



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 24 febbraio 2026



Prime Pagine

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

Primo Piano

23/02/2026	La Gazzetta Marittima	27
«Che autogol per Unione Europea l'estensione dell'Ets al trasporto marittimo»		

Trieste

23/02/2026	Adriaports	<i>Riccardo Coretti</i>	30
Stop estivo sulla Udine-Tarvisio: merci deviate via Brennero			
23/02/2026	Agenparl		31
(ARC) Innovazione: Callari, autostrade digitali per le nostre imprese			
23/02/2026	Agenparl		33
(ARC) Trasporti:Amirante, tavolo Rfi-operatori su sospensione Udine-Tarvisio			
23/02/2026	Agenparl		35
+++ TRIESTE, OGGI IV EDIZIONE DI "FVG CONNECT - L'INNOVAZIONE E' L'ENERGIA DEL FUTURO"+++			
23/02/2026	Il Friuli	<i>Andrea Pierini</i>	37
Fvg Connect, Callari: priorità alle reti e ridurre burocrazia			
23/02/2026	Lachirico.it		38
Quarta edizione di FVG Connect, Trieste, 23 febbraio 2026			
23/02/2026	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia		41
Trasporti:Amirante, tavolo Rfi-operatori su sospensione Udine-Tarvisio			
23/02/2026	Telefriuli.it	<i>Andrea Pierini</i>	43
Fvg Connect, Callari: priorità alle reti e ridurre burocrazia			

Venezia

23/02/2026	Venezia Today		44
Pescherecci fermi da oltre un anno a Pellestrina: «Si muova anche il Comune»			
23/02/2026	Veronaeconomia		46
Porto di Venezia, Mantovanelli prende servizio: oggi il primo giorno da segretario generale			

Savona, Vado

23/02/2026	PrimoCanale.it		47
Industriali liguri a Terrazza Incontra: l'economia tiene ma le infrastrutture sono un problema			
23/02/2026	Shipping Italy		49
Costa Serena lascerà l'Asia per fare ritorno in Mediterraneo nel 2027			

Genova, Voltri

23/02/2026	Ansa.it		50
Operaio schiacciato da elica in porto, sale a sei il numero degli indagati			

23/02/2026	Genova Today	51
Malore a bordo, marittimo soccorso al largo di Genova e portato in ospedale		
23/02/2026	Informare	52
Finmar nominata agente in Italia della United Global Ro-Ro		
23/02/2026	Informazioni Marittime	53
Trasporto rotabili, Finmar nominata agente di UGR in Italia		
23/02/2026	Informazioni Marittime	54
Costa Toscana accende Sanremo 2026		
23/02/2026	La Gazzetta Marittima	56
Trasporto auto, ro-ro e project cargo: Finmar nominata agente di Ugr in Italia		
23/02/2026	PrimoCanale.it	58
Confindustria Genova: "Aeroporto è l'unica infrastruttura su cui possiamo puntare oggi"		
23/02/2026	PrimoCanale.it	60
I Mestieri del Porto: a spasso per il mondo con Primocanale		
23/02/2026	PrimoCanale.it	61
Morto schiacciato da un'elica in porto, sale a sei il numero degli indagati		
23/02/2026	Rai News	62
Operaio schiacciato da elica in porto, sale a sei il numero degli indagati		
23/02/2026	Sea Reporter	63
Malore a bordo della "Grande Marocco", marittimo soccorso al largo di Genova dalla Guardia Costiera		
23/02/2026	Sea Reporter	64
Sanremo 2026, il Festival prende il largo: Costa Toscana trasforma la crociera in un grande palcoscenico pop		
23/02/2026	Sea Reporter	65
Finmar diventa partner ufficiale di UGR in Italia: nuovi collegamenti Ro-Ro nel Mediterraneo e Medio Oriente		
23/02/2026	Ship Mag	66
Parte domani la missione a Singapore per sbloccare l'investimento Psa da 1 miliardo a Pra'		
23/02/2026	Ship Mag	67
Parte domani la missione a Singapore per sbloccare l'investimento Psa da 1 miliardo a Pra'		
23/02/2026	Shipping Italy	68
Finmar (JV Finsea - Martras) nominata agente di Ugr in Italia		
23/02/2026	Shipping Italy	70
La Regione Liguria al lavoro per acquisire Connect		
23/02/2026	TrasportoEuropa	72
Assagenti incontra L'Autorità portuale sulla diga di Genova		

La Spezia

23/02/2026	BizJournal Liguria	74
Porto della Spezia: attivata autoclave di ultima generazione per sterilizzare i rifiuti alimentari		
23/02/2026	Citta della Spezia	75
Mit, emanate prescrizioni tecniche per trasporto pubblico su nave di persone a mobilità ridotta		
23/02/2026	Citta della Spezia	76
Porto, Bucchioni: "Alla Spezia molte opportunità da cogliere, guardando al futuro la comunità portuale può fare molte cose positive"		

Ravenna

23/02/2026	Shipping Italy	79
In arrivo una nuova gara per il traghetto elettrico di Ravenna dedicato al Tpl		
23/02/2026	Tele Romagna 24	80
ROMAGNA: Infrastrutture, consiglieri Pd, "Serve fare di più"		

Marina di Carrara

23/02/2026	La Gazzetta di Massa e Carrara	81
Le proposte dei balneari all'assessore David Barontini per contrastare l'erosione del litorale massese		
24/02/2026	La Gazzetta Marittima	83
Macché regione imbalsamata da museo, è qui il regno tech della nautica avanzata		
23/02/2026	Voce Apuana	86
È Luigi Guccinelli il nuovo amministratore unico di Cermec		
23/02/2026	Voce Apuana	87
Erosione, le cinque proposte dei balneari massesi alla Regione per superare il problema		
23/02/2026	Voce Apuana	89
Zona industriale di Massa-Carrara, il primo incontro pubblico del Partito Democratico. Sarà presente l'ex ministro Orlando		

Livorno

23/02/2026	Ansa.it	90
Nave Ocean Viking attesa a Livorno giovedì con oltre 150 migranti		
23/02/2026	Informazioni Marittime	91
Nautica "green": alla Marina di Cala de' Medici arrivano i carburanti alternativi		
23/02/2026	La Gazzetta Marittima	92
Meglio Tardino che mai		

Piombino, Isola d' Elba

23/02/2026	Agenparl	93
MILLEPROROGHE: QUARTINI (M5S), GOVERNO IN DERIVA FOSSILE VUOLE PROROGARE RIGASSIFICATORE		
23/02/2026	Agenparl	94
Milleproroghe: Pd, Meloni impone rigassificatore a Piombino senza compensazioni		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

23/02/2026	Ancona Today	95
Lara Seta: la "Sindaca" del porto di Ancona che da 15 anni consegna sorrisi e libertà VIDEO		

23/02/2026	CENTROABRUZZONEWS	96
"DRAGAGGIO FIUME PESCARA: MA QUALE "CAPITALE DEL MARE"? A COSA SERVONO I TITOLI SE POI LA FLOTTA DEI PESCHERECCI RIESCE A MALAPENA A USCIRE E RIENTRARE DAL FIUME?"		
23/02/2026	Il Pescara	98
Il Pd e il candidato sindaco Carlo Costantini sul dragaggio: In ritardo di almeno 4 mesi, altro che Capitale del Mare		
23/02/2026	Il Pescara	101
Risoluzione di Di Marco (Pd) sul porto: "Subito il dragaggio, non si può più attendere"		
23/02/2026	Ship 2 Shore	102
Il 2025 del sistema portuale dell'Adriatico centrale è stato in crescita		
23/02/2026	Shipping Italy	103
Merci varie e rinfuse secche in crescita nel porto di Ancona nel 2025		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

23/02/2026	Informatore Navale	105
ANCIP deposita interventi ad adiuvandum contro la sentenza del TAR Salerno e sul porto turistico di Fiumicino-Isola Sacra		
23/02/2026	Informazioni Marittime	106
Fiumicino, Ancip interviene ad adiuvandum sul porto turistico dell'Isola Sacra		
23/02/2026	Messaggero Marittimo	108
	<i>Andrea Puccini</i>	
ANCIP interviene nei contenziosi su Fiumicino e TAR Salerno		
23/02/2026	Ship 2 Shore	109
ANCIP entra nei casi di Fiumicino e Salerno		
23/02/2026	Shipping Italy	111
Ancip scende in campo contro il porto crociere a Fiumicino e l'autoproduzione a Salerno		
23/02/2026	TRC Giornale	113
	<i>Redazione Trc</i>	
Domani secondo appuntamento col ciclo di conferenze dedicato alla costruzione del porto di Civitavecchia		

Napoli

23/02/2026	Ansa.it	114
Balenottera avvistata nel porto di Napoli, stop agli aliscafi		
23/02/2026	Cronache Della Campania	115
Balenottera avvistata nel porto di Napoli verso mare aperto: ripresi i collegamenti con le isole		
23/02/2026	Informatore Navale	116
Porto di Napoli - Molo Beverello "Avvistata una balenottera"		
23/02/2026	LaPresse	117
Napoli: avvistata una balenottera nel porto		
23/02/2026	Napoli Village	118
Balenottera avvistata nel porto di Napoli, stop agli aliscafi.		
23/02/2026	Rai News	119
Balenottera nel porto di Napoli: stop agli aliscafi ed esperti al lavoro per riportarla al largo		
23/02/2026	Sea Reporter	120
Balena nel porto di Napoli, scatta il piano di sicurezza della Guardia Costiera		

Salerno

23/02/2026	Ansa.it	121
23/02/2026	Il Nautilus	123
23/02/2026	Informatore Navale	125
23/02/2026	Salerno Today	127
23/02/2026	Sea Reporter	129

Bari

23/02/2026	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	131

Taranto

23/02/2026	AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva	132
Vela, parte da Taranto il Circuito Nazionale Open Skiff 2026, in occasione del 125° della Lega Navale		
23/02/2026	Informazioni Marittime	134
Taranto, ad ottobre partirà la costruzione del terminal crociere al Molo San Cataldo		
23/02/2026	Informazioni Marittime	135
Taranto, ad ottobre partirà la costruzione del terminal crociere al Molo San Cataldo		
23/02/2026	La Gazzetta Marittima	136
Il porto di Taranto avrà un nuovo terminal per le navi da crociera		
23/02/2026	Travelnostop	<i>Monia Marchese</i> 137
Porto Taranto, firmato accordo per il nuovo terminal crociere		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

23/02/2026	Calabria 7	138
23/02/2026	Il Vibonese	140
23/02/2026	Ship Mag	141

23/02/2026	Zoom 24	142
23/02/2026	Zoom 24	143
Meridionale Petroli, Italia Nostra accusa il sindaco Romeo: «Non si è opposto, persa un'occasione storica»		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

23/02/2026	New Sicilia	144
Stromboli, al via i lavori per il ripristino del porto danneggiato dal ciclone Harry		
23/02/2026	quotidianodisicilia.it	145
Porto di Stromboli, ripartono i lavori di ripristino dopo il ciclone Harry		
23/02/2026	SiciliaNews24	146
Maltempo, riprendono i lavori per il ripristino dello scalo di Stromboli		

Catania

23/02/2026	CanicattiWeb	<i>Bluermes Comunicazione Integrata</i>	147
Ida Carmina sui porti dell'agrigentino: basta slogan, si passi ai fatti			
23/02/2026	Informare		149
Inaugurati i nuovi uffici dell'AdSP della Sicilia Orientale nel porto di Pozzallo			
23/02/2026	La Gazzetta Marittima		150
Pozzallo, taglio del nastro per i nuovi uffici distaccati dell'Authority			
23/02/2026	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	151
Pozzallo, inaugurati i nuovi uffici dell'AdSp			
23/02/2026	RadioRTM		152
Pozzallo. Inaugurata all'interno del Porto la nuova sede dell'Autorità Portuale			
23/02/2026	Ragusa h24		153
Inaugurata al porto di Pozzallo la nuova sede dell'Autorità portuale			
23/02/2026	Ship Mag		154
Porto di Pozzallo, inaugurati i nuovi: 200 metri quadrati a impatto zero			
23/02/2026	Travelnostop		155
Catania, si conferma centralità portualità siciliana			

Palermo, Termini Imerese

23/02/2026	Informatore Navale		157
AdSP del mare di Sicilia Occidentale "Luce verde per la presidenza di Annalisa Tardino"			
23/02/2026	Quotidiano di Gela	<i>Rosario Cauchi</i>	158
Porto, verifica anche con la capitaneria: ci sarà incontro con l'Autorità			

Trapani

23/02/2026	Rai News	159
Ciclone Harry, il mare restituisce corpi di decine di migranti. ONG denunciano più di 1000 dispersi		

23/02/2026	Rai News	161
Migranti, il vescovo di Palermo contro le "scelte disumane" di Italia ed Europa		

Focus

23/02/2026	Informare	162
L'Osservatorio EU-ETS di Puertos del Estado conferma il rischio di perdita di quote di traffico container dei porti europei		
23/02/2026	La Gazzetta Marittima	164
Pasqua e primavera, ecco le proposte di Grimaldi Lines Tour Operator		
23/02/2026	Port News	165
Crociere boom, le compagnie sorridono		
23/02/2026	Sea Reporter	167
FMTS 2026: Il Mediterraneo al centro del turismo sostenibile		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Stasera i 30 big in gara
Un Festival nel segno
di Pippo Baudo
di **Andrea Laffranchi**
a pagina 46

**L'Ariston aspetta
la top model Shayk**
di **Renato Franco**
a pagina 47



La difesa dei diritti

L'EUROPA REAGISCA ALLE PAURE

di **Maurizio Ferrera**

Durante la Conferenza di Monaco di metà febbraio, Marco Rubio ha tenuto un discorso dai toni pacati, in cui ha confermato l'amicizia fra Usa ed Europa e ha auspicato un asse comune per contrastare le minacce all'Occidente (e più in generale il suo declino). Rispetto all'intervento aggressivo di Vance l'anno scorso, le parole di Rubio sono apparse concilianti, persino benevole. Letto trasversalmente, il discorso contiene tuttavia un'idea di Occidente che suscita più di una perplessità.

continua a pagina 38

Riflettori spenti

LA PACE LONTANA DA GAZA

di **Goffredo Buccini**

Ammettiamolo, Gaza non è più di moda. Da quando Donald Trump ha detto che lì vige la pace, anzi «la pace eterna», la Striscia in quanto fonte di dolore e morte è scivolata via dall'attenzione delle opinioni pubbliche occidentali. Resistono, certo, pattuglie di Pro-Pal, con la loro criminogena fissazione di buttare fuori tutti gli ebrei dal Giordano al Mediterraneo. Ma soprattutto crescono nel rendering di Jared Kushner, genero e factotum del presidente americano, i surreali grattacieli hi-tech dell'ipotetica «New Gaza», che dovrebbero sorgere sopra le macerie che oggi custodiscono corpi insepolti e vite spezzate dei palestinesi.

continua a pagina 38

Milano La finta pistola messa vicino al corpo, l'accusa di omicidio. Il capo della polizia: delinquente

«Poteva uccidere ancora»

Fermato l'agente che sparò al pusher. L'ira di Meloni su chi sporca la divisa

di **Cesare Giuzzi**

Non ha ucciso per legittima difesa. E l'arma giocattolo accanto al corpo di Abderrahim Mansouri, 28 anni e una vita da spacciatore nel bosco di Rogoredo, a Milano, Carmelo Cinturino, 41 anni, poliziotto infedele, l'ha messa per sviare le indagini. È stato fermato per omicidio volontario dai suoi colleghi. Il pm: poteva uccidere ancora.

alle pagine 2, 3 e 5
Ferrarella, Frignani

IL RACCONTO

Il collega: «Girava con un martello Ho avuto paura»

di **Pierpaolo Lio**

Al «bosco» di Rogoredo, Cinturino lo chiamano «Thor», perché girava con un martello che usava per pestare spacciatori e tossici. Faceva paura, anche ai suoi colleghi. «Ho temuto — dirà al pm un agente al lavoro con lui — che uccidesse anche me».

a pagina 3

INTERVISTA A BEPPE SALA

«Giochi, Milano ha vinto la sua scommessa Dopo di me le primarie»

di **Maurizio Giannattasio**



Bisogna avere il coraggio di dirlo «Milano ha vinto un'altra scommessa, anche per tutta l'Italia». Così il sindaco Beppe Sala, che aggiunge: «Ha perso chi non ha il coraggio di ammettere che in un Paese la crescita è necessaria». La città domani? Mi fino a Baggio e verde. E per il dopo Sala? Le primarie.

a pagina 11

L'ex ambasciatore «Ha condiviso con Epstein carte riservate»



Londra sotto choc: in arresto anche Mandelson

di **Luigi Ippolito**

La bufera Epstein continua a investire il Regno Unito. Dopo il principe Andrea, fermato anche l'ex ambasciatore britannico a Washington Peter Mandelson. Avrebbe condiviso carte riservate con Jeffrey Epstein.

alle pagine 12 e 13 **De Franceschi**

GIANNELLI



Il caso Da oggi le tariffe di Trump: 15% per tutti Dazi, trattativa Ue-Usa: voto sull'intesa rinviato

di **Francesca Basso**
e **Viviana Mazza**

«Guerra» commerciale. L'Ue tiene aperta la porta del dialogo e invoca più chiarezza. E intanto il Parlamento di Strasburgo rinvia il voto sugli accordi. Entrano in vigore da oggi le nuove tariffe di Trump al 15%.

da pagina 6 a pagina 9
Canettieri

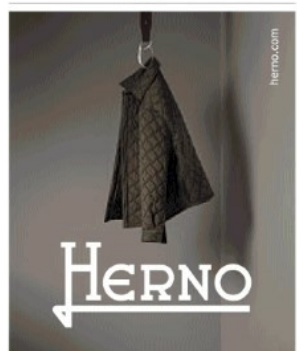
LA VISITA DI MATTARELLA

«Lo Stato lavora per Niscemi»

di **Monica Guerzoni**

Il presidente Mattarella ha sorvolato ieri la frana di Niscemi: «Dove venire. Alto è il sostegno del Paese».

a pagina 26



IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Non è facile contare fino a dieci prima di parlare. Ma ancora più difficile è riuscirci prima di digitare. Come si fa a rimanere con un telefono in mano per dieci, interminabili secondi senza cedere all'impulso di esprimere un giudizio netto e definitivo su qualcosa di cui non si sa nulla?

Si consideri il caso, puramente ipotetico, di un ministro dei Trasporti Emotivi alle prese con la notizia di un poliziotto indagato a Rogoredo per avere ucciso un pusher. Nella sua testa, dove Buoni e Cattivi abitano in stanze separate e non comunicanti, prende immediatamente forma il verdetto. I contorni della vicenda sono ancora confusi e la prudenza suggerirebbe di aspettare, ma le dita stanno già correndo sulla tastiera per celebrare il rito quoti-

L'Impaziente Zero

diano del quarto d'ora di indignazione: «Io sto col poliziotto, senza se e senza ma!». Arriva la notte, ma non porta consiglio, nemmeno a un vicepresidente del Consiglio, e il giorno dopo i suoi polpastrelli allergici alla temperanza tornano a pestare sul solito tasto: «Un poliziotto si difende, il balordo muore, l'agente viene indagato per omicidio volontario. Tutto sbagliato!». E se poi la realtà prende un'altra strada, il Buono perde l'aureola e la legittima difesa si trasforma in un regolamento di conti? Nessun problema. «Rifare quel post» afferma impertentito l'ipotesico ministro. Evidentemente conosce la prima regola del perfetto digit-attore: quando i fatti non vanno d'accordo con le opinioni, bisogna cambiare i fatti, mica le opinioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



60224
Foto: Sakae Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 49/2004 art. 1, c.1. CED Milano
9 771120 483008



17enne di origine marocchina va a un sit-in per degli operai licenziati e la Procura minorile la segnala ai servizi sociali. La tolgono ai genitori perché troppo sveglia?



Martedì 24 febbraio 2026 - Anno 18 - n° 54
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 2,00 - Annetti: € 3,00 - € 15 con il libro Turchi NC7
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

4 ANNI E 4 FASI Dall'invasione russa nel 2022

Ucraina: dal blitz alla guerra eterna

■ L'attacco serviva a insediare governi filorussi, poi gli aiuti degli alleati a Kiev (con il no alla tregua) hanno "congelato" parte del fronte. Intervista a Jeffrey Sachs: "La pace è nelle mani degli europei. Trump è solo vanità"

● BONI, CANNAVÒ E IACCARINO A PAG. 6-7



LA GUERRA DI CARTELLI

Messico, ucciso il Mencho: Paese a ferro e a fuoco



● CASTRO A PAG. 13

LO SCANDALO EPSTEIN

Londra, l'arresto di Mandelson: Starmer nei guai



● PROVENZANI A PAG. 14

Toghe politici 51 a 12

» Marco Travaglio

Anche dopo l'ultimo sondaggio Isè che dà i No in forte vantaggio, al referendum può ancora accadere di tutto. Ma già questo è un miracolo: due mesi fa la partita pareva persa in partenza. Il merito, oltreché dei giuristi, giornalisti, politici, artisti, attivisti e semplici cittadini che si battono per il No, è anche e soprattutto del governo Meloni e dei trombettieri del Sì. Che spingono a viva forza gli indecisi a bocciare la schifosa costituzionale perché la spacciano per un rimedio contingente per raddrizzare questa o quell'indagine o sentenza a loro sgradita. Come se fosse un regolamento condominiale. Mentono sapendo di mentire e di non essere smentiti (i famosi *fact checker*, sistemato Barbero, sono andati in ferie). Ma, dopo il frittismo di balie impunito su Garlasco, Tortora, bimbi nel bosco, algerino in Albania e Sea Watch, hanno pestato il classico merdono. Invocavano un Sì per salvare gli eroici poliziotti-giustizieri alla Cinturino dalle toghe-pusher e preparavano per costoro un bello scudo penale. "Io sto col poliziotto senza se e senza ma", sentenziava Salvini 37 minuti dopo i fatti di Rogoredo, attaccando l'indagine "eccessiva, ingenerosa e gratuita" di "quel pm" che apriva un "fascicolo odioso come se l'agente avesse sparato per uccidere". Poi il pm, grazie al fascicolo odioso, ha scoperto che l'agente aveva sparato proprio per uccidere il tizio disarmato e fabbricato false prove per dimostrare l'opposto. Riecco Salvini dopo la cura: "Non entro nel merito di fatti che non conosco" (ma va?). Ora che Centurino è stato arrestato, Salvini pretende che l'agente che sbaglia paghi doppio: "malo 'sbaglio' l'ha scoperto sempre quel pm proprio perché ha disobbedito ai diktat del governo e agli annunci-minacce di scudo penale".

Anche Piantadosi ora fa il furbo e si vanta di aver sempre escluso scudi per chichessia. Purtroppo aveva detto l'opposto: e cioè che Centurino, con lo scudo del di Sicurezza, "avrebbe potuto fruire del beneficio dell'inversione dell'onere della prova. Perché è evidente che c'era una causa di giustificazione molto evidente". Era evidente perché lo diceva lo sparatore, mentre lo sparato non poteva smentirlo perché era morto ammazzato. Ora l'unica cosa evidente è che i fatti è meglio lasciati accertare dai pm, non dai politici. La parte più interessante del sondaggio Isè riguarda proprio la fiducia degli italiani nei magistrati (salita al 51% dal 45% dell'anno scorso) e nei politici (12%, contro il 14% di un anno fa). Grazie al governo, anche chi non sa nulla del referendum ha capito che i politici del Sì vogliono fare le indagini e scrivere le sentenze. E i cittadini, anche i più diffidenti verso i magistrati affiderebbero la giustizia a tutti, forse persino a Wanda Marchi: ma mai a un politico.

ARRESTATO L'AGENTE DIFESO DA SALVINI, MELONI & C. FRA SCUDO E REFERENDUM

Rogoredo: boomerang per il governo e per il Sì



TERRORE FRA I SUOI
CINTURINO FERMATO PER OMICIDIO DOLOSO: "PUÒ UCCIDERE ALTRI" (INCLUSI I COLLEGHI). LA PREMIER "PENTITA". LA LEGA IN IMBARAZZO

● GIARELLI, MILOSA E SALVINI A PAG. 2-3

FIDUCIA: 51% AI MAGISTRATI E 12 AI POLITICI
Sondaggio Isè: i No in vantaggio di 6 punti Nordio: "Vincerebbe l'estremismo togato"

● MASCALI A PAG. 4

INTERVISTA DELLA PM DI CATANZARO AL 'FATTO'
Frustaci: "L'Alta Corte colpisce al cuore la legalità e i magistrati 'non allineati'"

● MUSOLINO A PAG. 4

» 190 ANNI DI GIANNELLI

"Re Giorgio reagiva malissimo, Giulio mi ha ringraziato"

» Mario Natangelo

INVIATO A SIENA

D i tutti i toscani che Malaparte maledisse nel suo *Maledetti Toscani*, i senesi sono quelli che ne escono meglio per una virtù: mescolare sacro e profano.

A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Patrono L'Alta Corte è il pericolo n.1 a pag. 9
- Orsini Quando l'atomica "stabilizza" a pag. 9
- Sansa I Costituenti e gli onnipotenti a pag. 11
- Zunini Web-medici belli e fardocchi a pag. 17
- Gismondo Piano pandemico cercasi a pag. 20
- Scanzani Byrne, la musica dal futuro a pag. 9

GLI STREAMER PER I CASINÒ

Gioco d'azzardo: ecco gli influencer

● MAGGIORE E PEIGNÉ A PAG. 15

PER ROMA, MA NON SOLO

Olimpiadi: Gualtieri frena, però Renzi si mette già in mezzo

● DE CAROLIS E PIETROBELLI A PAG. 5



La cattiveria

Laura Pausini: "Ogni volta che vedo l'insegna di Sanremo, ho pronto il Lexotan". Io l'imodium

LA PALESTRA/SILVIO PERFETTI

SANREMO OGGI AL VIA

Gli scoppiati Conti e Pausini. La Russa spingitore di Pucci

● TRUZZI A PAG. 18

LO STIPENDIO DI MISS BCE

Grazie a un cavillo Lagarde guadagna 140mila euro in più

Sperlinga a pagina 23



il Giornale



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATO DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

MARTEDÌ 24 FEBBRAIO 2026
Anno LIII - Numero 46 - 1.50 euro

controcorrente

SIRENE SPIEGATE

di Tommaso Cerno

Provo a darvi una spiegazione su cosa è successo a Rogoredo dopo quei lampeggianti della polizia: la penso in un modo molto semplice sui fatti. Nello scontro tra due criminali, di cui uno portava la divisa, il delinquente più pericoloso era quello travestito da Stato. E va punito con una pena maggiore di un criminale in abiti civili. La legge è uguale per tutti, ma in un Paese dove troppi poliziotti e carabinieri sono sotto processo per avere fatto il proprio dovere, chi non lo fa compie un reato contro tutti noi. E infatti la polizia ha accertato in pochi giorni la vera dinamica di quanto accaduto a quel pusher. Una dinamica che fa arrabbiare, provare vergogna, perché coinvolge un'istituzione che protegge i cittadini e serve il Paese. Ecco perché utilizzare questo episodio per negare ai poliziotti onesti, cioè la stragrande maggioranza, che rischiano la vita ogni giorno, una protezione da accuse e processi legati all'esercizio delle proprie funzioni è strumentale e grave quanto i reati di cui stiamo parlando. Per quel poco che può consolarci, da cittadino mi fa bene sapere che un criminale travestito da poliziotto finisce a processo o in carcere velocemente. A differenza del clandestino con 23 condanne liberato dai giudici e risarcito a spese degli italiani pochi giorni fa. E mi viene il dubbio che chi oggi mette in discussione lo scudo penale per gli agenti della pubblica sicurezza lo faccia per proteggere clandestini e delinquenti. E non per un senso di equità o di uguaglianza davanti alla legge. Visto che questa uguaglianza non esiste. Come dimostrano i delinquenti risarciti e i poliziotti giustamente sotto indagine.

LO SCRITTORE CULICCHIA

«Ramelli e Quentin uccisi perché di destra»

Francesco Giubilei a pagina 10

I DOCUMENTI RITROVATI

Gli originali del colloquio tra Mussolini e Hitler

Matteo Sacchi a pagina 25



la stanza di

Vittorio Feltri

Una scelta di civiltà
alle pagine 20-21

NORDIO

«Toni troppo esasperati
Col No vince
l'estremismo»

Greco a pagina 6

DI RUBBA

«Mi candido
alle suppletive
Non lo faccio
per vendetta»

Boezi a pagina 6



VERSO IL REFERENDUM: -26

IL SONDAGGIO CHOC

Un grillino su 4 voterà per il Sì

I sostenitori della riforma sono il 53%, di cui il 15% nel Pd

■ Secondo l'analisi effettuata dall'Istituto demoscopico Noto Sondaggi per il Giornale, il 53,3% confermerà la legge sulla separazione delle carriere.
Antonio Noto a pagina 7

Conti spegne le polemiche

Festival, stasera il via Ecco le nostre pagelle

Paolo Giordano e Laura Rio alle pagine 26-27



COPPIA Carlo Conti e Laura Pausini stasera all'Ariston

TRA «BAMBOLE» E «CAPRICCI»

Quei testi da 3ª elementare

Alessandro Gnocchi a pagina 27

DELIRIO ISLAMISTA

Hannoun: Ariston sionista

Giulia Sorrentino a pagina 10

LA POLIZIA FA PULIZIA

Rogoredo, agente arrestato. Meloni: «Nazione tradita». Sinistra all'attacco

■ Ieri mattina Carmelo Cinturino è stato arrestato con l'accusa di omicidio volontario per aver sparato e ucciso Abderahim Mansouri nel boschetto della droga a Rogoredo. Dopo il colpo alla testa, stando alla ricostruzione dei fatti, il poliziotto avrebbe collocato un'arma vicino al corpo del marocchino morto. Dura la condanna della Meloni mentre la sinistra corre ad attaccare il governo.

Cristina Bassi, Pier Francesco Borgia, Luca Fazzo e Massimo Malpica da pagina 2 a pagina 4

QUARTIERE TRA SPACCIO E DEGRADO

Ma nelle banlieue il problema rimane

Filippo Facci a pagina 4

IN ANTIMAFIA: «SAPEVA DEI DOSSIER»

La difesa a oltranza dei 5S su De Raho: rompono pure col Pd

■ I 5 Stelle fanno quadrato attorno a Federico Cafiero De Raho. E accusano la maggioranza di governo di aver costruito un «castello accusatorio e calunnioso» nei confronti dell'ex procuratore. Ma in Antimafia è rottura col Pd.
Rita Cavallaro a pagina 9

all'interno

NODO TRUMP

L'Ue congela l'intesa sui dazi Cautela italiana

Adalberto Signore

■ L'Ue congela l'accordo commerciale con gli Usa e prende tempo davanti al nuovo terremoto sui dazi.
con Valeria Robeco e Marcello Zaccà alle pagine 12-13

SCANDALO EPSTEIN

Londra, in cella ex ambasciatore Tremila la Corona

Erica Orsini

■ Peter Mandelson, ex braccio destro di Blair, è stato arrestato ieri dagli agenti di Scotland Yard.
a pagina 14

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

SEPARATI IN CASA

■ Insomma, in un Paese in cui la sinistra-sinistra non ha più alcuna differenza dalla destra-destra, accade che Pina Picierno, pidina doc e vicepresidente del Parlamento europeo, accetti un invito di Radio Atreju per un faccia a faccia con Carlo Fidanza, anch'egli europarlamentare ma di Fratelli d'Italia - cioè una cosa in effetti spazzante: una politica di sinistra che parla con un politico di destra? - E allora un po' perché la Picierno parla con i nuovi nazifascisti un po' - soprattutto - perché dice di voler votare Sì al referendum sulla Giustizia, succede che la sinistra a maggioranza stalinista, quella con la testa sempre rivolta al futuro -

di solito il fascismo -, col dovuto disprezzo ereditato dalla scuola togliattiana, comincia a sommergere di critiche la disgraziata Picierno. Capocordata, Paolo Berizzi; uno che ha trasformato l'antifascismo in maccartismo. «Pina tu parli con quello di "Heil Hitler"», «Così sputani il partito», «Noi coi fascisti abbiamo finito di parlare il 25 aprile 1945».

Insomma, a fine giornata Picierno era già diventata fascia anche lei.

Ormai, leggendo le cronache, causa la diversa posizione sul referendum, l'impressione è che il fronte progressista sia sempre più spaccato in due. Le Picierno, i Minniti, i Barbera, le Concia, i Chicco Testa, gli Enzo Bianco e tutti quelli che votano la riforma di Nordio, di là; fra i traditori. I Berizzi, i Prodi, le Bindi, i comici, i giallisti, l'intelligenza di palco e di talk show, di qua; fra i democratici.

E così dalla separazione delle carriere si passò alla separazione delle sinistre.



IL GIORNO

Speciale

Speciale

CASA MI

FIERE

MARTEDÌ 24 febbraio 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

un SANREMO pieno D'AMORE

L'edizione numero 76 del Festival
nel segno dei sentimenti:
Carlo Conti e Laura Pausini
portano in scena la sfida fra 30 artisti
Quest'anno il grande evento
è dedicato a Pippo Baudo





Culture

GEOGRAFIE Gli spazi della cura, giardini terapeutici e diritto alle città nelle Giornate del paesaggio

Michela Pasquali pagina 12



Visioni

SANREMO Un algoritmo ci salverà: al via il festival extra large - 30 big in gara - più social di sempre

Francesco Brusco pagina 14



Storie

PALESTINA/ITALIA La lingua del cuore e dell'esilio: un'anticipazione del nuovo romanzo di Widad Tamimi pagina 16

■ CON
LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,30
■ CON
L'AFRIQUE DU MONDE
+ EURO 4,00

il manifesto

quotidiano comunista

MARTEDÌ 24 FEBBRAIO 2026 - ANNO LVI - N° 46

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Il caso non era chiuso

Il senso
della destra
per le divise

ANDREA FABOZZI

Il 26 gennaio la notizia che a Milano un uomo era stato ucciso da un poliziotto è arrivata alle otto di sera. A quell'ora i radar della politica sono abitualmente abbassati, non è più indispensabile alimentare la diurna ansia da dichiarazione, le redazioni sono poco recettive. Eppure pochi minuti dopo diversi esponenti della destra già dettavano le loro certezze sulla legittima difesa dell'agente ed erano pronti a chiudere il caso. Una chiara rincorsa per anticipare nella prassi quello scudo penale per le forze dell'ordine che il governo ha provato a introdurre nella legge qualche giorno dopo. Molto contando sulle emozioni provocate, e orientate, dalla vicenda di Rogoredo.

Oggi il punto non è quello di stabilire fuori dalle aule di giustizia, ostentando certezze uguali e contrarie a quelle della destra, la colpevolezza dell'agente sparatore: per quanto pesanti siano gli indizi e circostanze le nuove versioni dei colleghi, per quanto credibile e articolato nel tempo sia il quadro che sembra venire fuori dalle indagini, la presunzione di innocenza vale per tutti. Anche per chi è accusato di fare giustizia da sé. Il punto è invece cogliere appieno il senso politico della cortina fumogena alzata all'immediatezza della destra. Da Salvini e dalla Lega, quando hanno proposto di dare un premio o raccogliere fondi a favore dell'agente indagato per omicidio volontario, definendo l'accusa - per la quale adesso è stato arrestato - «gratuita ed eccessiva».

— segue a pagina 2 —

Agenti della polizia sul luogo dell'uccisione di Abderrahim Mansouri a Milano foto Andrea Fasani/Ansa



Un omicidio volontario e una messa in scena per simulare la legittima difesa. Arrestato l'agente che ha sparato e ucciso a Rogoredo. Alla sua versione ha voluto credere solo il governo. Che ora lo scarica: è una mela marcia. Ma le indagini puntano alle coperture e coinvolgono i colleghi pagine 2 e 3

2022-2026. ORBÁN BLOCCA I 90 MILIARDI PROMESSI ALL'UCRAINA PER EVITARE LA BANCAROTTA

I grandi d'Europa a Kiev a mani vuote

■ Nel giorno del quarto anniversario dell'invasione russa dell'Ucraina, von der Leyen, Costa arrivano da Zelensky il 20esimo pacchetto di sanzioni contro la Russia, ma soprattutto senza il prestito da 90 miliardi per il biennio 2026-27. Motivato del "no" ungherese l'interruzione del flusso di petrolio russo verso Budapest e Bratislava.

Bruxelles esige il rispetto dei patti siglati a dicembre, dove proprio l'Ungheria aveva accordato il suo via libera preliminare al prestito basato sul debito europeo congiunto, dopo aver collaborato ad affossare la soluzione degli asset russi congelati. Li ripropone ora l'Alta rappresentante per la politica estera Ue Kaja Kallas, ma sembra una mossa più disperata che concreta, dato che l'opzione asset si è infranta contro obiezioni legali prima ancora che politiche. VALDAMBRINI A PAGINA 6

NELLA MENTE DEGLI UCRAINI

Un trauma lungo quattro anni

■ I traumi psicologici sono l'eredità più devastante di una guerra, perché non sono evidenti e non si risolvono con l'aiuto pratico nell'immediato. Elena Butta, coordinatrice medica di Medici senza frontiere: «Senza un percorso serio e continuativo il Ptsd non si cura». ANGIERI A PAGINA 6

RECORD DI PRESENZE Nel Cpr di Gjadër ora sono in novanta



■ La maggior parte dei migranti trasferiti nell'ultima settimana. Poche certezze sul perché dell'accelerazione improvvisa. Scarpa (Pd): «Dentro un iraniano non rimpatriabile, due persone al secondo round e un uomo che ha visto morire il compagno di cella a Bari».

MERLI PAGINA 4

UE, VOTO RINVIATO Dazi, Trump non molla Bruxelles paralizzata



■ Il presidente Usa tira dritto sui dazi: «Non mi serve il Parlamento». La Commissione Ue evita lo scontro per paura di un disimpegno Usa nel sostegno all'Ucraina. L'Eurocamera rinvia il voto sull'accordo. Governo italiano in difficoltà. Tajani invita «alla calma».

CATUCCI, COLOMBO, MERLO PAGINA 7

Diritti e lavoro Le mobilitazioni dal basso della nuova Siria

LORENZO TROMBETTA

Tra Damasco, Aleppo, Raqqa, Deir ez-Zor, le campagne di Idlib e Hama, nelle ultime settimane sembra aprirsi una fase nuova nella Siria del dopoguerra: mobilitazioni popolari non incentrate solo sull'identità confessionale o sull'appartenenza politico-militare.

— segue a pagina 9 —

IL LUNGO BRACCIO USA Calabria, «alternative» per quei medici cubani



■ L'incaricato d'affari americano a Cuba Mike Hammer è arrivato fino a Catanzaro. E dopo l'incontro il governatore della Calabria Occhiuto corregge la linea: i medici cubani che stanno salvando la sanità calabrese ci servono, ma «ci sono alternative» per averne altri di diversa nazionalità. DIONESALVI 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 07/02/2026 13:50:00



€ 1,20 ANNO CCCCIV - N° 54
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96



Fondato nel 1892



VALLEVERDE



Martedì 24 Febbraio 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA "IL MATTINO" - "LE ESPRESSO" EURO 123

Sanremo/1

**Festival, si parte
Da Vinci e Brancale
quotazioni in ascesa**
L'inviato Federico Vacalebre a pag. 14



Sanremo/2

**Meloni: «Io all'Ariston?
È FantaFestival». E Conti:
non parlatemi di politica**
L'inviato Federico Vacalebre a pag. 14



«Dopo il trapianto hanno insabbiato tutto»

Domenico, nuove
accuse dei legali
della famiglia
sui silenzi
post-intervento
Monaldi, 7 indagati

Passano da sei a sette i sanitari indagati nell'inchiesta sul trapianto di un cuore danneggiato costato la vita al piccolo Domenico.
Leandro Del Gaudio a pag. 6



Tutti i protagonisti

**DA NAPOLI A BOLZANO, ECCO
L'EQUIPE NEL MIRINO DEI PM**

Ettore Mautone

Sono sette i medici del Monaldi indagati dopo il trapianto di un cuore danneggiato dal ghiaccio secco. Insieme al team di specialisti guidati da Guido Oppido, primario dell'unità di Cardiocirurgia pediatri-

ca e dei trapianti, nel registro degli indagati è stata iscritta anche Marisa De Feo, prof. di Cardiocirurgia dell'Università Vanvitelli e direttore del dipartimento di Chirurgia Cardio-Toraco-Vascolare e dei trapianti di cuore dell'Azienda dei Colli.
A pag. 6

L'iniziativa della madre

**«MIO FIGLIO VIVRÀ ANCORA»
UNA FONDAZIONE PER IL BIMBO**

Giuseppe Crimaldi

«D a oggi Domenico non è solo figlio mio, è il figlio di tutti gli italiani». In un dolore sempre composto, dignitoso, mamma Patrizia Mercolino incontra i giornalisti nel giorno in cui la sua vita diventa

impegno sociale per il prossimo. Succede nello studio del notaio Cogliandro, dove è stata costituita la fondazione che porta il nome del piccolo Domenico Caliendo e che si propone di assistere le famiglie e i bambini vittime di malasanità.
A pag. 7

Quattro anni dopo

**UCRAINA,
LEZIONI
DA UNA
GUERRA
SBAGLIATA**

Paolo Pombeni

La guerra che non doveva scoppiare, quella che si poteva fermare in pochi giorni, giusto per ricordare due delle tante banalità fatte circolare in questi tempi, entra nel quinto anno di conflitto, anzi secondo alcuni nel dodicesimo se iniziassimo a contare dall'invasione russa in Crimea nel 2014. Si può discutere a lungo su cosa abbia consentito un evento che pareva impossibile a stare alle regole del diritto internazionale e anche alle modalità di gestione delle competizioni internazionali fra gli stati. Altrettanto si può fare per quel che riguarda le più che nebulose prospettive per una soluzione di quella drammatica crisi. Resta che il vero problema è oggi più che mai come si può gestire la contingenza attuale.

