cornice internazionale che vede coinvolti i lavoratori di ventuno porti tra il Mediterraneo e il Nord Europa. Azioni di sciopero e manifestazioni stanno interessando scali strategici come Marsiglia e Barcellona, ricevendo messaggi di solidarietà che giungono fino all'altra sponda dell'Atlantico. Al centro della mobilitazione non c'è solo l'opposizione al traffico di armi, ma anche una ferma critica alla gestione delle banchine, con i sindacati che si scagliano contro i processi di privatizzazione e la crescente militarizzazione degli spazi portuali. Questi primi blocchi tangibili rappresentano un segnale forte lanciato dai lavoratori del settore, che chiedono un cambio di rotta nelle politiche logistiche e commerciali legate all'industria bellica. La fermata delle navi della flotta ZIM e di MSC evidenzia la capacità di coordinamento dei portuali nel colpire i nodi nevralgici dei flussi marittimi internazionali. Con le banchine deserte e le navi in rada, la giornata di oggi segna un punto di svolta nella protesta sociale che unisce la tutela del lavoro a un esplicito messaggio di pace e opposizione alla guerra. Le Navi Oggetto del Blocco Di seguito i dettagli delle unità navali interessate dallo sciopero internazionale dei portuali: ZIM VIRGINIA Tipologia: Portacontainer (Container Ship) Stato attuale: Ferma in rada al largo di Livorno. Operatore: ZIM Integrated Shipping Services. Note: Una delle principali unità della flotta israeliana impegnata nelle rotte mediterranee. ZIM NEW ZEALAND Tipologia: Portacontainer (Container Ship) Stato attuale: Bloccata all'ingresso del **Porto** di **Genova**. Operatore: ZIM Integrated Shipping Services. Programma: Prevedeva l'attracco nella mattinata del 6 febbraio. ZIM AUSTRALIA Tipologia: Portacontainer (Container Ship) Stato attuale: Scalo saltato a Venezia e Ravenna. Operatore: ZIM Integrated Shipping Services. Rotte: Hub Adriatico. MSC EAGLE III Tipologia: Portacontainer (Container Ship) Stato attuale: Programmi rimandati tra Ravenna e Venezia. Operatore: Mediterranean Shipping Company (MSC). Destinazione finale dichiarata: Israele.



Genova - Il sistema portuale italiano ed europeo si trova oggi al centro di una mobilitazione internazionale coordinata che sta paralizzando le operazioni di diverse navi cargo cariche di armamenti. Al largo delle coste di Livorno, la ZIM Virginia rimane ferma nell'impossibilità di attraccare a causa dello sciopero indetto dai portuali dell'USB, che hanno deciso di incrociare le braccia per bloccare i transiti diretti verso aree di conflitto. Situazioni analoghe si registrano nei principali scali del Paese: a Genova è stata bloccata la ZIM New Zealand, il cui arrivo era previsto per la mattinata odierna, mentre a Venezia e Ravenna sono saltati gli attracchi della ZIM Australia e della MSC EAGLE III, quest'ultima diretta in Israele e costretta a rivedere i propri programmi operativi. La protesta non si limita ai confini nazionali ma si inserisce in una più ampia cornice internazionale che vede coinvolti i lavoratori di ventuno porti tra il Mediterraneo e il Nord Europa. Azioni di sciopero e manifestazioni stanno interessando scali strategici come Marsiglia e Barcellona, ricevendo messaggi di solidarietà che giungono fino all'altra sponda dell'Atlantico. Al centro della mobilitazione non c'è solo l'opposizione al traffico di armi, ma anche una ferma critica alla gestione delle banchine, con i sindacati che si scagliano contro i processi di privatizzazione e la crescente militarizzazione degli spazi portuali. Questi primi blocchi tangibili rappresentano un segnale forte lanciato dai lavoratori del settore, che chiedono un cambio di rotta nelle politiche logistiche e commerciali legate all'industria bellica. La fermata delle navi della flotta ZIM e di MSC evidenzia la capacità di coordinamento dei portuali nel colpire i nodi nevralgici dei flussi marittimi internazionali. Con le banchine deserte e le navi in rada, la giornata di oggi segna un punto di svolta nella protesta sociale che unisce la tutela del lavoro a un esplicito messaggio di pace e opposizione alla guerra. Le Navi Oggetto del Blocco Di seguito i dettagli delle unità navali interessate dallo sciopero

Sea Reporter

Focus

Il blocco contemporaneo di 21 porti nel Mediterraneo rappresenta uno dei più grandi sforzi di coordinamento sindacale transnazionale degli ultimi anni, con un impatto economico immediato sulle catene logistiche della difesa.