Vediamo di riassumere qualche punto sul quale c'è ampio consenso fra gli analisti. La prospettiva che la Russia sarebbe stata falcata dalla scarsa sostenibilità economica del suo avventurismo imperiale e dal costo spropositato di vite umane che comporta un conflitto dai più che scarsi successi sul campo non trova per ora conferme. Mosca ha un'economia in difficoltà, ma si è organizzata per sostenerla comunque: se da un lato è pressata dalle sanzioni europee e di qualche altro paese, dall'altro ha trovato sbocchi in Cina, in India, in vari segmenti del mondo orientale. La resistenza degli ucraini è eroica, ma non si sa fino a quando potrà ancora reggere: scarseggiano gli uomini per il fronte, la guerra barbarica condotta da Putin mette in grandi difficoltà una nazione che deve pur riuscire a gestire un minimo di vita supportabile per la sua popolazione.

Continua a pag. 39

Caos dazi, l'Ue rinvia l'intesa

►Dopo il no della Corte Suprema, l'Europa congela la ratifica dell'accordo commerciale con gli Usa: vogliamo chiarezza. Trump: stangata a chi sfrutta la sentenza per fare il furbo

L'Aia: valido il gol di Gutierrez. Il Napoli: basta, serve il Var a chiamata



**IL DANNO
E LA BEFFA**

La rabbia di Conte non è passata neppure il giorno dopo: l'allenatore del Napoli ha deciso di non lasciare il giorno libero alla squadra, perché quando si perde bisogna subito affrontare la questione. Ma è stato soprattutto il giorno di De Laurentiis, perché il patron stavolta ha deciso di farsi sentire e ha scambiato messaggi di fuoco e chiamate con il presidente Figo Gravinia.
Gennaro Arpaia e Pino Taormina da pag. 16 a 19

**FLOP, ERRORI, DEBITI E STADI
DE PROFUNDIS PER IL CALCIO**

Francesco De Luca

Non c'è solo il problema - serio - degli arbitri a minare la credibilità del calcio italiano. È

un sistema che non funziona, dal campo ai centri di potere. E un aspetto è proprio quello degli arbitri.

Continua a pag. 39

Gabriele Rosana e Francesco Pacifico alle pagg. 2 e 3
Il focus di Roberta Amoroso a pag. 2

Sparò al pusher, fermato il poliziotto Meloni: implacabili con chi sbaglia

►È accusato di aver freddato a bruciapelo un marocchino
La premier: tradita la divisa, non c'è nessuno scudo penale

«Leggo con sgomento gli ultimi sviluppi sull'uccisione di uno spacciatore nel boschetto della droga di Rogoredo» e «se quanto ipotizzato trovasse conferma, ci ritroveremmo davanti a un tradimento nei confronti della nazione», scrive la premier Giorgia Meloni.

Claudia Guasco a pag. 4

Il commento

**UNA NORMA
CHE NON TUTELA
LE MELE MARCE**

Guido Boffo a pag. 4

**SANNAZARO, SPUNTA L'IPOTESI DEL LANCIO
DI UN OGGETTO INCANDESCENTE DALL'ALTO**

Luigi Nicolosi in Cronaca

Messico in fiamme

**ASCESA E CADUTA
DEL NARCOS EL MENCHO
IL "SIGNORE DEI GALLI"**

Marco Ciriello a pag. 38





20 € 1,40* ANNO 148 - N° 54
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2005 conv. L. 48/2004 art. 1 c. 1 DGR RM

Il Messaggero

NAZIONALE



9 771129 622424

Martedì 24 Febbraio 2026 • S. Etelberto

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

I LUOGHI DEL FUTURO Formati più di 120mila talenti, con le academy otto giovani su dieci trovano subito lavoro

Le big tech scelgono la Capitale

► Da Meta a IBM, da Cisco a Oracle, nuovi centri a Roma: spinta su cybersecurity, data center e la



Giacomo Andreoli

La Capitale non è più soltanto il centro delle istituzioni. Negli ultimi anni Roma è diventata un crocevia stabile della trasformazione digitale, scelta dalle big tech, da Meta a IBM, passando per Oracle, per investire in academy, hub di innovazione e centri di ricerca. Dando vita a un ecosistema che intreccia formazione, innovazione e occupazione qualificata. Oltre 120mila persone sono state formate finora e ogni anno si aggiungono tra le 2mila e le 3mila nuove competenze.

Continua a pag. 8
Valenza a pag. 9

Ucraina 4 anni dopo LEZIONI DA UNA GUERRA SBAGLIATA

Paolo Fombeni

La guerra che non doveva scoppiare, quella che si poteva fermare in pochi giorni, giusto per ricordare due delle tante banalità fatte circolare in questi tempi, entra nel quinto anno di conflitto, anzi secondo alcuni nel dodicesimo se iniziamo a contare dall'invasione russa in Crimea nel 2014. Si può discutere a lungo su cosa abbia consentito un evento che pareva impossibile a stare alle regole del diritto internazionale e anche alle modalità di gestione delle competizioni internazionali fra gli stati. Altrettanto si può fare per quel che riguarda la più che nebulosa prospettiva per una soluzione di quella drammatica crisi. Resta che il vero problema è oggi più che mai come si può gestire la contingenza attuale.

Continua a pag. 23

Il commento

● Kiev e le virtù delle classi dirigenti

Mario Ajello a pag. 5

Il reportage

● La Nato si blinda in missione a Est

dal nostro inviato
Nicola Pinna a pag. 4

Da oggi si canta



Sanremo al via tra la politica e i soliti siparietti

SANREMO il presentatore fiorentino: «L'invito alla premier Meloni? È pura fantascienza». Lei: «La kermesse brillerà senza ospiti immaginari». Stasera il via alla gara.

Bechis, Marzi e Ravarino
alle pag. 20 e 21

L'EUROPARLAMENTO CONGELA IL VOTO DOPO LA SENTENZA DELLA CORTE SUPREMA

Dazi, lo stop dell'Europa

► Da oggi in America scattano le tariffe uguali per tutti al 15%. Trump: «Stangata a chi fa il furbo»
Bruxelles: basta caos. Tajani riunisce le imprese: nessuna guerra commerciale con gli Usa

BRUXELLES L'Ue rinvia l'intesa sui dazi. Trump: «Punirò chi sfrutta la sentenza».

Capparelli, Pacifico e Rosana alle pag. 2 e 3 e il focus di Roberta Amoroso a pag. 2

Gasp ha il reparto migliore d'Europa



L'analisi
UN TERZETTO
IN EVOLUZIONE
Alessandro Angeloni
nello Sport

Roma da Champions con una difesa record

Aloisi e Carina nello Sport

Le analisi del Messaggero SE IL PROTEZIONISMO FA PIÙ DANNI AGLI USA

Angelo De Mattia

È sperabile che la topa non sia peggiore del buco: ci si riferisce (...)
Continua a pag. 23

I numeri veri TENIAMOCI STRETTO IL NOSTRO MODELLO

Marco Fortis

L'America di Trump non cresce più. Il PIL degli Stati Uniti (...)
Continua a pag. 14

INCASTRATO DAL SUO DNA SULLA PISTOLA DEL MORTO

Sparò al pusher, agente fermato La rabbia di Meloni: divisa tradita non c'è nessuno scudo penale

► Rogoredo, svolta nel delitto. Il Capo della Polizia: un delinquente

Claudia Guasco

Fermato l'assistente capo Cinturino accusato di aver ucciso a bruciapelo un pusher, un marocchino nel bosco di Rogoredo, a Milano. Per i pm inscenò la legittima difesa e potrebbe uccidere ancora.
A pag. 7

Il commento

POLEMICHE
FUORI
DALLA REALTÀ

Guido Boffo

La politica e la cronaca non dovrebbero avventurarsi in incroci pericolosi, e il caso di Rogoredo lo conferma.
Continua a pag. 12

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

SENZA ZUCCHERI

LAILA

LAILA

LAILA



Il Segno di LUCA

GEMELLI
DINAMICO

La Luna è nel tuo segno ed entra in collisione con il Sole nei Pesci, generando un atteggiamento particolarmente dinamico e intraprendente nel lavoro. In questo momento hai delle belle carte da giocare, ti senti stimolato da una visione particolarmente eccitante che alimenta il tuo desiderio di superare te stesso. Il vento è già cambiato e adesso inizi ad accorgertene perché molte cose si muovono proprio nel senso da te auspicato.

MANTRA DEL GIORNO
La fragilità è forza imprigionata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 23

* Tante 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; in 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 - iniziativa valida a Rovigo e provincia
 (*) QN CARLINO € 1,60 e VANITY FAIR € 0,20 abbinamento non vendibile separatamente € 1,80 totale - Iniziativa valida per la Provincia di Imola

MARTEDÌ 24 febbraio 2026
 1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

un SANREMO pieno D'AMORE

L'edizione numero 76 del Festival
 nel segno dei sentimenti:
 Carlo Conti e Laura Pausini
 portano in scena la sfida fra 30 artisti
 Quest'anno il grande evento
 è dedicato a Pippo Baudo



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

MARTEDÌ 24 FEBBRAIO 2026

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,88€ (1,88€ con Tuttosport ad AT, AL, CH, 2,90€ con Tuttosport ad IM, SP, SV e con ed. Levante) - Anno CXL - NUMERO 46, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilesecoloxix.it Tel. 010.5389.200

IN BANCA, E BEN NASCOSTE

LE PALANCHE DEI GENOVESI E GOVI IL PROFETA

FRANCO MANZITTI

Guai a parlare di soldi con i genovesi, si fanno e non si dice, si perdono e non si dice, se mai si sussurra, ma questa non è più la capitale della finanza se non per l'accumulo degli 80 miliardi depositati nelle banche. La resa ormai è ormai molto indietro, data tra gli anni Settanta splendidi, quanto c'era ancora un'industria privata e anche quella pubblica e sui mari gli armatori della Superba potevano fare la voce grossa, incassando e reinvestendo e tra gli anni Ottanta e Novanta. Oggi i capitali genovesi stanno prevalentemente nei muri, nelle case, in quello che in gergo è 'u situ. O volano nell'empireo della finanza globale.

Il resto è, appunto, in banca, sempre di più, se si segue il processo inarrestabile di vendere le proprie aziende in ogni settore, tenere il gruzzolo, magari acccontentandosi di piazzare il primogenito della generazione successiva come manager del gruppo o della società acquirente. Abbiamo avuto record italiani di liquidità made in Genova. E pochi tentativi di trasformarla in veri sbracci finanziari targati Genova. Come la battaglia (perduta?) di Vittorio Malacalza per la Carige.

La lista di chi ha venduto riempirebbe più di una galleria del cimitero di Staglieno e non è gentile farlo. Ricordo un grande giornalista genovese, Italo Pietra, che poi si inventò con Enrico Mattei un giornale mitico, *Il Giorno*: telefonava da Milano a Genova a mio padre, informato sul polso della situazione, per chiedere ironicamente quante nuove gallerie avevano aperto a Staglieno.

In piena crisi delle aziende Iri il presidente Romano Prodi disse: «Ma Genova "strippa" di soldi». Era appunto quelli di capitali depositati, o gli altri fatti con abili manovre finanziarie di tante intermediazioni, dove imperavano quelle nel settore marittimo o in Borsa, vedi il clamoroso caso NAL. Oggi, nel terzo Millennio la grande ritirata imprenditoriale e la finanziarizzazione hanno anche modificato la classe dirigente, dove spiccano prevalentemente i grandi avvocati, i tecnici, ma non emergono nuovi leader. Sono pochi ancora a investire e anche qui non è carino citarli, perché si farebbe una classifica sconsolante. Meglio inalterare le vecchie bandiere: risparmio, parsimonia, oculatezza. Che avesse ragione Gotti?

Via al Festival nel nome di Baudo

L'emozione di Conti e Pausini. Meloni: «Io in platea? Un'invenzione»

Carlo Conti e Laura Pausini. Con Pippo Baudo, voce fuori campo. Al 76° Festival di Sanremo al via questa sera su Raiuno, il primo senza più Pippo, sul palco i conduttori ufficiali sono due, ma il terzo sarà sempre lì, nel ricordo, nelle immagini e nella voce. «Il mio è un Festival baudiano, ma tocca a me fare il primo Festival senza Pippo Baudo», sorride emoziona-



to Conti. E a Baudo aveva chiesto consiglio Pausini dopo la proposta di condurre il Festival. A scalfire questa atmosfera di normalità non bastano nemmeno le polemiche che ancora si arrovelano sulla presunta presenza all'Ariston della premier Giorgia Meloni che torna a smentire: «Un'invenzione».

TOZIANA LEONE E RENATO TORTAROLO / PAGINE 30 E 31

L'INSERTO IN OMAGGIO

Personaggi, scandali e grandi protagonisti: tutto sullo show

In omaggio per i lettori un inserto di 32 pagine interamente dedicato al Festival di Sanremo. Istruzioni per l'uso, racconti, ricordi dei protagonisti di ieri e di oggi. E poi approfondimenti sugli artisti che hanno ribaltato i pronostici, i super ospiti stranieri, gli scandali. E per finire, anche quest'anno, il pagellone da compilare con i vostri voti.

Dazi, braccio di ferro Ue-Usa Trump: «Punirò chi fa il furbo»

Il Parlamento europeo rinvia l'accordo. Mercati in subbuglio. Tajani: «Evitare guerre commerciali»

Oggi scattano i dazi universali al 15% decisi da Trump e sale ancora la tensione tra Stati Uniti e Ue. Il Parlamento europeo congela l'intesa con Washington mentre Trump minaccia: «Punirò chi fa il furbo».

SERENA DI RONZA / PAGINA 2



ALESSANDRO FARRUGIA / PAGINA 5

ROGOREDO, LA SVOLTA

Omicidio del pusher arrestato il poliziotto
«Può uccidere ancora»

La polizia ha eseguito il fermo disposto dalla Procura di Carmelo Cinturino, l'agente accusato dell'omicidio volontario di Abderrahim Mansouri, ucciso il 26 gennaio a Rogoredo: «Può uccidere ancora».



Ucraina, quattro anni di guerra
Il dolore dei profughi in Liguria

MICHELE ESPOSITO, LUCA MIRONI ED EMANUELE ROSSI / PAGINE 3 E 4

PORTO DI GENOVA

Rixi sul piano Psa:
ok, ma a ponente
non si espanderà

Simone Gallotti / PAGINA 11

Il viceministro ai Trasporti Edoardo Rixi incontra i vertici del Gruppo Psa a Singapore: «Una missione per sbloccare un miliardo di investimenti e quindi raggiungere i tre milioni di teu a Pra'. Ma il terminal non si allargherà a ponente».

TERMOVALORIZZATORE

Bucci ferma i fischì
«L'impianto serve,
ma nulla è deciso»

Barberis e Vaccaro / PAGINA 7

Il presidente della Regione Liguria è stato accolto ieri a Cairo dai fischì dei comitati contrari al termovalorizzatore. Bucci ha fermato l'auto e incontrato i cittadini: «Guardate che abbiamo solo deciso che l'impianto serve. Nulla di certo sul dove».

DIERRE
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
LA STERLINE DI RE CARLO III
Valore senza tempo
QUOTAZIONI SEMPRE AGGIORNATE SU
WWW.DIERREGOLD.IT
VIA FENICI 17/3 • GENOVA • TEL. 010.581931

I cerchi sulle maglie non sono uguali per tutti

Alla Samp non è concesso farli girare sulla schiena, alla Juventus sì

DAMIANO BASSO

Ma allora cerchiare la maglia sulla schiena si può! E quanto hanno pensato i tifosi blucerchiati, quando sabato hanno visto la Juventus in campo con la maglia a righe orizzontali che andavano a cerchiare tutto il busto. Alla Samp non è consentito farlo.

L'ARTICOLO / PAGINA 37



DIERRE
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
LA STERLINE DI RE CARLO III
Valore senza tempo
QUOTAZIONI SEMPRE AGGIORNATE SU
WWW.DIERREGOLD.IT
VIA FENICI 17/3 • GENOVA • TEL. 010.581931

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Fisco/1
Accertamento:
i termini
di decadenza
diventano mobili



Ambrosi,
Fabbri, Iorio
— a pag. 33

Fisco/2
Ravvedimento
agevolato:
la chance
per i tributi locali

Lovecchio
— a pag. 34



FTSE MIB 46699,29 +0,49% | SPREAD BUND 10Y 62,85 +1,62 | SOLE24ESG MORN. 1734,19 -0,23% | SOLE40 MORN. 1742,82 +0,47% | Indici & Numeri → p. 39-43

Trump: «Dazi più alti a chi fa giochetti» La Ue rinvia il voto sull'intesa con gli Usa

Commercio globale

Casa Bianca: tariffe più alte per i Paesi che approfittano della sentenza dei giudici

L'Europarlamento fa slittare l'ok: cambiate le basi legali Sefcovic è più prudente

Tajani: favorevoli al dialogo e impegnati a far rispettare il patto che era stato raggiunto

Donald Trump non si arrende dopo la bocciatura dei dazi da parte della Corte suprema. Il presidente, che nel weekend ha annunciato nuove tariffe del 15%, ha minacciato di alzarle ulteriormente agli Stati che faranno «giochetti» approfittando della sentenza dei giudici Usa. Intanto però il Parlamento europeo ha deciso di rinviare il voto sull'accordo commerciale Usa-Ue per il cambiamento delle basi legali. L'entrata in vigore del nuovo regime tariffario Usa è prevista dalla mezzanotte di oggi, ora americana. Tajani: «Favorevoli al dialogo e impegnati a far sì che gli Stati Uniti rispettino l'accordo che era in vigore». Masciagna, Perrone, Romano, Valsania, Veronese — a pag. 2-3

PIAZZA AFFARI TIENE

Wall Street frena su ciclone tariffe e timori sul tech

Longo e Lops — a pag. 5

IL CASO

Blue Owl Capital, alt al rimborso di un fondo

Biagio Simonetta — a pag. 28

L'INTERVISTA

Tremonti: «L'accordo ancora non c'è, serve per ridurre i ricorsi»

Gianni Trovati — a pag. 6



Ex ministro. Giulio Tremonti, presidente della commissione Esteri della Camera

Il Fisco prende ancora più tempo per recuperare gli aiuti di Stato

Milleproroghe

Il Milleproroghe incassa l'ok della Camera e passa al Senato per il via libera definitivo. Tra i rinvii previsti l'estensione della proroga di due anni al Fisco dei termini per il recupero degli aiuti di Stato e lo slittamento al 1° gennaio 2027 dell'entra-

ta in vigore dei Testi unici già varati in base alla delega fiscale. Confermata la norma che rende definitiva la ricetta elettronica (tutte le prescrizioni del Ssn compilate dai medici saranno solo in formato digitale) mentre Asl e ospedali potranno trattenere in servizio i medici fino a 72 anni e riassumere quelli andati in pensione.

Bartoloni, Mobili, Pace, Parente — a pag. 8

OK AL CONTRATTO

Ai dipendenti degli enti locali 140 euro in più in busta paga

Gianni Trovati — a pag. 9

L'INTERVENTO

COMPETITIVITÀ,
IL RUOLO
CRUCIALE
DELLE BANCHE



di Andrea Orcel

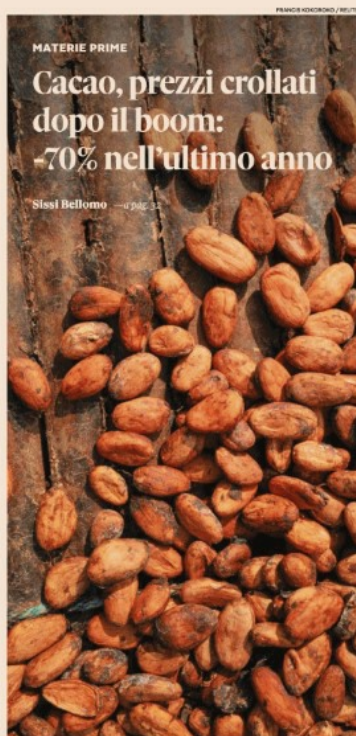
Nelle ultime settimane, nelle principali capitali europee, abbiamo preso consapevolezza che il peso delle grandi potenze è tornato a essere un fattore strutturale dell'ordine globale. Vengono messi in discussione alcuni pilastri strutturali dell'ordine mondiale che per lungo tempo abbiamo considerato acquisiti e immutabili — come l'apertura dei mercati, la cooperazione internazionale e la stabilità strategica. — a pagina 17



A SUPPORTO DELLE IMPRESE
E DELL'INNOVAZIONE.
A GARANZIA DELLA QUALITÀ DEL MERCATO.



ITALIA | CINA | USA | GERMANIA | INDIA | POLONIA | SPAGNA | TURCHIA | UK



Ciocolato meno amaro. Il prezzo del cacao è precipitato dai massimi

Enel, pronti investimenti per 53 miliardi al 2028 Focus sugli Stati Uniti

Energia

L'ad Cattaneo: in questa fase di mercato siamo acquirenti. Il titolo vola in Borsa: +6,8%

Enel si prepara a un nuovo triennio di crescita, sia dal punto di vista della redditività e della remunerazione degli azionisti, sia in termini di investimenti. Il consi-

glio di amministrazione ha approvato il business plan 2026-28 che prevede un utile per azione in crescita del 18% nel triennio e un aumento degli investimenti nel periodo di circa 10 miliardi, passando a un ammontare complessivo di 53 miliardi tra il 2026 e il 2028. L'ad Cattaneo: «Nel contesto attuale noi siamo acquirenti». I paesi in pole position sono quelli con una domanda di energia in crescita e un aumento dei prezzi, come gli Stati Uniti.

Serafini e Sesto — a pag. 27

BANCHE

Intesa, 5 miliardi sul tech: «Così cresciamo con cloud e Ai»

Luca Davi — a pag. 29

PANORAMA

REGNO UNITO

Scandalo Epstein, arrestato a Londra l'ex ministro Mandelson

Peter Mandelson, ex ministro laburista, ex ambasciatore negli Stati Uniti e ideologo del New Labour, è stato arrestato pochi giorni dopo l'ex principe Andrea, nell'ambito dell'inchiesta sugli Epstein Files. L'accusa è di aver passato a Epstein informazioni sensibili sui mercati. — a pagina 14



Con Kiev. Le sedi Ue a Bruxelles

QUINTO ANNO DI GUERRA

I leader europei in Ucraina a mani vuote

Beda Romano — a pag. 13

RIFORMA ELETTORALE

Premio di maggioranza, riflessi sul voto per il Colle

Riforma elettorale in arrivo in commissione: il premio di maggioranza preoccupa l'opposizione anche per i riflessi sul voto per il Colle.

— a pagina 11

PUBBLICITÀ & MEDIA

A Sanremo il 9% della raccolta annua della Rai

Biondi e Prisco — a pag. 19

Moda 24



Speciale donna

Novità di primavera: inserto di 28 pagine

— in allegato con Il Sole 24 Ore

Salute 24

Longevità

Italia laboratorio globale dell'AgeTech

Francesca Cerati — a pag. 25

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

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



I GIOCHI DEL FUTURO

Malagò: «Roma 2040? Si può»
Gualtieri: «Dipende da Coni
e Governo, noi siamo pronti»

Cicciarelli, Di Pasquale e Lo Russo alle pagine 28 e 29



DI TIZIANO CARMELINI
Niente scherzi
L'harakiri della Raggi
faccia da monito

a pagina 28



GASP E LA SQUADRA TOTALE
Tutti pazzi per i giallorossi
in vista della sfida alla Juve
di domenica all'Olimpico

Pes e Turchetti a pagina 26



Sant'Evezio, martire

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



VALLEVERDE

Martedì 24 febbraio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 54 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

Rogoredo
punire il colpevole
Ma non sia caccia
alla divisa
Più che mai oggi
noi con la polizia

DI DANIELE CAPEZZONE

Davvero non posso
non esserci equivochi.
Se verrà dimostrato
che a Rogoredo un poli-
ziotto ha ucciso a sangue
freddo un uomo, è non
solo giusto ma sacrosanto
che l'agente sia condan-
nato con la massima severità.
Abbia dunque il suo pro-
cesso, sia difeso come com-
pete a qualunque cittadi-
no imputato, ma - se tro-
vato effettivamente colpe-
vole - riceva la durissima
condanna che merita.
La circostanza è aggrava-
ta dal fatto, sempre am-
messo che la tesi accusato-
ria venga confermata, di
aver organizzato una
messinscena, di aver ten-
tato di ingannare l'opi-
nione pubblica, e di aver
così gettato discredito an-
che sui suoi colleghi. Ha
tradito la divisa e tutti
noi.

Ma qui occorre fermarsi.
Lo dico con altrettanta
chiarezza: non è bello il
sottile complimento
con cui alcuni media stan-
no tentando di trasforma-
re questo episodio (giova
ribadirlo: gravissimo e
non scusabile) in una oc-
casione di gogna ai danni
delle forze dell'ordine.
Questo non è ammissibi-
le. Diciamolo con nettez-
za: questa brutta storia
non «pareggia» niente.
Non pareggia l'incredibi-
le attacco ai carabinieri a
proposito del caso Rami;
non pareggia l'episodio
del poliziotto circondato
e martellato dai teppisti
di Torino; non pareggia il
caso delle centinaia di
agenti, in tutti questi an-
ni, messi sotto indagine
(con costi umani, econo-
mici e di carriera) solo
per aver legittimamente
usato le loro armi; non
pareggia lo sforzo e i ri-
schi di chi ogni mattina
indossa la sua divisa ed
esce di casa esponendosi
a pericoli enormi per mi-
lequattrocento o millecin-
quecento euro al mese. È
il caso di non dimenticar-
lo mai.

*IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GENOVA

©IPROTEZIONE DEI DIRITTI

ESCLUSIVO

PARLA IL VETERANO DEL MOSSAD

«Tutta la verità sull'attacco all'Iran»

Intervista al Tempo di Oded Ailam, ex capo della divisione antiterrorismo israeliano
Ecco le fasi del possibile raid Usa. «Ma l'Europa stia attenta: Teheran può colpirla»

VERSO IL REFERENDUM

Lo smemorato Davigo imperversa ancora Da Pellegrino (già Pds) un sì garantista E a Napoli c'è un pm non allineato a Gratteri

DI GIOVANNI M. JACOBACCI
Sorteggio No
ribaltone Si
Il pamphlet
di Davigo & Co.
a pagina 6

DI EDOARDO ROMAGNOLI
Pellegrino
«Il Pd sbaglia
Con la riforma
niente correnti»
a pagina 5

DI GAETANO MINEO
Il pm Visone
«Dispiace perché
Ann è diventato
soggetto politico»
a pagina 4

LA POLEMICA
Ultime strategie
anti-Meloni
del solito Macron
Sofio a pagina 9

CASO MIGRANTI
Visite e certificati
anti-rimpatrio
i violenti restano
Totolo a pagina 8

POPOLO ANARCHICO
Un filo rosso unisce
francesi e italiani
sui sabotaggi ai treni
Musacchio a pagina 9

CAOS MAMDANI
New York alle prese
con il bilancio
delle promesse
Tomassi a pagina 10

L'INTERVENTO
Segnali buoni
per la crescita
del Pil sopra l'1%
Bella a pagina 14

DI ALESSANDRO BERTOLDI
Parla in esclusiva con Il Tempo Oded Ai-
lam, ex capo della divisione antiterrori-
smo del Mossad.

alle pagine 2 e 3

SANREMO 2026

Il Tempo di Oshø

Stasera prima serata del Festival
L'ultima di Conte con Pausini
tanti vip e le 30 nuove canzoni

«Sono qui solo in
veste di osservatore»

Antini e Guadalaxara
alle pagine 22 e 23

DI FRANCESCO PUGLISI
Quel rito che ogni anno unisce
il Paese davanti alla televisione
alle pagine 22 e 23

DI FRANCESCO STORACE
Sia una piazza di buona musica
e non di inutili comizi
a pagina 23

HAI GIÀ SCARICATO L'APP
PIÙ COMODA D'ITALIA?

INTAXI APP

SCOPRI DI PIÙ SU WWW.INTAXI.IT

la **S** **TORCIATA**

Istruzioni di voto
per il referendum
sulla giustizia
Si mette una croce sul Sì
Senza se (i dubbi)
e senza no (i comunisti)

**DORMITA GALATTICA,
RISVEGLIO SPAZIALE.**

LAILA
Dormiglione
COMPRESSE

CON IL NUOVO
B
Passei Flora
Valeriana
Melissa
Esotiche
Vitamine B
+ MELATONINA

IL LIBRO

Bocchino racconta
la puzza sotto il naso
di chi trova
urticante Giorgia

ITALO
BOCCHINO
**GIORGIA
LA FIGLIA
DEL
POPOLO**

PERCHÉ MELONI
PIACE AGLI ITALIANI

Nel libro di
Italo Boc-
chino la con-
nessione con
il popolo del-
la Meloni che
non piace ai
progressisti.

Campigli
a pagina 7



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE**L'oro ha tratto il massimo dei vantaggi dopo quattro anni di guerra in Ucraina (+170%)**

Filippo Buraschi a pag. 2

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

LO HA DETTO LEO

Arriverà presto l'adeguamento alla sentenza del Tribunale UE sulla retro imputabilità Iva delle fatture arrivate prima della dichiarazione

Bonghi e Zucchi a pag. 22

DECRETO BOLLETTE

Il Gse potrà essere il garante di ultima istanza per i contratti di lungo periodo (PPA) aventi ad oggetto la cessione delle fonti rinnovabili

Ambrusoli e Chiarello a pag. 29

Milleproroghe & mille Odg

Raffica di ordini del giorno (ben 130) votati insieme al decreto: dal rinvio della tassa di due euro sui pacchi extraUe alla rottamazione 5 allargata alle casse professionali

Rinvio della tassa sui piccoli pacchi extra Ue. Estensione della rottamazione quinquies anche ai carichi affidati agli agenti della riscossione dalle Casse professionali. Stabilizzazione a 35 mila euro della soglia di reddito da lavoro dipendente ai fini dell'accesso e della permanenza nel regime forfettario per i titolari di partita Iva. Sono alcuni degli ordini del giorno (ben 130) votati ieri dalla Camera insieme al di milleproroghe.

Cervino a pag. 24

OLIMPIADI INVERNALI

Rai, la raccolta pubblicitaria di Milano-Cortina vola oltre i 20 milioni di €

Piazzotta a pag. 17

Referendum, i Sì e i No sono quasi alla pari anche se gli indecisi ora restano sul 30%

Sono all'incirca pari. Il sì e il no dispongono per adesso sostanzialmente del medesimo seguito. È ciò che emerge da alcuni sondaggi condotti in questi giorni sul voto al prossimo referendum sulla riforma della giustizia proposta dal governo, che si terrà tra circa un mese, il 22 marzo. Inizialmente, ancora fino a dicembre 2025, tutte le ricerche di opinione davano un vantaggio alla approvazione della proposta del governo. Poi però il vento è cambiato e il sì ha cominciato a diminuire. Oggi, secondo Eurimetra (in un sondaggio condotto per Piazza Pulita su la7), il sì ottiene il 50,4 per cento e il no il 49,6 per cento, con ancora però almeno un 30 per cento di indecisi.

Mannheimer a pag. 4

DIRITTO & ROVESCIO

Quattro anni fa l'esercito russo invadeva l'Ucraina. L'offensiva fallì, ma Putin proseguì l'aggressione, macchiandosi di crimini orribili contro la popolazione: bombardamenti quotidiani su civili, rapimenti di bambini, torture, stupri, minacce di usare l'arma atomica. Folle che provocano un dolore, uno strazio, una pena indicibile in un popolo che però, contro tutte le previsioni, non si arrende. Ancora più terribile dei deliri di onnipotenza di un uomo solo al comando è che, fin dall'inizio, metà del mondo si è voltata dall'altra parte e, in un modo o nell'altro, finisce per aiutare l'invasore. Anche in Occidente non mancano quelli che stanno dalla parte dell'uomo forte (i criminali hanno un loro fascino: Trump negli Usa, Salvini, Conte, Vannacci in Italia, ecc.). Dobbiamo rassegnarci al fatto che non esista più nemmeno un minimo senso della giustizia?

you, me, us, puntocom.

PASSIAMO INSIEME ALL'AZIONE.

Conosciamo il mercato, le tue esigenze e ottimizziamo i tuoi investimenti pubblicitari, grazie alle analisi pre e post campagne, 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; Con Il Dizionario dei Bilanci 2026 a € 9,90 in più

LA NAZIONE

MARTEDÌ 24 febbraio 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

un SANREMO *pieno* D'AMORE

L'edizione numero 76 del Festival
nel segno dei sentimenti:
Carlo Conti e Laura Pausini
portano in scena la sfida fra 30 artisti
Quest'anno il grande evento
è dedicato a Pippo Baudo





**UE FEDERALE
VALLEVERDE**

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO

la Repubblica



VALLEVERDE

Martedì
24 febbraio 2026
Anno 51 - N° 44

In Italia **€1,90**



R cultura

Gli inediti di Mussolini
sull'incontro con Hitler

di **GENTILONI e GOTTARDO**
alle pagine 42 e 43

R sport

Roma città olimpica
Gualtieri: avanti uniti

di **CHIUSANO, CITO e SERENI**
alle pagine 46 e 47



Arrestato agente killer scudo penale, è scontro

Rogoredo, il poliziotto è accusato di aver ucciso un uomo disarmato
Pisani: è un delinquente. Schlein: no all'immunità. Meloni: non esiste

La propaganda sbugiardata

di **ANALISA CUZZOCREA**

Accade talvolta che la realtà si incarichi di smentire la propaganda. In un cinematografico capovolgimento di campo, i fatti di Rogoredo si sono trasformati da assist per le riforme del governo Meloni in prova della loro pericolosità.

➔ a pagina 17

L'agente Carmelo Cinturino è stato fermato con l'accusa di aver ucciso Abderrahim Mansouri il 26 gennaio nel boschetto dello spaccio di Rogoredo a Milano. Le indagini hanno smentito la versione del poliziotto: Mansouri sarebbe stato colpito mentre scappava disarmato. Per il capo della polizia «è un delinquente». È polemica sullo scudo per le forze dell'ordine. La segreteria del Pd Schlein: «No all'immunità preventiva». Replica la premier Meloni: «Non esiste scudo penale».

di **BERIZZI, CARRA, GUARINO, MARCECA, PISA, PUCCIARELLI e VITALE** da pagina 2 a pagina 7

IL PERSONAGGIO

di **BRUNELLA GIOVARA**

Estorsioni e spaccio
si sentiva
il re con la divisa



➔ a pagina 4

Epstein, in manette Mandelson

Dopo Andrea lo scandalo travolge anche l'ex ambasciatore britannico

dal nostro corrispondente
ANTONELLO GUERRERA LONDRA

Prima hanno ingabbiato l'ex principe, poi il "Principe delle tenebre". Il fantasma di Epstein continua a tormentare il Regno Unito. Ieri è crollata la seconda, clamorosa tessera.

➔ alle pagine 8 e 9
con un servizio di **MASTROLILLI**



Il nobel Rachinskij
"La mia Russia
è senza redenzione"

di **ROSALBA CASTELLETTI**

➔ a pagina 19



La notizia
dell'uccisione
di El Mencho
su un quotidiano
mexicano

IL RACCONTO

di **ROBERTO SAVIANO**

Così il fentanyl trasformò
El Mencho in capo narcos

È il fentanyl il motivo per cui Nemesio Oseguera Cervantes, detto El Mencho, criminale messicano, capo del Cartello di Jalisco Nuova Generazione, è stato ucciso. Era diventato il re della più potente droga che l'umanità abbia mai creato.

➔ alle pagine 14 e 15 con un servizio di **FABIO TONACCI**

FOSSATI
SERRAMENTI

Finanzia i tuoi nuovi serramenti
Anticipi solo il 25%

Il restante 75% lo paghi in 120 rate (10 anni)
a TASSO ZERO. Prima rata dopo 90gg. Inoltre, grazie
ai bonus statali, puoi recuperare fino al 50% in 10 anni.



Fossati Serramenti per la tua casa: finestre, portefinestre, cassonetti,
oscuranti, alzanti scorrevoli anche di grande formato, portoncini e finestre ad arco.

Tel. 0523 165500 - www.fossatiserramenti.it



Niscemi, Mattarella
tra gli sfollati
a un mese dai crolli

di **BRUNETTO e PALAZZOLO**

➔ a pagina 29

Sanremo, La Russa rivuole Pucci
Conti: "Io meloniano? No, libero"

IL CASO

Zitti e buoni
parla la politica

di **FILIPPO CECCARELLI**

Intendiamoci: Sanremo fa gola a tutti-tutti, e su tale assioma, fin dai tempi di Checchennina, come si dice a Roma, esiste la più vasta, divertente e sconsolante casistica.

➔ a pagina 21



di **GINO CASTALDO, SILVIA FUMAROLA e ANDREA SILENZI**

➔ alle pagine 21, 44 e 45

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

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: pubblicita@mazzoni.it



La nostra carta proviene
da materiali riciclati
e ha un'impronta
carbonica ridotta



Conti e la premier
cortocircuito Sanremo

SIMONETTA SCIANDIVASCI - PAGINE 22 E 23

OGGI IL VIA AL FESTIVAL



Destinati a morire
Pippobaudiani

ALBERTO MATTIOLI - PAGINA 23

IL CALCIO

Il Toro a D'Aversa
per evitare la serie B

GIANLUCA ODDENINO - PAGINE 34 E 35



1,90 € II ANNO 160 II N. 54 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MARTEDÌ 24 FEBBRAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



SVOLTA NELLE INDAGINI SUL PUSHER UCCISO A ROGOREDO: "VOLEVA AMMAZZARLO". SALVINI: "NON MI PENTO DI CIÒ CHE HO DETTO"

Arrestato l'agente, scontro sullo scudo penale

IL COMMENTO

Così l'istituzione
batte i suoi virus

FRANCESCO LALICATA

La storia criminale del nostro Paese ci ha abituati ad affrontare il peggio che la crudeltà umana possa produrre. Eppure ci sono vicende che mettono a dura prova ogni capacità di sopportazione. - PAGINA 28

CIRILLO, FAMÀ, GRIGNETTI, MAFETANO, SAPEGNO, SIRAVO
È stato arrestato Carmelo Cinturino, l'agente che a Rogoredo ha ucciso Abderrahim Mansouri. Non si placa la polemica politica.
CON IL COMMENTO DI SORGI - PAGINE 2-5

Se la lotta politica
è evocare il nemico

MARCO FOLLINI - PAGINA 29

IL CASO DELLO 'NDRANGHETISTA BELFIORE

Killer di Caccia
vietato il funerale

GIUSEPPE LEGATO

Funerali all'alba, come per i capimafia in Aspromonte. In forma privata e con robuste prescrizioni. Con una preghiera, la benedizione della salma e poco più. Nessuna cerimonia. - PAGINE 18 E 19

Il vescovo non ci sta
"Io per un rito sobrio"

GIACOMO GALEAZZI

«Ha deciso il questore di Torino per ragioni di ordine pubblico», dice monsignor Daniele Salera, vescovo di Ivrea. Le autorità civili hanno sciolto il nodo delle esequie del boss Domenico Belfiore. - PAGINA 19

L'AMBASCIATORE AMERICANO IN BELGIO: "CHIESI A GIORGIA DI DIRE NO ALLA VENDITA DEGLI ASSET RUSSI E LEI MI DIEDI RETTA"

Ucraina, Orban imbarazza Meloni

Nel quarto anniversario della guerra Budapest blocca le sanzioni Ue a Putin e i finanziamenti a Kiev

L'ANALISI

Perché non paga più
fare il Giano bifronte

FLAVIA PERINA

Il quarto anniversario dell'invasione russa dell'Ucraina obbliga a un triste confronto tra la qualità del sostegno messo in campo dall'Italia per molto tempo e la confusione dell'oggi. BRESOLIN, LOMBARDO, PEROSINO - PAGINE 10-12 E 29

LE IDEE

Zelensky specchio
dell'Occidente

FRANCESCA MANNOCCI - PAGINA 13

Quei falsi miti
della guerra infinita

STEFANO STEFANINI - PAGINA 11

L'Italia e la strategia
per il Mediterraneo

GABRIELE SEGRE - PAGINA 29

RIVOLTA DEI NARCOS DOPO L'ARRESTO DI EL MENCHO, CAPO DEL CARTELLO DELLA DROGA: ALMENO 62 MORTI



Un massiccio schieramento di forze della Guardia Nazionale pattuglia le strade di Città del Messico

PAGINE 6 E 7

Buongiorno

Se il poliziotto accusato dell'omicidio volontario di uno spacciatore a Rogoredo sarà condannato o no, ed eventualmente per quale reato e a quale pena, grazie al cielo lo deciderà un giudice e non la politica. Non Matteo Salvini, che subito s'era schierato col poliziotto «senza se e senza ma», e ora i se e i ma sono tanti e tremendi; non Nicola Pratoiani, che irride la sentenza di assoluzione già pronunciata dalla destra, mentre subito ne pronuncia una uguale e contraria, di colpevolezza: «L'ha ucciso a sangue freddo». Sono tante le cose che non sappiamo e a una di più è lo scudo penale, voluto per proteggere le forze dell'ordine quando sostengono di avere sparato per legittima difesa, avrebbe cambiato la storia di Rogoredo, qualora fosse già entrata in vigore. La maggior parte dei giuristi ritiene

L'ultima ombra

MATTIA FELTRI

di no. Alcuni invece temono che l'autodichiarazione di innocenza potrà incidere più di quanto abbia inciso stavolta, e sarà più facile chiudere i casi ambigui. Io non lo so. Penso di no e spero di no. Ma in ogni caso ritengo profondamente sbagliata la logica che ispira la legge: se c'è bisogno di un po' di scrupoli e di trasparenza in più, non in meno, è proprio quando a sparare sono poliziotti e carabinieri, poiché a loro è stato concesso per legge, e dunque per volontà popolare, l'uso esclusivo di una forza per cui si può arrivare a uccidere. E di quella forza terribile, che discende da ogni cittadino e nell'interesse di ogni cittadino, bisogna pertanto rendere conto a ogni cittadino, fino a che non si sia dissolta l'ultima ombra del dubbio. Questa, in democrazia, è la sovranità del popolo.

LO SCANDALO

Londra, Mandelson
come Andrea
"Diede a Epstein
documenti segreti"

MARCO VARVELLO



Dopo il fermo e l'interrogatorio di Andrea, per Peter Mandelson era solo questione di giorni. L'ex potente ministro dei governi laburisti dell'era Blair, ex commissario europeo per il Commercio ed ex ambasciatore britannico a Washington è stato arrestato. - PAGINA 8

IL CASO

I dazi non fermano
l'economia Maga

TOMMASONANNICINI

C'è un modo pigro di leggere la decisione della Corte Suprema americana che ha bocciato l'uso estensivo dei poteri d'emergenza del presidente per imporre dazi. Trumpomics smentita dai giudici. - PAGINA 28

IL DIBATTITO

Bassa crescita
ora tocca allo Stato

SALVATORE ROSSI

Sulla terapia da applicare al malato "economia italiana" i pareri divergono. Sulla diagnosi meno. Quella su cui tutti concordano è che l'economia italiana da molti anni cresce poco, almeno in confronto con i paesi con cui è giusto confrontarla in prima istanza: Germania, Francia, Spagna. - PAGINA 28

**BANCA
DI ASTI**
bancadiasti.it

**BANCA
DI ASTI**
bancadiasti.it

DUNO

Chiuri da Fendi dà il via alla fashion week dei debutti dei creativi

servizi in MF Fashion

Report di Bain: in Italia i fondi di private equity controllano mille aziende

Caroselli a pagina 7

DUNO



il quotidiano dei mercati finanziari



Anno XXXVII n. 038

Martedì 24 Febbraio 2026

€2,00 *Classeditori*

IN EDIZIONE DIGITALE

Con MF Magazine for Fashion n. 125 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Long n. 87 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00)

Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4094, DCB Milano - L. 140 - CDT - 4,00 franco € 5,00

FTSE MIB +0,49% 46.699
DOW JONES -1,30% 48.981**
NASDAQ -0,93% 22.674**
DAX -1,06% 24.992
SPREAD 61 (+0)
€/S 1,1784

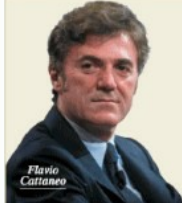
** Dati aggiornati alle ore 19,30

BERLINO PERÒ CHIEDE UN APPROCCIO MENO OSTILE

Merz apre a UniCommerz

Il ministro tedesco delle Finanze Klingbeil incoraggia il dialogo sull'operazione
Anche la ceo di Commerzbank disponibile, Unicredit faccia un'offerta

PIAZZA AFFARIA A 47.000. CHI VINCE SUI MERCATI DOPO 4 ANNI DI GUERRA IN UCRAINA



L'IRAP ASSORBIRÀ 400 MLN

Nel piano Enel investimenti in salita a 53 miliardi
E il titolo fa +7%

Zoppo a pagina 3

PARLA STRISCIUGLIO

Flotta regionale e Alta velocità, Trenitalia corre sulle opere

Iorlano a pagina 5

LA NUOVA TARIFFA DEL 15%

I sette titoli italiani esposti agli Usa ma che possono sfuggire ai dazi di Trump

Dal Maso a pagina 2





GENERAL FINANCE

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

FINANZA ALL'IMPRESA

FACTORING ALLE IMPRESE IN CRISI

FACTORING ALLE PMI

www.generalfinance.it

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

«Che autogol per Unione Europea l'estensione dell'Ets al trasporto marittimo»

Tardino (Authority Palermo): La transizione ecologica va coniugata con la competitività PALERMO. Estendere al trasporto marittimo il sistema europeo di scambio delle quote di emissione (Ets) è considerata «una norma che penalizza l'economia europea, incidendo sulla competitività di flotte e porti dell'Unione Europea». Anzi, «in assenza di un analogo sistema globale, la misura genera distorsioni di mercato, con effetti sui traffici marittimi e sull'attrattività degli scali europei rispetto a quelli extra-Ue». È quanto mette nero su bianco l'Authority palermitana ricordando che anche Espo, l'organizzazione che raggruppa le istituzioni portuali a livello europeo, per bocca della segretaria generale Isabelle Ryckbost - viene sottolineato da Palermo - «ha espresso preoccupazione, presentando a Bruxelles i primi risultati dell'Osservatorio Eu Ets dei "Puertos del Estado" spagnoli. Quanto il tema dell'Ets applicato al trasporto marittimo sia al centro del dibattito europeo è emerso durante un incontro al quale ha partecipato anche Annalisa Tardino, commissaria straordinaria dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. Il citato studio - viene messo in evidenza - rileva «un aumento significativo e anomalo delle attività nei porti non-Ue prossimi all'Europa e analizza le possibili ricadute sulla competitività dei porti europei e i rischi di rilocalizzazione delle emissioni, in vista della revisione del quadro normativo Ets per il 2026». «Il lavoro dell'Osservatorio spagnolo - dice Tardino, intervenendo nel dibattito anche in rappresentanza di **Assoporti**, l'associazione dei porti italiani, su incarico del presidente **Roberto Petri** - rappresenta un autentico passo avanti. Si tratta di un lavoro più completo rispetto a quello realizzato dalla Commissione europea, che ho ritenuto incompleto. Ora dobbiamo concentrare i nostri sforzi sulle soluzioni relative al trasbordo. Su questo punto desidero essere chiara: estendere il perimetro della regola delle trecento miglia nautiche non è una soluzione efficace. Non funziona». Tardino sottolinea che c'è bisogno di strumenti più incisivi e concreti, «a partire da una deroga che l'Italia ha richiesto più volte». C'è poi un ultimo tema che «non possiamo ignorare», segnala la commissaria siciliana: «Nel nostro Paese affrontiamo un grave problema legato ai collegamenti con le isole maggiori e al sistema delle "autostrade del mare", nonché allo "short sea shipping", dove l'Italia è leader mondiale». Sono tutti aspetti che non sono stati affrontati nello studio spagnolo: «Anche su questi fronti, quindi, - afferma Tardino - sono necessarie misure correttive adeguate. Non c'è più tempo da perdere: dobbiamo agire rapidamente e con determinazione. Gli obiettivi della transizione ecologica vanno coniugati con la salvaguardia della competitività del sistema portuale e della continuità territoriale».



La Gazzetta Marittima
«Che autogol per Unione Europea l'estensione dell'Ets al trasporto marittimo»
02/23/2026 09:00
Tardino (Authority Palermo): La transizione ecologica va coniugata con la competitività PALERMO. Estendere al trasporto marittimo il sistema europeo di scambio delle quote di emissione (Ets) è considerata «una norma che penalizza l'economia europea, incidendo sulla competitività di flotte e porti dell'Unione Europea». Anzi, «in assenza di un analogo sistema globale, la misura genera distorsioni di mercato, con effetti sui traffici marittimi e sull'attrattività degli scali europei rispetto a quelli extra-Ue». È quanto mette nero su bianco l'Authority palermitana ricordando che anche Espo, l'organizzazione che raggruppa le istituzioni portuali a livello europeo, per bocca della segretaria generale Isabelle Ryckbost - viene sottolineato da Palermo - «ha espresso preoccupazione, presentando a Bruxelles i primi risultati dell'Osservatorio Eu Ets dei "Puertos del Estado" spagnoli. Quanto il tema dell'Ets applicato al trasporto marittimo sia al centro del dibattito europeo è emerso durante un incontro al quale ha partecipato anche Annalisa Tardino, commissaria straordinaria dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. Il citato studio - viene messo in evidenza - rileva «un aumento significativo e anomalo delle attività nei porti non-Ue prossimi all'Europa e analizza le possibili ricadute sulla competitività dei porti europei e i rischi di rilocalizzazione delle emissioni, in vista della revisione del quadro normativo Ets per il 2026». «Il lavoro dell'Osservatorio spagnolo - dice Tardino, intervenendo nel dibattito anche in rappresentanza di Assoporti, l'associazione dei porti italiani, su incarico del presidente Roberto Petri - rappresenta un autentico passo avanti. Si tratta di un lavoro più completo rispetto a quello realizzato dalla Commissione europea, che ho ritenuto incompleto. Ora dobbiamo concentrare i nostri sforzi sulle soluzioni relative al trasbordo. Su questo punto desidero essere chiara: estendere il perimetro della regola delle trecento miglia nautiche non è una

Dopo lo scontro frontale, Salvini e Schifani trovano l'intesa su Tardino

Ok alla nomina dell'ex eurodeputata leghista (e al bis del forzista alla Regione Siciliana) PALERMO. Il ministro delle infrastrutture e vicepremier Matteo Salvini, leader leghista, e il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, esponente forzista di primo piano, alla fine hanno trovato la quadra: Schifani dà a Salvini il via libera per Annalisa Tardino come presidente dell'Authority palermitana che ha in mano il timone del sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale e Salvini annuncia l'ok al bis di Schifani al vertice della giunta regionale sicula. L'iter della nomina dell'ex europarlamentare leghista Tardino alla guida della portualità palermitana era cominciata, in realtà, con uno strappo: nella sfilza di gomitate interne al centrodestra nella complicata partita delle presidenze delle istituzioni portuali di tutta Italia (che, non dimentichiamolo, ha tenuto in scacco per mesi e mesi la procedura con il provocatorio impasse in commissione parlamentare), a un certo punto il ministro aveva deciso di forzare la mano e, disattendendo le aspettative, aveva nominato come commissaria una esponente del suo partito. La Regione Siciliana, anch'essa in mano al centrodestra, non l'aveva presa benissimo e aveva impugnato di fronte al Tar il provvedimento. Ma il clima è cambiato: più tardi a Palermo lo scontro è diventato via via meno aspro, ancor più tardi si è trovato il modo di far finire la guerra fratricida in commissione e si è arrivati a sbloccare le nomine dei presidenti. Insomma, la cosa era nell'aria: ora, acquisita l'intesa Regione-ministero, c'è solo da passare il vaglio delle commissioni parlamentari. A dire il vero, non è un passaggio stretto: poco più che una formalità, e tuttavia è la stessa Tardino a mettere le mani avanti con prudenza, esultando perché la situazione è uscita dall'impasse ma al tempo stesso, siccome non si sa mai, parlando «con la prudenza e il rispetto istituzionale per le audizioni in Parlamento che dovranno suggellare questa scelta e completare l'iter di nomina». A suggellare il nuovo clima sulla portualità all'interno della coalizione di governo potrebbe essere anche un dettaglio minore: è stato il numero uno di **Assoport**, **Roberto Petri**, esponente di rango di Fratelli d'Italia, a delegare Tardino a rappresentare la posizione dei porti italiani in un conclave europeo sull'Ets. In effetti, proprio in campo europeo Tardino ha mostrato un grande attivismo: logico che abbia (giustamente) fatto valere l'esperienza nell'Europarlamento, tutto questo ha fatto guadagnare visibilità e ruolo alla portualità palermitana. «Non sono stati mesi facili, ma se è vero che le difficoltà formano il carattere e ti costringono a imparare alla svelta, per me è stato così», dice ora la commissaria dell'Authority palermitana commentando la decisione del ministro e del presidente della Regione Siciliana di nominarla presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale: pur con tutte le cautele già dette sul passaggio in commissione, «mi riempie



Ok alla nomina dell'ex eurodeputata leghista (e al bis del forzista alla Regione Siciliana) PALERMO. Il ministro delle infrastrutture e vicepremier Matteo Salvini, leader leghista, e il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani, esponente forzista di primo piano, alla fine hanno trovato la quadra: Schifani dà a Salvini il via libera per Annalisa Tardino come presidente dell'Authority palermitana che ha in mano il timone del sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale e Salvini annuncia l'ok al bis di Schifani al vertice della giunta regionale sicula. L'iter della nomina dell'ex europarlamentare leghista Tardino alla guida della portualità palermitana era cominciata, in realtà, con uno strappo: nella sfilza di gomitate interne al centrodestra nella complicata partita delle presidenze delle istituzioni portuali di tutta Italia (che, non dimentichiamolo, ha tenuto in scacco per mesi e mesi la procedura con il provocatorio impasse in commissione parlamentare), a un certo punto il ministro aveva deciso di forzare la mano e, disattendendo le aspettative, aveva nominato come commissaria una esponente del suo partito. La Regione Siciliana, anch'essa in mano al centrodestra, non l'aveva presa benissimo e aveva impugnato di fronte al Tar il provvedimento. Ma il clima è cambiato: più tardi a Palermo lo scontro è diventato via via meno aspro, ancor più tardi si è trovato il modo di far finire la guerra fratricida in commissione e si è arrivati a sbloccare le nomine dei presidenti. Insomma, la cosa era nell'aria: ora, acquisita l'intesa Regione-ministero, c'è solo da passare il vaglio delle commissioni parlamentari. A dire il vero, non è un passaggio stretto: poco più che una formalità, e tuttavia è la stessa Tardino a mettere le mani avanti con prudenza, esultando perché la situazione è uscita dall'impasse ma al tempo stesso, siccome non si sa mai, parlando «con la prudenza e il rispetto istituzionale per le audizioni in Parlamento che dovranno suggellare questa scelta e completare l'iter di nomina». A suggellare il

La Gazzetta Marittima

Primo Piano

orgoglio e mi fornisce - afferma - un'eccezionale spinta per procedere sulla strada imboccata nell'interesse dei porti che mi sono stati affidati». «Sono sempre più convinta - conclude la presidente designata - che il lavoro e la correttezza paghino, e questi saranno i fari che impronteranno la mia presidenza, contando su una squadra di collaboratori che mi ha consentito di bruciare le tappe e affrontare i dossier aperti con serenità e competenza. Ma la nostra nave ha solo mollato gli ormeggi, oggi ci attende una navigazione che spero, e credo, sicura».

Adriaports

Trieste

Stop estivo sulla Udine-Tarvisio: merci deviate via Brennero

Riccardo Coretti

Dopo la chiusura dei Tauri, nuovo banco di prova per il sistema logistico del Friuli Venezia Giulia 23 Feb 2026 | Ferrovie Logistica TRIESTE La linea ferroviaria Udine-Tarvisio sarà interrotta dal 22 agosto al 20 settembre 2026 per lavori infrastrutturali. La Regione ha già avviato un confronto con Rfi e operatori per garantire circa metà del traffico merci attraverso il Brennero. L'annuncio è arrivato a margine di un incontro all'Interporto di Pordenone tra l'assessore regionale alle Infrastrutture Cristina Amirante, Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), operatori ferroviari, Autorità portuali e imprese. La sospensione totale della tratta per circa un mese avrà un impatto diretto sul traffico merci, in una regione che concentra tre porti e quattro interporti strettamente legati ai corridoi verso Austria e Germania. Per il cargo l'unica alternativa strutturata individuata è il valico del Brennero. Rfi ha indicato la disponibilità di 150 treni a settimana lungo quell'asse, pari a circa il 50% dell'intero traffico ferroviario merci regionale. Agli operatori è stato chiesto di definire in tempi rapidi le priorità, così da assegnare le tracce disponibili e pianificare la rimodulazione dei flussi. La linea Udine-Tarvisio rappresenta uno sbocco naturale verso

l'Austria e l'Europa centrale, utilizzato anche dai traffici in partenza e in arrivo dai porti del Nord Adriatico. Lo stop si inserisce in un contesto già segnato, nei mesi scorsi, dalla chiusura del corridoio dei Tauri in Austria per lavori programmati. Anche in quel caso, i flussi merci erano stati ridistribuiti su itinerari alternativi, con un aumento di pressione sul Brennero e su altre direttrici alpine. Il rischio, ora, è una sovrapposizione di criticità in un sistema già sollecitato. Per questo la Regione ha annunciato la convocazione della Cabina di regia del trasporto e della logistica, con l'obiettivo di anticipare le scelte operative e limitare le ricadute economiche sulle imprese manifatturiere e sui terminal portuali. Sul fronte passeggeri, è previsto un tavolo con Trenitalia per definire servizi sostitutivi, con l'ipotesi di autobus per l'intera durata dei lavori. La programmazione degli interventi infrastrutturali lungo l'asse alpino resta un passaggio obbligato per l'ammodernamento della rete. Ma la sequenza ravvicinata tra chiusura dei Tauri e stop estivo sulla Udine-Tarvisio riporta al centro il tema della resilienza dei corridoi ferroviari del Nord Est e della capacità del sistema logistico regionale di assorbire deviazioni prolungate senza perdere competitività.



Dopo la chiusura dei Tauri, nuovo banco di prova per il sistema logistico del Friuli Venezia Giulia 23 Feb 2026 | Ferrovie Logistica TRIESTE - La linea ferroviaria Udine-Tarvisio sarà interrotta dal 22 agosto al 20 settembre 2026 per lavori infrastrutturali. La Regione ha già avviato un confronto con Rfi e operatori per garantire circa metà del traffico merci attraverso il Brennero. L'annuncio è arrivato a margine di un incontro all'Interporto di Pordenone tra l'assessore regionale alle Infrastrutture Cristina Amirante, Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), operatori ferroviari, Autorità portuali e imprese. La sospensione totale della tratta per circa un mese avrà un impatto diretto sul traffico merci, in una regione che concentra tre porti e quattro interporti strettamente legati ai corridoi verso Austria e Germania. Per il cargo l'unica alternativa strutturata individuata è il valico del Brennero. Rfi ha indicato la disponibilità di 150 treni a settimana lungo quell'asse, pari a circa il 50% dell'intero traffico ferroviario merci regionale. Agli operatori è stato chiesto di definire in tempi rapidi le priorità, così da assegnare le tracce disponibili e pianificare la rimodulazione dei flussi. La linea Udine-Tarvisio rappresenta uno sbocco naturale verso l'Austria e l'Europa centrale, utilizzato anche dai traffici in partenza e in arrivo dai porti del Nord Adriatico. Lo stop si inserisce in un contesto già segnato, nei mesi scorsi, dalla chiusura del corridoio dei Tauri in Austria per lavori programmati. Anche in quel caso, i flussi merci erano stati ridistribuiti su itinerari alternativi, con un aumento di pressione sul Brennero e su altre direttrici alpine. Il rischio, ora, è una sovrapposizione di criticità in un sistema già sollecitato. Per questo la Regione ha annunciato la convocazione della Cabina di regia del trasporto e della logistica, con l'obiettivo di anticipare le scelte operative e limitare le ricadute economiche sulle imprese manifatturiere e sui terminal portuali. Sul fronte passeggeri, è previsto un tavolo con Trenitalia per definire servizi sostitutivi, con l'ipotesi di autobus per l'intera durata dei lavori. La programmazione degli interventi

Agenparl

Trieste

(ARC) Innovazione: Callari, autostrade digitali per le nostre imprese

(AGENPARL) - Mon 23 February 2026 L'assessore alla quarta edizione di Fvg Connect Trieste, 23 feb - "Fvg Connect non ? solo un momento di confronto tra le istituzioni e le grandi aziende che operano in questo territorio nel campo dell'innovazione, ma l'occasione per fare il punto su dove siamo arrivati e che direzione vogliamo continuare a seguire. Le aziende chiedono sburocratizzazione e, soprattutto, investimenti pubblici: noi stiamo creando le 'autostrade' attraverso cui le imprese possono operare". Lo ha detto oggi a Trieste l'assessore regionale ai Sistemi informativo Sebastiano Callari alla quarta edizione di Fvg Connect, evento ospitato dalla Regione incentrato sui temi dell'innovazione digitale, della trasformazione tecnologica e della collaborazione tra pubblico, imprese e mondo della ricerca. Il dibattito sulle politiche, gli strumenti e le buone pratiche per lo sviluppo digitale del territorio si ? articolato negli interventi del presidente dell'Autorit? di sistema portuale del mare Adriatico orientale Marco Consalvo, dell'amministratore delegato di Trieste Airport Fabio Gallo, del presidente di Bat Trieste Andrea Di Paolo, di Claudio Cisilino e Giovanni Massari in rappresentanza di Fincantieri e Saipem. L'assessore Callari ha riepilogato le azioni con cui la Regione si ? mossa con lungimiranza per lo sviluppo digitale del territorio. "Siamo molto orgogliosi di essere tra le poche regioni in Italia riconosciute come 'strong innovator' dalla Commissione europea - cos? l'esponente della Giunta - e i primi ad aver creato una rete pubblica regionale, il cui ruolo ? stato fondamentale per aver creato una rete in fibra ottica preesistente che ha facilitato l'attuazione dei piani nazionali, garantendo al contempo un supporto concreto alle imprese locali". Come ha rilevato Callari, il Friuli Venezia Giulia ? tra le regioni pi? all'avanguardia anche nel campo della comunicazione quantistica, con la realizzazione di collegamenti strategici come quello tra l'Universit? e il porto di Trieste (nel 2020) e i 90 km di connessione in fibra ottica tra gli Atenei di Trieste e Udine (2024). A questo si aggiunge l'impegno nel creare un corridoio digitale europeo in collaborazione con l'Austria e altri Paesi del Continente. "Parliamo di sistemi a oggi inviolabili e che garantiscono, pertanto, massima sicurezza - ha dichiarato l'assessore - . Ci stiamo muovendo convintamente in questa direzione perch? crediamo che il futuro passi da reti sicure e veloci. L'obiettivo finale ? stabilire una sovranit? digitale europea capace di proteggere i territori dalle minacce della guerra ibrida, trasformando la nostra regione in un nodo tecnologico fondamentale tra il Mediterraneo e il Nord Europa". Callari ha inoltre rimarcato l'importanza della sostenibilit? sociale nel contesto dell'evoluzione tecnologica e la necessit? di un sistema formativo aggiornato per preparare milioni di professionisti



Agenparl

(ARC) Innovazione: Callari, autostrade digitali per le nostre imprese

02/23/2026 13:30

(AGENPARL) - Mon 23 February 2026 L'assessore alla quarta edizione di Fvg Connect Trieste, 23 feb - "Fvg Connect non ? solo un momento di confronto tra le istituzioni e le grandi aziende che operano in questo territorio nel campo dell'innovazione, ma l'occasione per fare il punto su dove siamo arrivati e che direzione vogliamo continuare a seguire. Le aziende chiedono sburocratizzazione e, soprattutto, investimenti pubblici: noi stiamo creando le 'autostrade' attraverso cui le imprese possono operare". Lo ha detto oggi a Trieste l'assessore regionale ai Sistemi informativo Sebastiano Callari alla quarta edizione di Fvg Connect, evento ospitato dalla Regione incentrato sui temi dell'innovazione digitale, della trasformazione tecnologica e della collaborazione tra pubblico, imprese e mondo della ricerca. Il dibattito sulle politiche, gli strumenti e le buone pratiche per lo sviluppo digitale del territorio si ? articolato negli interventi del presidente dell'Autorit? di sistema portuale del mare Adriatico orientale Marco Consalvo, dell'amministratore delegato di Trieste Airport Fabio Gallo, del presidente di Bat Trieste Andrea Di Paolo, di Claudio Cisilino e Giovanni Massari in rappresentanza di Fincantieri e Saipem. L'assessore Callari ha riepilogato le azioni con cui la Regione si ? mossa con lungimiranza per lo sviluppo digitale del territorio. "Siamo molto orgogliosi di essere tra le poche regioni in Italia riconosciute come 'strong innovator' dalla Commissione europea - cos? l'esponente della Giunta - e i primi ad aver creato una rete pubblica regionale, il cui ruolo ? stato fondamentale per aver creato una rete in fibra ottica preesistente che ha facilitato l'attuazione dei piani nazionali, garantendo al contempo un supporto concreto alle imprese locali". Come ha rilevato Callari, il Friuli Venezia Giulia ? tra le regioni pi? all'avanguardia anche nel campo della comunicazione quantistica, con la realizzazione di collegamenti strategici come quello tra l'Universit? e il porto di Trieste (nel 2020) e i 90 km di connessione in fibra ottica tra gli Atenei di Trieste e Udine (2024). A questo si aggiunge l'impegno nel creare un corridoio digitale europeo in collaborazione con l'Austria e altri Paesi del Continente. "Parliamo di sistemi a oggi inviolabili e che garantiscono, pertanto, massima sicurezza - ha dichiarato l'assessore - . Ci stiamo muovendo convintamente in questa direzione perch? crediamo che il futuro passi da reti sicure e veloci. L'obiettivo finale ? stabilire una sovranit? digitale europea capace di proteggere i territori dalle minacce della guerra ibrida, trasformando la nostra regione in un nodo tecnologico fondamentale tra il Mediterraneo e il Nord Europa". Callari ha inoltre rimarcato l'importanza della sostenibilit? sociale nel contesto dell'evoluzione tecnologica e la necessit? di un sistema formativo aggiornato per preparare milioni di professionisti

Agenparl

Trieste

qualificati entro il 2030, superando gli approcci 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.

(ARC) Trasporti:Amirante, tavolo Rfi-operatori su sospensione Udine-Tarvisio

(AGENPARL) - Mon 23 February 2026 Interruzione tra agosto e settembre 2026. L'assessore: "Previste garanzie per circa 50% del traffico merci sull'alternativa via Brennero" Pordenone, 23 febbraio - "Le interruzioni programmate tra met? agosto e met? settembre 2026 lungo la linea ferroviaria Udine-Tarvisio impongono una gestione preventiva e condivisa dell'impatto sul traffico merci, oltre che su quello passeggeri. Per quanto riguarda il segmento cargo, l'alternativa dovr? necessariamente essere individuata lungo l'asse del Brennero. Per questo abbiamo convocato un confronto, che si ? dimostrato molto utile, con Rfi, operatori ferroviari, Autorit? portuali, Interporti regionali e le imprese, cos? da definire per tempo soluzioni operative in grado di garantire continuit? ai flussi logistici del Friuli Venezia Giulia". Lo ha dichiarato l'assessore regionale alle Infrastrutture e Territorio, Cristina Amirante, oggi pomeriggio a margine dell'incontro all'Interporto di Pordenone con Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), gli operatori del sistema ferroviario e logistico regionale, oltre ai rappresentanti delle imprese interessate, per affrontare l'annunciata sospensione del traffico ferroviario sulla linea Udine-Tarvisio dovuta a lavori infrastrutturali. Nel corso della riunione ? stato evidenziato come l'interruzione totale della tratta per circa un mese - dal 22 agosto al 20 settembre - comporti criticit? rilevanti per il sistema merci regionale, fortemente connesso ai traffici dei tre **porti** e dei quattro interporti del Friuli Venezia Giulia. "La Regione si ? attivata immediatamente - ha spiegato Amirante - per coinvolgere tutti gli operatori ferroviari che movimentano merci su rotaia, al fine di valutare con Rfi le modalit? per ridurre al minimo l'impatto della sospensione. L'ipotesi alternativa ? il valico del Brennero, sul quale saranno garantiti 150 treni a settimana, circa la met? dell'intero traffico regionale, sui quali fin da subito Rfi ha chiesto a imprese e sistema logistico Fvg di individuare e indicare le priorit? al fine di assicurare le adeguate tracce ferroviarie alternative". L'obiettivo condiviso ? quello di pianificare con largo anticipo la rimodulazione dei flussi, cos? da consentire alle imprese di organizzare per tempo le proprie catene logistiche e limitare ricadute economiche sul sistema produttivo regionale. "A breve - ha aggiunto Amirante - sar? convocata la Cabina di regia regionale del trasporto e logistica per compiere le valutazioni necessarie in vista delle rimodulazioni, ma anche per cominciare a porre le basi su proposte da avanzare a Rfi, esplorando tutte le alternative possibili, per le interruzioni previste nel biennio 2027-2028 al fine di mitigare il pi? possibile i contraccolpi per il sistema logistico regionale". Per quanto riguarda, invece, il traffico passeggeri, l'assessore ha annunciato l'avvio, nelle prossime settimane, di un tavolo di confronto con Trenitalia per



(ARC) Trasporti:Amirante, tavolo Rfi-operatori su sospensione Udine-Tarvisio

02/23/2026 18:49

(AGENPARL) - Mon 23 February 2026 Interruzione tra agosto e settembre 2026. L'assessore: "Previste garanzie per circa 50% del traffico merci sull'alternativa via Brennero" Pordenone, 23 febbraio - "Le interruzioni programmate tra met? agosto e met? settembre 2026 lungo la linea ferroviaria Udine-Tarvisio impongono una gestione preventiva e condivisa dell'impatto sul traffico merci, oltre che su quello passeggeri. Per quanto riguarda il segmento cargo, l'alternativa dovr? necessariamente essere individuata lungo l'asse del Brennero. Per questo abbiamo convocato un confronto, che si ? dimostrato molto utile, con Rfi, operatori ferroviari, Autorit? portuali, Interporti regionali e le imprese, cos? da definire per tempo soluzioni operative in grado di garantire continuit? ai flussi logistici del Friuli Venezia Giulia". Lo ha dichiarato l'assessore regionale alle Infrastrutture e Territorio, Cristina Amirante, oggi pomeriggio a margine dell'incontro all'Interporto di Pordenone con Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), gli operatori del sistema ferroviario e logistico regionale, oltre ai rappresentanti delle imprese interessate, per affrontare l'annunciata sospensione del traffico ferroviario sulla linea Udine-Tarvisio dovuta a lavori infrastrutturali. Nel corso della riunione ? stato evidenziato come l'interruzione totale della tratta per circa un mese - dal 22 agosto al 20 settembre - comporti criticit? rilevanti per il sistema merci regionale, fortemente connesso ai traffici dei tre porti e dei quattro interporti del Friuli Venezia Giulia. "La Regione si ? attivata immediatamente - ha spiegato Amirante - per coinvolgere tutti gli operatori ferroviari che movimentano merci su rotaia, al fine di valutare con Rfi le modalit? per ridurre al minimo l'impatto della sospensione. L'ipotesi alternativa ? il valico del Brennero, sul quale saranno garantiti 150 treni a settimana, circa la met? dell'intero traffico regionale, sui quali fin da subito Rfi ha chiesto a imprese e sistema logistico Fvg di individuare e indicare le priorit? al fine di assicurare le adeguate tracce ferroviarie alternative". L'obiettivo condiviso ? quello di pianificare con largo anticipo la rimodulazione dei flussi, cos? da consentire alle imprese di organizzare per tempo le proprie catene logistiche e limitare ricadute economiche sul sistema produttivo regionale. "A breve - ha aggiunto Amirante - sar? convocata la Cabina di regia regionale del trasporto e logistica per compiere le valutazioni necessarie in vista delle rimodulazioni, ma anche per cominciare a porre le basi su proposte da avanzare a Rfi, esplorando tutte le alternative possibili, per le interruzioni previste nel biennio 2027-2028 al fine di mitigare il pi? possibile i contraccolpi per il sistema logistico regionale". Per quanto riguarda, invece, il traffico passeggeri, l'assessore ha annunciato l'avvio, nelle prossime settimane, di un tavolo di confronto con Trenitalia per

Agenparl

Trieste

definire le misure sostitutive durante il periodo di sospensione. "Valuteremo tutte le soluzioni possibili - ha concluso Amirante - a partire dall'istituzione di servizi autobus sostitutivi per l'intera durata dei lavori, cos? da garantire la mobilit? dei cittadini e ridurre al minimo i disagi". ARC/LIS/al 231846 FEB 26 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.

+++ TRIESTE, OGGI IV EDIZIONE DI "FVG CONNECT - L'INNOVAZIONE E' L'ENERGIA DEL FUTURO"+++

(AGENPARL) - Mon 23 February 2026 TRIESTE, OGGI IV EDIZIONE DI "FVG CONNECT - L'INNOVAZIONE E' L'ENERGIA DEL FUTURO" Si è svolto oggi a Trieste, presso il Palazzo della Regione, la quarta edizione di "FVG Connect - L'innovazione è l'energia del futuro", promosso da BAT, Fincantieri, Saipem e l'Aeroporto di Trieste, cui hanno preso parte l'Assessore regionale al Patrimonio Sebastiano Callari e il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Marco Consalvo**. Rispondendo alle domande di Paolo Pichierri, l'Assessore Callari ha dichiarato che "FVG Connect è un momento in cui si traccia lo stato dell'arte e per le istituzioni è importante perché abbiamo un ruolo di supporto per le aziende che operano sul territorio. Siamo impegnati anche in Europa per creare una comunicazione quantistica con l'Austria per creare un collegamento con l'Italia. Una comunicazione sicura è fondamentale perché l'UE cresca. Tutti gli interventi che lo stato ha fatto attraverso i fondi europei, il Pnrr, sono stati facilitati dalla nostra fibra presente sul territorio. Il Friuli-Venezia Giulia è stata la prima Regione a lavorare sulla comunicazione quantistica". Il Presidente dell'**Autorità Portuale, Marco Consalvo**, intervenendo alla 4ª edizione di FVG Connect, ha dichiarato: "Il porto ha dei progetti sull'innovazione interessanti. La cybersecurity e il **sistema** del trasferimento dei dati legata alla trasformazione. Il porto ha un **sistema** innovativo che è PCS. PCS gestisce i dati del porto di Trieste e Monfalcone, differenziati per categorie, con un grosso salto di qualità. Questo **sistema** migliora l'accesso e la movimentazione all'interno del porto, essendo stretto. Faremo un test a breve su un varco che consentirà una riduzione dei presidi e la dematerializzazione della documentazione, sarà gestito tutto da un software. Sarà una evoluzione costante attraverso gli investimenti". Giovanni Massari, Head of Sonsub di Saipem, nel corso dell'evento ha dichiarato "Saipem, attraverso Sonsub il proprio centro per la robotica e le tecnologie sottomarine, è una delle poche aziende al mondo a produrre e commercializzare droni autonomi sottomarini, sistemi maturi, affidabili e già ampiamente dimostrati in contesti operativi reali. Le nostre capacità coprono l'intero ciclo di protezione delle infrastrutture marine e subacquee - ispezione, manutenzione e riparazione - garantendo un approccio integrato e completo alla sicurezza e alla resilienza degli asset critici. Le applicazioni delle nostre soluzioni sono in continua espansione e spaziano ben oltre il settore energy, includendo ambiti civili e di difesa, dalla sorveglianza e protezione delle infrastrutture portuali e sottomarine critiche alla tutela dell'ambiente marino, fino al supporto a missioni in scenari operativi altamente sfidanti. Le collaborazioni con partner industriali e istituzionali, inclusa la Marina Militare, testimoniano la solidità tecnologica delle nostre soluzioni e la loro



Agenparl

Trieste

piena operatività. Trieste, città storicamente legata al **mare** e punto di riferimento per l'economia marittima, è il luogo in cui Saipem ha scelto di portare una delle più avanzate espressioni dell'innovazione tecnologica in ambito marino: un programma di droni subacquei autonomi che unisce competenze ingegneristiche, sperimentazione operativa e visione industriale. In questo contesto, il Friuli Venezia Giulia si conferma un territorio strategico per lo sviluppo di tecnologie legate al **mare**, capace di favorire sinergie concrete tra industria, istituzioni e mondo della difesa, contribuendo alla protezione degli ecosistemi marini e delle infrastrutture critiche". Il Presidente dell'Innovation Hub BAT, a Trieste, Andrea Di Paolo ha spiegato "Il nostro insediamento a Trieste ha generato in pochi anni un impatto economico concreto per il Friuli Venezia Giulia: occupazione qualificata, rafforzamento della filiera locale con oltre il 40% dei fornitori del territorio e un contributo fiscale in costante crescita a beneficio anche delle casse regionali. In questa cornice stiamo avviando con la Regione FVG un confronto su possibili iniziative orientate alla riduzione del danno da fumo per i consumatori adulti che non riescono a smettere, basate su un dialogo aperto con le istituzioni e la comunità scientifica e sull'analisi delle evidenze disponibili sui prodotti senza combustione. Un percorso che, nel pieno rispetto del quadro normativo e delle politiche di salute pubblica, conferma Trieste e il Friuli Venezia Giulia come contesto di riferimento per l'innovazione e la collaborazione pubblico-privato." L'Ad dell'aeroporto di Trieste, Fabio Gallo, nel corso dell'evento ha dichiarato "L'aeroporto del futuro non sarà semplicemente più grande o più trafficato. Sarà più intelligente, più connesso, più responsabile. Chi investe oggi in dati, tecnologia e sostenibilità costruisce fiducia, attrae capitali, rafforza il territorio e genera valore economico, ambientale e sociale nel lungo periodo". L'EVP Innovation di Fincantieri, Claudio Cisilino, nel corso della 4ª edizione di FVG Connect ha dichiarato "Abbiamo presentato il piano industriale 10 gg fa, individuando diverse aree come la subacquea che mette insieme la tecnologia e l'AI. È un settore su cui stiamo investendo molto anche per i porti. Il nostro prodotto sta cambiando sul digitale. Questa settimana consegneremo la nave Sapiens. La prima volta che mettiamo un cervello su una nave. Sta cambiando il prodotto anche per la transizione. La velocità dello sviluppo tecnologico oggi è incredibile. Chi fa innovazione, se non è veloce, rischia di portare sul mercato un prodotto già vecchio". In conclusione, l'Assessore Callari ha dichiarato "La sostenibilità sociale passa attraverso il timore che le macchine possano sostituire gli umani. Da qui al 2030 abbiamo bisogno di 2 milioni di persone competenti in ambito tecnologico. Non possiamo fermare l'innovazione. Sulla comunicazione quantistica il mondo si sta attrezzando. Il Canada, ad esempio, investe oltre il 5% del proprio bilancio sulla ricerca. Io sono orgoglioso degli investimenti fatti dalla Regione sulla ricerca".

23 Febbraio 2026 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Il Friuli

Trieste

Fvg Connect, Callari: priorità alle reti e ridurre burocrazia

Andrea Pierini

Il territorio risulta a livello europeo tra quelli meglio cablati. Meno burocrazia a connessioni veloci. Sono queste le richieste centrali delle imprese alla Regione con l'assessore Sebastiano Callari che ha preso parte al panel Fvg Connect alla presenza di Fincantieri, Saipem, Bat e poi Trieste Airport e l'autorità portuale.