Shipping Italy

Focus

Le semplificazioni che non semplificheranno la vita ai comandanti

Numerose le criticità, secondo Usclac, nell'intervento legislativo che ha modificato anche diversi articoli del Codice della Navigazione * Contributo a cura del sindacato Usclac redatto in collaborazione con l'avvocato Walter Lo Bocchiario (Palermo) La Legge n. 182/2025, quella della cosiddetta "semplificazione amministrativa", ha introdotto un intervento di particolare rilievo sul Codice della Navigazione, modificando in modo sostanziale gli articoli 328, 331 e 172-bis e abrogando l'articolo 329. L'obiettivo dichiarato del legislatore è quello di superare un vecchio impianto procedurale, che si basava sull'atto pubblico di arruolamento del personale davanti all'Autorità Marittima (Capitanerie di Porto), e di rendere definitive modalità operative che erano state solamente sperimentate durante l'emergenza Covid. Come conseguenza, se si guarda a livello macro, si è spostato il ruolo dell'Autorità, che prima interveniva preventivamente mentre ora lo fa solo in una fase successiva, per controlli soprattutto documentali. Gli effetti di questo spostamento sono particolarmente significativi per il comandante della nave. Il nocciolo della riforma è la modifica dell'articolo 328 del Codice della

Navigazione La nuova formulazione distingue nettamente tra il contratto di arruolamento del comandante, per il quale rimane la forma dell'atto pubblico stipulato davanti all'autorità marittima o consolare i contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio, che devono essere stipulati per iscritto dal comandante o dall'armatore (o da un loro procuratore), a pena di nullità, alla presenza di due testimoni. In questo modo il comandante ha un ruolo centrale nella costituzione del rapporto di lavoro marittimo, che non si limita alla sottoscrizione del contratto, ma comprende anche la sua conservazione tra i documenti di bordo e, nei casi previsti, all'annotazione sul Ruolo di equipaggio o sulla licenza (secondo comma art. 328). Questa (ampia) delega di poteri al comandante però comporta diversi problemi sul piano applicativo: il legislatore infatti non ha definito in modo preciso il contenuto minimo del contratto di arruolamento dei marittimi e neppure ha predisposto modelli contrattuali uniformi. L'articolo 328 prevede solo che il contratto sia scritto, a pena di nullità, lasciando al comandante la responsabilità di individuare e inserire tutte le clausole essenziali perché sia conforme al Codice della Navigazione, alla contrattazione collettiva di settore e alla normativa lavoristica e previdenziale, sia nazionale che internazionale (MLC2006) (!). Il rischio per il comandante è evidente: senza un coordinamento nazionale, è facile che errori formali, omissioni o formulazioni poco chiare del contratto possano causarne la nullità o generare contenzioso, con inevitabili conseguenze dirette sulla sua posizione personale e professionale. I problemi aumentano se si considera che, col vecchio sistema, l'intervento dell'Autorità Marittima nella stipula del contratto fungeva da "garanzia preventiva", verificando la regolarità formale e sostanziale del contratto di arruolamento.



Numerose le criticità, secondo Usclac, nell'intervento legislativo che ha modificato anche diversi articoli del Codice della Navigazione * Contributo a cura del sindacato Usclac redatto in collaborazione con l'avvocato Walter Lo Bocchiario (Palermo) La Legge n. 182/2025, quella della cosiddetta "semplificazione amministrativa", ha introdotto un intervento di particolare rilievo sul Codice della Navigazione, modificando in modo sostanziale gli articoli 328, 331 e 172-bis e abrogando l'articolo 329. L'obiettivo dichiarato del legislatore è quello di superare un vecchio impianto procedurale, che si basava sull'atto pubblico di arruolamento del personale davanti all'Autorità Marittima (Capitanerie di Porto), e di rendere definitive modalità operative che erano state solamente sperimentate durante l'emergenza Covid. Come conseguenza, se si guarda a livello macro, si è spostato il ruolo dell'Autorità, che prima interveniva preventivamente mentre ora lo fa solo in una fase successiva, per controlli soprattutto documentali. Gli effetti di questo spostamento sono particolarmente significativi per il comandante della nave. Il nocciolo della riforma è la modifica dell'articolo 328 del Codice della Navigazione. La nuova formulazione distingue nettamente tra il contratto di arruolamento del comandante, per il quale rimane la forma dell'atto pubblico stipulato davanti all'autorità marittima o consolare i contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio, che devono essere stipulati per iscritto dal comandante o dall'armatore (o da un loro procuratore), a pena di nullità, alla presenza di due testimoni. In questo modo il comandante ha un ruolo centrale nella costituzione del rapporto di lavoro marittimo, che non si limita alla sottoscrizione del contratto, ma comprende anche la sua conservazione tra i documenti di bordo e, nei casi previsti, all'annotazione sul Ruolo di equipaggio o sulla licenza (secondo comma art. 328). Questa (ampia) delega di poteri al comandante però comporta diversi problemi sul piano applicativo: il legislatore infatti non ha definito in modo preciso il contenuto