Quarta edizione di FVG Connect, Trieste, 23 febbraio 2026

Si è svolta oggi a Trieste, presso il Palazzo della Regione, la quarta edizione di FVG Connect. L'innovazione è l'energia del futuro, promosso da BAT, Fincantieri, Saipem e l'Aeroporto di Trieste, cui hanno preso parte l'Assessore regionale al Patrimonio Sebastiano Callari e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Marco Consalvo. (Comunicato Stampa) Rispondendo alle domande di Paolo Pichierri, l'Assessore Callari ha dichiarato che FVG Connect è un momento in cui si traccia lo stato dell'arte e per le istituzioni è importante perché abbiamo un ruolo di supporto per le aziende che operano sul territorio. Siamo impegnati anche in Europa per creare una comunicazione quantistica con l'Austria per creare un collegamento con l'Italia. Una comunicazione sicura è fondamentale perché l'UE cresca. Tutti gli interventi che lo stato ha fatto attraverso i fondi europei, il Pnrr, sono stati facilitati dalla nostra fibra presente sul territorio. Il Friuli-Venezia Giulia è stata la prima Regione a lavorare sulla comunicazione quantistica. Il Presidente dell'Autorità Portuale, Marco Consalvo, intervenendo alla quarta edizione di FVG Connect, ha dichiarato: Il porto ha dei progetti sull'innovazione interessanti. La cybersecurity e il sistema del trasferimento dei dati legata alla trasformazione. Il porto ha un sistema innovativo che è PCS. PCS gestisce i dati del porto di Trieste e Monfalcone, differenziati per categorie, con un grosso salto di qualità. Questo sistema migliora l'accesso e la movimentazione all'interno del porto, essendo stretto. Faremo un test a breve su un varco che consentirà una riduzione dei presidi e la dematerializzazione della documentazione. La documentazione, sarà gestita tutto da un software. Sarà una evoluzione costante attraverso gli investimenti. Giovanni Massari, Head of Sonsub di Saipem, nel corso dell'evento ha dichiarato: Saipem, attraverso Sonsub il proprio centro per la robotica e le tecnologie sottomarine, è una delle poche aziende al mondo a produrre e a commercializzare droni autonomi sottomarini, sistemi maturi, affidabili e già ampiamente dimostrati in contesti operativi reali. Le nostre capacità coprono l'intero ciclo di protezione delle infrastrutture marine e subacquee. Ispezione, manutenzione e riparazione garantiscono un approccio integrato e completo alla sicurezza e alla resilienza degli asset critici. Le applicazioni delle nostre soluzioni sono in continua espansione e spaziano ben oltre il settore energy, includendo ambiti civili e di difesa, dalla sorveglianza e protezione delle infrastrutture portuali e sottomarine critiche alla tutela dell'ambiente marino, fino al supporto a missioni in scenari operativi e altamente sfidanti. Le collaborazioni con partner industriali e istituzionali, inclusa la Marina Militare, testimoniano la solidità tecnologica delle nostre soluzioni e la loro piena operatività. Trieste, città storicamente legata al mare e punto di riferimento per l'economia marittima, è il luogo in cui Saipem ha scelto di portare una delle più

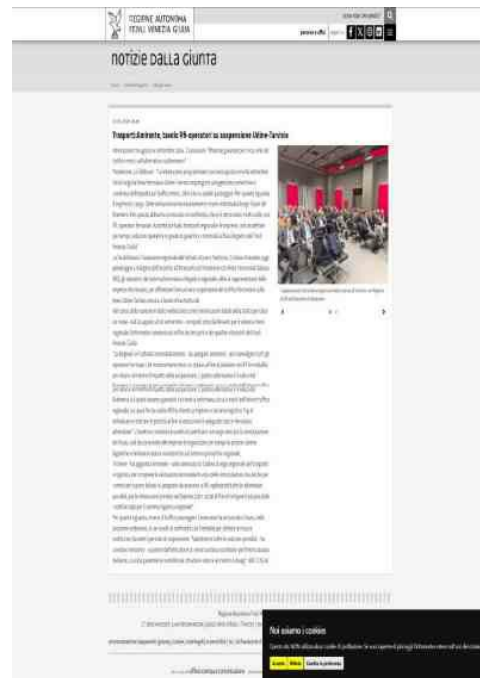


avanzate espressioni dell'innovazione tecnologica in ambito marino: un programma di droni subacquei autonomi che unisce competenze ingegneristiche e sperimentazione operativa e visione industriale. In questo contesto, il Friuli-Venezia Giulia si conferma un territorio strategico per lo sviluppo di tecnologie legate al mare, capace di favorire sinergie concrete tra industria, istituzioni e mondo della difesa, contribuendo alla protezione degli ecosistemi marini e delle infrastrutture critiche. Il Presidente dell'Innovation Hub BAT, a Trieste, Andrea Di Paolo, ha spiegato: Il nostro insediamento a Trieste ha generato in pochi anni un impatto economico concreto per il Friuli Venezia Giulia: occupazione qualificata, rafforzamento della filiera locale con oltre il 40% dei fornitori del territorio e un contributo fiscale in costante crescita a beneficio anche delle casse regionali. In questa cornice stiamo avviando con la Regione FVG un confronto su possibili iniziative orientate alla riduzione del danno da fumo per i consumatori adulti che non riescono a smettere, basate su un dialogo aperto con le istituzioni e la comunità scientifica e sull'analisi delle evidenze disponibili sui prodotti senza combustione. Un percorso che, nel pieno rispetto del quadro normativo e delle politiche di salute pubblica, conferma Trieste e il Friuli Venezia Giulia come contesto di riferimento per l'innovazione e la collaborazione pubblico-privato. L'Ad dell'aeroporto di Trieste, Fabio Gallo, nel corso dell'evento ha dichiarato: L'aeroporto del futuro non sarà semplicemente più grande o più trafficato. Sarà più intelligente, più connesso, più responsabile. Chi investe oggi in dati, tecnologia e sostenibilità costruisce fiducia, attrae capitali, rafforza il territorio e genera valore economico, ambientale e sociale nel lungo periodo. L'Executive VP Operations, Corporate Strategy and Innovation Fincantieri, Claudio Cisilino, nel corso della 4ª edizione di FVG Connect ha dichiarato: Per Fincantieri sviluppare l'innovazione significa prima di tutto chiarire perché si fa innovazione e come la si implementa concretamente. In una fase di carico di lavoro record e di crescita del Gruppo, l'innovazione diventa una leva strategica per accompagnare l'esecuzione e orientare lo sviluppo verso nuove traiettorie tecnologiche: dal mercato underwater allo sviluppo del prodotto in ottica digitale e di transizione verde, fino all'evoluzione dei processi operativi attraverso robotica ed intelligenza artificiale. Una innovazione cantierabile', orientata verso tecnologie capaci di contribuire fin da subito ai processi industriali e di trasformare concretamente le attività di cantiere in chiave tecnologica, digitale e sostenibile. Un approccio pensato per supportare il lavoro delle persone, non sostituirlo, per rendere le attività onerose più sicure e meno pesanti, integrando sicurezza e protezione del dato fin dalla fase di proof of concept, perché la vera innovazione è quella che si misura in cantiere e rafforza la competitività in un contesto industriale e geopolitico in continua trasformazione. In conclusione, l'Assessore Callari ha dichiarato La sostenibilità sociale passa attraverso il timore che le macchine possano sostituire gli umani. Da qui al 2030 abbiamo bisogno di 2 milioni di persone competenti in ambito tecnologico. Non possiamo fermare l'innovazione. Sulla comunicazione quantistica il mondo si sta attrezzando. Il Canada, ad esempio, investe oltre il 5% del proprio bilancio sulla ricerca. Io sono orgoglioso degli investimenti fatti dalla Regione sulla ricerca. Redazione 2 minuti fa

4 minuti di lettura.

Trasporti:Amirante, tavolo Rfi-operatori su sospensione Udine-Tarvisio

Interruzione tra agosto e settembre 2026. L'assessore: "Previste garanzie per circa 50% del traffico merci sull'alternativa via Brennero" Pordenone, 23 febbraio - "Le interruzioni programmate tra metà agosto e metà settembre 2026 lungo la linea ferroviaria Udine-Tarvisio impongono una gestione preventiva e condivisa dell'impatto sul traffico merci, oltre che su quello passeggeri. Per quanto riguarda il segmento cargo, l'alternativa dovrà necessariamente essere individuata lungo l'asse del Brennero. Per questo abbiamo convocato un confronto, che si è dimostrato molto utile, con Rfi, operatori ferroviari, Autorità portuali, Interporti regionali e le imprese, così da definire per tempo soluzioni operative in grado di garantire continuità ai flussi logistici del Friuli Venezia Giulia". Lo ha dichiarato l'assessore regionale alle Infrastrutture e Territorio, Cristina Amirante, oggi pomeriggio a margine dell'incontro all'Interporto di Pordenone con Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), gli operatori del sistema ferroviario e logistico regionale, oltre ai rappresentanti delle imprese interessate, per affrontare l'annunciata sospensione del traffico ferroviario sulla linea Udine-Tarvisio dovuta a lavori infrastrutturali. Nel corso della riunione è stato evidenziato come l'interruzione totale della tratta per circa un mese - dal 22 agosto al 20 settembre - comporti criticità rilevanti per il sistema merci regionale, fortemente connesso ai traffici dei tre porti e dei quattro interporti del Friuli Venezia Giulia. "La Regione si è attivata immediatamente - ha spiegato Amirante - per coinvolgere tutti gli operatori ferroviari che movimentano merci su rotaia, al fine di valutare con Rfi le modalità per ridurre al minimo l'impatto della sospensione. L'ipotesi alternativa è il valico del Brennero, sul quale saranno garantiti 150 treni a settimana, circa la metà dell'intero traffico regionale, sui quali fin da subito Rfi ha chiesto a imprese e sistema logistico Fvg di individuare e indicare le priorità al fine di assicurare le adeguate tracce ferroviarie alternative". L'obiettivo condiviso è quello di pianificare con largo anticipo la rimodulazione dei flussi, così da consentire alle imprese di organizzare per tempo le proprie catene logistiche e limitare ricadute economiche sul sistema produttivo regionale. "A breve - ha aggiunto Amirante - sarà convocata la Cabina di regia regionale del trasporto e logistica per compiere le valutazioni necessarie in vista delle rimodulazioni, ma anche per cominciare a porre le basi su proposte da avanzare a Rfi, esplorando tutte le alternative possibili, per le interruzioni previste nel biennio 2027-2028 al fine di mitigare il più possibile i contraccolpi per il sistema logistico regionale". Per quanto riguarda, invece, il traffico passeggeri, l'assessore ha annunciato l'avvio, nelle prossime settimane, di un tavolo di confronto con Trenitalia per definire le misure sostitutive durante il periodo di sospensione. "Valuteremo tutte le soluzioni possibili - ha concluso Amirante - a partire dall'istituzione di servizi



Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

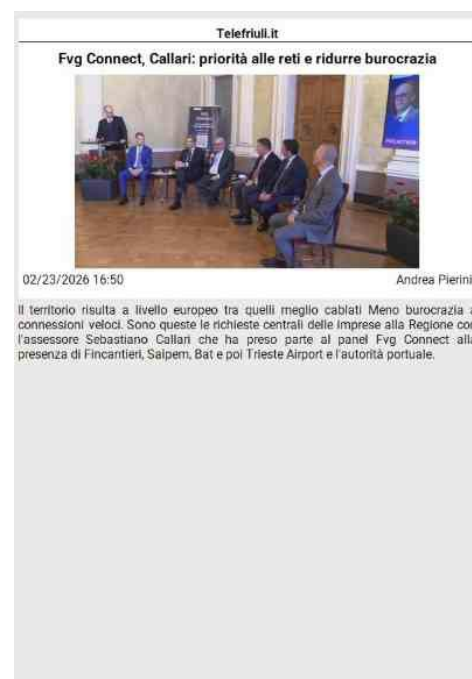
Trieste

autobus sostitutivi per l'intera durata dei lavori, così da garantire la mobilità dei cittadini e ridurre al minimo i disagi".
ARC/LIS/al.

Fvg Connect, Callari: priorità alle reti e ridurre burocrazia

Andrea Pierini

Il territorio risulta a livello europeo tra quelli meglio cablati. Meno burocrazia a connessioni veloci. Sono queste le richieste centrali delle imprese alla Regione con l'assessore Sebastiano Callari che ha preso parte al panel Fvg Connect alla presenza di Fincantieri, Saipem, Bat e poi Trieste Airport e l'autorità portuale.



Pescherecci fermi da oltre un anno a Pellestrina: «Si muova anche il Comune»

La crisi delle vongole di mare discussa anche a Venezia. Scarpa Marta: «Dobbiamo trovare una soluzione, dobbiamo parlare con Roma. Le famiglie non hanno reddito». Verso una mozione bipartisan L'enorme crisi della pesca delle vongole di mare (chamelea gallina) che sta attraversando il Nord Adriatico è arrivata anche nelle aule del comune di Venezia. Nella commissione consiliare preposta sono state convocate le principali associazioni di categorie del settore, che hanno chiesto al comune - ferme le competenze statali - di farsi portavoce delle istanze di un settore tradizionale ma pressoché ignoto, nel suo funzionamento, al grande pubblico. «Le vongole di mare non si riproducono da un anno e mezzo. Non ci sono entrate, le famiglie sono in crisi, persone che devono comprare i libri ai figli per la scuola, devono pagare il mutuo» ha sintetizzato il consigliere delegato per la pesca Alessandro Scarpa Marta, che si è concentrato sulla situazione di Pellestrina, dove è cresciuto: «Ci sono 24 barche, perché dobbiamo fargli pagare l'ormeggio in questa situazione? Bisogna che troviamo una soluzione, non può andare avanti. La situazione è molto grave». La competenza sugli ormeggi è dell'ex magistrato alle acque, oggi autorità per la laguna, e il piano di lavoro è statale, per cui il comune può tutt'al più fare richieste e mettere pressione, a livello istituzionale e mediatico. Ma dato il peso del comune di Venezia, non sarebbe poco, hanno fatto capire i rappresentanti della categoria. «Affrontiamo una calamità. Dal 1 ottobre 2024 ci sono famiglie non percepiscono reddito - ha sintetizzato Alessandro Faccioli di Coldiretti Venezia - Il fondo di solidarietà del ministero è senza soldi, in regione anche ci dicono che non ci sono soldi». I rappresentanti di Legacoop e di Confcooperative-Federagripesca hanno parlato di «tempesta perfetta» per il comparto in Veneto, prima il granchio blu, poi questa moria di vongole, anche la diffusione della noce di mare , invisibile ma che si nutre di zooplancton, sta creando danni enormi. Il rischio è che un'intera economia tradizionale, e gli abitanti delle isole dove questa ha ancora un ruolo, vengano spazzati via. «Siamo stati in capitaneria di **porto**, dal prefetto, tutti ci snobbano. Ci sono pregiudizi nei nostri confronti» hanno lamentato i pescatori intervenuti in aula. Antonio Gottardo, parlando a nome del Flag veneziano, i l "Gruppo di Azione Locale nei settori della pesca e dell'acquacoltura che attua strategie di sviluppo locale sostenute dall' Unione Europea attraverso il fondo europeo per gli affari marittimi-FEAMPA" ha chiesto una cosa semplice: «Il c omune deve sostenere un piano d'emergenza come quello pensato dalla regione Veneto ». Che prevede fondi, decontribuzioni, e la creazione di una nuova Authority con funzioni di coordinamento. La commissione sarà solo la prima sul tema, i consiglieri comunali si sono messi a disposizione anche per firmare documenti bipartisan, per una crisi di sistema che colpisce solo in parte Venezia: ma Venezia, tra tutti, è il comune con



La crisi delle vongole di mare discussa anche a Venezia. Scarpa Marta: «Dobbiamo trovare una soluzione, dobbiamo parlare con Roma. Le famiglie non hanno reddito». Verso una mozione bipartisan L'enorme crisi della pesca delle vongole di mare (chamelea gallina) che sta attraversando il Nord Adriatico è arrivata anche nelle aule del comune di Venezia. Nella commissione consiliare preposta sono state convocate le principali associazioni di categorie del settore, che hanno chiesto al comune - ferme le competenze statali - di farsi portavoce delle istanze di un settore tradizionale ma pressoché ignoto, nel suo funzionamento, al grande pubblico. «Le vongole di mare non si riproducono da un anno e mezzo. Non ci sono entrate, le famiglie sono in crisi, persone che devono comprare i libri ai figli per la scuola, devono pagare il mutuo» ha sintetizzato il consigliere delegato per la pesca Alessandro Scarpa Marta, che si è concentrato sulla situazione di Pellestrina, dove è cresciuto: «Ci sono 24 barche, perché dobbiamo fargli pagare l'ormeggio in questa situazione? Bisogna che troviamo una soluzione, non può andare avanti. La situazione è molto grave». La competenza sugli ormeggi è dell'ex magistrato alle acque, oggi autorità per la laguna, e il piano di lavoro è statale, per cui il comune può tutt'al più fare richieste e mettere pressione, a livello istituzionale e mediatico. Ma dato il peso del comune di Venezia, non sarebbe poco, hanno fatto capire i rappresentanti della categoria. «Affrontiamo una calamità. Dal 1 ottobre 2024 ci sono famiglie non percepiscono reddito - ha sintetizzato Alessandro Faccioli di Coldiretti Venezia - Il fondo di solidarietà del ministero è senza soldi, in regione anche ci dicono che non ci sono soldi». I rappresentanti di Legacoop e di Confcooperative-Federagripesca hanno parlato di «tempesta perfetta» per il comparto in Veneto, prima il granchio blu, poi questa moria di vongole, anche la diffusione della noce di mare , invisibile ma che si nutre di zooplancton, sta creando danni enormi. Il rischio è che un'intera economia tradizionale, e gli abitanti delle isole dove questa ha ancora un ruolo, vengano spazzati via. «Siamo stati in capitaneria di porto, dal prefetto, tutti ci snobbano. Ci sono pregiudizi nei nostri confronti» hanno lamentato i pescatori intervenuti in aula. Antonio Gottardo, parlando a nome del Flag veneziano, i l "Gruppo di Azione Locale nei settori della pesca e dell'acquacoltura che attua strategie di sviluppo locale sostenute dall' Unione Europea attraverso il fondo europeo per gli affari marittimi-FEAMPA" ha chiesto una cosa semplice: «Il c omune deve sostenere un piano d'emergenza come quello pensato dalla regione Veneto ». Che prevede fondi, decontribuzioni, e la creazione di una nuova Authority con funzioni di coordinamento. La commissione sarà solo la prima sul tema, i consiglieri comunali si sono messi a disposizione anche per firmare documenti bipartisan, per una crisi di sistema che colpisce solo in parte Venezia: ma Venezia, tra tutti, è il comune con

Venezia Today

Venezia

la voce più forte.

Porto di Venezia, Mantovanelli prende servizio: oggi il primo giorno da segretario generale

Il manager veronese completa l'assetto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale guidata da Matteo Gasparato. Rafforzato l'asse Verona-Venezia nella logistica del Nord-Est. Dopo la nomina annunciata lo scorso 10 febbraio, oggi Roberto Mantovanelli ha ufficialmente preso servizio come Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, l'ente che governa il sistema portuale di Venezia e Chioggia. A darne notizia è stato lo stesso presidente Matteo Gasparato, che sui canali istituzionali ha accolto il nuovo dirigente: «Oggi diamo il benvenuto al nuovo Segretario Generale! L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale accoglie ufficialmente Roberto Mantovanelli nel suo primo giorno di insediamento. Una figura chiave che completa l'organico dell'Ente e che contribuirà, con esperienza e professionalità, ad affrontare le sfide future e a proseguire nel percorso di crescita e sviluppo del nostro sistema portuale». La nomina di Mantovanelli, proposta dallo stesso Gasparato, rafforza ulteriormente il legame tra Verona e il sistema portuale veneziano, consolidando un asse strategico tra interporto e porto marittimo in uno dei territori più rilevanti per la logistica del Nord-Est. Mantovanelli, 45 anni, ingegnere gestionale, è presidente di Acque Veronesi e presidente del cda di Sogesid S.p.A., società di ingegneria pubblica partecipata dal Ministero dell'Economia e operativa per il Ministero dell'Ambiente e il Ministero delle Infrastrutture. Non essendovi incompatibilità tra gli incarichi, manterrà anche la guida di Acque Veronesi. L'ingresso operativo del nuovo Segretario Generale completa l'assetto di vertice dell'Autorità portuale, dopo la nomina di Gasparato alla presidenza avvenuta nel novembre scorso. Gasparato, già presidente del Consorzio ZAI e figura di riferimento del Quadrante Europa, ha portato al Porto di Venezia una consolidata esperienza nel settore della logistica intermodale. Per il sistema economico veronese, la presenza simultanea di due manager scaligeri ai vertici dell'Autorità rappresenta un elemento di continuità strategica tra porto e interporto, snodi fondamentali lungo i corridoi europei merci. In una fase di ridefinizione delle catene di approvvigionamento e di potenziamento infrastrutturale legato anche ai fondi PNRR, il rafforzamento della governance portuale assume un valore chiave per la competitività del Nord-Est. Ricevi Verona Economia 7! VUOI RICEVERE IL SETTIMANALE ECONOMICO MULTIMEDIALE DI VERONA NETWORK? ARRIVA IL SABATO, È GRATUITO! CLICCA QUI PER RICEVERLO VIA EMAIL.



Il manager veronese completa l'assetto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale guidata da Matteo Gasparato. Rafforzato l'asse Verona-Venezia nella logistica del Nord-Est. Dopo la nomina annunciata lo scorso 10 febbraio, oggi Roberto Mantovanelli ha ufficialmente preso servizio come Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, l'ente che governa il sistema portuale di Venezia e Chioggia. A darne notizia è stato lo stesso presidente Matteo Gasparato, che sui canali istituzionali ha accolto il nuovo dirigente: «Oggi diamo il benvenuto al nuovo Segretario Generale! L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale accoglie ufficialmente Roberto Mantovanelli nel suo primo giorno di insediamento. Una figura chiave che completa l'organico dell'Ente e che contribuirà, con esperienza e professionalità, ad affrontare le sfide future e a proseguire nel percorso di crescita e sviluppo del nostro sistema portuale». La nomina di Mantovanelli, proposta dallo stesso Gasparato, rafforza ulteriormente il legame tra Verona e il sistema portuale veneziano, consolidando un asse strategico tra interporto e porto marittimo in uno dei territori più rilevanti per la logistica del Nord-Est. Mantovanelli, 45 anni, ingegnere gestionale, è presidente di Acque Veronesi e presidente del cda di Sogesid S.p.A., società di ingegneria pubblica partecipata dal Ministero dell'Economia e operativa per il Ministero dell'Ambiente e il Ministero delle Infrastrutture. Non essendovi incompatibilità tra gli incarichi, manterrà anche la guida di Acque Veronesi. L'ingresso operativo del nuovo Segretario Generale completa l'assetto di vertice dell'Autorità portuale, dopo la nomina di Gasparato alla presidenza avvenuta nel novembre scorso. Gasparato, già presidente del Consorzio ZAI e figura di riferimento del Quadrante Europa, ha portato al Porto di Venezia una consolidata esperienza nel settore della logistica intermodale. Per il sistema economico

Industriali liguri a Terrazza Incontra: l'economia tiene ma le infrastrutture sono un problema

A Terrazza Colombo i presidenti di Confindustria analizzano dati, crisi industriali e prospettive tra porti, siderurgia e lavoro. L'industria ligure mostra segnali di tenuta e lievi miglioramenti negli indicatori economici, ma continua a scontrarsi con il limite strutturale delle infrastrutture di trasporto, ritenute dagli imprenditori il principale ostacolo allo sviluppo della regione. E' emerso dal dibattito promosso a Terrazza Colombo. I cinque rappresentanti dell'industria ligure - Mario Gerini, presidente di Confindustria Liguria; Fabrizio Ferrari, presidente di Confindustria Genova; Alessandro Laghezza, presidente di Confindustria La Spezia; Alessandro Berta, direttore dell'Unione Industriali Savona; Luciano Tesorini, presidente di Confindustria Imperia - si sono confrontati a Terrazza Colombo sui temi generali dell'economia regionale dal punto di vista delle imprese. Dal confronto è emerso che, nonostante le difficoltà oggettive legate soprattutto al contesto internazionale e geopolitico, il sistema industriale della Liguria tiene e registra lievi miglioramenti in quasi tutti gli indicatori. Dati previsionali Nel previsionale del primo trimestre del 2026 la Liguria presenta il segno positivo in tutti gli ambiti ad eccezione della

produzione. Il presidente regionale Mario Gerini ha spiegato il dato negativo affermando che "è causato dal rimbalzo di una sovrapproduzione avvenuta nei mesi precedenti". Situazione Genova Genova, interessata da importanti investimenti statali ed europei sulle infrastrutture, evidenzia buoni risultati nel turismo, nei servizi e nella sanità privata ma una contrazione dell'attività logistica e portuale. "Noi siamo abituati al pragmatismo - ha dichiarato il presidente di Confindustria Genova Fabrizio Ferrari - e tendiamo a essere entusiasti solo quando le opere vengono completate. Non amiamo lo stillicidio degli annunci e molte opere, tra queste la Gronda, sono state più volte annunciate ma non avanzano". Crisi Ilva Su Genova pesa anche la crisi dell'ex Ilva, che secondo Confindustria Genova rappresenta al tempo stesso un'opportunità. "Noi dobbiamo superare l'accordo di programma su quelle aree e mi dispiace che ci sia ritrosia da parte dei sindacati. Su questo tema dovremmo essere tutti uniti, perché quello che vogliamo è rilanciare la siderurgia rendendo più indipendenti gli stabilimenti di Genova e Novi Ligure dal loro rapporto con Taranto e in questo modo intendiamo difendere il comparto e garantire continuità professionale a tutti gli addetti". Nodo infrastrutture Tutti i presidenti concordano nel ritenere l'arretratezza infrastrutturale del sistema dei trasporti, sia su gomma sia su ferro, il più pesante collo di bottiglia per la crescita economica regionale. Il caso La Spezia La provincia che in questa fase mostra le performance migliori è quella della Spezia. "Non solo il settore difesa e quello portuale, che sono sempre stati il fiore all'occhiello della città - ha spiegato Alessandro Laghezza - ma anche il settore della nautica da diporto e della relativa cantieristica, che



A Terrazza Colombo i presidenti di Confindustria analizzano dati, crisi industriali e prospettive tra porti, siderurgia e lavoro. L'industria ligure mostra segnali di tenuta e lievi miglioramenti negli indicatori economici, ma continua a scontrarsi con il limite strutturale delle infrastrutture di trasporto, ritenute dagli imprenditori il principale ostacolo allo sviluppo della regione. E' emerso dal dibattito promosso a Terrazza Colombo. I cinque rappresentanti dell'industria ligure - Mario Gerini, presidente di Confindustria Liguria; Fabrizio Ferrari, presidente di Confindustria Genova; Alessandro Laghezza, presidente di Confindustria La Spezia; Alessandro Berta, direttore dell'Unione Industriali Savona; Luciano Tesorini, presidente di Confindustria Imperia - si sono confrontati a Terrazza Colombo sui temi generali dell'economia regionale dal punto di vista delle imprese. Dal confronto è emerso che, nonostante le difficoltà oggettive legate soprattutto al contesto internazionale e geopolitico, il sistema industriale della Liguria tiene e registra lievi miglioramenti in quasi tutti gli indicatori. Dati previsionali Nel previsionale del primo trimestre del 2026 la Liguria presenta il segno positivo in tutti gli ambiti ad eccezione della produzione. Il presidente regionale Mario Gerini ha spiegato il dato negativo affermando che "è causato dal rimbalzo di una sovrapproduzione avvenuta nei mesi precedenti". Situazione Genova Genova, interessata da importanti investimenti statali ed europei sulle infrastrutture, evidenzia buoni risultati nel turismo, nei servizi e nella sanità privata ma una contrazione dell'attività logistica e portuale. "Noi siamo abituati al pragmatismo - ha dichiarato il presidente di Confindustria Genova Fabrizio Ferrari - e tendiamo a essere entusiasti solo quando le opere

rendono La Spezia capitale mondiale del comparto. Però ora c'è bisogno di nuovi spazi, non solo quelli potenzialmente derivanti dalla riorganizzazione dell'area in concessione alla Marina Militare, ma anche quelli dell'ex area Enel, che al momento non sono sfruttati e che invece potrebbero essere un volano importante per un territorio che ha fame di spazi". Provincia di Savona Per Savona Alessandro Berta ha respinto l'idea di un territorio privo di prospettive. "Abbiamo i nostri problemi, quelli in particolare derivanti dalla crisi dell'automotive che investe le aziende che operano in questo indotto, ma ci sono anche molte esperienze positive, come quella del porto di Vado, su cui gli investimenti hanno dato grandi risultati ma anche del porto commerciale di Savona. Si tratta adesso di fare uno scatto per riprogrammare l'attività dei settori in crisi". Imperia e lavoro L'Imperiese vive invece una fase di trasformazione economica e ha problemi e opportunità legate alla vicinanza con la Francia. "Noi viviamo una relazione speciale con la vicina Francia - ha spiegato Luciano Tesorini - quello per noi è un polmone operativo interessante, visto che le nostre imprese sono molto apprezzate oltre confine. Però subiamo la concorrenza delle imprese francesi sul mercato del lavoro, sono loro ad attirare i nostri giovani migliori con stipendi più competitivi, e questo è un problema oggettivo".

Shipping Italy

Savona, Vado

Costa Serena lascerà l'Asia per fare ritorno in Mediterraneo nel 2027

Il palacrociera di **Savona** diventerà home port della nave da oltre dieci anni dislocata in Asia. Costa Serena tornerà ad operare nel Mediterraneo nel 2027, dopo oltre un decennio passato nei mari asiatici. Lo prevede il programma di crociere per l'estate 2027 da poco pubblicato da Costa Crociere. La nave, costruita nel 2007, tornerà nel Mediterraneo dopo una stagione invernale in Sud America, precedentemente annunciata. La traversata transatlantica è calendarizzata a fine aprile, con arrivo al terminal crociere Palacrociera di Costa a **Savona**, in Italia. La Costa Serena partirà inizialmente dal porto per una crociera di 12 notti verso Spagna, Portogallo, Francia, Marocco e Italia. Il breve programma primaverile prevede poi una crociera di 14 notti nel Mediterraneo orientale, con partenza e ritorno da **Savona**. La crociera di due settimane prevede destinazioni in tutta l'Europa meridionale, con visite alle isole greche e a Malta, oltre a Francia, Spagna e Italia. A fine maggio, la nave da 3.000 passeggeri offrirà un nuovo viaggio di riposizionamento prima di dare il via alla sua prima stagione estiva in Europa in un decennio. Partendo dall'Italia, dalla Grecia e da Malta, la nave offre una serie di crociere che toccano sei destinazioni in sette giorni. Sostituirà la Costa Fascinosa, che offrirà itinerari simili nel 2026, e partirà da Taranto, Catania, Pireo e La Valletta. Oltre ai suoi porti di origine, Costa Serena effettuerà visite regolari anche alle isole di Mykonos e Argostoli. L'itinerario sarà disponibile fino all'inizio di settembre, quando Costa Serena tornerà nel Mediterraneo occidentale per brevi crociere in Italia, Spagna e Francia. Prima di tornare in Europa, la nave dovrebbe anche offrire la sua prima stagione invernale in Sud America in quasi 15 anni. Dopo una crociera intorno al mondo con partenza da Tokyo, la nave da 112.000 tonnellate arriverà nella regione alla fine di dicembre 2026. La nave salperà da Buenos Aires, Rio de Janeiro e Montevideo e offrirà una serie di crociere da tre a nove notti in Brasile, Argentina e Uruguay fino ad aprile 2027.

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 palacrociera di Savona diventerà home port della nave da oltre dieci anni dislocata in Asia. Costa Serena tornerà ad operare nel Mediterraneo nel 2027, dopo oltre un decennio passato nei mari asiatici. Lo prevede il programma di crociere per l'estate 2027 da poco pubblicato da Costa Crociere. La nave, costruita nel 2007, tornerà nel Mediterraneo dopo una stagione invernale in Sud America, precedentemente annunciata. La traversata transatlantica è calendarizzata a fine aprile, con arrivo al terminal crociere Palacrociera di Costa a Savona, in Italia. La Costa Serena partirà inizialmente dal porto per una crociera di 12 notti verso Spagna, Portogallo, Francia, Marocco e Italia. Il breve programma primaverile prevede poi una crociera di 14 notti nel Mediterraneo orientale, con partenza e ritorno da Savona. La crociera di due settimane prevede destinazioni in tutta l'Europa meridionale, con visite alle isole greche e a Malta, oltre a Francia, Spagna e Italia. A fine maggio, la nave da 3.000 passeggeri offrirà un nuovo viaggio di riposizionamento prima di dare il via alla sua prima stagione estiva in Europa in un decennio. Partendo dall'Italia, dalla Grecia e da Malta, la nave offre una serie di crociere che toccano sei destinazioni in sette giorni. Sostituirà la Costa Fascinosa, che offrirà itinerari simili nel 2026, e partirà da Taranto, Catania, Pireo e La Valletta. Oltre ai suoi porti di origine, Costa Serena effettuerà visite regolari anche alle isole di Mykonos e Argostoli. L'itinerario sarà disponibile fino all'inizio di settembre, quando Costa Serena tornerà nel Mediterraneo occidentale per brevi crociere in Italia, Spagna e Francia. Prima di tornare in Europa, la nave dovrebbe anche offrire la sua prima stagione invernale in Sud America in quasi 15 anni. Dopo una crociera intorno al mondo con partenza da Tokyo, la nave da 112.000 tonnellate arriverà nella regione alla fine di dicembre 2026. La nave salperà da Buenos Aires, Rio de Janeiro e Montevideo e offrirà una serie di crociere da tre a nove notti in Brasile, Argentina e Uruguay fino ad aprile 2027.

Operaio schiacciato da elica in porto, sale a sei il numero degli indagati

La Procura ha chiesto incidente probatorio per ricostruire dinamica Sale a sei il numero delle persone indagate per la morte di Lorenzo Bertanelli, il tecnico di 36 schiacciato da un'elica nel porto di Genova un anno fa mentre lavorava a uno yacht. La pm Daniela Pischetola ha anche chiesto l'incidente probatorio per ricostruire con esattezza la dinamica di quanto successo e le eventuali responsabilità. In un primo momento erano stati iscritti il datore di lavoro, i tecnici e dirigenti della società che aveva costruito il thruster, e il project manager del cantiere Amico & Co. La nuova indagata è sempre dell'impresa costruttrice. A luglio gli ispettori del nucleo Prevenzione e sicurezza ambienti di lavoro della Asl3, coordinati dall'ingegnere Gabriele Mercurio, erano andati nei rispettivi uffici per acquisire documentazione sullo yacht e l'elica. Bertanelli, dipendente della Mecline di Carrara, era stato travolto e schiacciato da un'elica di governo, del peso di due tonnellate, del maxi yacht Aquarius mentre stava lavorando al Bacino 2 dell'Ente bacini del porto di Genova, in un appalto per i cantieri navali Amico & Co. Nel mirino degli inquirenti erano finiti sin da subito le istruzioni per il montaggio e smontaggio dell'elica, che forse non erano state indicate in maniera esaustiva, la congruità del thruster per quella imbarcazione ma anche l'adeguatezza della ditta che stava eseguendo i lavori.



Malore a bordo, marittimo soccorso al largo di Genova e portato in ospedale

Operazione congiunta di guardia costiera e 118. Il paziente è stato prelevato dalla nave Grande Marocco e accompagnato al San Martino in codice giallo. Nel pomeriggio di domenica 22 febbraio 2026, in seguito a una segnalazione pervenuta alla centrale operativa del comando generale del corpo delle capitanerie di **porto** relativa a una richiesta di assistenza medica, è stato immediatamente attivato il dispositivo di coordinamento per le operazioni di emergenza in mare. La richiesta riguardava un membro dell'equipaggio della nave Grande Marocco, colto da malore mentre l'unità si trovava a circa 25 miglia nautiche a sud del **porto** di **Genova**, in navigazione verso Savona. La sala operativa della capitaneria di **porto** di **Genova** ha disposto pertanto l'immediato intervento della motovedetta della guardia costiera Sar 864. L'unità, dopo aver imbarcato personale sanitario del 118 di **Genova**, ha raggiunto la nave, alla quale nel frattempo era stato chiesto di dirigere verso la motovedetta Sar in modo da agevolare le operazioni di soccorso. Alle ore 14.57 circa, in mare aperto e sotto il costante monitoraggio del personale medico del 118, è stato effettuato il trasbordo del marittimo dalla nave Grande Marocco alla motovedetta Cp 864. Il paziente, sempre rimasto cosciente durante le operazioni, è stato quindi sbarcato presso gli ormeggi delle motovedette della capitaneria di **porto** in calata Marinetta (zona Expo), dove ad attenderlo vi era un'ambulanza, che lo ha accompagnato in codice giallo al pronto soccorso dell'ospedale San Martino.



Informare

Genova, Voltri

Finmar nominata agente in Italia della United Global Ro-Ro

La genovese Finsea e la milanese Martras, attraverso la joint venture Finmar, hanno sottoscritto un accordo per la rappresentanza in Italia di United Global Ro-Ro (UGR), compagnia di navigazione specializzata nel trasporto roll-on/roll-off di veicoli finiti, carichi rotabili, carichi oceanici, carichi statici e project cargo su rimorchi mafi. UGR è una società costituita lo scorso anno dalla Noatum Maritime del gruppo emiratense AD Ports e dalla turca Erkport del 24 febbraio Dall'Italia UGR offrirà servizi deep-sea con frequenza mensile, con scali nei **porti** di Marsiglia, Barcellona e Genova e collegamenti verso il Medio Oriente, inizialmente Jeddah e Jebel Ali. Da Jebel Ali saranno inoltre attivi servizi feeder verso tutti i Paesi del Golfo (GCC), nonché verso l'Africa Orientale e il subcontinente Indiano. È inoltre previsto un servizio intra-mediterraneo con frequenza quindicinale sulla medesima rotazione, con scali a Marsiglia, Barcellona e Genova e collegamenti regolari verso le destinazioni del Nord Africa, tra cui Alessandria d'Egitto e Misurata.

Informare

Finmar nominata agente in Italia della United Global Ro-Ro



02/23/2026 11:55

La genovese Finsea e la milanese Martras, attraverso la joint venture Finmar, hanno sottoscritto un accordo per la rappresentanza in Italia di United Global Ro-Ro (UGR), compagnia di navigazione specializzata nel trasporto roll-on/roll-off di veicoli finiti, carichi rotabili, carichi oceanici, carichi statici e project cargo su rimorchi mafi. UGR è una società costituita lo scorso anno dalla Noatum Maritime del gruppo emiratense AD Ports e dalla turca Erkport del 24 febbraio Dall'Italia UGR offrirà servizi deep-sea con frequenza mensile, con scali nei porti di Marsiglia, Barcellona e Genova e collegamenti verso il Medio Oriente, inizialmente Jeddah e Jebel Ali. Da Jebel Ali saranno inoltre attivi servizi feeder verso tutti i Paesi del Golfo (GCC), nonché verso l'Africa Orientale e il subcontinente Indiano. È inoltre previsto un servizio intra-mediterraneo con frequenza quindicinale sulla medesima rotazione, con scali a Marsiglia, Barcellona e Genova e collegamenti regolari verso le destinazioni del Nord Africa, tra cui Alessandria d'Egitto e Misurata.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Trasporto rotabili, Finmar nominata agente di UGR in Italia

La compagnia offrirà servizi deep sea con frequenza mensile verso il Medio Oriente e un collegamento quindicinale intra-mediterraneo. Attraverso la joint venture Finmar, i gruppi Finsea e Martras, annunciano la sottoscrizione di un accordo per la rappresentanza in Italia di United Global Ro-Ro UGR), compagnia di navigazione specializzata nel trasporto roll-on/roll-off di veicoli finiti, carichi rotabili, carichi oceanici, carichi statici e project cargo su rimorchi mafi. Con questo accordo, Finmar diventa il punto di riferimento per il mercato italiano, con l'obiettivo di promuovere e sviluppare i servizi UGR a supporto degli operatori industriali, del settore automotive e del project cargo, contribuendo al rafforzamento del ruolo dell'Italia come hub strategico nel bacino del Mediterraneo. Dall'Italia, UGR offrirà servizi deep sea con frequenza mensile, con scali nei porti di Marsiglia, Barcellona e **Genova** e collegamenti verso il Medio Oriente, inizialmente Jeddah e Jebel Ali. Da Jebel Ali saranno inoltre attivi servizi feeder verso tutti i Paesi del Golfo (GCC), nonché verso l'Africa Orientale e il Subcontinente Indiano. È inoltre previsto un servizio intra-mediterraneo con frequenza quindicinale sulla medesima rotazione, con scali a Marsiglia, Barcellona e **Genova** e collegamenti regolari verso le destinazioni del Nord Africa, tra cui Alessandria d'Egitto e Misurata. Il referente commerciale per entrambi i servizi sarà Paolo Iannelli, in qualità di Line Manager. «Per Finmar, questo progetto rappresenta un ulteriore passo nel consolidamento di un modello di collaborazione basato su competenze complementari e obiettivi condivisi - ha commentato Massimo Marzani, presidente di Finmar - Il nostro ruolo è creare connessioni efficaci tra armatori e mercato, valorizzando la conoscenza del contesto locale, le relazioni consolidate e le capacità di sviluppo. L'avvio della collaborazione con UGR conferma la vocazione di Finmar a operare come piattaforma commerciale solida e affidabile per servizi Ro-Ro ad alto valore aggiunto». UGR opera una flotta in grado di rispondere alle esigenze del mercato automotive e del trasporto di carichi pesanti. Tra le unità impiegate figurano UGR Istanbul, Erk Izmir, Saffet Bey, Al Jubail, Ramhan, UGR Zakher e UGR Al Samha. Nel corso dell'anno è inoltre prevista l'introduzione progressiva di nuove navi PCTC di dimensioni analoghe. Queste unità di nuova generazione, alimentate a LNG, consentono una significativa riduzione delle emissioni di CO e NOx, in linea con gli standard ambientali Tier III. Condividi Tag ro-ro Articoli correlati.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Costa Toscana accende Sanremo 2026

Costa Crociere trasforma Costa Toscana in un palco sul mare, con un opening spettacolare e cinque performance esclusive con protagonista Max Pezzali. Costa Crociere è pronta a scrivere un nuovo capitolo della sua storia insieme al Festival di Sanremo. Partita da **Genova** sabato 21 febbraio, e arrivata domenica scorsa a Sanremo, Costa Toscana resterà in rada per tutta la settimana del Festival, offrendo agli ospiti un'esperienza esclusiva all'insegna della musica e dello spettacolo. Per il quinto anno consecutivo, Costa Crociere si conferma partner ufficiale della manifestazione, divenuta negli anni un punto di riferimento nel dialogo tra il mondo del viaggio, l'intrattenimento musicale e il territorio ligure. La rinnovata partnership è stata presentata oggi, 23 febbraio, durante la Conferenza Stampa organizzata da Rai Pubblicità e Rai, nella quale i main partner hanno illustrato i propri progetti di attivazione per l'edizione 2026, sempre più integrate con la città e con gli eventi che animano la settimana sanremese. Con la Crociera della Musica, la compagnia ha confermato ancora una volta la volontà di partecipare con un concept originale, capace di unire il fascino del mare all'energia del Festival, evolvendo ogni anno l'esperienza a bordo e l'integrazione con la manifestazione. Il pilastro esperienziale dell'edizione 2026 è "Max Forever - The Party Boat", la residency esclusiva con protagonista Max Pezzali, ideata in collaborazione con Costa. A partire dal 24 febbraio e fino al 28 febbraio, l'artista sarà al centro di cinque performance speciali che accompagneranno le serate della crociera. Ogni sera è previsto un collegamento dalla nave con il Teatro Ariston, portando l'energia del palco sul mare e creando un dialogo artistico unico tra Costa Toscana e il Festival. La residency di un'icona cross-generazionale sulla nave vuole essere un percorso musicale tematico, all'interno dell'immaginario pop che ha accompagnato più decenni, mantenendo come filo conduttore l'energia e la leggerezza degli anni '90. Ogni sera Costa Toscana si trasforma in un mondo diverso, dalla dance scintillante di Disco Night al ritmo cinematografico di Old West, dall'estetica digitale anni '90 di Jolly Blue alla nostalgia condivisa di Happy Days, fino al romanticismo di Love Boat che chiude la settimana. "Avevo da tempo l'idea di suonare su una nave, essendo fan delle crociere americane a tema. Parlando col mio team è venuta fuori l'idea di contattare Costa che ha accolto con grande entusiasmo il tutto costruendo una vera e propria residency nella settimana del festival. Sto esaudendo uno dei miei sogni, chissà che questo primo progetto insieme non ci porti in futuro a fare una vera e propria MAX FOREVER CRUISE." - commenta Max Pezzali. Questo straordinario viaggio musicale prende il via il 24 febbraio, con la Disco Night, quando i ritmi della dance più amata accenderanno la nave di energia segnando il debutto ufficiale di Max Pezzali a bordo con il primo appuntamento di "MAX FOREVER - The Party Boat". Il 25 febbraio l'atmosfera cambierà scenario con Old West, tra



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

scenografie e suggestioni ispirate all'immaginario cinematografico western, per un'esperienza immersiva dallo spirito avventuroso. Il giorno successivo, con Jolly Blue, sarà la volta dell'estetica pop e digitale degli anni '90: total denim, colori iconici e quell'inconfondibile senso di leggerezza che ha reso il decennio un simbolo culturale ancora attuale. Il 27 febbraio, con Happy Days, la nostalgia diventerà condivisione: una serata costruita intorno alle colonne sonore e ai ricordi più amati di un'intera generazione. A chiudere la settimana, il 28 febbraio, sarà Love Boat, una perfetta serata romantica in cui le grandi ballad e le atmosfere più emozionanti accompagneranno gli ospiti verso un finale suggestivo, affacciato sul mare. "Siamo orgogliosi di una partnership che continua a crescere e che ci permette di offrire ai nostri ospiti e alla città una prospettiva sorprendente sul Festival. Ogni anno il nostro impegno è quello di rinnovare la presenza con un concept originale, fedele alla nostra vocazione all'innovazione. Con Max Forever - The Party Boat portiamo sulla nave cinque performance esclusive con Max Pezzali unica guest star a bordo, trasformando Costa Toscana in un palco sul mare coinvolgente." - ha dichiarato Giovanna Loi, Vice President Marketing & Direct Sales di Costa Crociere. "È un progetto di brand integration eccezionale, unico in Italia, reso possibile da una collaborazione corale con Rai, Rai Pubblicità e i nostri partner. La nave diventa un'esperienza pop immersiva, unendo musica, viaggio e intrattenimento in un palinsesto che evolve di anno in anno. Sanremo celebra la musica, Costa celebra il viaggio: è questa meraviglia condivisa che siamo orgogliosi di portare ancora una volta al pubblico e alla città." Anche quest'anno Costa Toscana porta lo spettacolo a bordo. Ieri sera, un Opening straordinario, tra giochi di luce, musica e fuochi d'artificio, ha inaugurato la kermesse, illuminando la Baia con la Sea Destination "Sanremo Bay - Waves of Music", un light show piromusicale realizzato in collaborazione con il Comune di Sanremo. A seguire, il ritorno del DeeJay Time ha animato il Colosseo di Costa Toscana, con gli storici "Fab 4" di Radio DeeJay, che per il secondo anno consecutivo hanno portato a bordo l'energia iconica degli anni '90. Sempre ieri sera si è accesa anche un'altra attivazione speciale dell'edizione: durante le serate, la nave si trasforma in uno spettacolo parlante unico nel suo genere grazie ad un immenso "led screen" sul mare, visibile dalla città. Un'installazione iconica, che dialoga con Sanremo attraverso animazioni e messaggi dedicati, come quello di debutto "Tutti cantano Sanremo", creando così un dialogo diretto con il pubblico e amplificando l'esperienza della Crociera della Musica. Condividi Tag costa crociere Articoli correlati.

Trasporto auto, ro-ro e project cargo: Finmar nominata agente di Ugr in Italia

Alleanza Finsea-Martras. Collegamenti con Medio Oriente, Golfo, Est Africa e India **GENOVA**. La compagnia di navigazione United Global Ro-Ro (Ugr) - specializzata nel trasporto ro-ro di veicoli finiti, carichi rotabili, carichi oceanici, carichi statici e project cargo su rimorchi "mafi" - sarà rappresentata in Italia da Finmar, la joint venture costituita dai gruppi Finsea e Martras. In base all'accordo sottoscritto, Finmar diventa il punto di riferimento per il mercato italiano. Con un obiettivo: promuovere e sviluppare i servizi che Ugr offre a supporto degli operatori industriali, dell'industria dell'auto e del project cargo. Questo - è stato sottolineato - contribuirà al «rafforzamento del ruolo dell'Italia come polo strategico nel bacino del Mediterraneo». Dall'Italia la compagnia Ugr offrirà servizi "deep sea" con frequenza mensile, con scali nei porti di Marsiglia, Barcellona e **Genova** e collegamenti verso il Medio Oriente, inizialmente Jeddah e Jebel Ali. Da Jebel Ali saranno inoltre attivi servizi feeder verso tutti i Paesi del Golfo (Gcc), nonché verso l'Africa Orientale e il Subcontinente Indiano. A ciò si aggiunga - viene specificato presentando l'iniziativa - che è inoltre «previsto un servizio intra-mediterraneo con frequenza quindicinale sulla medesima rotazione, con scali a Marsiglia, Barcellona e **Genova** e collegamenti regolari verso le destinazioni del Nord Africa, tra cui Alessandria d'Egitto e Misurata». Il referente commerciale per entrambi i servizi sarà Paolo Iannelli, in qualità di Line Manager. Ugr opera una flotta in grado di rispondere alle esigenze del mercato dell'industria dell'auto e del trasporto di carichi pesanti. Tra le unità impiegate figurano "Ugr Istanbul", "Erk Izmir", "Saffet Bey", "Al Jubail", "Ramhan", "Ugr Zakher" e "Ugr Al Samha". Nel corso dell'anno è inoltre prevista l'introduzione progressiva di nuove navi portaveicoli ("Pctc") di dimensioni analoghe. Queste unità di nuova generazione, alimentate a Gnl, consentono - viene sottolineato - «una significativa riduzione delle emissioni di CO e NOx, in linea con gli standard ambientali Tier III». Queste le parole di Tolga Emrah Gezgin, amministratore delegato di United Global Ro-Ro: «La nomina di Finmar come nostro rappresentante in Italia è un passaggio chiave nella strategia di crescita di Ugr focalizzata sul Mediterraneo: l'Italia - afferma - occupa una posizione strategica all'interno della nostra rete di servizi, grazie a una solida base manifatturiera e a rilevanti volumi di traffico nei segmenti dei veicoli finiti e del project cargo». Aggiungendo poi: «Rafforzando ulteriormente la nostra struttura di servizi, che collega regolarmente i porti del Mediterraneo con il Medio Oriente, il Golfo e l'Africa Orientale, e grazie all'esperienza locale e alla conoscenza del mercato di Finmar, puntiamo a consolidare la nostra presenza in Italia, offrendo ai clienti stabilità operativa, affidabilità dei servizi e standard qualitativi elevati». Così il commento di Massimo Marzani, presidente di Finmar: «Questo progetto rappresenta per Finmar



Alleanza Finsea-Martras. Collegamenti con Medio Oriente, Golfo, Est Africa e India **GENOVA**. La compagnia di navigazione United Global Ro-Ro (Ugr) - specializzata nel trasporto ro-ro di veicoli finiti, carichi rotabili, carichi oceanici, carichi statici e project cargo su rimorchi "mafi" - sarà rappresentata in Italia da Finmar, la joint venture costituita dai gruppi Finsea e Martras. In base all'accordo sottoscritto, Finmar diventa il punto di riferimento per il mercato italiano. Con un obiettivo: promuovere e sviluppare i servizi che Ugr offre a supporto degli operatori industriali, dell'industria dell'auto e del project cargo. Questo - è stato sottolineato - contribuirà al «rafforzamento del ruolo dell'Italia come polo strategico nel bacino del Mediterraneo». Dall'Italia la compagnia Ugr offrirà servizi "deep sea" con frequenza mensile, con scali nei porti di Marsiglia, Barcellona e Genova e collegamenti verso il Medio Oriente, inizialmente Jeddah e Jebel Ali. Da Jebel Ali saranno inoltre attivi servizi feeder verso tutti i Paesi del Golfo (Gcc), nonché verso l'Africa Orientale e il Subcontinente Indiano. A ciò si aggiunga - viene specificato presentando l'iniziativa - che è inoltre «previsto un servizio intra-mediterraneo con frequenza quindicinale sulla medesima rotazione, con scali a Marsiglia, Barcellona e Genova e collegamenti regolari verso le destinazioni del Nord Africa, tra cui Alessandria d'Egitto e Misurata». Il referente commerciale per entrambi i servizi sarà Paolo Iannelli, in qualità di Line Manager. Ugr opera una flotta in grado di rispondere alle esigenze del mercato dell'industria dell'auto e del trasporto di carichi pesanti. Tra le unità impiegate figurano "Ugr Istanbul", "Erk Izmir", "Saffet Bey", "Al Jubail", "Ramhan", "Ugr Zakher" e "Ugr Al Samha". Nel corso dell'anno è inoltre prevista l'introduzione progressiva di nuove navi portaveicoli ("Pctc") di dimensioni analoghe. Queste unità di nuova generazione, alimentate a Gnl, consentono - viene sottolineato - «una significativa riduzione delle emissioni di CO₂ e NOx, in linea con

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

un ulteriore passo nel consolidamento di un modello di collaborazione basato su competenze complementari e obiettivi condivisi. Il nostro ruolo - sostiene - è creare connessioni efficaci tra armatori e mercato, valorizzando la conoscenza del contesto locale, le relazioni consolidate e le capacità di sviluppo. L'avvio della collaborazione con Ugr conferma la vocazione di Finmar a operare come piattaforma commerciale solida e affidabile per servizi ro-ro ad alto valore aggiunto».

Confindustria Genova: "Aeroporto è l'unica infrastruttura su cui possiamo puntare oggi"

Se da una parte ci sono le autostrade della Liguria puntellate dai cantieri dall'altra c'è l'aeroporto di Genova che nel 2025 ha toccato il miglior risultato di sempre con oltre un milione e 570 mila passeggeri. E proprio lo scalo aeroportuale genovese può essere un ulteriore volano per l'economia della Liguria come sottolinea il presidente di Confindustria Genova Fabrizio Ferrari. "Oggi come oggi, con la situazione infrastrutturale che abbiamo a Genova l'unico elemento su cui possiamo pensare di operare e fare qualcosa è l'aeroporto" spiega il numero di Confindustria Genova. Regge l'economia genovese: calano trasporti e logistica crescono turismo e manifattura I numeri mostrano una crescita di attrattività turistica per quanto riguarda la Liguria, una regione che fa fatica con i collegamenti, soprattutto se si analizza la situazione delle autostrade. Cantieri, incidenti e code chilometriche. "I lavori di manutenzione sulle autostrade devono essere fatti. Che siano 5-10 anni, noi i cantieri li avremo. E su questo non possiamo fare assolutamente niente. Ci aspettiamo ovviamente che le cose si facciano velocemente, ma i tempi sono quelli che sono necessari per fare queste opere" spiega il presidente Ferrari.

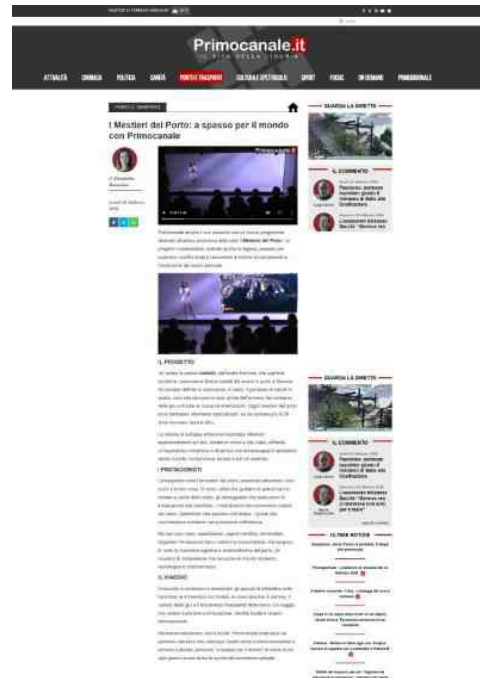
Confindustria Genova punta molto sulla crescita del Cristoforo Colombo. I recenti annunci con i nuovi voli Genova-Roma e Genova-Salerno mostrano che c'è interesse a investire anche da parte di alcune compagnie aeree. "Personalmente sono solo che felice perché il volo per Roma riusciamo a pagarlo a una cifra decente". Sul Colombo ha investito anche una compagnia aerea interregionale che ha l'obiettivo di collegare il Nord Italia e la tratta Est-Ovest del Paese con hub proprio a Genova. Il primo volo è quello che collega il capoluogo ligure con Trieste. "E' un progetto che bisogna capire quanto si possa sviluppare, ma è estremamente interessante. Oggi come oggi, con la situazione infrastrutturale che abbiamo, è chiaro che l'unico elemento su cui possiamo pensare di operare, fare qualche cosa, è proprio l'aeroporto" spiega il numero uno di Confindustria Genova. Prezzi alti e pochi aerei: ecco quanto costa volare da Genova Ma le questioni legate al futuro dell'aeroporto sono diverse. Da una parte è scoppiato il caso del moving walkway, il cosiddetto tapis roulant che avrebbe dovuto collegare l'aerostazione con la stazione ferroviaria. I costi solo saliti e il Comune di Genova ha detto che non è in grado di coprire la cifra richiesta Ma sull'aeroporto Cristoforo Colombo incombono alcune necessità: da una parte la ricerca di un "partner privato di mestiere" capace di progettare uno sviluppo per quanto riguarda le rotte da e per Genova. A breve dovrebbe arrivare un advisor (un consulente esperto) chiamato a dare le indicazioni su come muoversi. Poi ci sarà un bando di gara per cercare un investitore privato. Oggi l'Aeroporto di Genova è gestito al 60% dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e il restante 40% dalla Camera di Commercio di Genova. In questo scenario si parla anche del possibile ingresso



di una realtà pubblica, Comune o Regione. Ma su tutto incombe la scadenza del 2029, anno in cui terminerà la concessione, oggi in mano ad Aeroporti di Roma. Il presidente di Confindustria Genova Ferrari poi parla anche dei treni. "Speriamo che il Terzo Valico giunga rapidamente a conclusione, qui c'è sempre il tema che poi arrivati a Pavia manca comunque un pezzo (per arrivare a Milano ndr). Per quella tratta manca anche il finanziamento (per i lavori ndr), quindi è un altro dei temi da attenzionare". Ma lo sguardo va anche verso altre direttrici: "Per esempio si potrebbe migliorare notevolmente il collegamento verso Bologna, cioè i treni che partono, invece che andare a Milano e girare su Piacenza (potrebbero andare diretti ndr). Quindi ci sono delle possibilità di sviluppo anche da questo punto di vista. Però tutte queste opere portano con sé un determinato tempo. Invece l'aeroporto c'è, è funzionante e possiamo svilupparlo". 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.

I Mestieri del Porto: a spasso per il mondo con Primocanale

Primocanale amplia il suo racconto con un nuovo programma dedicato all'anima produttiva della città: I Mestieri del **Porto**. Un progetto crossmediale, tradotto anche in inglese, pensato per superare i confini locali e raccontare al mondo la complessità e l'evoluzione del lavoro portuale. IL PROGETTO Un tempo la parola camallo, dall'arabo hammal, che significa portatore, riassumeva diversi aspetti del lavoro in **porto** a **Genova**. Ha sempre definito lo scaricatore di merci, il portatore di sacchi in spalla, colui che caricava le navi, prima dell'avvento dei container, delle gru e di tutte le nuove strumentazioni. Oggi i mestieri del **porto** sono tantissimi, altamente specializzati, se ne contano più di 30 divisi tra mare, terra e uffici. La collana si sviluppa attraverso reportage televisivi, approfondimenti sul sito, contenuti social e clip video, offrendo un'esperienza immersiva e dinamica che accompagna lo spettatore dentro il **porto**, tra banchine, fondali e torri di controllo. I PROTAGONISTI I protagonisti sono i lavoratori del **porto**, raccontati attraverso i loro occhi e la loro voce. Ci sono i piloti che guidano le grandi navi in entrata e uscita dallo scalo, gli ormeggiatori che assicurano le imbarcazioni alle banchine, i rimorchiatori che manovrano colossi del mare, i palombari che operano sott'acqua, i gruisti che movimentano container con precisione millimetrica. Ma non solo mare: spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, doganieri. Professioni meno visibili ma fondamentali, che tengono in moto la macchina logistica e amministrativa del **porto**. Un mosaico di competenze che racconta un mondo moderno, tecnologico e interconnesso. IL VIAGGIO Il racconto è immersivo e sensoriale: gli spruzzi di salsedine sulle banchine, le immersioni sui fondali, le mani sporche di vernice, il rumore delle gru e il movimento incessante delle merci. Un viaggio che unisce tradizione e innovazione, identità locale e respiro internazionale. Attraverso televisione, sito e social, Primocanale costruisce un percorso narrativo che valorizza il **porto** come motore economico e simbolo culturale, portando a spasso per il mondo le storie di chi ogni giorno lavora dietro le quinte del commercio globale.



Morto schiacciato da un'elica in porto, sale a sei il numero degli indagati

La Procura ha chiesto incidente probatorio per ricostruire dinamica La vittima Lorenzo Bertanelli Sale a sei il numero delle persone indagate per la morte di Lorenzo Bertanelli, il tecnico di 36 schiacciato da un'elica nel porto di Genova un anno fa mentre lavorava a uno yacht. Richiesta incidente probatorio La pm Daniela Pischetola ha anche chiesto l'incidente probatorio per ricostruire con esattezza la dinamica di quanto successo e le eventuali responsabilità. In un primo momento erano stati iscritti il datore di lavoro, i tecnici e dirigenti della società che aveva costruito il thruster, e il project manager del cantiere Amico & Co. La nuova indagata è sempre dell'impresa costruttrice. L'ispezione dell'ingegnere Mercurio A luglio gli ispettori del nucleo Prevenzione e sicurezza ambienti di lavoro della Asl3, coordinati dall'ingegnere Gabriele Mercurio, erano andati nei rispettivi uffici per acquisire documentazione sullo yacht e l'elica. Bertanelli, dipendente della Mecline di Carrara, era stato travolto e schiacciato da un'elica di governo, del peso di due tonnellate, del maxi yacht Aquarius mentre stava lavorando al Bacino 2 dell'Ente bacini del porto di Genova, in un appalto per i cantieri navali Amico & Co. Nel mirino degli inquirenti erano finiti sin da subito le istruzioni per il montaggio e smontaggio dell'elica, che forse non erano state indicate in maniera esaustiva, la congruità del thruster per quella imbarcazione ma anche l'adeguatezza della ditta che stava eseguendo i lavori. 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.



Operaio schiacciato da elica in porto, sale a sei il numero degli indagati

La Procura ha chiesto incidente probatorio per ricostruire dinamica. La tragedia nel febbraio 2025 nei cantieri Amico & Co. Sale a sei il numero delle persone indagate per la morte di Lorenzo Bertanelli, il tecnico di 36 anni residente a Poveromo in provincia di Massa, schiacciato da un'elica nel porto di Genova un anno fa mentre lavorava a uno yacht. La pm Daniela Pischetola ha anche chiesto l'incidente probatorio per ricostruire con esattezza la dinamica di quanto successo e le eventuali responsabilità. In un primo momento erano stati iscritti il datore di lavoro, i tecnici e dirigenti della società che aveva costruito il thruster, e il project manager del cantiere Amico & Co. La nuova indagata è sempre dell'impresa costruttrice. A luglio gli ispettori del nucleo Prevenzione e sicurezza ambienti di lavoro della Asl3, coordinati dall'ingegnere Gabriele Mercurio, erano andati nei rispettivi uffici per acquisire documentazione sullo yacht e l'elica. Bertanelli, dipendente della Mecline di Carrara, era stato travolto e schiacciato da un'elica di governo, del peso di due tonnellate, del maxi yacht Aquarius mentre stava lavorando al Bacino 2 dell'Ente bacini del porto di Genova, in un appalto per i cantieri navali Amico & Co. Nel mirino degli inquirenti erano finiti sin da subito le istruzioni per il montaggio e smontaggio dell'elica, che forse non erano state indicate in maniera esaustiva, la congruità del thruster per quella imbarcazione ma anche l'adeguatezza della ditta che stava eseguendo i lavori.



Malore a bordo della "Grande Marocco", marittimo soccorso al largo di Genova dalla Guardia Costiera

Genova - Pronto intervento della Guardia Costiera nel pomeriggio di ieri per un'operazione di evacuazione medica (MEDEVAC) al largo del capoluogo ligure. La richiesta di assistenza è giunta alla Centrale Operativa del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di **Porto**, a seguito del malore accusato da un membro dell'equipaggio della Grande Marocco, mentre la nave si trovava a circa 25 miglia nautiche a sud di Genova, in navigazione verso Savona. La Sala Operativa della Capitaneria di **porto** di Genova ha immediatamente disposto l'intervento della motovedetta SAR 864, che ha imbarcato personale medico del 118 di Genova prima di dirigersi verso la posizione della nave. Contestualmente, alla "Grande Marocco" è stato ordinato di manovrare verso la motovedetta per facilitare le operazioni di incontro in sicurezza. Alle , in mare aperto, il marittimo è stato trasbordato sulla motovedetta CP 864 sotto la costante assistenza del personale sanitario. Sempre cosciente durante le operazioni, l'uomo è stato poi sbarcato presso Calata Marinetta (zona EXPO), dove un'ambulanza lo attendeva per il trasferimento in una struttura ospedaliera idonea. L'intervento, coordinato in sinergia tra la Guardia Costiera e il servizio sanitario 118, si è concluso con successo, garantendo l'assistenza tempestiva al marittimo colpito da malore.



Sanremo 2026, il Festival prende il largo: Costa Toscana trasforma la crociera in un grande palcoscenico pop

Genova - Il Festival di Sanremo non si ferma più ai confini del red carpet dell'Ariston, ma prende ufficialmente il largo. Sabato 21 febbraio, la Costa Toscana ha lasciato il **porto** di Genova per raggiungere la Città dei Fiori, consolidando per il quinto anno consecutivo una partnership tra Costa Crociere e Rai che ha trasformato la nave ammiraglia in un prolungamento naturale della kermesse. L'operazione, presentata oggi durante la conferenza stampa ufficiale di Rai e Rai Pubblicità, non è una semplice sponsorizzazione, ma un esperimento di brand integration che unisce il mondo del viaggio all'intrattenimento d'avanguardia. Il cuore pulsante di questa edizione è il progetto "Max Forever - The Party Boat", una residency artistica esclusiva guidata da Max Pezzali. Dal 24 al 28 febbraio, l'icona del pop italiano trasformerà la nave in un palcoscenico itinerante con cinque performance speciali ispirate alla cultura degli anni '90. L'idea, nata dalla passione dell'artista per le crociere a tema internazionali, si articola in un percorso musicale che tocca l'estetica denim di "Jolly Blue", le atmosfere cinematografiche di "Old West" e il romanticismo della serata finale "Love Boat". Ogni appuntamento sarà scandito da collegamenti quotidiani in diretta con il Teatro Ariston, creando un dialogo artistico costante tra il palco storico e l'energia del mare. L'integrazione con il territorio ligure raggiunge quest'anno nuove vette tecnologiche. La nave è stata dotata di un immenso schermo LED rivolto verso la costa, trasformandosi in uno "spettacolo parlante" visibile da tutta la città. Questa installazione proietta messaggi dinamici e animazioni, come il claim di debutto "Tutti cantano Sanremo", rendendo la presenza della flotta un elemento scenografico imprescindibile per il pubblico a terra. L'inaugurazione è stata celebrata ieri sera con l'opening "Sanremo Bay - Waves of Music", uno show piromusicale di luci e fuochi d'artificio realizzato in sinergia con il Comune di Sanremo, seguito dal set dei "Fab 4" del DeeJay Time che hanno animato il Colosseo di bordo. Secondo Giovanna Loi, Vice President Marketing & Direct Sales di Costa Crociere, questa collaborazione permette di offrire una prospettiva sorprendente sul Festival, elevando il concetto di crociera a esperienza immersiva totale. L'obiettivo è fondere la celebrazione della musica italiana con la vocazione all'innovazione del brand, intercettando un target trasversale e intergenerazionale. Mentre Sanremo entra nel vivo della gara, Costa Toscana si conferma come il satellite più luminoso della manifestazione, un ecosistema dove nostalgia e futuro si fondono in un unico racconto popolare. Il successo di questa formula apre la strada a nuove evoluzioni, con l'artista che già ipotizza per il futuro una vera e propria "Max Forever Cruise".



Genova - Il Festival di Sanremo non si ferma più ai confini del red carpet dell'Ariston, ma prende ufficialmente il largo. Sabato 21 febbraio, la Costa Toscana ha lasciato il porto di Genova per raggiungere la Città dei Fiori, consolidando per il quinto anno consecutivo una partnership tra Costa Crociere e Rai che ha trasformato la nave ammiraglia in un prolungamento naturale della kermesse. L'operazione, presentata oggi durante la conferenza stampa ufficiale di Rai e Rai Pubblicità, non è una semplice sponsorizzazione, ma un esperimento di brand integration che unisce il mondo del viaggio all'intrattenimento d'avanguardia. Il cuore pulsante di questa edizione è il progetto "Max Forever - The Party Boat", una residency artistica esclusiva guidata da Max Pezzali. Dal 24 al 28 febbraio, l'icona del pop italiano trasformerà la nave in un palcoscenico itinerante con cinque performance speciali ispirate alla cultura degli anni '90. L'idea, nata dalla passione dell'artista per le crociere a tema internazionali, si articola in un percorso musicale che tocca l'estetica denim di "Jolly Blue", le atmosfere cinematografiche di "Old West" e il romanticismo della serata finale "Love Boat". Ogni appuntamento sarà scandito da collegamenti quotidiani in diretta con il Teatro Ariston, creando un dialogo artistico costante tra il palco storico e l'energia del mare. L'integrazione con il territorio ligure raggiunge quest'anno nuove vette tecnologiche. La nave è stata dotata di un immenso schermo LED rivolto verso la costa, trasformandosi in uno "spettacolo parlante" visibile da tutta la città. Questa installazione proietta messaggi dinamici e animazioni, come il claim di debutto "Tutti cantano Sanremo", rendendo la presenza della flotta un elemento scenografico imprescindibile per il pubblico a terra. L'inaugurazione è stata celebrata ieri sera con l'opening "Sanremo Bay - Waves of Music", uno show piromusicale di luci e fuochi d'artificio realizzato in sinergia con il Comune di Sanremo, seguito dal set dei "Fab 4" del DeeJay Time che hanno animato il Colosseo di bordo. Secondo Giovanna Loi, Vice President Marketing & Direct Sales di Costa Crociere, questa collaborazione permette di offrire una prospettiva sorprendente sul Festival, elevando il concetto di crociera a esperienza immersiva totale. L'obiettivo è fondere la celebrazione della musica italiana con la vocazione all'innovazione del brand, intercettando un target trasversale e intergenerazionale. Mentre Sanremo entra nel vivo della gara, Costa Toscana si conferma come il satellite più luminoso della manifestazione, un ecosistema dove nostalgia e futuro si fondono in un unico racconto popolare. Il successo di questa formula apre la strada a nuove evoluzioni, con l'artista che già ipotizza per il futuro una vera e propria "Max Forever Cruise".

Finmar diventa partner ufficiale di UGR in Italia: nuovi collegamenti Ro-Ro nel Mediterraneo e Medio Oriente

Genova - I gruppi Finsea e Martras, attraverso la loro joint venture Finmar, annunciano la sottoscrizione di un accordo per la rappresentanza in Italia di United Global Ro-Ro (UGR), compagnia specializzata nel trasporto roll-on/roll-off di veicoli finiti, carichi rotabili, oceanici, statici e project cargo. Con questa partnership, Finmar diventa il punto di riferimento per il mercato italiano, con l'obiettivo di promuovere e sviluppare i servizi UGR a supporto degli operatori industriali, del settore automotive e del project cargo, rafforzando il ruolo dell'Italia come hub strategico nel Mediterraneo. Dall'Italia, UGR offrirà servizi deep sea con frequenza mensile, toccando i **porti** di Marsiglia, Barcellona e Genova e collegamenti verso il Medio Oriente, inizialmente verso Jeddah e Jebel Ali. Da Jebel Ali saranno attivi anche servizi feeder verso tutti i Paesi del Golfo, l'Africa Orientale e il Subcontinente Indiano. È inoltre previsto un servizio intra-mediterraneo quindicinale con scali a Marsiglia, Barcellona e Genova e collegamenti regolari verso il Nord Africa, comprese Alessandria e Misurata. «La nomina di Finmar come nostro rappresentante in Italia è un passaggio chiave nella strategia di crescita di UGR nel Mediterraneo - spiega Tolga Emrah Gezgin, CEO di United Global Ro-Ro -. L'Italia, grazie alla sua base manifatturiera e ai volumi di traffico nei segmenti dei veicoli finiti e del project cargo, occupa una posizione strategica nella nostra rete. Grazie all'esperienza e alla conoscenza del mercato di Finmar, puntiamo a consolidare la nostra presenza offrendo stabilità operativa, affidabilità e standard elevati». Il referente commerciale per entrambi i servizi sarà Paolo Iannelli, Line Manager. «Per Finmar, questa collaborazione rappresenta un ulteriore passo nel consolidamento di un modello basato su competenze complementari e obiettivi condivisi - commenta Massimo Marzani, Presidente di Finmar -. Il nostro ruolo è creare connessioni efficaci tra armatori e mercato, valorizzando la conoscenza locale e le capacità di sviluppo. La partnership con UGR conferma la vocazione di Finmar a operare come piattaforma commerciale solida per servizi Ro-Ro ad alto valore aggiunto». UGR dispone di una flotta adeguata alle esigenze del mercato automotive e del trasporto di carichi pesanti, tra cui le navi UGR Istanbul, Erk Izmir, Saffet Bey, Al Jubail, Ramhan, UGR Zakher e UGR Al Samha. Nel corso dell'anno, è prevista l'introduzione di nuove navi PCTC alimentate a LNG, in grado di ridurre significativamente le emissioni di CO e NOx, secondo gli standard ambientali Tier III.



Genova - I gruppi Finsea e Martras, attraverso la loro joint venture Finmar, annunciano la sottoscrizione di un accordo per la rappresentanza in Italia di United Global Ro-Ro (UGR), compagnia specializzata nel trasporto roll-on/roll-off di veicoli finiti, carichi rotabili, oceanici, statici e project cargo. Con questa partnership, Finmar diventa il punto di riferimento per il mercato italiano, con l'obiettivo di promuovere e sviluppare i servizi UGR a supporto degli operatori industriali, del settore automotive e del project cargo, rafforzando il ruolo dell'Italia come hub strategico nel Mediterraneo. Dall'Italia, UGR offrirà servizi deep sea con frequenza mensile, toccando i porti di Marsiglia, Barcellona e Genova e collegamenti verso il Medio Oriente, inizialmente verso Jeddah e Jebel Ali. Da Jebel Ali saranno attivi anche servizi feeder verso tutti i Paesi del Golfo, l'Africa Orientale e il Subcontinente Indiano. È inoltre previsto un servizio intra-mediterraneo quindicinale con scali a Marsiglia, Barcellona e Genova e collegamenti regolari verso il Nord Africa, comprese Alessandria e Misurata. «La nomina di Finmar come nostro rappresentante in Italia è un passaggio chiave nella strategia di crescita di UGR nel Mediterraneo - spiega Tolga Emrah Gezgin, CEO di United Global Ro-Ro -. L'Italia, grazie alla sua base manifatturiera e ai volumi di traffico nei segmenti dei veicoli finiti e del project cargo, occupa una posizione strategica nella nostra rete. Grazie all'esperienza e alla conoscenza del mercato di Finmar, puntiamo a consolidare la nostra presenza offrendo stabilità operativa, affidabilità e standard elevati». Il referente commerciale per entrambi i servizi sarà Paolo Iannelli, Line Manager. «Per Finmar, questa collaborazione rappresenta un ulteriore passo nel consolidamento di un modello basato su competenze complementari e obiettivi condivisi - commenta Massimo Marzani, Presidente di Finmar -. Il nostro ruolo è creare connessioni efficaci tra armatori e mercato, valorizzando la conoscenza locale e le

Ship Mag

Genova, Voltri

Parte domani la missione a Singapore per sbloccare l'investimento Psa da 1 miliardo a Pra'

Il viceministro Rixi, Paroli (Adsp Genova) e Ferrari (Psa Italy) incontreranno il ministro Murali Pillai e sottoscriveranno un memorandum of understanding Genova - La partenza alla volta di Singapore è per domani mattina, 24 febbraio. Il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, il presidente dei porti di Genova e Savona, Matteo Paroli, e il presidente di Psa Italy, Roberto Ferrari, voleranno nella città-Stato orientale per benedire l'avvio di un investimento da 1 miliardo di dollari del colosso terminalistico Psa nel terminal che controlla a Genova Pra'. Un piano lanciato quasi due anni fa per la semi-automatizzazione e l'efficientamento del terminal container, e rimasto impantanato in un limbo a causa delle vicende legate al lungo commissariamento dell'Autorità portuale genovese. Di fatto, nonostante Psa avesse proposto su Genova uno dei più grossi investimenti privati (oltretutto estero) in Italia, il gruppo di Singapore non aveva ricevuto alcun tipo di risposta, se non un'imbarazzata (e imbarazzante) interlocuzione dilatoria. La missione di domani dovrebbe ora tradursi in un "Mou" (memorandum of understanding, ossia memorandum d'intesa) che consentirebbe di entrare nel merito della proposta di investimento di Psa, a fronte dell'allungamento dell'attuale concessione a Pra' di 10 anni. Fondamentale, per Singapore, la presenza come garante dell'impegno dello Stato di un esponente del governo italiano. Non si parlerà esplicitamente, nè potrebbe essere altrimenti in un Mou, di una eventuale rinuncia di Psa Italia alle richieste risarcitorie nei confronti dell'Autorità portuale (stimate in 60 milioni) ancora legate al danno patito dall'altro terminal operato da Psa a Genova, ossia il Sech di Sampierdarena, per la concorrenza del terminal Gpt del gruppo Spinelli negli anni in cui quest'ultimo non ha ottemperato ai dettami del Piano regolatore portuale sui volumi di traffico container gestito. A Singapore Rixi, Paroli e Ferrari incontreranno il ministro dei Trasporti, Murali Pillai, per poi firmare il memorandum sugli investimenti a Pra'. La delegazione genovese visiterà quindi il Porto di Tuas e incontrerà i vertici di Maritime and Port Authority of Singapore (Mpa) e quelli dell'azienda trasporti Sbs Transit, Keppel Infrastructures, Changi Airport. Infine è previsto un incontro con aziende italiane del comitato shipping della Camera di Commercio italiana a Singapore.