Shipping Italy

Focus

Con questa riforma, come notato all'inizio, questa funzione invece sparisce perché il controllo dell'Autorità avviene solo in una fase successiva, quella della registrazione e verifica documentale. All'atto pratico questo notevole cambiamento causerà significative differenze di applicazione tra le varie Capitanerie di Porto, con richieste di integrazioni o chiarimenti non sempre uniformi. Un'ulteriore criticità riguarda l'ampliamento delle responsabilità sostanziali del comandante, che derivano non solo dall'articolo 328, ma anche dal complessivo assetto del Codice della Navigazione. Il comandante infatti è tenuto a verificare il possesso dei requisiti professionali del marittimo, la validità delle certificazioni obbligatorie, l'idoneità sanitaria e la coerenza tra le mansioni assegnate e le sue qualifiche, facendo in pratica da "filtro" fra marittimo ed Autorità, ma con una rilevanza giuridica diretta. Questa funzione si colloca in un contesto nel quale l'articolo 331, modificato dalla riforma, consente l'utilizzo di strumenti digitali per la formalizzazione dell'arruolamento del comandante stesso (e dell'equipaggio), introducendo una modalità di perfezionamento del contratto in formato elettronico. Anche questa innovazione, che pure è coerente con l'obiettivo della digitalizzazione, rafforza l'idea di un sistema in cui la responsabilità giuridica viene sempre più concentrata (o scaricata?) sui soggetti che operano "sul campo", senza un adeguato apparato di supporto normativo e organizzativo. La riforma dell'articolo 172-bis del Codice della Navigazione, infine, amplia l'ambito di applicazione dell'esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco e rafforza il ricorso a comunicazioni di tipo digitale, attribuendo all'Autorità Marittima che ha rilasciato l'autorizzazione un ruolo centrale nel coordinamento delle informazioni. Anche in questo caso però l'efficacia della semplificazione dipende dalla capacità del sistema di garantire uniformità nell'applicazione e piattaforme realmente operative. Anche la gestione dei flussi informativi infatti ricade sull'organizzazione di bordo e quindi, ancora una volta, sul comandante, che deve assicurare la corretta tenuta dei registri e la tempestiva comunicazione dei dati richiesti. In sintesi, l'insieme delle modifiche agli articoli 328, 331 e 172-bis causano una profonda modifica del ruolo del comandante. Storicamente il ruolo è di tipo "ibrido": il comandante opera infatti in un ambito formalmente privatistico ma produce effetti pubblicistici importanti, incidendo su registri ufficiali, obblighi contributivi, assicurativi e disciplinari. Questa "singolarità" del suo ruolo però vede ora accentuato il carico di responsabilità operative e giuridiche senza un corrispondente apparato di garanzie preventive: questo perché le modifiche apportate non sono state accompagnate da una chiara delimitazione normativa delle sue responsabilità né da un riconoscimento formale della sua nuova funzione giuridico-amministrativa. Il comandante potrebbe quindi essere chiamato a rispondere di problemi derivanti non dalla sua negligenza, ma da un quadro normativo che al momento è incompleto e in fase di assestamento. Urge quindi un coordinamento nazionale effettivo, che dia attuazione concreta alla riforma degli articoli 328, 331 e 172-bis del Codice della Navigazione con modelli contrattuali uniformi, criteri interpretativi condivisi e linee guida chiare su ruolo e responsabilità del Comandante. Senza questi strumenti la riforma rischia di produrre un effetto distorsivo, trasformando la "semplificazione"

Shipping Italy

Focus

in incertezza giuridica e aggravando la posizione del comandante, con conseguenze rilevanti sull'equilibrio del sistema del lavoro marittimo e sulla funzione del comando. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Shipping Italy