Il viceministro Rixi, Paroli (Adsp Genova) e Ferrari (Psa Italy) incontreranno il ministro Murali Pillai e sottoscriveranno un memorandum of understanding Genova - La partenza alla volta di Singapore è per domani mattina, 24 febbraio. Il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, il presidente dei porti di Genova e Savona, Matteo Paroli, e il presidente di Psa Italy, Roberto Ferrari, voleranno nella città-Stato orientale per benedire l'avvio di un investimento da 1 miliardo di dollari del colosso terminalistico Psa nel terminal che controlla a Genova Pra'. Un piano lanciato quasi due anni fa per la semi-automatizzazione e l'efficientamento del terminal container, e rimasto impantanato in un limbo a causa delle vicende legate al lungo commissariamento dell'Autorità portuale genovese. Di fatto, nonostante Psa avesse proposto su Genova uno dei più grossi investimenti privati (oltretutto estero) in Italia, il gruppo di Singapore non aveva ricevuto alcun tipo di risposta, se non un'imbarazzata (e imbarazzante) interlocuzione dilatoria. La missione di domani dovrebbe ora tradursi in un "Mou" (memorandum of understanding, ossia memorandum d'intesa) che consentirebbe di entrare nel merito della proposta di investimento di Psa, a fronte dell'allungamento dell'attuale concessione a Pra' di 10 anni. Fondamentale, per Singapore, la presenza come garante dell'impegno dello Stato di un esponente del governo italiano. Non si parlerà esplicitamente, nè potrebbe essere altrimenti in un Mou, di una eventuale rinuncia di Psa Italia alle richieste risarcitorie nei confronti dell'Autorità portuale (stimate in 60 milioni) ancora legate al danno patito dall'altro terminal operato da Psa a Genova, ossia il Sech di Sampierdarena, per la concorrenza del terminal Gpt del gruppo Spinelli negli anni in cui quest'ultimo non ha ottemperato ai dettami del Piano regolatore portuale sui volumi di traffico container gestito. A Singapore Rixi, Paroli e Ferrari incontreranno il ministro dei Trasporti, Murali Pillai, per poi firmare il memorandum

Ship Mag

Genova, Voltri

Parte domani la missione a Singapore per sbloccare l'investimento Psa da 1 miliardo a Pra'

Tommy Periglioso

Il viceministro Rixi, Paroli (Adsp Genova) e Ferrari (Psa Italy) incontreranno il ministro Murali Pillai e sottoscriveranno un memorandum of understanding Genova La partenza alla volta di Singapore è per domani mattina, 24 febbraio. Il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, il presidente dei porti di Genova e Savona, Matteo Paroli, e il presidente di Psa Italy, Roberto Ferrari, voleranno nella città-Stato orientale per benedire l'avvio di un investimento da 1 miliardo di dollari del colosso terminalistico Psa nel terminal che controlla a Genova Pra'. Un piano lanciato quasi due anni fa per la semi-automatizzazione e l'efficientamento del terminal container, e rimasto impantanato in un limbo a causa delle vicende legate al lungo commissariamento dell'Autorità portuale genovese. Di fatto, nonostante Psa avesse proposto su Genova uno dei più grossi investimenti privati (oltretutto estero) in Italia, il gruppo di Singapore non aveva ricevuto alcun tipo di risposta, se non un'imbarazzata (e imbarazzante) interlocuzione dilatoria. La missione di domani dovrebbe ora tradursi in un Mou (memorandum of understanding, ossia memorandum d'intesa) che consentirebbe di entrare nel merito della proposta di investimento di Psa, a fronte dell'allungamento dell'attuale concessione a Pra' di 10 anni. Fondamentale, per Singapore, la presenza come garante dell'impegno dello Stato di un esponente del governo italiano. Non si parlerà esplicitamente, né potrebbe essere altrimenti in un Mou, di una eventuale rinuncia di Psa Italia alle richieste risarcitorie nei confronti dell'Autorità portuale (stimate in 60 milioni) ancora legate al danno patito dall'altro terminal operato da Psa a Genova, ossia il Sech di Sampierdarena, per la concorrenza del terminal Gpt del gruppo Spinelli negli anni in cui quest'ultimo non ha ottemperato ai dettami del Piano regolatore portuale sui volumi di traffico container gestito. A Singapore Rixi, Paroli e Ferrari incontreranno il ministro dei Trasporti, Murali Pillai, per poi firmare il memorandum sugli investimenti a Pra'. La delegazione genovese visiterà quindi il Porto di Tuas e incontrerà i vertici di Maritime and Port Authority of Singapore (Mpa) e quelli dell'azienda trasporti Sbs Transit, Keppel Infrastructures, Changi Airport. Infine è previsto un incontro con aziende italiane del comitato shipping della Camera di Commercio italiana a Singapore.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Finmar (JV Finsea - Martras) nominata agente di Ugr in Italia

Dall'Italia la compagnia offrirà servizi frequenza mensile con scali nei porti di Marsiglia, Barcellona e **Genova** e collegamenti verso il Medio Oriente (inizialmente Jeddah e Jebel Ali) I Gruppi Finsea e Martras, attraverso la joint venture Finmar, annunciano la sottoscrizione di un accordo per la rappresentanza in Italia di United Global Ro-Ro (Ugr), compagnia di navigazione specializzata nel trasporto ro-ro di veicoli finiti, carichi rotabili, carichi oceanici, carichi statici e project cargo su rimorchi Mafi. Una nota congiunta spiega che con questo accordo Finmar diventa il punto di riferimento per il mercato italiano, con l'obiettivo di promuovere e sviluppare i servizi Ugr a supporto degli operatori industriali, del settore automotive e del project cargo, contribuendo al rafforzamento del ruolo dell'Italia come hub strategico nel bacino del Mediterraneo. Dall'Italia Ugr offrirà servizi deep sea con frequenza mensile, con scali nei porti di Marsiglia, Barcellona e **Genova** e collegamenti verso il Medio Oriente, inizialmente Jeddah e Jebel Ali. Da Jebel Ali saranno inoltre attivi servizi feeder verso tutti i Paesi del Golfo Persico, nonché verso l'Africa Orientale e il Subcontinente Indiano. È inoltre previsto un servizio intra-mediterraneo con frequenza quindicinale sulla medesima rotazione, con scali a Marsiglia, Barcellona e **Genova** e collegamenti regolari verso le destinazioni del Nord Africa, tra cui Alessandria d'Egitto e Misurata. United Global Ro-Ro (Ugr) è una joint venture internazionale tra Noatum Maritime, società parte di AD Ports Group, ed Erkport. La sede operativa è a Izmir, in Turchia, con uffici ad Abu Dhabi, Dubai, Shanghai, nei Paesi Bassi e in Italia, a supporto di una presenza internazionale dedicata a soluzioni marittime per la logistica dei veicoli finiti e dei carichi high & heavy. "La nomina di Finmar come nostro rappresentante in Italia è un passaggio chiave nella strategia di crescita di UGR focalizzata sul Mediterraneo" ha dichiarato Tolga Emrah Gezin, amministratore delegato di United Global Ro-Ro. "L'Italia occupa una posizione strategica all'interno della nostra rete di servizi, grazie a una solida base manifatturiera e a rilevanti volumi di traffico nei segmenti dei veicoli finiti e del project cargo. Rafforzando ulteriormente la nostra struttura di servizi, che collega regolarmente i porti del Mediterraneo con il Medio Oriente, il Golfo e l'Africa Orientale, e grazie all'esperienza locale e alla conoscenza del mercato di Finmar, puntiamo a consolidare la nostra presenza in Italia, offrendo ai clienti stabilità operativa, affidabilità dei servizi e standard qualitativi elevati". Il referente commerciale per entrambi i servizi sarà Paolo Iannelli, in qualità di Line Manager. "Per Finmar, questo progetto rappresenta un ulteriore passo nel consolidamento di un modello di collaborazione basato su competenze complementari e obiettivi condivisi" ha commentato Massimo Marzani, presidente di Finmar. "Il nostro ruolo è creare connessioni efficaci tra armatori e mercato, valorizzando la conoscenza



Shipping Italy

Genova, Voltri

del contesto locale, le relazioni consolidate e le capacità di sviluppo. L'avvio della collaborazione con UGR conferma la vocazione di Finmar a operare come piattaforma commerciale solida e affidabile per servizi ro-ro ad alto valore aggiunto". Ugr opera una flotta composta dalle navi UGR Istanbul, Erk Izmir, Saffet Bey, Al Jubail, Ramhan, UGR Zakher e UGR Al Samha. Nel corso dell'anno è inoltre prevista l'introduzione progressiva di nuove navi Pctc di dimensioni analoghe. Queste unità di nuova generazione, alimentate a Gnl, consentono una significativa riduzione delle emissioni di CO e NOx, in linea con gli standard ambientali Tier III. 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

Genova, Voltri

La Regione Liguria al lavoro per acquisire Connect

La due diligence sull'ultimo ramo attivo dell'ex Uirnet, legato al post Morandi, è in corso. Al centro la società che dovrà decongestionare dai container il porto di Genova Connect Ingegneria & Digitalizzazione Srl, ultima appendice in attività della ex Uirnet, potrebbe presto essere acquistata dalla Regione Liguria o da qualche controllata o partecipata. Secondo quanto appreso e ricostruito da SHIPPING ITALY una delibera di giunta proposta direttamente dal presidente Marco Bucci e approvata nell'aprile 2025, finora mai pubblicata per "contingenti motivi procedurali" adottati dal governatore stesso, affidasse alla finanziaria regionale Filse l'incarico di una valutazione per l'acquisizione di una partecipazione in Connect. Filse ha poi confermato che la due diligence è ora in corso al Ministero delle imprese e del made in Italy. La società è stata creata nel dicembre 2022, scorpendo da Digitalog Spa in liquidazione un ramo d'azienda relativo ad attività derivanti dal Decreto Genova. In virtù della norma scaturita dal crollo del ponte Morandi, che gli attribuì poteri commissariali senza precedenti per gestire oltre 3 miliardi di euro, Bucci (allora sindaco del capoluogo) nell'aprile 2019 trasferì le proprie prerogative speciali e 30 milioni a un soggetto incaricato di fare da stazione appaltante per la realizzazione del varco portuale di San Benigno, tre aree buffer retroportuali in siti da individuarsi e la progettazione del restyling del raccordo ferroviario di Alessandria Smistamento. La scelta ricadde, senza procedura concorsuale, su Uirnet Spa, precedente incarnazione di Digitalog. Creatura ideata e da sempre guidata da Rodolfo De Dominicis, partecipata da 38 fra soci pubblici (società interportuali e autorità portuali) e privati istituzionali (Leonardo, Fincantieri, Autostrade per l'Italia, associazioni dell'autotrasporto, etc.), Uirnet era formalmente una Spa ma investita di missione e soprattutto fondi pubblici, individuata nel 2005 dal Ministero delle infrastrutture come organismo di diritto pubblico per creare e gestire la Piattaforma logistica nazionale, software per mettere in rete ogni soggetto attivo nei trasporti. Obiettivo mai conseguito, malgrado l'impiego di decine di milioni di euro da parte dello Stato (alcuni documenti parlamentari risalenti al 2017 stimavano che all'epoca fossero stati superati i 41 milioni), tanto da arrivare, a dispetto del tentato rilancio col cambio di ragione sociale, alla decisione del Mit, nel 2021, di liquidare la società trasferendone per legge le funzioni a Ram Spa (appartenente al Mef ma facente capo al Mit). Come detto, però, nel 2019 Uirnet aveva fatto in tempo a entrare nel business del post Morandi, sottoscrivendo anche una convenzione con l'Autorità di sistema portuale genovese allora guidata da Paolo Emilio Signorini. Dove si trova tutt'ora, dato che, come della Piattaforma logistica nazionale, neppure delle opere del Decreto Genova è stato completato nulla, tanto che i target sono stati in un secondo tempo ridimensionati e si trovano ancora in via di progettazione Nondimeno Bucci,



La due diligence sull'ultimo ramo attivo dell'ex Uirnet, legato al post Morandi, è in corso. Al centro la società che dovrà decongestionare dai container il porto di Genova Connect Ingegneria & Digitalizzazione Srl, ultima appendice in attività della ex Uirnet, potrebbe presto essere acquistata dalla Regione Liguria o da qualche controllata o partecipata. Secondo quanto appreso e ricostruito da SHIPPING ITALY una delibera di giunta proposta direttamente dal presidente Marco Bucci e approvata nell'aprile 2025, finora mai pubblicata per "contingenti motivi procedurali" adottati dal governatore stesso, affidasse alla finanziaria regionale Filse l'incarico di una valutazione per l'acquisizione di una partecipazione in Connect. Filse ha poi confermato che la due diligence è ora in corso al Ministero delle imprese e del made in Italy. La società è stata creata nel dicembre 2022, scorpendo da Digitalog Spa in liquidazione un ramo d'azienda relativo ad attività derivanti dal Decreto Genova. In virtù della norma scaturita dal crollo del ponte Morandi, che gli attribuì poteri commissariali senza precedenti per gestire oltre 3 miliardi di euro, Bucci (allora sindaco del capoluogo) nell'aprile 2019 trasferì le proprie prerogative speciali e 30 milioni a un soggetto incaricato di fare da stazione appaltante per la realizzazione del varco portuale di San Benigno, tre aree buffer retroportuali in siti da individuarsi e la progettazione del restyling del raccordo ferroviario di Alessandria Smistamento. La scelta ricadde, senza procedura concorsuale, su Uirnet Spa, precedente incarnazione di Digitalog. Creatura ideata e da sempre guidata da Rodolfo De Dominicis, partecipata da 38 fra soci pubblici (società interportuali e autorità portuali) e privati istituzionali (Leonardo, Fincantieri, Autostrade per l'Italia, associazioni dell'autotrasporto, etc.), Uirnet era formalmente una Spa ma investita di missione e soprattutto fondi pubblici, individuata nel 2005 dal Ministero delle infrastrutture come organismo di diritto pubblico per creare e gestire la Piattaforma logistica nazionale, software per mettere in rete ogni soggetto

Shipping Italy

Genova, Voltri

che come commissario scadrà ad agosto, avrebbe deciso come presidente della Regione di acquisire quel che resta di Uirnet, cioè Connect. I cui legami con la Liguria si sono intanto consolidati. Ai consiglieri originari provenienti da Uirnet-Digitalog **Matteo Gasparato**, Roberto Mantovanelli (il primo ai vertici dell'Interporto di Verona, il secondo manager pubblico della stessa area, entrambi recentemente assurti ai vertici dell'Autorità di sistema portuale di Venezia) e De Dominicis, infatti, negli ultimi 15 mesi si sono aggiunti Teo Tirelli, marito e socio dell'avvocato Lorenza Rosso, ex assessore comunale di Bucci, Ivan Pitto, imprenditore beneficiario di diversi incarichi in partecipate liguri durante la presidenza di Giovanni Toti (e indagato nell'inchiesta che travolse l'ex governatore) e la cosentina Antonella Madeo, imprenditrice della comunicazione passata recentemente nel gruppo Fs. La sede di Connect è a Roma in via Ludovisi, presso lo stesso stabile dove ha sede European Borkers, la società di brokeraggio assicurativo di Carlo De Simone, nominato nel 2023 da Bucci come subcommissario. A questo punto rimane da capire se, quando e chi acquisterà la società che nel prossimo futuro avrà il compito di liberare e decongestionare dal traffico container in&out il porto di Genova con apposite aree buffer in aree retroportuali. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARRE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI** In attesa dei buffer dei porti liguri a Genova l'Adsp annuncia nuovi spazi per l'autotrasporto.

TrasportoEuropa

Genova, Voltri

Assagenti incontra L'Autorità portuale sulla diga di Genova

Michele Latorre

Lunedì, 23 Febbraio 2026 11:55 Collaborazione e dialogo istituzionale sui tempi delle grandi opere. È stato questo l'argomento dell'incontro che si è svolto il 19 febbraio 2026 a Genova tra il Consiglio di Assagenti, guidato dal presidente Gianluca Croce, e il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Occidentale, Tito Vespasiani. Al centro del confronto la nuova diga foranea e, più in generale, il coordinamento informativo sulle infrastrutture che interessano lo scalo, con l'orizzonte temporale indicato al 2028. Croce ha rilanciato la proposta d'introdurre un orologio sulle grandi opere portuali, ovvero uno strumento di aggiornamento continuo sullo stato di avanzamento dei cantieri e sulle tempistiche previste. L'obiettivo è ridurre le incertezze legate ai tempi di ultimazione, in un contesto attuativo che coinvolge più livelli istituzionali e operativi, e garantire al mercato internazionale dello shipping un quadro chiaro per pianificare scelte commerciali, operative e relative alle linee. Secondo il presidente di Assagenti, le fisiologiche variabili che accompagnano opere di questa portata rendono necessaria un'informativa costante e strutturata. Gli agenti marittimi, che

rappresentano gli interessi delle compagnie di navigazione nello scalo, chiedono che tali informazioni siano proiettate anche verso l'esterno, affinché gli armatori possano programmare per tempo l'impiego delle navi, le rotte e gli investimenti connessi. L'incontro con Vespasiani segue quello avvenuto nei mesi scorsi con il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Matteo Paroli, e con l'allora comandante del porto di Genova, Ammiraglio Ispettore Piero Pelizzari, successivamente sostituito dall'Ammiraglio Antonio Ranieri. Un ciclo di confronti che l'associazione considera parte di un percorso strutturato di relazione con le istituzioni portuali. Per Assagenti, in una fase che vede il porto di Genova impegnato su nuovi assetti infrastrutturali e scelte di governo, la continuità del dialogo rappresenta un elemento operativo e non formale. La richiesta di maggiore trasparenza sui tempi delle opere s'inserisce in un contesto competitivo in cui la prevedibilità delle condizioni infrastrutturali incide sulla capacità dello scalo di mantenere e attrarre traffici, in particolare nei segmenti dei container e nei servizi di linea a lungo raggio. Per quanto riguarda il cantiere della nuova diga foranea Webuild ha comunicato il 22 febbraio 2026 di avere posato sul fondale il sedicesimo cassone, una struttura in calcestruzzo alta come un palazzo di undici piani, tra gli elementi di maggiori dimensioni previsti dal progetto. L'operazione di affondamento è stata completata dal consorzio PerGenova Breakwater, dopo mesi caratterizzati da condizioni meteo-marine avverse. In parallelo sono iniziate le attività per la realizzazione della sovrastruttura della diga, concepita come un camminamento continuo destinato a dissipare l'energia delle onde e a proteggere l'area portuale. La costruzione avviene interamente in mare aperto, attraverso un



TrasportoEuropa
Assagenti incontra L'Autorità portuale sulla diga di Genova
02/23/2026 11:56 Michele Latorre
Lunedì, 23 Febbraio 2026 11:55 Collaborazione e dialogo istituzionale sui tempi delle grandi opere. È stato questo l'argomento dell'incontro che si è svolto il 19 febbraio 2026 a Genova tra il Consiglio di Assagenti, guidato dal presidente Gianluca Croce, e il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Occidentale, Tito Vespasiani. Al centro del confronto la nuova diga foranea e, più in generale, il coordinamento informativo sulle infrastrutture che interessano lo scalo, con l'orizzonte temporale indicato al 2028. Croce ha rilanciato la proposta d'introdurre un "orologio" sulle grandi opere portuali, ovvero uno strumento di aggiornamento continuo sullo stato di avanzamento dei cantieri e sulle tempistiche previste. L'obiettivo è ridurre le incertezze legate ai tempi di ultimazione, in un contesto attuativo che coinvolge più livelli istituzionali e operativi, e garantire al mercato internazionale dello shipping un quadro chiaro per pianificare scelte commerciali, operative e relative alle linee. Secondo il presidente di Assagenti, le fisiologiche variabili che accompagnano opere di questa portata rendono necessaria un'informativa costante e strutturata. Gli agenti marittimi, che rappresentano gli interessi delle compagnie di navigazione nello scalo, chiedono che tali informazioni siano proiettate anche verso l'esterno, affinché gli armatori possano programmare per tempo l'impiego delle navi, le rotte e gli investimenti connessi. L'incontro con Vespasiani segue quello avvenuto nei mesi scorsi con il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Matteo Paroli, e con l'allora comandante del porto di Genova, Ammiraglio Ispettore Piero Pelizzari, successivamente sostituito dall'Ammiraglio Antonio Ranieri. Un ciclo di confronti che l'associazione considera parte di un percorso strutturato di relazione con le istituzioni portuali. Per Assagenti, in una fase che vede il porto di Genova impegnato su nuovi assetti infrastrutturali e scelte di governo, la continuità del dialogo rappresenta un elemento operativo e non formale. La richiesta di maggiore

TrasportoEuropa

Genova, Voltri

cantiere galleggiante composto da un pontone con due impianti di betonaggio, sistemi di pompaggio del calcestruzzo, mezzi nautici e attrezzature di sollevamento. Proseguono anche le operazioni sul fondale, dove sono state posate 4,2 milioni di tonnellate di materiali tra ghiaie e tout-venant, distribuite per realizzare il letto di fondazione destinato ad accogliere i cassoni. Sono state inoltre eseguite oltre 51 mila colonne di ghiaia e 3.870 dreni per il consolidamento. Le attività coinvolgono una flotta di oltre dieci mezzi, con capacità comprese tra 500 e 38 mila tonnellate. Sul fronte dei dragaggi, tre ulteriori mezzi navali hanno rimosso quasi 110 mila metri cubi di sedimenti dai canali di accesso, con l'obiettivo di garantire la piena operatività dello scalo e fondali adeguati anche per le navi di ultima generazione. Le lavorazioni sono accompagnate da misure di tutela ambientale, tra cui la collaborazione con l'Acquario di Genova per il trasferimento temporaneo e la successiva ricollocazione degli organismi marini prelevati.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? Iscriviti alla nostra Newsletter con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM! CONTENUTI SPONSORIZZATI.

Porto della Spezia: attivata autoclave di ultima generazione per sterilizzare i rifiuti alimentari

Il passo decisivo grazie a Sepor, storica realtà ambientale del territorio, che ha investito circa 450 mila euro Sepor spa, storica realtà ambientale del territorio spezzino, ha completato un importante investimento tecnologico presso la piattaforma di trattamento rifiuti sita sul Molo Garibaldi. Il cuore del rinnovamento è l'installazione di un'autoclave di ultima generazione destinata alla sterilizzazione dei rifiuti alimentari provenienti da navi che approdano dopo aver toccato porti extra-Ue. Un intervento che rafforza ulteriormente il ruolo di Sepor, che opera nel porto spezzino fin dai primi anni Cinquanta come concessionario per la raccolta, gestione e trattamento dei rifiuti di origine marittima, quale presidio di tutela ambientale e sanitaria del porto. «L'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale continua a lavorare per la realizzazione dei progetti green, sia in nodo autonomo, sia con il contributo di operatori privati che condividono gli obiettivi dell'Ente per giungere alla piena sostenibilità dei porti di sua competenza» ha detto il presidente dell'Adsp, Bruno Pisano. Sono pochi i porti che in Italia hanno un impianto di trattamento dei rifiuti così strutturato come quello di Sepor. La sterilizzazione a vapore saturo svolta da Sepor agisce come un vero "scudo biologico" per la comunità, prevenendo la diffusione di rischi sanitari che potrebbero essere importati attraverso i traffici marittimi internazionali. Per garantire gli standard più elevati di sicurezza, efficienza e sostenibilità, Sepor ha investito circa 450 mila euro per sostituire il precedente impianto Omasa con il nuovo sterilizzatore Getinge GSS-R 121422, uno degli impianti più avanzati disponibili sul mercato nel campo della sterilizzazione industriale. Un obbligo di legge La sterilizzazione è un obbligo di legge. I rifiuti alimentari generati a bordo di navi che provengono da Paesi extra-Ue rientrano nella categoria più severa prevista dalla normativa europea sui sottoprodotti di origine animale. La legge prevede che tali rifiuti debbano essere inceneriti oppure possano essere smaltiti solo se sottoposti a un trattamento preliminare di sterilizzazione conforme ai requisiti tecnici stabiliti dalla norma Uni 10384 e dal Reg. (Ue) 142/2011. Questo perché tali scarti possono essere potenziali vettori di agenti patogeni di rilevanza transfrontaliera, come peste suina africana, afta epizootica o altre zoonosi che potrebbero minacciare la salute pubblica e il patrimonio zootecnico nazionale. Tags: ambiente **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale porto della Spezia sepore Direttore Responsabile: Odoardo Scaletti Invio Comunicati: Redazione: online@bjliguria.it Telefono: (+39) 393 887 8103 Pubblicità: Mail: commerciale@bjliguria.it Autorizzazione tribunale di Genova n. 15/2005 del 16 luglio 2005. Editore : Media4puntozero srl Via Maragliano, 10 16121 - Genova C.F. 02487770998.



Il passo decisivo grazie a Sepor, storica realtà ambientale del territorio, che ha investito circa 450 mila euro Sepor spa, storica realtà ambientale del territorio spezzino, ha completato un importante investimento tecnologico presso la piattaforma di trattamento rifiuti sita sul Molo Garibaldi. Il cuore del rinnovamento è l'installazione di un'autoclave di ultima generazione destinata alla sterilizzazione dei rifiuti alimentari provenienti da navi che approdano dopo aver toccato porti extra-Ue. Un intervento che rafforza ulteriormente il ruolo di Sepor, che opera nel porto spezzino fin dai primi anni Cinquanta come concessionario per la raccolta, gestione e trattamento dei rifiuti di origine marittima, quale presidio di tutela ambientale e sanitaria del porto. «L'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale continua a lavorare per la realizzazione dei progetti green, sia in nodo autonomo, sia con il contributo di operatori privati che condividono gli obiettivi dell'Ente per giungere alla piena sostenibilità dei porti di sua competenza» ha detto il presidente dell'Adsp, Bruno Pisano. Sono pochi i porti che in Italia hanno un impianto di trattamento dei rifiuti così strutturato come quello di Sepor. La sterilizzazione a vapore saturo svolta da Sepor agisce come un vero "scudo biologico" per la comunità, prevenendo la diffusione di rischi sanitari che potrebbero essere importati attraverso i traffici marittimi internazionali. Per garantire gli standard più elevati di sicurezza, efficienza e sostenibilità, Sepor ha investito circa 450 mila euro per sostituire il precedente impianto Omasa con il nuovo sterilizzatore Getinge GSS-R 121422, uno degli impianti più avanzati disponibili sul mercato nel campo della sterilizzazione industriale. Un obbligo di legge La sterilizzazione è un obbligo di legge. I rifiuti alimentari generati a bordo di navi che provengono da Paesi extra-Ue rientrano nella categoria più severa prevista dalla normativa europea sui sottoprodotti di origine animale. La legge prevede che

Città della Spezia

La Spezia

Mit, emanate prescrizioni tecniche per trasporto pubblico su nave di persone a mobilità ridotta

Voice by Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato il decreto 18 del 5 febbraio scorso, che introduce le Prescrizioni tecniche per l'accessibilità e la mobilità a bordo delle navi adibite al trasporto pubblico da parte delle persone a mobilità ridotta (PMR). "Per la prima volta vengono definiti in modo organico requisiti tecnici puntuali relativi alla progettazione delle strutture navali e all'installazione degli impianti di bordo, con l'obiettivo di garantire alle persone a mobilità ridotta la possibilità di utilizzare il mezzo nave in condizioni di autonomia, sicurezza e dignità - si legge nella comunicazione pubblicata sul sito del Mit -. Tali Prescrizioni forniscono indicazioni, tra l'altro, sui seguenti punti: informazioni prima del viaggio; addestramento dell'equipaggio; accesso alla nave e mobilità al suo interno; ascensori; imbarco e parcheggio dei veicoli a bordo; sistemazione a bordo e posti riservati; cabine e servizi igienici; segnaletica; illuminazione e percorsi tattili per persone con disabilità visiva. La stesura delle Prescrizioni tecniche rappresenta il risultato finale di un lungo lavoro condotto da un tavolo tecnico, fortemente promosso dal Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, coordinato dalla Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, che ha visto l'apporto di tutti gli stakeholders: Autorità Garante Nazionale dei diritti delle persone con disabilità; Comando generale del Corpo delle capitanerie di **porto**; Organismi di classifica; Rappresentanti della cantieristica (Fincantieri) e dell'armamento (Assarmatori e Confitarma); Associazioni rappresentative delle persone con disabilità (FAND- Federazione tra le Associazioni Nazionali delle Persone con Disabilità; F.I.S.H. - Federazione italiana per il superamento dell'handicap; ADV - Associazione Disabili Visivi Onlus; FIABA Onlus - Fondo Italiano Abbattimento Barriere Architettoniche)". "Continua dunque il percorso, avviato e sostenuto dal Ministro, con l'obiettivo di rendere il trasporto pubblico via nave sempre più accessibile e inclusivo per le persone con disabilità", concludono dal ministero. Più informazioni.



Voice by Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato il decreto 18 del 5 febbraio scorso, che introduce le Prescrizioni tecniche per l'accessibilità e la mobilità a bordo delle navi adibite al trasporto pubblico da parte delle persone a mobilità ridotta (PMR). "Per la prima volta vengono definiti in modo organico requisiti tecnici puntuali relativi alla progettazione delle strutture navali e all'installazione degli impianti di bordo, con l'obiettivo di garantire alle persone a mobilità ridotta la possibilità di utilizzare il mezzo nave in condizioni di autonomia, sicurezza e dignità - si legge nella comunicazione pubblicata sul sito del Mit -. Tali Prescrizioni forniscono indicazioni, tra l'altro, sui seguenti punti: informazioni prima del viaggio; addestramento dell'equipaggio; accesso alla nave e mobilità al suo interno; ascensori; imbarco e parcheggio dei veicoli a bordo; sistemazione a bordo e posti riservati; cabine e servizi igienici; segnaletica; illuminazione e percorsi tattili per persone con disabilità visiva. La stesura delle Prescrizioni tecniche rappresenta il risultato finale di un lungo lavoro condotto da un tavolo tecnico, fortemente promosso dal Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, coordinato dalla Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, che ha visto l'apporto di tutti gli stakeholders: Autorità Garante Nazionale dei diritti delle persone con disabilità; Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto; Organismi di classifica; Rappresentanti della cantieristica (Fincantieri) e dell'armamento (Assarmatori e Confitarma); Associazioni rappresentative delle persone con disabilità (FAND- Federazione tra le Associazioni Nazionali delle Persone con Disabilità; F.I.S.H. - Federazione italiana per il superamento dell'handicap; ADV - Associazione Disabili Visivi Onlus; FIABA Onlus - Fondo Italiano Abbattimento Barriere Architettoniche)". "Continua dunque il percorso, avviato e sostenuto dal Ministro, con l'obiettivo di

Città della Spezia

La Spezia

Porto, Bucchioni: "Alla Spezia molte opportunità da cogliere, guardando al futuro la comunità portuale può fare molte cose positive"

Voice by Dopo oltre 40 anni di carriera nel mondo **portuale**, spezzino e non solo, Sandro Bucchioni è stato nominato presidente dell'Associazione spedizionieri spezzini: un ruolo di primo piano, un testimone raccolto meno di un mese fa e che potrà essere confermato per due anni con le prossime elezioni. Alla guida della Bucchioni srl, azienda spezzina che si occupa di consulenza doganale e di logistica integrata, e di Matra srl, attiva nel settore del trasporto, il neo presidente degli Spedizionieri ci accoglie nel suo ufficio, al settimo piano di Palazzo Chiolerio. "Il primo gennaio ho compiuto 69 anni e quindi ci avviciniamo a un'età faticosa, ma comunque cerco di guardare avanti perché questo è quello che mi ha sempre insegnato il lavoro ma soprattutto l'esperienza di vita. Quest'anno la nostra azienda compie 40 anni: nel 1985 ho cominciato a lavorare appena terminati gli studi in un'agenzia marittima che era contemporanea all'espansione e allo sviluppo del porto mercantile della Spezia. L'ingegner Ravano ebbe l'idea di sfruttare la conformazione geografica di questo golfo, dove era nato un porto militare ma che poteva essere convertito alla funzionalità del traffico mercantile. Questa intuizione si è

rivelata nel tempo produttiva ed improntata a uno sguardo verso il futuro, uno dei paradigmi del nostro lavoro: la nostra dimensione deve sempre guardare avanti perché lo sviluppo è continuo e bisogna dare opportunità al traffico delle merci. Terminati gli studi a Genova, ho fatto il primo stage della Regione Liguria in aziende legate al porto. Ho avuto la fortuna di incontrare due persone che mi hanno insegnato tantissimo: Eliseo Galli e Rosa Pozzi, che da Genova avevano intrapreso un'attività imprenditoriale di provveditori di bordo alla Spezia. Da lì è nata l'agenzia marittima che conduco oggi e che porta ancora la partita Iva di allora. Ho avuto altre esperienze in Lsct e in altre agenzie; poi le strade si sono riunite e io sono subentrato nell'azienda quando le persone hanno terminato la loro carriera. Mio padre, comandante di navi, mi aveva detto di non fare questo mestiere, ma io sono rimasto nelle banchine del porto e ho capito cosa significava per un comandante avere un riferimento a terra. Questo contatto con le navi, le merci e le incombenze lavorative resta per me determinante". Quindi l'azienda è rimasta sul posto, ma ha cambiato nome e prospettive? "Sì, è cambiato il nome e sono aumentate le prospettive. Come agenzia marittima facevamo le prime navi sulla rotta Italia-Marocco. Ora l'azienda è ampliata: siamo 38 persone, con sede amministrativa alla Spezia e uffici a Genova, Livorno, Parma e recentemente una collaborazione a Treviso. Abbiamo chiamato questa fase European business development per traghettare nuovi traffici e prospettive. Siamo spedizionieri globali, il che significa seguire da A a Z le spedizioni: marittime, terrestri, aeree, stradali. Il nostro core business è seguire la merce dal momento in cui tocca o parte dalle banchine fino alla destinazione finale. Questo significa non solo pratiche burocratiche,



Voice by Dopo oltre 40 anni di carriera nel mondo portuale, spezzino e non solo, Sandro Bucchioni è stato nominato presidente dell'Associazione spedizionieri spezzini: un ruolo di primo piano, un testimone raccolto meno di un mese fa e che potrà essere confermato per due anni con le prossime elezioni. Alla guida della Bucchioni srl, azienda spezzina che si occupa di consulenza doganale e di logistica integrata, e di Matra srl, attiva nel settore del trasporto, il neo presidente degli Spedizionieri ci accoglie nel suo ufficio, al settimo piano di Palazzo Chiolerio. "Il primo gennaio ho compiuto 69 anni e quindi ci avviciniamo a un'età faticosa, ma comunque cerco di guardare avanti perché questo è quello che mi ha sempre insegnato il lavoro ma soprattutto l'esperienza di vita. Quest'anno la nostra azienda compie 40 anni: nel 1985 ho cominciato a lavorare appena terminati gli studi in un'agenzia marittima che era contemporanea all'espansione e allo sviluppo del porto mercantile della Spezia. L'ingegner Ravano ebbe l'idea di sfruttare la conformazione geografica di questo golfo, dove era nato un porto militare ma che poteva essere convertito alla funzionalità del traffico mercantile. Questa intuizione si è rivelata nel tempo produttiva ed improntata a uno sguardo verso il futuro, uno dei paradigmi del nostro lavoro: la nostra dimensione deve sempre guardare avanti perché lo sviluppo è continuo e bisogna dare opportunità al traffico delle merci. Terminati gli studi a Genova, ho fatto il primo stage della Regione Liguria in aziende legate al porto. Ho avuto la fortuna di incontrare due persone che mi hanno insegnato tantissimo: Eliseo Galli e Rosa Pozzi, che da Genova avevano intrapreso un'attività imprenditoriale di provveditori di bordo alla Spezia. Da lì è nata l'agenzia marittima che conduco oggi e che porta ancora la partita Iva di allora. Ho avuto altre esperienze in Lsct e in altre agenzie; poi le strade si sono riunite e io sono

Citta della Spezia

La Spezia

ma anche consulenza su commercio internazionale, dazi e condizioni di resa. Le aziende spesso ci chiedono indicazioni sull'export per gli Stati Uniti, perché la situazione daziaria cambia continuamente e bisogna essere pronti." Ora ha raccolto il testimone di Alessandro Laghezza alla guida degli spedizionieri spezzini. Cosa significa per lei? "Voglio continuare il lavoro che Laghezza ha fatto in maniera esemplare. È una sfida che accolgo con piacere, con spirito di collaborazione e servizio per la comunità portuale, fatta di imprenditori che lavorano molto in silenzio ma concretizzano idee. Questo ruolo non è un punto di arrivo, ma un punto di partenza per portare avanti nuove tematiche utili alla categoria." Per esempio la riforma portuale in discussione sembra suscitare pareri contrastanti. Qual è il suo punto di vista? "Ci sono opinioni discordanti. La mia convinzione è ascoltare e rappresentare la voce degli spedizionieri. Concordo sul principio della centralizzazione per la gestione delle grandi opere, purché la società rimanga pubblica e serva da collante per ottimizzare porti e logistica, facendo reale concorrenza ai porti del Nord Europa. Ma ci sono realtà la cui specificità merita maggiore attenzione". Possiamo fare un bilancio del 2025 e della recente peak season? "La peak season non è più concentrata in due soli periodi, come un tempo, ma è legata a domanda di stiva e offerta. Suez ha allungato i tempi, ma per le compagnie non è stato un grave danno: hanno gestito i costi dei noli, aumentati rispetto al pre-Covid. L'export ha avuto una flessione dovuta all'effetto dei dazi, ma ora c'è una ripresa. La bilancia dei pagamenti è ancora vantaggiosa per il nostro Paese, la logistica di magazzino va bene e i numeri di sbarco e imbarco sono positivi, anche per la nostra azienda". Il retroporto di Santo Stefano rappresenta una carta logistica in più per il porto chiamato a rispondere alle sfide globali? "Sì, a 7 km dal porto c'è un retroporto che può diventare un vero e proprio interporto con connessioni per ottimizzare i flussi di traffico. Qui le merci possono fermarsi e poi essere distribuite, razionalizzando la logistica e collegandosi all'industria. La Zls, approvata il 19 gennaio, darà ulteriori opportunità per creare un polo logistico e industriale: nuovi magazzini, realtà industriali per lavorazione e trasformazione delle merci. Aziende che oggi esportano all'estero per trovare costi di manodopera vantaggiosi potranno lavorare localmente con agevolazioni e investimenti. E il retroporto già connesso al porto permette di ottimizzare i controlli doganali e creare un hub efficiente". Quanto è importante la connessione ferroviaria con la Pontremolese? "Preferisco chiamarla Tirreno-Brennero, togliendola un po' da quello che è il carattere locale perché non è un'esigenza soltanto del porto della Spezia ma si inserisce nelle direttive già tracciate dalla Comunità europea su quelle che sono le linee di traffico. La linea di traffico sulla Spezia è ben diversa da quella di Genova: sebbene siano molto vicine, Genova può servire la parte nord-ovest del comparto industriale della pianura padana e la parte nord-ovest dell'Europa, mentre la Tirreno-Brennero è la linea più breve per il nord-est e per il centro-Europa che nei prossimi anni avrà un forte sviluppo. Se ne parla da diverso tempo, anche nelle sedi opportune: ovviamente c'è da capire se i fondi verranno stanziati, perché il problema è quello di arrivare alla Galleria di valico". Con le risorse del Pnrr e con l'arrivo di un presidente spezzino l'Autorità di sistema

Citta della Spezia

La Spezia

portuale, ha un nuovo slancio sugli investimenti. "Ci sono molti temi importanti in ballo e dobbiamo cogliere l'occasione. Mi distacco un po' dalla realtà portuale e logistica e faccio riferimento a uno studio del Sole 24 Ore su quali siano le aree italiane più interessanti per investire: Spezia è al primo posto. Questo riguarda turismo, blue economy, difesa, diporto, porto, interporto e zona logistica. I terminal a Spezia hanno iniziato lavori concreti: Lscat raddoppierà le banchine e il terminal Tarros ha un progetto di ampliamento pronto a partire. E ci sono anche le aree Enel da restituire alla città e al comparto industriale, aprendo nuove opportunità. A capo dell'Autorità di sistema portuale c'è un mio ex collega, spezzino, che conosce bene il porto e le dinamiche locali, e lavora con apertura e concretezza. A breve inizieranno i dragaggi, una delle cause che bloccavano i lavori, e credo che con l'Autorità portuale e la realtà imprenditoriale delle spedizioni e della logistica si possano fare molte cose positive insieme". Per concludere c'è qualcosa a cui tiene particolarmente che vuole trasmettere alla sua categoria e ai giovani? "Mi sta a cuore l'azienda e le persone che ci lavorano, perché fanno parte della nostra realtà quotidiana. Il futuro riguarda soprattutto i ragazzi che lavorano con noi, ai quali cerco di trasmettere la mia esperienza: affrontare problemi forma sia professionalmente sia umanamente. Durante il Covid, mentre tutti erano chiusi in casa, noi continuavamo a lavorare ogni giorno, e questo ci faceva sentire utili consegnando merci, mascherine, alimentari, mantenendo operative le aziende anche in difficoltà. È importante trasmettere loro questo senso di responsabilità, perché spesso la realtà è diversa dalle intenzioni e il mondo cambia, ma il messaggio resta".

Shipping Italy

Ravenna

In arrivo una nuova gara per il traghetto elettrico di Ravenna dedicato al Tpl

Budget rialzato (da 5 a 6 milioni di euro) per il mezzo, dedicato ai collegamenti sul canale Candiano Per il traghetto elettrico che dovrà servire i collegamenti tra Porto Corsini e Marina di **Ravenna** arriverà a breve una nuova gara, dopo che quella precedente è andata deserta. Lo scrive oggi RavennaToday, riportando quanto dichiarato dai vertici di Start Romagna in una audizione in Consiglio Comunale. Secondo Andrea Corsini e Angelo Erbacci, rispettivamente presidente e direttore della società, che si occupa del trasporto pubblico locale dell'area, il nuovo procedimento avrà un budget rialzato a 6 milioni di euro (dai 5 della gara precedente, varata nell'ottobre 2024 e scaduta circa un anno fa) e riceverà inoltre alcuni chiarimenti forniti dal Ministero dei Trasporti su alcune specifiche tecniche. Nel corso dell' audizione, oltre ad aggiornare in generale sulle attività di Start Romagna, i due manager pubblici hanno anche respinto la proposta avanzata dalla consigliera di opposizione Veronica Verlicchi rispetto alla possibile gratuità del trasporto per i residenti nei lidi limitrofi e per i lavoratori, considerata non sostenibile. Il servizio di traghetto offerto da Start Romagna sul canale Candiano- che precisamente consiste nei collegamenti tra Porto Corsini e Marina di **Ravenna** - è attivo con mezzi considerati ormai vetusti: il Baleno, unità lunga 35,5 metri in grado di trasportare fino a 15 veicoli, realizzata nel 1990, e l'Azzurro, costruzione del 1996 con lunghezza da 40,3 metri, che permette di caricarne 18. Da qui l'iniziativa della azienda pubblica di realizzare una nuova nave. Sulla linea, che consente di risparmiare, rispetto al percorso su strada, una percorrenza di circa 30 chilometri, viaggia una utenza eterogenea, rappresentata da "crocieristi, operatori portuali e forze dell'ordine", che effettua in media ogni anno circa 66.000 attraversamenti del porto-canale. 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 In arrivo i Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro" e il nuovo "Metalli, Industria e Logistica".



Budget rialzato (da 5 a 6 milioni di euro) per il mezzo, dedicato ai collegamenti sul canale Candiano Per il traghetto elettrico che dovrà servire i collegamenti tra Porto Corsini e Marina di Ravenna arriverà a breve una nuova gara, dopo che quella precedente è andata deserta. Lo scrive oggi RavennaToday, riportando quanto dichiarato dai vertici di Start Romagna in una audizione in Consiglio Comunale. Secondo Andrea Corsini e Angelo Erbacci, rispettivamente presidente e direttore della società, che si occupa del trasporto pubblico locale dell'area, il nuovo procedimento avrà un budget rialzato a 6 milioni di euro (dai 5 della gara precedente, varata nell'ottobre 2024 e scaduta circa un anno fa) e riceverà inoltre alcuni chiarimenti forniti dal Ministero dei Trasporti su alcune specifiche tecniche. Nel corso dell' audizione, oltre ad aggiornare in generale sulle attività di Start Romagna, i due manager pubblici hanno anche respinto la proposta avanzata dalla consigliera di opposizione Veronica Verlicchi rispetto alla possibile gratuità del trasporto per i residenti nei lidi limitrofi e per i lavoratori, considerata non sostenibile. Il servizio di traghetto offerto da Start Romagna sul canale Candiano- che precisamente consiste nei collegamenti tra Porto Corsini e Marina di Ravenna - è attivo con mezzi considerati ormai vetusti: il Baleno, unità lunga 35,5 metri in grado di trasportare fino a 15 veicoli, realizzata nel 1990, e l'Azzurro, costruzione del 1996 con lunghezza da 40,3 metri, che permette di caricarne 18. Da qui l'iniziativa della azienda pubblica di realizzare una nuova nave. Sulla linea, che consente di risparmiare, rispetto al percorso su strada, una percorrenza di circa 30 chilometri, viaggia una utenza eterogenea, rappresentata da "crocieristi, operatori portuali e forze dell'ordine", che effettua in media ogni anno circa 66.000 attraversamenti del porto-canale. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER

Tele Romagna 24

Ravenna

ROMAGNA: Infrastrutture, consiglieri Pd, "Serve fare di più"

Mettere al centro la Romagna, spingendo di più sul tema strategico delle infrastrutture. Con questo obiettivo i consiglieri regionali romagnoli del Partito Democratico hanno deciso di organizzare un incontro con i vertici della Regione. "Infrastrutture. Ciò che ci collega, ciò che ci unisce" è il titolo del convegno in programma venerdì 27 alla fiera di Cesena. Promotori dell'iniziativa sono Francesca Lucchi, Alice Parma, Daniele Valbonesi, Emma Petitti, Valentina Ancarani, Niccolò Bosi ed Eleonora Proni. Un appuntamento, hanno spiegato, pensato per fare il punto su trasporto pubblico locale, rete ferroviaria, aeroporti, **porto di Ravenna** e zona logistica semplificata, in vista dell'avvio del confronto sul nuovo Prit, il Piano regionale integrato dei trasporti. Al confronto parteciperanno i sindaci dei Comuni capoluogo - Alessandro Barattoni, Enzo Lattuca, Gian Luca Zattini e Jamil Sadegholvaad -, rappresentanti della Regione Emilia-Romagna, delle Camere di Commercio, del sistema portuale e delle associazioni economiche e sociali, con l'obiettivo di condividere lo stato dell'arte e contribuire a individuare le priorità infrastrutturali per i prossimi anni. "Come consiglieri regionali della Romagna riteniamo che lavorando insieme possiamo fare la differenza e affrontare in modo più strutturale un tema fondamentale per il nostro territorio", sottolinea Lucchi. L'obiettivo è "dare una visione d'insieme e provare a incidere davvero in questo mandato". "Siamo nella costruzione del Prit in calendario ci sono la nuova legge sulle aree idonee e quella sugli aeroporti - aggiunge Alice Parma - È il momento giusto per condividere lo stato dell'arte e capire dove vogliamo andare".



Le proposte dei balneari all'assessore David Barontini per contrastare l'erosione del litorale massese

Dopo il sopralluogo sulla spiaggia di Ronchi venerdì scorso l'assessore David Barontini si è seduto al tavolo con tutti gli operatori balneari e il sindaco di Massa Francesco Persiani a Villa Cuturi per ascoltare le proposte e le questioni legate all'erosione di Marina di Massa. La prima questione riguarda la proposta di un progetto unico di costa. Limitarsi infatti ad un solo tratto, si pensi al progetto Frigido-Lavello, lascerebbe il resto del litorale senza una progettualità di salvaguardia e soprattutto senza risorse. Sarebbe quindi opportuno, secondo i balneari, allargare la progettazione a tutta la costa, in virtù anche del probabile ampliamento del porto. La seconda riflessione riguarda il finanziamento per la sperimentazione di barriere permeabili, soluzioni che hanno costi minori e maggiori flessibilità per modifiche future. Le barriere permeabili hanno caratteristiche che sembrano adatte al caso della nostra costa: economicità e velocità di progettazione e realizzazione; attenuazione del fenomeno erosivo tramite la deviazione in superficie della forza di trascinamento dei sedimenti; rimovibili che è fondamentale per garantire manutenzioni ed eventuale spostamenti; flessibilità perchè possono essere integrate con difese in scogliera già esistenti e ripopolamento ittico. Nel 2025 questa proposta fu accolta dalla regione Toscana che emanò un bando per finanziare la sperimentazione delle barriere permeabili. Il problema è stata la burocrazia perchè i tempi e le modalità di realizzazione del progetto non hanno permesso al comune di Massa la sua attuazione. E' stato anche individuato il tratto dove poter attuare questo progetto sperimentale. Si tratta delle tre vasche escluse dal progetto del Magliano che sono in forte emergenza e al momento non sono interessate da progettazioni future. Le criticità riguardano tutta la costa, ormai non si può più parlare di singole zone in sofferenza. Poveromo, per esempio, nella parte a levante dove non ci sono difese ha necessità di interventi, in attesa della progettazione e messa in opera di un progetto di difesa del litorale. Anche in questa zona si potrebbe intervenire con le barriere permeabili. Queste barriere poste sul fondale hanno il compito di smorzare l'energia dell'onda così che non si infrangano sulla riva in modo drammatico e distruttivo. La terza proposta riguarda il finanziamento del progetto Magliano, appena sarà pronto. La riflessione si è poi spostata sulla sabbia in eccesso al porto di Viareggio. I balneari erano stati all'autorità portuale di Viareggio nel 2024 per capire le modalità di spostamento della sabbia in eccesso che puntualmente intasa la foce del porticciolo ostacolando l'uscita dei natanti. Sarebbe proficuo infatti instaurare un rapporto continuo con il porto di Viareggio per organizzare ripascimenti tampone in attesa della realizzazione di progetti. L'autorità portuale di Viareggio infatti finanzia quasi ogni anno dragaggi di sabbia che vengono portati in mare a largo di Lido di Camaiore. Mettendo "a sistema" questi dragaggi sarebbe solo necessario un



Dopo il sopralluogo sulla spiaggia di Ronchi venerdì scorso l'assessore David Barontini si è seduto al tavolo con tutti gli operatori balneari e il sindaco di Massa Francesco Persiani a Villa Cuturi per ascoltare le proposte e le questioni legate all'erosione di Marina di Massa. La prima questione riguarda la proposta di un progetto unico di costa. Limitarsi infatti ad un solo tratto, si pensi al progetto Frigido-Lavello, lascerebbe il resto del litorale senza una progettualità di salvaguardia e soprattutto senza risorse. Sarebbe quindi opportuno, secondo i balneari, allargare la progettazione a tutta la costa, in virtù anche del probabile ampliamento del porto. La seconda riflessione riguarda il finanziamento per la sperimentazione di barriere permeabili, soluzioni che hanno costi minori e maggiori flessibilità per modifiche future. Le barriere permeabili hanno caratteristiche che sembrano adatte al caso della nostra costa: economicità e velocità di progettazione e realizzazione; attenuazione del fenomeno erosivo tramite la deviazione in superficie della forza di trascinamento dei sedimenti; rimovibili che è fondamentale per garantire manutenzioni ed eventuale spostamenti; flessibilità perchè possono essere integrate con difese in scogliera già esistenti e ripopolamento ittico. Nel 2025 questa proposta fu accolta dalla regione Toscana che emanò un bando per finanziare la sperimentazione delle barriere permeabili. Il problema è stata la burocrazia perchè i tempi e le modalità di realizzazione del progetto non hanno permesso al comune di Massa la sua attuazione. E' stato anche individuato il tratto dove poter attuare questo progetto sperimentale. Si tratta delle tre vasche escluse dal progetto del Magliano che sono in forte emergenza e al momento non sono interessate da progettazioni future. Le criticità riguardano tutta la costa, ormai non si può più parlare di singole zone in sofferenza. Poveromo, per esempio, nella parte a levante dove non ci sono difese ha necessità di interventi, in attesa della

La Gazzetta di Massa e Carrara

Marina di Carrara

contributo per trasportare la sabbia da Lido di Camaiore a Massa, che probabilmente costerebbe meno che non portarla con i camion da chissà dove. Altra questione riguarda i sedimenti del Magra che mettevano in equilibrio la costa fino a Marina di Pietrasanta. La costruzione del porto di Marina di Carrara e i prelievi Lunigianesi hanno modificato questo equilibrio naturale. Ad oggi la sabbia del Magra per normativa non può essere utilizzata in Toscana, mentre la Liguria lo fa. Da anni i balneari chiedono la modifica della normativa in questione per permetterne l'utilizzo, tema affrontato anche dal professor Rosi con il Romcav. La problematica non riguarda solo la costa massese ma anche per esempio Castiglione della Pescaia. All'assessore Barontini è stato anche chiesto di rivedere il protocollo sulle riprofilature stagionali, perché senza vincoli di tempi restrittivi si potrebbero realizzare progetti con uso di draghe e quindi con un risparmio di risorse. Si può anche supporre di utilizzare le risorse per risistemare le barriere esistenti. Tutte queste questioni necessitano di essere discusse in un tavolo permanente Regione, Comune e balneari per seguire e monitorare costantemente la situazione e i diversi sviluppi. Condividi Save Whatsapp.

Macché regione imbalsamata da museo, è qui il regno tech della nautica avanzata

Con la "Yachting week" la Toscana si mette sotto gli occhi del mondo FIRENZE. L'ambizione è chiara e esplicita: farne qualcosa di più di un evento o di una bella manifestazione, quel che c'è dietro la "Tuscany Yachting Week" è l'intenzione di voler dare raffigurazione a qualcosa che si fa «visione, sistema e strategia condivisa». Dal 9 al 13 marzo la Toscana si mette sotto gli occhi del mondo stavolta senza proporsi come museo, arte e umanesimo fatto città: stavolta si mette in calendario un cartellone che vuol «raccontare la forza della filiera nautica toscana e come questa sia profondamente parte dell'identità della nostra regione», come spiegano gli organizzatori. Insomma, un identikit da piattaforma internazionale dello yachting. Del resto, non basta la solita definizione tipo "per una settimana capitale di". La prova del nove è nelle parole dell'assessore Leonardo Marras, che nella giunta regionale toscana si occupa di attività produttive, quando indica il «grandissimo protagonismo» della Toscana in questo campo. Lo attesta un fatto: «Ormai l'80 per cento di queste grandi imbarcazioni viene prodotto in Toscana e dunque si rende riconoscibile non solo il Made in Italy, ma anche il Made in Tuscany». Parlano anche i numeri dell'evento: più di 220 imprese partecipanti, 4mila meeting B2B in previsione e oltre 40 eventi compongono il programma di un calendario che mette in vetrina «un modello di sviluppo territoriale fondato su innovazione, competenze e relazioni internazionali». Il cartellone eventi nel dettaglio è consultabile a questo link. Al di là dell'agenda sotto il segno di una sfilza di appuntamenti nautici, ecco - questa è la mira - «un ecosistema che integra imprese, territori, professionisti e istituzioni in una traiettoria di sviluppo chiara e riconoscibile». Con la filiera nautica toscana che si esplicita nella sua interezza: produzione, "refit", portualità, innovazione e storia, formazione e cultura del mare. Da tradurre così: non vuol presentarsi semplicemente come una manifestazione di settore, semmai come «vera piattaforma di politica industriale territoriale, capace di integrare innovazione, sostenibilità, formazione e relazioni internazionali, consolidando la leadership toscana nella blue economy». «Anche in questo campo la Toscana ci sa parlare di eccellenza»: così il commento del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, che sottolinea «capacità, maestranze e innovazione tecnologica che non hanno eguali nel mondo, unitamente alla cura del design espressione più alta e autentica del Made in Italy». Fuori, cioè, dalla fin troppo consueta immagine di una Toscana imbalsamata e musealizzata: «È importante con questo cartellone di iniziative ribadire la centralità del settore nei luoghi della nautica toscana: un distretto che ha comunque molti punti di contatto e che è capace di operare anche oltre i confini regionali, da Civitavecchia in Lazio, a Piombino, fino a La Spezia in Liguria, lungo un asse dove si crea lavoro e sviluppo». La "Tuscany Yachting Week" è sostenuta da Regione Toscana e Toscana Promozione



La Gazzetta Marittima

Marina di Carrara

Turistica, dalla Camera di Commercio della Toscana Nord-Ovest, e da Ice Italian Trade Agency; gode del patrocinio della Città di Viareggio e del Comune di Carrara. Vale la pena di mettere in risalto che si sviluppa attraverso cinque grandi direttrici strategiche che ne definiscono identità e ambizione. La prima: la divulgazione e la formazione diffusa. Forum, seminari, corsi e workshop distribuiti su tutto il territorio toscano costruiscono un programma che investe in modo concreto sulle nuove professionalità dello yachting e sull'aggiornamento continuo della filiera. È una scelta chiara: la competitività nasce dalle competenze e dalla capacità di leggere in anticipo i cambiamenti del settore. La seconda: la valorizzazione dei territori e delle infrastrutture. In virtù del coinvolgimento del Consorzio Marine della Toscana, «da Grosseto all'Isola d'Elba passando per Viareggio e Pisa», i porti e le marine apriranno le proprie strutture a professionisti e diportisti. Gli open day, insieme al District Tour Yare organizzati nei cantieri del distretto nautico e all'apertura dei nuovi laboratori "Dyrl" a cura della Fondazione Isyl Academy, offrono - viene annunciato - l'opportunità di entrare nel cuore produttivo e formativo della Toscana del mare. Industria, territorio e formazione si mostrano in modo diretto, rafforzando la percezione di un sistema solido e integrato. La terza: l'internazionalizzazione. Oltre ai comandanti provenienti da tutto il mondo e ai "buyer" coinvolti negli incontri B2B e B2C, la presenza dei cluster della Mediterranean Yachting Alliance (Italia, Francia, Spagna e Monaco) consolida il ruolo della Toscana come «snodo strategico del sistema nautico mediterraneo». Non solo relazioni commerciali, ma costruzione di una visione condivisa su scala europea e internazionale. La quarta: l'intreccio di radici e futuro. Da un lato: l'apertura con "Radici di nautica. Dal Mediterraneo alla Toscana. Vie d'acqua, ponti di pace" dà valore alla dimensione storica e identitaria del comparto. Dall'altro, in parallelo "pitch" dedicati alle innovazioni: fra start-up, premiazioni e workshop su intelligenza artificiale e blue innovation attestano che «la filiera investe con decisione in ricerca e sviluppo», com'è stato spiegato nella presentazione. La quinta: il networking e la trasversalità territoriale. La Tuscany Yachting Week coinvolge l'intera Toscana, dalle imprese alle eccellenze enogastronomiche, con momenti di relazione e rappresentanza in luoghi simbolici. Come la "Networking Gala Dinner" in tandem fra Yare & Seatechnology, nel cuore della Darsena produttiva di Viareggio - icona mondiale del refit - che diventa «emblema di un sistema economico integrato, coeso e capace di fare squadra». Quest'ultima sottolineatura offre il destro per mettere in evidenza quanto il progetto abbia dentro di sé dell'alleanza tra due pilastri consolidati. L'uno: Yare (Yachting Aftersales & Refit Experience). L'altro: Seatechnology. Dal loro intrecciarsi si vuol mettere in modo - viene fatto rilevare - «un ecosistema integrato capace di coinvolgere migliaia di professionisti da tutto il mondo, rafforzando il posizionamento della Toscana come polo europeo e internazionale del refit, dell'innovazione nautica e della portualità evoluta», è stato messo in rilievo annunciando il cartellone degli eventi. Cosa sono Yare e Seatechnology? Vediamolo. "Yare", cioè Yachting Aftersales & Refit Experience, da 16 anni rappresenta un punto di riferimento internazionale per il networking professionale nello yachting ed è organizzato da Navigo: riunisce oltre 100 comandanti di superyacht

La Gazzetta Marittima

Marina di Carrara

provenienti da tutto il mondo, "buyer" altamente qualificati e imprese della filiera nautica. Il format è strutturato su incontri B2B e B2C mirati, forum tematici e momenti di relazione ad alto valore aggiunto: tutto questo viene riconosciuto come «uno dei più efficaci strumenti di connessione tra domanda internazionale e offerta specializzata nel settore del "refit" e del postvendita. È il paradigma europeo per qualità delle relazioni, profilo dei partecipanti e concretezza delle opportunità generate con oltre 2mila incontri B2B realizzati in due giornate. Quanto a Seatechnology, si tratta dell'evento espositivo di Imm CarraraFiere, che oggi ha avuto una evoluzione in «una piattaforma orientata al know-how, alla divulgazione tecnica e al confronto su nuove tecnologie, formazione e sostenibilità». Accanto all'area espositiva, l'evento - viene messo in evidenza - propone workshop, seminari, corsi accreditati con ordini professionali e momenti di approfondimento su innovazione tecnologica, sostenibilità, materiali avanzati, robotica collaborativa, intelligenza artificiale, design e nuove professionalità del mare. Seatechnology si configura così come «spazio di dialogo tra industria, ricerca e formazione», contribuendo a rafforzare la competitività e la capacità evolutiva del sistema nautico (grazie anche alla presenza degli studenti di Isyl Academy). Queste le parole dell'assessore regionale Leonardo Marras (attività produttive) , al di là di quanto detto in apertura: «È importante valorizzare le numerose anime di questo distretto, le cui filiere sono estremamente complesse: a partire dal grande armatore per finire al piccolo artigiano specializzato. In occasione della "Tuscany Yachting week" arriveranno figure da tutto il mondo portando lungo la costa toscana l'attenzione di tutta la nautica internazionale: è perché da qui arrivano gli oggetti migliori». Così il commento di Andrea Gianecchini, presidente del Distretto Tecnologico Toscano Nautica e Portualità: «La Toscana oggi rappresenta uno dei principali poli internazionali della nautica al mondo, non soltanto per capacità produttiva ma per visione strategica. Il nostro distretto integra cantieri, portualità, ricerca, innovazione e formazione in un sistema coeso e competitivo. La "Tuscany Yachting Week" dimostra la maturità di questo ecosistema: un modello capace di guidare il dialogo mediterraneo e di posizionarsi come riferimento europeo per il "refit" e l'innovazione nautica». Ecco la dichiarazione di Sandra Bianchi, amministratore unico di Imm: «CarraraFiere occupa una posizione strategica nel cuore del triangolo nautico tra Viareggio, Carrara e La Spezia, a pochi chilometri dai cantieri più importanti al mondo. Questo rende la nostra sede fieristica un punto naturale di incontro tra industria, innovazione e mercato. Con "Seatechnology" rafforziamo il ruolo di Carrara come piattaforma di confronto tecnico e divulgazione del know-how, in stretta connessione con il distretto produttivo e con le imprese della filiera». Questa invece è la sottolineatura che arriva da Pietro Angelini, direttore di Navigo: «L'evoluzione verso la "Tuscany Yachting Week" è un passaggio naturale e strategico. "Yare" e "Seatechnology" non sono più eventi paralleli, ma piattaforme complementari che generano trasversalità e valore condiviso. Mettere in sinergia networking internazionale, divulgazione tecnica, territorio e formazione significa amplificare l'impatto per le imprese e rafforzare il posizionamento della Toscana come capitale europea dello yachting».

È Luigi Guccinelli il nuovo amministratore unico di Cermec

Gli auguri della sindaca Arrighi. Intanto la Cgil sulla revoca di Porzano: «Evidentemente da parte di Retiambiente è stato ritenuto non ci fossero più le condizioni di lasciarlo al proprio posto» Voice by MASSA-CARRARA È Luigi Guccinelli il nuovo amministratore unico di Cermec, l'azienda del trattamento dei rifiuti partecipata dai Comuni di Massa e di Carrara. Questa mattina l'au uscente, Lorenzo Porzano, aveva annunciato la fine del suo incarico (qui).

Guccinelli, avvocato, è stato in passato presidente dell'allora Autorità portuale di Marina di Carrara e successivamente presidente della Progetto Carrara. È la sindaca di Carrara, Serena Arrighi, ad aver proposto il nome di Guccinelli e a intervenire per prima per fare gli auguri di buon lavoro al neo au. «In bocca al lupo a Luigi Guccinelli per questo suo nuovo importante incarico afferma la prima cittadina . Come amministrazione comunale abbiamo proposto e sostenuto con convinzione la nomina di Luigi Guccinelli ad amministratore unico di Cermec, un ruolo delicato che siamo certi saprà svolgere al meglio grazie alla sua esperienza e alla sua competenza». Cgil: «Revocato Porzano. Doveroso epilogo»

«Abbiamo appreso della revoca dell'amministratore unico

di Cermec, Lorenzo Porzano: senza dubbio il doveroso epilogo, finalmente, per questa vicenda» è il commento della Cgil Massa-Carrara che ormai da tempo ne chiede la testa. «Evidentemente commenta il sindacato da parte di Retiambiente, e in particolar modo dal presidente Daniele Fortini che, come Cgil, ci teniamo personalmente a ringraziare, è stato ritenuto non ci fossero più le condizioni di lasciare al proprio posto l'amministratore unico. Per noi questa vicenda si sarebbe potuta e dovuta chiudere già tre mesi fa, in maniera anche più dignitosa. Alla luce della scelta di queste ore, prendiamo atto che la guida di Cermec torna ad avere la competenza e l'autorevolezza necessaria a guidare una fase delicata che ci vedrà partecipi di un percorso più ampio nella costruzione di un'unica Sol provinciale».

Voce Apuana

È Luigi Guccinelli il nuovo amministratore unico di Cermec



02/23/2026 17:24

Gli auguri della sindaca Arrighi. Intanto la Cgil sulla revoca di Porzano: «Evidentemente da parte di Retiambiente è stato ritenuto non ci fossero più le condizioni di lasciarlo al proprio posto» Voice by MASSA-CARRARA – È Luigi Guccinelli il nuovo amministratore unico di Cermec, l'azienda del trattamento dei rifiuti partecipata dai Comuni di Massa e di Carrara. Questa mattina l'au uscente, Lorenzo Porzano, aveva annunciato la fine del suo incarico (qui). Guccinelli, avvocato, è stato in passato presidente dell'allora Autorità portuale di Marina di Carrara e successivamente presidente della Progetto Carrara. È la sindaca di Carrara, Serena Arrighi, ad aver proposto il nome di Guccinelli e a intervenire per prima per fare gli auguri di buon lavoro al neo au. «In bocca al lupo a Luigi Guccinelli per questo suo nuovo importante incarico – afferma la prima cittadina –. Come amministrazione comunale abbiamo proposto e sostenuto con convinzione la nomina di Luigi Guccinelli ad amministratore unico di Cermec, un ruolo delicato che siamo certi saprà svolgere al meglio grazie alla sua esperienza e alla sua competenza». Cgil: «Revocato Porzano. Doveroso epilogo» «Abbiamo appreso della revoca dell'amministratore unico di Cermec, Lorenzo Porzano: senza dubbio il doveroso epilogo, finalmente, per questa vicenda» è il commento della Cgil Massa-Carrara che ormai da tempo ne chiede la testa. «Evidentemente – commenta il sindacato – da parte di Retiambiente, e in particolar modo dal presidente Daniele Fortini che, come Cgil, ci teniamo personalmente a ringraziare, è stato ritenuto non ci fossero più le condizioni di lasciare al proprio posto l'amministratore unico. Per noi questa vicenda si sarebbe potuta e dovuta chiudere già tre mesi fa, in maniera anche più dignitosa. Alla luce della scelta di queste ore, prendiamo atto che la guida di Cermec torna ad avere la competenza e l'autorevolezza necessaria a guidare una fase delicata che ci vedrà partecipi di un percorso più ampio nella costruzione di un'unica Sol provinciale».

Erosione, le cinque proposte dei balneari massesi alla Regione per superare il problema

Dopo il sopralluogo sulla spiaggia di Ronchi venerdì scorso l'assessore regionale David Barontini si è seduto al tavolo con tutti gli operatori e il sindaco di Massa Francesco Persiani a Villa Cuturi per ascoltare le riflessioni e le richieste delle imprese Voice by MARINA DI MASSA. Dopo il sopralluogo sulla spiaggia di Ronchi venerdì scorso l'assessore David Barontini si è seduto al tavolo con tutti gli operatori balneari e il sindaco di Massa Francesco Persiani a Villa Cuturi per ascoltare le proposte e le questioni legate all'erosione di Marina di Massa (Massa-Carrara). La prima questione riguarda la proposta di un progetto unico di costa. Limitarsi infatti ad un solo tratto, si pensi al progetto Frigido-Lavello, lascerebbe il resto del litorale senza una progettualità di salvaguardia e soprattutto senza risorse. Sarebbe quindi opportuno, secondo i balneari, allargare la progettazione a tutta la costa, in virtù anche del probabile ampliamento del porto. La seconda riflessione riguarda il finanziamento per la sperimentazione di barriere permeabili, soluzioni che hanno costi minori e maggiori flessibilità per modifiche future.

«Le barriere permeabili affermano dal Consorzio Balneari Massa hanno caratteristiche che sembrano adatte al caso della nostra costa: economicità e velocità di progettazione e realizzazione; attenuazione del fenomeno erosivo tramite la deviazione in superficie della forza di trascinamento dei sedimenti; rimovibili che è fondamentale per garantire manutenzioni ed eventuale spostamenti; flessibilità perché possono essere integrate con difese in scogliera già esistenti e ripopolamento ittico. Nel 2025 questa proposta fu accolta dalla Regione Toscana che emanò un bando per finanziare la sperimentazione delle barriere permeabili». «Il problema evidenzia è stata la burocrazia perché i tempi e le modalità di realizzazione del progetto non hanno permesso al Comune di Massa la sua attuazione. E' stato anche individuato il tratto dove poter attuare questo progetto sperimentale. Si tratta delle tre vasche escluse dal progetto del Magliano che sono in forte emergenza e al momento non sono interessate da progettazioni future. Le criticità riguardano tutta la costa, ormai non si può più parlare di singole zone in sofferenza. Poveromo, per esempio, nella parte a levante dove non ci sono difese ha necessità di interventi, in attesa della progettazione e messa in opera di un progetto di difesa del litorale. Anche in questa zona si potrebbe intervenire con le barriere permeabili. Queste barriere poste sul fondale hanno il compito di smorzare l'energia dell'onda così che non si infrangano sulla riva in modo drammatico e distruttivo». La terza proposta riguarda il finanziamento del progetto Magliano, appena sarà pronto. La riflessione si è poi spostata sulla sabbia in eccesso al porto di Viareggio. I balneari erano stati all'Autorità portuale di Viareggio nel 2024 per capire le modalità di spostamento della sabbia in eccesso che puntualmente intasa la foce del porticciolo ostacolando l'uscita dei natanti. «Sarebbe proficuo affermano instaurare



Dopo il sopralluogo sulla spiaggia di Ronchi venerdì scorso l'assessore regionale David Barontini si è seduto al tavolo con tutti gli operatori e il sindaco di Massa Francesco Persiani a Villa Cuturi per ascoltare le riflessioni e le richieste delle imprese Voice by MARINA DI MASSA. Dopo il sopralluogo sulla spiaggia di Ronchi venerdì scorso l'assessore David Barontini si è seduto al tavolo con tutti gli operatori balneari e il sindaco di Massa Francesco Persiani a Villa Cuturi per ascoltare le proposte e le questioni legate all'erosione di Marina di Massa (Massa-Carrara). La prima questione riguarda la proposta di un progetto unico di costa. Limitarsi infatti ad un solo tratto, si pensi al progetto Frigido-Lavello, lascerebbe il resto del litorale senza una progettualità di salvaguardia e soprattutto senza risorse. Sarebbe quindi opportuno, secondo i balneari, allargare la progettazione a tutta la costa, in virtù anche del probabile ampliamento del porto. La seconda riflessione riguarda il finanziamento per la sperimentazione di barriere permeabili, soluzioni che hanno costi minori e maggiori flessibilità per modifiche future. «Le barriere permeabili - affermano dal Consorzio Balneari Massa - hanno caratteristiche che sembrano adatte al caso della nostra costa: economicità e velocità di progettazione e realizzazione; attenuazione del fenomeno erosivo tramite la deviazione in superficie della forza di trascinamento dei sedimenti; rimovibili che è fondamentale per garantire manutenzioni ed eventuale spostamenti; flessibilità perché possono essere integrate con difese in scogliera già esistenti e ripopolamento ittico. Nel 2025 questa proposta fu accolta dalla Regione Toscana che emanò un bando per finanziare la sperimentazione delle barriere permeabili». «Il problema - evidenzia - è stata la burocrazia perché i tempi e le modalità di realizzazione del progetto non hanno permesso al Comune di Massa la sua attuazione. E' stato anche individuato il tratto dove poter attuare questo

Voce Apuana

Marina di Carrara

un rapporto continuo con il porto di Viareggio per organizzare ripascimenti tampone in attesa della realizzazione di progetti. L'autorità portuale di Viareggio infatti finanzia quasi ogni anno dragaggi di sabbia che vengono portati in mare a largo di Lido di Camaiore. Mettendo a sistema questi dragaggi sarebbe solo necessario un contributo per trasportare la sabbia da Lido di Camaiore a Massa, che probabilmente costerebbe meno che non portarla con i camion da chissà dove». Altra questione riguarda i sedimenti del Magra che mettevano in equilibrio la costa fino a Marina di Pietrasanta. «La costruzione del porto di Marina di Carrara e i prelievi lunigianesi prosegue il Consorzio hanno modificato questo equilibrio naturale. A oggi la sabbia del Magra per normativa non può essere utilizzata in Toscana, mentre la Liguria lo fa. Da anni i balneari chiedono la modifica della normativa in questione per permetterne l'utilizzo, tema affrontato anche dal professor Rosi con il Romcav. La problematica non riguarda solo la costa massese ma anche per esempio Castiglione della Pescaia. All'assessore Barontini è stato anche chiesto di rivedere il protocollo sulle riprofilature stagionali, perché senza vincoli di tempi restrittivi si potrebbero realizzare progetti con uso di draghe e quindi con un risparmio di risorse. Si può anche supporre di utilizzare le risorse per risistemare le barriere esistenti. Tutte queste questioni necessitano di essere discusse in un tavolo permanente Regione, Comune e balneari per seguire e monitorare costantemente la situazione e i diversi sviluppi».

Zona industriale di Massa-Carrara, il primo incontro pubblico del Partito Democratico. Sarà presente l'ex ministro Orlando

Voice by MASSA-CARRARA Il Partito Democratico di Massa-Carrara promuove un primo momento di confronto pubblico dedicato al futuro della Zona Industriale. Un tema strategico per lo sviluppo economico e occupazionale del territorio commenta la forza politica proseguendo -Negli ultimi mesi si sono moltiplicati tentativi e proposte che rischiano di snaturare la vocazione manifatturiera della Z.I., attraverso l'inserimento di vaste aree commerciali che potrebbero comprometterne la coerenza e la capacità attrattiva per chi intende investire e creare lavoro. La Zona Industriale non è un reperto del secolo scorso, ma il cuore dello sviluppo del nostro territorio sottolinea ancora il Partito Democratico. Difenderne la natura produttiva significa tutelare lavoro, innovazione e prospettive di crescita per le nuove generazioni. Per questo riteniamo necessario aprire un confronto serio, fondato su dati, analisi e visione strategica. L'iniziativa, in programma venerdì 27 febbraio alle ore 18.00 presso l'Autorità Portuale di Marina di Carrara (Viale Cristoforo Colombo, 6), vedrà la partecipazione di Stefano Casini Benvenuti, già direttore Irpet Toscana, della Dott.ssa Giulia Mazzanti, ricercatrice dell'Università di Pisa, di Nicola Del Vecchio, segretario Cgil Massa-Carrara, di Paolo Fantacchie, segretario Uil Toscana, di Michele Folloni, segretario Cisl Toscana Nord, della presidente della Commissione Sviluppo economico e rurale della Regione Toscana Brenda Barnini, e del responsabile nazionale del Forum Industria del Partito Democratico Andrea Orlando. L'obiettivo conclude il partito è costruire un percorso di approfondimento e proposta che rimetta al centro la vocazione produttiva dell'area, valorizzando le potenzialità industriali e logistiche in una prospettiva di sviluppo sostenibile e di qualità. Il Partito Democratico invita cittadine e cittadini, lavoratrici e lavoratori, imprese e associazioni a partecipare a questo primo appuntamento di un ciclo di incontri dedicato al futuro economico della provincia.



Voice by MASSA-CARRARA - Il Partito Democratico di Massa-Carrara promuove un primo momento di confronto pubblico dedicato al futuro della Zona Industriale. "Un tema strategico per lo sviluppo economico e occupazionale del territorio - commenta la forza politica proseguendo -Negli ultimi mesi si sono moltiplicati tentativi e proposte che rischiano di snaturare la vocazione manifatturiera della Z.I., attraverso l'inserimento di vaste aree commerciali che potrebbero comprometterne la coerenza e la capacità attrattiva per chi intende investire e creare lavoro. La Zona Industriale non è un reperto del secolo scorso, ma il cuore dello sviluppo del nostro territorio - sottolinea ancora il Partito Democratico -. Difendere la natura produttiva significa tutelare lavoro, innovazione e prospettive di crescita per le nuove generazioni. Per questo riteniamo necessario aprire un confronto serio, fondato su dati, analisi e visione strategica". L'iniziativa, in programma venerdì 27 febbraio alle ore 18.00 presso l'Autorità Portuale di Marina di Carrara (Viale Cristoforo Colombo, 6), vedrà la partecipazione di Stefano Casini Benvenuti, già direttore Irpet Toscana, della Dott.ssa Giulia Mazzanti, ricercatrice dell'Università di Pisa, di Nicola Del Vecchio, segretario Cgil Massa-Carrara, di Paolo Fantacchie, segretario Uil Toscana, di Michele Folloni, segretario Cisl Toscana Nord, della presidente della Commissione Sviluppo economico e rurale della Regione Toscana Brenda Barnini, e del responsabile nazionale del Forum Industria del Partito Democratico Andrea Orlando. "L'obiettivo - conclude il partito - è costruire un percorso di approfondimento e proposta che rimetta al centro la vocazione produttiva dell'area, valorizzando le potenzialità industriali e logistiche in una prospettiva di sviluppo sostenibile e di qualità. Il Partito Democratico invita cittadine e cittadini, lavoratrici e lavoratori, imprese e associazioni a partecipare a questo primo appuntamento di un ciclo di incontri dedicato al futuro economico della provincia.

Nave Ocean Viking attesa a Livorno giovedì con oltre 150 migranti

Sono persone soccorse nel Mediterraneo centrale È attesa in arrivo nel porto di Livorno giovedì prossimo la nave ong Ocean Viking con a bordo 147 migranti dopo aver effettuato un'operazione di salvataggio nel Mediterraneo centrale. La nave, come spiegano dalla prefettura di Livorno, sta effettuando in queste ore un altro salvataggio di circa 30 naufraghi.



Informazioni Marittime

Livorno

Nautica "green": alla Marina di Cala de' Medici arrivano i carburanti alternativi

Nel porto turistico deliberata una proposta di aggiornamento del piano ormeggi, che sarà prossimamente sottoposta agli enti competenti e all'amministrazione comunale. Adeguare le infrastrutture del porto all'evoluzione tecnologica della nautica, intercettando la crescente diffusione di imbarcazioni di nuova generazione alimentate con carburanti a ridotto impatto ambientale. È questa la linea strategica che ha recentemente portato Marina Cala de' Medici (porto turistico toscano tra Castiglioncello e Rosignano Marittimo) a deliberare una proposta di aggiornamento del piano ormeggi, che sarà prossimamente sottoposta agli enti competenti e all'amministrazione comunale. L'obiettivo è duplice: da un lato rendere il porto idoneo ad accogliere unità di maggiori dimensioni rispetto agli standard attuali; dall'altro dotarsi delle infrastrutture necessarie per la distribuzione di carburanti alternativi ai tradizionali combustibili fossili, in linea con il percorso di decarbonizzazione che sta interessando anche il settore della nautica. «La transizione energetica non riguarda soltanto il trasporto commerciale ma anche la nautica da diporto - spiega il CEO Matteo Italo Ratti -. Sempre più cantieri stanno sviluppando soluzioni propulsive basate su carburanti low carbon, come biocarburanti avanzati o altre miscele a ridotte emissioni. Vogliamo che la nostra marina sia pronta a rispondere a questa evoluzione tecnologica, garantendo servizi adeguati agli armatori e al tempo stesso coerenti con le aspettative ambientali del territorio». Per consentire l'eventuale accoglienza di unità di dimensioni superiori rispetto a quelle che attualmente scalano il porto, il progetto prevede interventi di adeguamento infrastrutturale, inclusi lavori di dragaggio e ripascimento; sempre con particolare attenzione e nel rispetto delle prescrizioni ambientali previste dalla normativa vigente. La Marina Cala de' Medici - tra le realtà portuali turistiche più strutturate della Toscana - punta così a consolidare il proprio ruolo di infrastruttura strategica per lo sviluppo economico locale e regionale, con particolare attenzione alla qualificazione dell'offerta, dei servizi e dell'occupazione. Sul fronte ambientale e gestionale, inoltre, il porto già opera - e continuerà a farlo sempre di più - conformemente alle normative vigenti sia nazionali che europee in materia di conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi, applicando criteri coerenti anche con i principi dell'economia circolare. «Il nostro obiettivo - conclude Ratti - è pertanto anche quello di rafforzare la collaborazione istituzionale sia con l'amministrazione regionale che con quelle locali, inclusa quella comunale, anche superando divergenze interpretative maturate nel tempo e costruendo una cornice stabile e trasparente nei rapporti tra il porto turistico e la comunità locale». Condividi

Tag **porti** nautica Articoli correlati.



Nel porto turistico deliberata una proposta di aggiornamento del piano ormeggi, che sarà prossimamente sottoposta agli enti competenti e all'amministrazione comunale. Adeguare le infrastrutture del porto all'evoluzione tecnologica della nautica, intercettando la crescente diffusione di imbarcazioni di nuova generazione alimentate con carburanti a ridotto impatto ambientale. È questa la linea strategica che ha recentemente portato Marina Cala de' Medici (porto turistico toscano tra Castiglioncello e Rosignano Marittimo) a deliberare una proposta di aggiornamento del piano ormeggi, che sarà prossimamente sottoposta agli enti competenti e all'amministrazione comunale. L'obiettivo è duplice: da un lato rendere il porto idoneo ad accogliere unità di maggiori dimensioni rispetto agli standard attuali; dall'altro dotarsi delle infrastrutture necessarie per la distribuzione di carburanti alternativi ai tradizionali combustibili fossili, in linea con il percorso di decarbonizzazione che sta interessando anche il settore della nautica. «La transizione energetica non riguarda soltanto il trasporto commerciale ma anche la nautica da diporto - spiega il CEO Matteo Italo Ratti -. Sempre più cantieri stanno sviluppando soluzioni propulsive basate su carburanti low carbon, come biocarburanti avanzati o altre miscele a ridotte emissioni. Vogliamo che la nostra marina sia pronta a rispondere a questa evoluzione tecnologica, garantendo servizi adeguati agli armatori e al tempo stesso coerenti con le aspettative ambientali del territorio». Per consentire l'eventuale accoglienza di unità di dimensioni superiori rispetto a quelle che attualmente scalano il porto, il progetto prevede interventi di adeguamento infrastrutturale, inclusi lavori di dragaggio e ripascimento; sempre con particolare attenzione e nel rispetto delle prescrizioni ambientali previste dalla normativa vigente. La Marina Cala de' Medici - tra le realtà portuali turistiche più strutturate della Toscana - punta così a consolidare il proprio ruolo di infrastruttura

Meglio Tardino che mai

Non ci rimane che riderci sopra. A Palermo, dopo più di un anno, le forze politiche hanno smesso di scannarsi tra loro e finalmente hanno concordato sul nome del nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale: sarà la dottoressa onorevole Annalisa Tardino. Insomma: nomen omen, come dicevano i nostri avi. Del resto, meglio tardino che mai: come sembra essere la vicenda del segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale di **Livorno**, che si trascina da mesi impedendo al neo-presidente Gariglio di far funzionare appieno la sua struttura. Cercasi un Tardino anche per **Livorno** A.F.



MILLEPROROGHE: QUARTINI (M5S), GOVERNO IN DERIVA FOSSILE VUOLE PROROGARE RIGASSIFICATORE

(AGENPARL) - Mon 23 February 2026 Roma, 23 feb. - "Oggi il Governo ha respinto un nostro ordine del giorno al decreto Milleproroghe in cui si chiedeva di non prorogare la presenza della nave rigassificatrice nel **porto di Piombino**, si chiedevano garanzie sugli impegni presi con i territori nel 2023 in seguito all'emergenza russo-ucraina, si chiedeva di riferire sullo stato di avanzamento delle compensazioni previste dal memorandum. Ma evidentemente per la maggioranza questi impegni non valgono nulla. Parliamo di un impianto arrivato come soluzione emergenziale e autorizzato per tre anni, che ora si prepara il terreno per trasformarlo in presenza stabile. A **Piombino** erano state promesse dieci opere compensative e invece dopo tre anni ne risultano avviate appena due. Addirittura mentre boccia il nostro ordine del giorno, dà parere favorevole a un altro ordine del giorno che chiede la proroga del rigassificatore a **Piombino**. Invece di pretendere trasparenza, nuove valutazioni ambientali e coinvolgimento degli enti locali, il Governo è in una piena deriva fossile e sceglie la scorciatoia delle deroghe e delle decisioni calate dall'alto. È questo il loro rispetto per i territori? **Piombino** non è una pedina da spostare a piacimento sulla scacchiera energetica del Paese. È una città che ha già dato tanto, alla crisi industriale si aggiunge anche quella ambientale, è venuto il momento di alleggerirla, non di martorarla ancora. Questa proroga è assurda". Lo dichiara in Aula il deputato M5S Andrea Quartini, durante la discussione degli odg sul decreto Milleproroghe. 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.