Focus

Nuovo calo (-7%) a inizio febbraio per i noli container Cina - Italia

La flessione è in linea con quella media rilevata da Drewry nel suo World Container Index. Nuovo calo a inizio febbraio dei noli spot per il trasporto via mare di container. Per la settimana terminata ieri, 5 febbraio, il Drewry World Container Index ha registrato un calo medio del 7% sui costi delle spedizioni per box da 40 piedi, attestandosi a quota 1.959 dollari, valore inferiore del 40% a quello di un anno prima. A scendere sono in particolare le tariffe delle tratte Cina - Europa. Sulla Shanghai - **Genova** la flessione è del 7% a 3.048 dollari (livello inferiore del 28% a quello di un anno fa), mentre per la Shanghai - Rotterdam in calo è maggiore, pari al -9%, con noli a 2.164 (31% in meno rispetto alla stessa settimana del 2025). Al riguardo, la società di analisi evidenzia che nelle prossime tre settimane, precedenti il Capodanno cinese, i carrier hanno annunciato rispettivamente 9, 16 e 9 blank sailings, ma di aspettarsi comunque una nuova discesa dei noli nel periodo. Marcato anche il calo visto sulle tratte transpacifiche. Sulla tratta Shanghai-Los Angeles le tariffe scendono dell'8% a 2.239 dollari (-53% sull'anno precedente), mentre la rotta Shanghai-New York registra una flessione del 5% a 2.819 dollari (-55% rispetto al 2025). In questo caso Drewry evidenzia come il solito picco che precede l'arrivo delle festività in Cina non si sia osservato. La dinamica è leggermente diversa sulle tratte transatlantiche. Sulla Rotterdam-New York i noli restano invariati (0%) a 1.598 dollari, in flessione del 35% su base annua, mentre il viaggio inverso segna invece un calo del 4% a 946 dollari, un livello comunque superiore del 14% al valore di un anno fa. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY. SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.**



Shipping Italy

Focus

Portuali contro le armi, navi Zim bloccate o deviate in diversi scali italiani

Usb vanta l'impatto dell'iniziativa internazionale sulle banchine di Livorno, Genova, **Venezia** e Ravenna "La Zim Virginia carica di armi è ferma al largo delle coste di Livorno ma non può attraccare: c'è lo sciopero in corso dei portuali dell'Usb che la blocca". Lo ha reso noto - e in effetti la nave, che doveva ormeggiare in mattinata al Tdt - Terminal Darsena Toscana risulta in rada - l'Usb (Unione sindacale di base), promotrice dell'iniziativa indetta nelle scorse settimane per protestare contro la movimentazione di armi nei porti europei. "La stessa costa sta succedendo alla Zim New Zealand, che era prevista per questa mattina al porto di Genova e alla Zim Australia, che avrebbe dovuto attraccare oggi a **Venezia** e domani a Ravenna. Ed anche la Msc Eagle III, diretta in Israele, che doveva arrivare ieri a Ravenna ed era prevista per oggi a **Venezia** ha rimandato i suoi programmi" ha proseguito la nota. "Sono i primi tangibili risultati dello sciopero internazionale che i portuali di diversi paesi hanno organizzato per oggi contro i traffici di armi, la privatizzazione delle banchine, la militarizzazione dei porti. Lo sciopero e le manifestazioni previste inizialmente in 21 porti in tutto il Mediterraneo ed anche in Nord Europa, stanno coinvolgendo anche altre città portuali come Marsiglia e Barcellona e stanno ricevendo solidarietà anche al di là dell'Atlantico".

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.




Container, noli in ribasso del 7%. E le previsioni sono negative

Nel caso dei collegamenti Asia-Europa, le tariffe spot sulla rotta Shanghai-Genova hanno registrato un calo del 7%, attestandosi a 3.048 dollari (2.585 euro), mentre le tariffe tra Shanghai e Rotterdam sono arretrate del 9%. L'indice mondiale dei container elaborato da Drewry, che valuta le tariffe di trasporto dei container sulle otto rotte principali da e verso Stati Uniti, Europa e Asia, è sceso del 7% nell'ultima settimana, attestandosi a 1.959 dollari/feu. L'indice si posiziona oggi il 40% al di sotto del livello dell'anno scorso, come risultato del calo dei noli sulle rotte tra Asia ed Europa e sui collegamenti transpacifici. Nello specifico, i prezzi tra Shanghai e Los Angeles sono diminuiti dell'8%, scendendo a 2.239 dollari per container da 40 piedi, mentre tra Shanghai e New York sono calati del 5%, arrivando a 2.819 dollari.

The Medi Telegraph

Container, noli in ribasso del 7%. E le previsioni sono negative



02/06/2026 21:23

Nel caso dei collegamenti Asia-Europa, le tariffe spot sulla rotta Shanghai-Genova hanno registrato un calo del 7%, attestandosi a 3.048 dollari (2.585 euro), mentre le tariffe tra Shanghai e Rotterdam sono arretrate del 9%. L'indice mondiale dei container elaborato da Drewry, che valuta le tariffe di trasporto dei container sulle otto rotte principali da e verso Stati Uniti, Europa e Asia, è sceso del 7% nell'ultima settimana, attestandosi a 1.959 dollari/feu. L'indice si posiziona oggi il 40% al di sotto del livello dell'anno scorso, come risultato del calo dei noli sulle rotte tra Asia ed Europa e sui collegamenti transpacifici. Nello specifico, i prezzi tra Shanghai e Los Angeles sono diminuiti dell'8%, scendendo a 2.239 dollari per container da 40 piedi, mentre tra Shanghai e New York sono calati del 5%, arrivando a 2.819 dollari.