MILLEPROROGHE: QUARTINI (M5S), GOVERNO IN DERIVA FOSSILE VUOLE PROROGARE RIGASSIFICATORE

02/23/2026 19:09

(AGENPARL) - Mon 23 February 2026 Roma, 23 feb. - "Oggi il Governo ha respinto un nostro ordine del giorno al decreto Milleproroghe in cui si chiedeva di non prorogare la presenza della nave rigassificatrice nel porto di Piombino, si chiedevano garanzie sugli impegni presi con i territori nel 2023 in seguito all'emergenza russo-ucraina, si chiedeva di riferire sullo stato di avanzamento delle compensazioni previste dal memorandum. Ma evidentemente per la maggioranza questi impegni non valgono nulla. Parliamo di un impianto arrivato come soluzione emergenziale e autorizzato per tre anni, che ora si prepara il terreno per trasformarlo in presenza stabile. A Piombino erano state promesse dieci opere compensative e invece dopo tre anni ne risultano avviate appena due. Addirittura mentre boccia il nostro ordine del giorno, dà parere favorevole a un altro ordine del giorno che chiede la proroga del rigassificatore a Piombino. Invece di pretendere trasparenza, nuove valutazioni ambientali e coinvolgimento degli enti locali, il Governo è in una piena deriva fossile e sceglie la scorciatoia delle deroghe e delle decisioni calate dall'alto. È questo il loro rispetto per i territori? Piombino non è una pedina da spostare a piacimento sulla scacchiera energetica del Paese. È una città che ha già dato tanto, alla crisi industriale si aggiunge anche quella ambientale, è venuto il momento di alleggerirla, non di martorarla ancora. Questa proroga è assurda". Lo dichiara in Aula il deputato M5S Andrea Quartini, durante la discussione degli odg sul decreto Milleproroghe. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Agenparl

Piombino, Isola d' Elba

Milleproroghe: Pd, Meloni impone rigassificatore a Piombino senza compensazioni

(AGENPARL) - Mon 23 February 2026 Milleproroghe: Pd, Meloni impone rigassificatore a **Piombino** senza compensazioni "Nel corso dell'esame del decreto Milleproroghe è stato respinto l'ordine del giorno presentato dal Partito Democratico che mirava a escludere qualsiasi proroga della permanenza della nave rigassificatrice nel **porto** di **Piombino** oltre il termine dei tre anni fissato dagli accordi istituzionali, e a garantire finalmente alla comunità locale le compensazioni promesse e mai pienamente riconosciute. La proposta del Pd voleva ribadire un principio chiaro: il sacrificio chiesto alla città in una fase di emergenza energetica doveva restare temporaneo e accompagnato da misure concrete di ristoro e sviluppo per il territorio". Lo dichiarano in una nota congiunta i deputati PD Emiliano Fossi Marco Simiani e Laura Boldrini sul loro ordine del giorno respinto oggi dall'Aula di Montecitorio. "La bocciatura dell'ordine del giorno apre ora la strada alla linea già imboccata dal governo: concedere la proroga senza alcun beneficio aggiuntivo per il territorio, come ammesso pochi giorni fa dal Ministro Pichetto, che ha annunciato la proroga senza inserire nuove compensazioni per **Piombino**. Si profila così una decisione calata dall'alto, che trasforma una misura emergenziale in una scelta strutturale senza garantire nulla alla comunità locale. In questo quadro pesa anche il silenzio del sindaco di **Piombino**, che in tre anni non è riuscito a ottenere le compensazioni promesse né a far valere con forza le ragioni della città, lasciando il territorio privo di una guida autorevole in un passaggio così delicato", concludono i deputati dem. Roma 23/02/2026 Ufficio Stampa Gruppo Partito Democratico Camera dei Deputati per approfondimenti consultare il nostro sito: <http://www.deputatipd.it> 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.



Milleproroghe: Pd, Meloni impone rigassificatore a Piombino senza compensazioni

02/23/2026 19:15

(AGENPARL) - Mon 23 February 2026 Milleproroghe: Pd, Meloni impone rigassificatore a Piombino senza compensazioni "Nel corso dell'esame del decreto Milleproroghe è stato respinto l'ordine del giorno presentato dal Partito Democratico che mirava a escludere qualsiasi proroga della permanenza della nave rigassificatrice nel porto di Piombino oltre il termine dei tre anni fissato dagli accordi istituzionali, e a garantire finalmente alla comunità locale le compensazioni promesse e mai pienamente riconosciute. La proposta del Pd voleva ribadire un principio chiaro: il sacrificio chiesto alla città in una fase di emergenza energetica doveva restare temporaneo e accompagnato da misure concrete di ristoro e sviluppo per il territorio". Lo dichiarano in una nota congiunta i deputati PD Emiliano Fossi Marco Simiani e Laura Boldrini sul loro ordine del giorno respinto oggi dall'Aula di Montecitorio. "La bocciatura dell'ordine del giorno apre ora la strada alla linea già imboccata dal governo: concedere la proroga senza alcun beneficio aggiuntivo per il territorio, come ammesso pochi giorni fa dal Ministro Pichetto, che ha annunciato la proroga senza inserire nuove compensazioni per Piombino. Si profila così una decisione calata dall'alto, che trasforma una misura emergenziale in una scelta strutturale senza garantire nulla alla comunità locale. In questo quadro pesa anche il silenzio del sindaco di Piombino, che in tre anni non è riuscito a ottenere le compensazioni promesse né a far valere con forza le ragioni della città, lasciando il territorio privo di una guida autorevole in un passaggio così delicato", concludono i deputati dem. Roma 23/02/2026 Ufficio Stampa Gruppo Partito Democratico Camera dei Deputati per approfondimenti consultare il nostro sito: <http://www.deputatipd.it> 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.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Lara Seta: la "Sindaca" del porto di Ancona che da 15 anni consegna sorrisi e libertà | VIDEO

Dalle consegne via mare sulla pilotina al legame profondo con i moli: il racconto di Lara, il volto storico di Poste Italiane tra banchine e monumenti.

ANCONA - C'è chi il **porto** lo vive di sfuggita, tra un imbarco e l'altro, e chi invece ne è diventato parte integrante, quasi un'istituzione. Lara Seta, impiegata presso il centro di recapito di Poste Italiane ad **Ancona**, è per tutti "la postina del **porto**". Da 15 anni percorre moli e banchine, diventando un punto di riferimento tale da essere affettuosamente chiamata la "Sindaca" di questa zona così vitale per la città. In questo video realizzato da Poste Italiane, Lara ci apre le porte del suo mondo: un lavoro che per lei è sinonimo di indipendenza. «Quando esco con la macchina dalle Poste, è come se decollassi con un aereo», racconta con un sorriso che trasmette tutta la sua passione. Una sensazione di libertà che l'ha portata, fin da quando aveva 24 anni, a sfidare timidezze e stereotipi in un ambiente allora prevalentemente maschile, fino a sentirsi oggi "una di loro". Attraverso i suoi occhi, scopriamo gli aneddoti che legano la sua professione alla storia del **porto**: dal periodo in cui la zona nord fu interdetta per il ritrovamento di un residuo bellico - e Lara

consegnava la posta ai piloti e agli ormeggiatori via mare, su una pilotina - fino alle passeggiate con il figlio tra i cannoni e l'Arco di Traiano, testimoni di una vita intrecciata con la bellezza monumentale di **Ancona**. Orgogliosa delle sue radici anconetane, Lara non si limita a consegnare pacchi e lettere: coltiva relazioni. Ogni giorno scatta migliaia di foto ai suoi luoghi del cuore, custodendole come piccoli tesori personali che alimentano il suo fiero senso di appartenenza. Questa testimonianza è anche un racconto di dedizione, umanità e amore per **Ancona** che ci ricorda come ogni mestiere, se fatto con il cuore, possa trasformare un luogo di lavoro in una grande famiglia.



"DRAGAGGIO FIUME PESCARA: MA QUALE "CAPITALE DEL MARE"? A COSA SERVONO I TITOLI SE POI LA FLOTTA DEI PESCHERECCI RIESCE A MALAPENA A USCIRE E RIENTRARE DAL FIUME?"

PESCARA - «Dallo scorso luglio stiamo chiedendo invano un'operazione verità sul Porto di Pescara, al fine di avere contezza delle risorse necessarie per un dragaggio vero e risolutivo . Non avendo ricevuto risposte, l'operazione verità l'abbiamo fatta noi, prima con una conferenza stampa sul Ponte del Mare il 31 luglio, poi con un'altra in Consiglio Regionale, sempre insieme a Carlo Costantini. Abbiamo definito "dragaggetto" quello avviato a settembre 2025, tra mille proclami, da tutta la filiera di potere della destra: parlamentari, regione, Comune; la stessa che ora dice di candidare Pescara a "Capitale del Mare" senza che la flotta di pescherecci riesca però a fruire del porto» ad affermarlo sono il Vicepresidente del Consiglio regionale Antonio Blasioli, Il Candidato Sindaco per il Centrosinistra Carlo Costantini e i consiglieri comunali del Gruppo del Pd Piero Giampietro, Marco Presutti, Francesco Pagnanelli, Giovanni Di Iacovo e Michela Di Stefano, che proseguono: «L'intervento, che tra l'altro è ancora in corso e ha accumulato ormai un ritardo di almeno 4 mesi sul cronoprogramma mettendo in ginocchio un comparto già stremato, ha previsto la rimozione di circa 6.000 mc di fanghi per un costo di oltre 500.000 euro. Una quantità irrisoria rispetto alle necessità del fiume Pescara. In realtà, per avere un'agibilità minima all'interno del porto canale bisognerebbe dragare 20/25.000 tonnellate di fanghi per un costo di almeno 10 milioni di euro, mentre per un dragaggio che liberi l'asta fluviale occorrerebbe rimuoverne almeno 50/60.000, per un costo di almeno 25 milioni di euro. Cifre che, al momento, la formidabile ed efficiente filiera di governo della destra non è stata in grado di rintracciare. Per questo continuiamo a definire l'intervento in corso, peraltro ancora lontano dalla conclusione, nulla più che un dragaggetto. Al momento sono stati rimossi solo 3.000 dei 6.000 mc previsti, e con costi incredibili, perché è stato necessario allestire lo spazio per accumulare 11 montagnole da 500 mc l'una sulla banchina del porto fronte vasca di colmata. In sostanza una nuova "mini vasca di colmata", in cui i detriti sono tuttora stoccati in attesa dell'avvio a discarica, nonostante le analisi siano terminate da tempo. Oggi scopriamo che mancherebbe poco alla loro rimozione, ma dato il pregresso preferiamo andarci cauti. Nel frattempo, quei cumuli sono uno scenario che mette in ridicolo chi ha annunciato, con accanimento terapeutico (ormai tre volte in sette anni), lo svuotamento della vasca di colmata riempita nel 2013 con 190.000 mc di detriti, straparlando di "balconata sul mare". Peggio ancora per chi nei convegni parla di "modello Pescara" per lo smaltimento dei fanghi omettendo la realtà dei fatti: l'aver fatto di necessità virtù a fronte delle risorse esigue. I cumuli, una volta rimossi, verranno infatti rimpiazzati da nuovi cumuli, che rimarranno sulla banchina ancora per molto tempo data la recente proroga dell'ordinanza autorizzativa da parte dell'Autorità Portuale "fino alla conclusione delle operazioni di carico, trasporto e conferimento



CENTROABRUZZONEWS

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

a destinazione finale dei sedimenti di dragaggio". Lo stato dell'arte è il seguente: il cantiere, che già porta un ritardo di 4 mesi, è di fatto bloccato fino alla rimozione di quei fanghi, data la mancanza di spazio per accumularne di nuovi e andare avanti. E quel poco che è stato rimosso dal fiume non è più sufficiente a garantire serenità agli equipaggi in fase di entrata e uscita dal porto. Un dato emblematico ci aiuta a capire l'inutile esaltazione della destra per un simile dragaggetto. Ogni anno il fiume Pescara deposita circa 15.000 mc di fanghi e detriti. Rimuoverne solo 3000, come ha giustamente fatto presente la marineria, equivale a svuotare il mare con un cucchiaino. Dobbiamo poi registrare il silenzio assoluto da parte di Arap sui lavori del porto: non c'è traccia di nuovi provvedimenti dopo la revoca dell'appalto, avvenuta nell'autunno 2025, dei lavori di completamento del pennello di foce e della scogliera di radicamento, parte della più complessa operazione di deviazione della foce del fiume. Sul Piano Regolatore Portuale, fermo al Comitato Via nazionale, leggiamo che sarebbe arrivato il tanto sospirato parere del Ministero della Cultura, che, con molte prescrizioni attuative, potrebbe almeno chiudere una procedura avviata formalmente nell'agosto 2024 dopo una lunghissima gestazione. Insomma, ritardi su ritardi che gridano vendetta. I pescatori sanno bene che si sta procedendo per tentativi, dato che i soldi non ci sono, e per questo le loro preoccupazioni sono più che fondate. Carte alla mano, la destra di Meloni, Tajani e Salvini ha abbandonato Pescara e il suo porto. A tutto questo si aggiunge la questione del dislocamento del mercato ittico nell'ex biglietteria sul molo sud. Lo spostamento, ancor più se motivato dall'inadeguatezza dello stabile, avrebbe dovuto essere concordato prima con la marineria, così da evitare il paradosso di aver speso 430.000 euro per lavori su una struttura ben poco idonea alle attività che dovrà ospitare. Ci troviamo quindi adesso con un edificio piccolo, di soli 350 mq, in cui la marineria non vuole spostarsi a causa di criticità che mettono a repentaglio il rispetto delle norme igienico-sanitarie, e su cui sono stati spesi, oltre alla somma suddetta, altri 415.000 euro per un sistema di asta elettronica incapace di reggere i flussi attuali. Il tutto mentre al mercato ittico, la cui inadeguatezza non è stata risolta alla luce dello spostamento disposto, il sistema di asta elettronica continua a bloccarsi quotidianamente determinando danni economici a tutto il comparto della pesca. Come Partito Democratico, già da quest'estate abbiamo messo a disposizione tutti i nostri livelli istituzionali per ottenere risorse e portare a casa i risultati che il porto di Pescara, di interesse nazionale, merita, per quello che rappresenta per la città e soprattutto per la marineria. Un appello mai raccolto dalla filiera della destra, che al momento sembra più che altro impegnata a ottenere visibilità mediatica con annunci e titoloni, come quello di "Pescara Capitale del Mare", destinati a restare solo sulla carta". Il vicepresidente del Consiglio Regionale Antonio Blasioli Il candidato Sindaco per il centrosinistra Carlo Costantini I consiglieri comunali del Gruppo Pd Piero Giampietro Michela Di Stefano Francesco Pagnanelli Marco Presutti Giovanni Di Iacovo.

Il Pescara

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il Pd e il candidato sindaco Carlo Costantini sul dragaggio: In ritardo di almeno 4 mesi, altro che Capitale del Mare

Prima il dragaggetto avviato a settembre 2025 tra mille proclami di tutta la filiera di potere della destra che ora dice di candidare Pescara a Capitale del Mare', poi però un ritardo accumulato di almeno 4 mesi sul cronoprogramma che sta mettendo in ginocchio un comparto già stremato. La denuncia: Rimossi solo 3mila metri cubi di detriti su 6mila. A denunciarlo sono il vicepresidente del consiglio regionale Antonio Blasioli (Pd) insieme al candidato sindaco del centrosinistra Carlo Costantini i consiglieri comunali del Partito democratico Piero Giampietro, Giovanni Di Iacovo, Marco Presutti, Francesco Pagnanelli e Michela di Stefano ricordando che dallo scorso luglio stiamo chiedendo invano un'operazione verità sul porto di Pescara, al fine di avere contezza delle risorse necessarie per un dragaggio vero e risolutivo. Non avendo ricevuto risposte, l'operazione verità l'abbiamo fatta noi, prima con una conferenza stampa sul Ponte del Mare il 31 luglio, poi con un'altra in consiglio regionale, sempre insieme a Carlo Costantini, precisa Blasioli che ribattezzò dragaggetto l'attività di rimozione avviata a settembre 2025 in pompa magna, rimarca, da rappresentanti del centrodestra di Parlamento, Regione e Comune. Gli stessi che ora dicono di aver candidato la città a Capitale del Mare, ma senza che la flotta di pescherecci riesca però a fruire del porto. L'intervento, che tra l'altro è ancora in corso e ha accumulato ormai un ritardo di almeno 4 mesi ribadiscono Blasioli, Costantini e i consiglieri Pd -ha previsto la rimozione di circa 6.000 metri cubi di fanghi per un costo di oltre 500mila euro. Una quantità irrisoria rispetto alle necessità del fiume Pescara. In realtà, per avere un'agibilità minima all'interno del porto canale bisognerebbe dragare 20-25.000 tonnellate di fanghi per un costo di almeno 10 milioni di euro, mentre per un dragaggio che liberi l'asta fluviale occorrerebbe rimuoverne almeno 50-60.000, per un costo di almeno 25 milioni di euro. Cifre che, al momento, la formidabile ed efficiente filiera di governo della destra non è stata in grado di rintracciare. Insomma, chiosa Blasioli, dragaggetto era e dragaggetto è rimasto. Al momento sono stati rimossi solo 3.000 dei 6.000 metri cubi previsti, e con costi incredibili, perché è stato necessario allestire lo spazio per accumulare 11 montagnole da 500 metri cubi l'una sulla banchina del porto fronte vasca di colmata. In sostanza una nuova mini vasca di colmata', in cui i detriti sono tuttora stoccati in attesa dell'avvio a discarica, nonostante le analisi siano terminate da tempo. Oggi scopriamo che mancherebbe poco alla loro rimozione, ma dato il pregresso preferiamo andarci cauti, chiosano gli esponenti del centrosinistra. Nel frattempo, quei cumuli sono uno scenario che mette in ridicolo chi ha annunciato, con accanimento terapeutico (ormai tre volte in sette anni), lo svuotamento della vasca di colmata riempita nel 2013 con 190.000 metri cubi di detriti, straparlando di balconata sul mare'. Peggio ancora per chi nei convegni parla di modello Pescara' per lo smaltimento



Il Pescara
Il Pd e il candidato sindaco Carlo Costantini sul dragaggio: "In ritardo di almeno 4 mesi, altro che Capitale del Mare"

02/23/2026 08:44

Prima il "dragaggetto" avviato a settembre 2025 "tra mille proclami di tutta la filiera di potere della destra che ora dice di candidare Pescara a "Capitale del Mare", poi però "un ritardo accumulato di almeno 4 mesi sul cronoprogramma che sta mettendo in ginocchio un comparto già stremato". La denuncia: "Rimossi solo 3mila metri cubi di detriti su 6mila". A denunciarlo sono il vicepresidente del consiglio regionale Antonio Blasioli (Pd) insieme al candidato sindaco del centrosinistra Carlo Costantini i consiglieri comunali del Partito democratico Piero Giampietro, Giovanni Di Iacovo, Marco Presutti, Francesco Pagnanelli e Michela di Stefano ricordando che "dallo scorso luglio stiamo chiedendo invano un'operazione verità sul porto di Pescara, al fine di avere contezza delle risorse necessarie per un dragaggio vero e risolutivo". "Non avendo ricevuto risposte, l'operazione verità l'abbiamo fatta noi, prima con una conferenza stampa sul Ponte del Mare il 31 luglio, poi con un'altra in consiglio regionale, sempre insieme a Carlo Costantini", precisa Blasioli che ribattezzò "dragaggetto" l'attività di rimozione avviata a settembre 2025 in pompa magna, rimarca, da rappresentanti del centrodestra di Parlamento, Regione e Comune. Gli stessi che ora dicono di aver candidato la città a "Capitale del Mare", ma "senza che la flotta di pescherecci riesca però a fruire del porto". "L'intervento, che tra l'altro è ancora in corso e ha accumulato ormai un ritardo di almeno 4 mesi - ribadiscono Blasioli, Costantini e i consiglieri Pd -ha previsto la rimozione di circa 6.000 metri cubi di fanghi per un costo di oltre 500mila euro. Una quantità irrisoria rispetto alle necessità del fiume Pescara. In realtà, per avere un'agibilità minima all'interno del porto, canale bisognerebbe dragare 20-25.000 tonnellate di fanghi per un costo di almeno 10 milioni di euro, mentre per un dragaggio che liberi l'asta fluviale occorrerebbe rimuoverne almeno 50-60.000, per un costo di almeno 25 milioni di euro. Cifre che, al momento, la

Il Pescara

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

dei fanghi omettendo la realtà dei fatti: l'aver fatto di necessità virtù a fronte delle risorse esigue. I cumuli, una volta rimossi, verranno infatti rimpiazzati da nuovi cumuli, che rimarranno sulla banchina ancora per molto tempo data la recente proroga dell'ordinanza autorizzativa da parte dell'Autorità portuale fino alla conclusione delle operazioni di carico, trasporto e conferimento a destinazione finale dei sedimenti di dragaggio'. Lo stato dell'arte è il seguente incalzano -: il cantiere, che già porta un ritardo di 4 mesi, è di fatto bloccato fino alla rimozione di quei fanghi, data la mancanza di spazio per accumularne di nuovi e andare avanti. E quel poco che è stato rimosso dal fiume non è più sufficiente a garantire serenità agli equipaggi in fase di entrata e uscita dal porto. Un dato emblematico ci aiuta a capire l'inutile esaltazione della destra per un simile dragaggetto. Ogni anno il fiume Pescara deposita circa 15.000 metri cubi di fanghi e detriti. Rimuoverne solo 3.000, come ha giustamente fatto presente la marineria, equivale a svuotare il mare con un cucchiaino, denunciano ancora i consiglieri dem e Costantini. Il Pd sul silenzio di Arap sui lavori del porto In tutto questo a pesare sarebbe anche, sottolineano, il silenzio assoluto da parte di Arap sui lavori del porto: non c'è traccia di nuovi provvedimenti dopo la revoca dell'appalto, avvenuta nell'autunno 2025, dei lavori di completamento del pennello di foce e della scogliera di radicamento, parte della più complessa operazione di deviazione della foce del fiume. Sul Piano regolatore portuale, fermo al comitato Via nazionale, leggiamo che sarebbe arrivato il tanto sospirato parere del ministero della Cultura, che, con molte prescrizioni attuative, potrebbe almeno chiudere una procedura avviata formalmente nell'agosto 2024 dopo una lunghissima gestazione. Insomma, ritardi su ritardi che gridano vendetta dichiarano ancora - . I pescatori sanno bene che si sta procedendo per tentativi, dato che i soldi non ci sono, e per questo le loro preoccupazioni sono più che fondate. Carte alla mano, la destra di Meloni, Tajani e Salvini ha abbandonato Pescara e il suo porto. I problemi del nuovo mercato ittico: Inadeguato Un passaggio lo fanno anche sul tema dello spostamento del mercato ittico nell'ex biglietteria sul molo sud. Lo spostamento, ancor più se motivato dall'inadeguatezza dello stabile, avrebbe dovuto essere concordato prima con la marineria, così da evitare il paradosso di aver speso 430.000 euro per lavori su una struttura ben poco idonea alle attività che dovrà ospitare. Ci troviamo quindi adesso con un edificio piccolo, di soli 350 metri quadrati, in cui la marineria non vuole spostarsi a causa di criticità che mettono a repentaglio il rispetto delle norme igienico-sanitarie, e su cui sono stati spesi, oltre alla somma suddetta, altri 415.000 euro per un sistema di asta elettronica incapace di reggere i flussi attuali. Il tutto mentre al mercato ittico, la cui inadeguatezza non è stata risolta alla luce dello spostamento disposto, il sistema di asta elettronica continua a bloccarsi quotidianamente determinando danni economici a tutto il comparto della pesca. Come Partito democratico, già da quest'estate abbiamo messo a disposizione tutti i nostri livelli istituzionali per ottenere risorse e portare a casa i risultati che il porto di Pescara, di interesse nazionale, merita, per quello che rappresenta per la città e soprattutto per la marineria. Un appello mai raccolto dalla filiera della destra, che al momento concludono i dem -

Il Pescara

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

sembra più che altro impegnata a ottenere visibilità mediatica con annunci e titoloni, come quello di Pescara Capitale del Mare', destinati a restare solo sulla carta.

Il Pescara

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Risoluzione di Di Marco (Pd) sul porto: "Subito il dragaggio, non si può più attendere"

"Un intervento urgente per il dragaggio del **porto** di **Pescara** che non sia la promessa di lavori attesi da troppo tempo, ma la fine di una stasi che ha messo nuovamente in ginocchio la marineria locale". È quanto chiede il consigliere regionale Antonio Di Marco (Pd), che sul tema ha presentato un'apposita risoluzione in commissione Ambiente infrastrutture e territorio, di cui è vicepresidente. "L'insabbiamento dei fondali - afferma Di Marco - continua a compromettere l'operatività della marineria, mettendo a rischio il lavoro degli armatori e l'equilibrio economico di un comparto strategico per la città e per l'intero sistema regionale che sembra non interessare il governo regionale, se non alle scadenze elettorali". "La risoluzione - spiega il consigliere - impegna la Regione a istituire una commissione portuale che coordini tutti i soggetti coinvolti e rappresenti con forza le esigenze del territorio presso il Ministero; quantificare i danni economici e ambientali causati dai ritardi nel dragaggio; valutare gli effetti sul sistema idrico cittadino, soprattutto in una fase in cui l'aumento dei flussi turistici rende ancora più urgente una gestione efficiente". "È indispensabile dare un segnale, cosa che auspico, perché ancora una volta, siamo di fronte a tempi lunghi che stanno mettendo a dura prova la resistenza del comparto pesca pescarese, lasciato senza sostegni concreti e senza le attenzioni che merita. La politica deve assumersi la responsabilità di risolvere i problemi, non di rimandarli. Servono decisioni vere, non annunci dettati da scadenze elettorali o da logiche di consenso momentaneo", sottolinea Di Marco. "Mi auguro che su questo atto ci sia una condivisione ampia e ringrazio da ora i colleghi consiglieri per l'attenzione che dedicheranno al tema: perché il **porto** non è una questione di parte, o limitata all'area di **Pescara**, è una priorità per il lavoro, per l'economia e per il futuro del territorio abruzzese, per la storia dello scalo e per il potenziale di cui nessuno ad oggi, a causa delle condizioni in cui si trova - conclude il consigliere - sta beneficiando".



"Un intervento urgente per il dragaggio del porto di Pescara che non sia la promessa di lavori attesi da troppo tempo, ma la fine di una stasi che ha messo nuovamente in ginocchio la marineria locale". È quanto chiede il consigliere regionale Antonio Di Marco (Pd), che sul tema ha presentato un'apposita risoluzione in commissione Ambiente infrastrutture e territorio, di cui è vicepresidente. "L'insabbiamento dei fondali - afferma Di Marco - continua a compromettere l'operatività della marineria, mettendo a rischio il lavoro degli armatori e l'equilibrio economico di un comparto strategico per la città e per l'intero sistema regionale che sembra non interessare il governo regionale, se non alle scadenze elettorali". "La risoluzione - spiega il consigliere - impegna la Regione a istituire una commissione portuale che coordini tutti i soggetti coinvolti e rappresenti con forza le esigenze del territorio presso il Ministero; quantificare i danni economici e ambientali causati dai ritardi nel dragaggio; valutare gli effetti sul sistema idrico cittadino, soprattutto in una fase in cui l'aumento dei flussi turistici rende ancora più urgente una gestione efficiente". "È indispensabile dare un segnale, cosa che auspico, perché ancora una volta, siamo di fronte a tempi lunghi che stanno mettendo a dura prova la resistenza del comparto pesca pescarese, lasciato senza sostegni concreti e senza le attenzioni che merita. La politica deve assumersi la responsabilità di risolvere i problemi, non di rimandarli. Servono decisioni vere, non annunci dettati da scadenze elettorali o da logiche di consenso momentaneo", sottolinea Di Marco. "Mi auguro che su questo atto ci sia una condivisione ampia e ringrazio da ora i colleghi consiglieri per l'attenzione che dedicheranno al tema: perché il porto non è una questione di parte, o limitata all'area di Pescara, è una priorità per il lavoro, per l'economia e per il futuro del territorio abruzzese, per la storia dello scalo e per il potenziale di cui nessuno ad oggi, a causa delle condizioni in cui si trova - conclude il consigliere - sta beneficiando".

Ship 2 Shore

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il 2025 del sistema portuale dell'Adriatico centrale è stato in crescita

Traffici a 11,4 milioni di tonnellate (+1%), con **Ancona** che fa da locomotiva grazie alla ripresa di container e rinfuse. Segnali di capacità di ripresa in un contesto ancora condizionato dalle tensioni sul Mar Rosso e dall'impatto dell'ETS Il 2025 si chiude con un segno positivo per il sistema portuale del mare Adriatico centrale. I porti di **Ancona**, **Falconara** Marittima, Ortona e Vasto hanno movimentato complessivamente 11.418.101 tonnellate di merci, in aumento dell'1% rispetto al 2024. Le merci solide - rinfuse e carichi unitizzati - rappresentano il 59% del totale, con 6,7 milioni di tonnellate, mentre le merci liquide superano i 4,7 milioni di tonnellate (41%). A confermarsi scalo trainante è il **porto** di **Ancona-Falconara** Marittima, che concentra l'85% dei traffici complessivi con oltre 9,6 milioni di tonnellate (+2%). Seguono Ortona, con 1,3 milioni di tonnellate (+2%), e Vasto, con circa 441 mila tonnellate (-10%). Nel dettaglio, il **porto** di **Ancona** registra una crescita del traffico di merci solide (+3%), che raggiungono 5,6 milioni di tonnellate. A sostenere il dato sono in particolare il general cargo, le rinfuse e le merci containerizzate (+8%), che nel 2025 hanno totalizzato 1.163.597 tonnellate. I TEUs movimentati sono stati 154.868 (+2%), confermando un'inversione di tendenza in un contesto ancora segnato dalle tensioni internazionali che nel corso dell'anno hanno limitato i transiti nel Canale di Suez. Particolarmente significativo l'incremento delle merci non unitizzate - general cargo e rinfuse solide - cresciute del 50% rispetto al 2024, fino a circa 475 mila tonnellate. Un risultato che, secondo l'Autorità di sistema portuale, evidenzia la capacità degli operatori di intercettare nuove opportunità di mercato. Sul piano infrastrutturale proseguono gli interventi per rafforzare questa vocazione: dalla riconversione dell'area ex carbonile a centro logistico alla demolizione dei nastri trasportatori sulla banchina 25, fino al dragaggio di prossimo avvio per consentire l'accesso a navi con maggiore pescaggio. In lieve flessione il traffico su traghetto (-2%) e quello dei veicoli pesanti (-1%), dato collegato alla sospensione temporanea di una linea tra **Ancona** e Spalato. Stabili invece i volumi sulle linee con Grecia e Albania. Per quanto riguarda le rinfuse liquide, lo stabilimento petrolifero di **Falconara** Marittima si mantiene in linea con il 2024, superando i 4 milioni di tonnellate, con un incremento del 14% dei prodotti petroliferi raffinati.

Ship 2 Shore

Il 2025 del sistema portuale dell'Adriatico centrale è stato in crescita

02/23/2026 12:15

Traffici a 11,4 milioni di tonnellate (+1%), con Ancona che fa da locomotiva grazie alla ripresa di container e rinfuse. Segnali di capacità di ripresa in un contesto ancora condizionato dalle tensioni sul Mar Rosso e dall'impatto dell'ETS Il 2025 si chiude con un segno positivo per il sistema portuale del mare Adriatico centrale. I porti di Ancona, Falconara Marittima, Ortona e Vasto hanno movimentato complessivamente 11.418.101 tonnellate di merci, in aumento dell'1% rispetto al 2024. Le merci solide - rinfuse e carichi unitizzati - rappresentano il 59% del totale, con 6,7 milioni di tonnellate, mentre le merci liquide superano i 4,7 milioni di tonnellate (41%). A confermarsi scalo trainante è il porto di Ancona-Falconara Marittima, che concentra l'85% dei traffici complessivi con oltre 9,6 milioni di tonnellate (+2%). Seguono Ortona, con 1,3 milioni di tonnellate (+2%), e Vasto, con circa 441 mila tonnellate (-10%). Nel dettaglio, il porto di Ancona registra una crescita del traffico di merci solide (+3%), che raggiungono 5,6 milioni di tonnellate. A sostenere il dato sono in particolare il general cargo, le rinfuse e le merci containerizzate (+8%), che nel 2025 hanno totalizzato 1.163.597 tonnellate. I TEUs movimentati sono stati 154.868 (+2%), confermando un'inversione di tendenza in un contesto ancora segnato dalle tensioni internazionali che nel corso dell'anno hanno limitato i transiti nel Canale di Suez. Particolarmente significativo l'incremento delle merci non unitizzate - general cargo e rinfuse solide - cresciute del 50% rispetto al 2024, fino a circa 475 mila tonnellate. Un risultato che, secondo l'Autorità di sistema portuale, evidenzia la capacità degli operatori di intercettare nuove opportunità di mercato. Sul piano infrastrutturale proseguono gli interventi per rafforzare questa vocazione: dalla riconversione dell'area ex carbonile a centro logistico alla demolizione dei nastri trasportatori sulla banchina 25, fino al dragaggio di prossimo avvio per consentire l'accesso a navi con maggiore pescaggio. In lieve flessione il traffico su traghetto (-2%) e quello dei veicoli pesanti (-1%), dato collegato alla sospensione temporanea di una linea tra Ancona e Spalato. Stabili invece i volumi sulle linee con Grecia e Albania. Per quanto riguarda le rinfuse liquide, lo stabilimento petrolifero di Falconara Marittima si mantiene in linea con il 2024, superando i 4 milioni di tonnellate, con un incremento del 14% dei prodotti petroliferi raffinati.



Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Merci varie e rinfuse secche in crescita nel porto di Ancona nel 2025

Nonostante le incertezze globali, il sistema portuale marchigiano e abruzzese tiene. Recuperano i container ad **Ancona** (+8%) e aumentano i cereali a Ortona (+21%) Nel 2025 gli scali di **Ancona**, Falconara Marittima, Ortona, Vasto, che movimentano merci liquide o solide, hanno registrato un traffico di 11.418.101 tonnellate, in crescita dell'1% rispetto al 2024. Il 59% delle merci transitate, spiega una nota dell'Autorità di sistema del Mare Adriatico Centrale, è di tipologia solida, rinfusa o in carichi unitizzati, e corrisponde a 6,7 milioni di tonnellate, mentre il traffico merci liquide ha superato la soglia di 4,7 milioni di tonnellate (41%). Il **porto** di **Ancona**-Falconara Marittima si conferma lo scalo trainante del sistema, con oltre 9,6 milioni di tonnellate di merci movimentate (85% del totale dei traffici, +2% sul 2024). Seguono Ortona, con 1,3 milioni di tonnellate (11% del totale dei traffici, +2% sul 2024), e Vasto, con circa 441.000 tonnellate (4% del totale dei traffici, -10% sul 2024). Entrando nel dettaglio del **porto** di **Ancona** si nota la ripresa del traffico di merci solide, che con 5,6 milioni di tonnellate cresce del 3%, sostenuto in particolare dal traffico general cargo e rinfuse, e dalle merci in container (+8%). Nel 2025 le merci containerizzate imbarcate e sbarcate nello scalo hanno raggiunto 1.163.597 tonnellate: un'inversione di tendenza positiva nonostante le permanenti turbolenze internazionali che durante il 2025 hanno continuato a limitare i transiti per il canale di Suez. I Teu movimentati sono stati 154.868, con un incremento del 2%. Spicca l'aumento delle merci non unitizzate come general cargo e rinfuse solide, cresciute del 50% rispetto al 2024 raggiungendo circa 475.000 tonnellate. L'importante percentuale di crescita - continua la nota dell'ente - sembra indicare nuove opportunità di mercato e filoni di traffico con potenziale di ulteriore sviluppo ed ha fatto sì che l'Autorità di sistema portuale decidesse di investire per potenziare le infrastrutture per queste tipologie di carichi: dalla rinnovata concessione all'area ex-carbonile, ora convertito in centro logistico, alla demolizione dei nastri trasportatori per il carbone su banchina 25 per facilitare la movimentazione delle diverse tipologie di carico, sino al dragaggio di prossimo avvio per consentire l'accesso di navi con maggiore pescaggio. Una lieve contrazione del traffico merci nello scorso anno si è avuta sui traghetti (-2%) e nei veicoli pesanti in transito (-1%), dovuta a una temporanea sospensione di una linea traghetti tra **Ancona** e Spalato per una parte del 2025. Nessuna oscillazione sui volumi relativi alle linee con la Grecia e l'Albania. Stabile la movimentazione di rinfuse liquide presso lo stabilimento petrolifero di Falconara Marittima rispetto all'anno precedente, con oltre 4 milioni di tonnellate (con un +14% di prodotti petroliferi raffinati). Dal lato passeggeri **Ancona** registra 817.627 transiti nel 2025, con una diminuzione del -12% sul 2024 (739.399 passeggeri dei traghetti e



Nonostante le incertezze globali, il sistema portuale marchigiano e abruzzese tiene. Recuperano i container ad Ancona (+8%) e aumentano i cereali a Ortona (+21%) Nel 2025 gli scali di Ancona, Falconara Marittima, Ortona, Vasto, che movimentano merci liquide o solide, hanno registrato un traffico di 11.418.101 tonnellate, in crescita dell'1% rispetto al 2024. Il 59% delle merci transitate, spiega una nota dell'Autorità di sistema del Mare Adriatico Centrale, è di tipologia solida, rinfusa o in carichi unitizzati, e corrisponde a 6,7 milioni di tonnellate, mentre il traffico merci liquide ha superato la soglia di 4,7 milioni di tonnellate (41%). Il porto di Ancona-Falconara Marittima si conferma lo scalo trainante del sistema, con oltre 9,6 milioni di tonnellate di merci movimentate (85% del totale dei traffici, +2% sul 2024). Seguono Ortona, con 1,3 milioni di tonnellate (11% del totale dei traffici, +2% sul 2024), e Vasto, con circa 441.000 tonnellate (4% del totale dei traffici, -10% sul 2024). Entrando nel dettaglio del porto di Ancona si nota la ripresa del traffico di merci solide, che con 5,6 milioni di tonnellate cresce del 3%, sostenuto in particolare dal traffico general cargo e rinfuse, e dalle merci in container (+8%). Nel 2025 le merci containerizzate imbarcate e sbarcate nello scalo hanno raggiunto 1.163.597 tonnellate: un'inversione di tendenza positiva nonostante le permanenti turbolenze internazionali che durante il 2025 hanno continuato a limitare i transiti per il canale di Suez. I Teu movimentati sono stati 154.868, con un incremento del 2%. Spicca l'aumento delle merci non unitizzate come general cargo e rinfuse solide, cresciute del 50% rispetto al 2024 raggiungendo circa 475.000 tonnellate. L'importante percentuale di crescita - continua la nota dell'ente - sembra indicare nuove opportunità di mercato e filoni di traffico con potenziale di ulteriore sviluppo ed ha fatto sì che l'Autorità di sistema portuale decidesse di investire per potenziare le infrastrutture per queste tipologie di carichi: dalla rinnovata concessione all'area ex-

Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

78.228 crocieristi). Per quanto riguarda il traffico passeggeri su nave la ragione della diminuzione sembra dipendere dalle variazioni strutturali di mercato anticipate dagli studi di traffico dell'Autorità di sistema portuale, che, spiega, sono valide per tutti i porti adriatici, e riguardano la diffusione collegamenti aerei e il minore tempo per gli spostamenti, nonché la reazione delle compagnie armatoriali alle innovazioni normative, in primis l'Ets che penalizza le tratte di medio raggio tra Paesi Ue. Pesaro, viceversa, con oltre 14.400 passeggeri, cresce del 26% rispetto al 2024 (ca 13.800 passeggeri sulla linea veloce verso l'Istria e le isole croate, mentre le toccate delle piccole crociere hanno portato 626 escursionisti anglosassoni nel pesarese nel corso della stagione) Relativamente ai risultati 2025 dei porti d'Abruzzo, Ortona cresce del 2% rispetto al 2024 nella movimentazione di merci confermando il ruolo di riferimento dei cereali (+21%): trend che già da quest'anno beneficia della piena operatività della banchina di riva, potenziata con l'investimento Pnrr di 13 milioni di euro e rimessa in disponibilità. Lo scalo supporta inoltre l'unico traffico passeggeri marittimo d'Abruzzo con 770 crocieristi in transito. In contrazione invece il traffico del **porto** di Vasto, dovuto a un calo generalizzato dei traffici, più contenuto nelle rinfuse liquide (-2%) - parte preponderante dei traffici del **porto** - mentre il traffico rinfuse e general cargo e il traffico RoRo arretrano rispettivamente del -17% e -37%. "Il traffico contenitori in ripresa indica che il **porto** di **Ancona** ha un potenziale che potrebbe essere espresso dal mercato appena le condizioni internazionali aumenteranno la sicurezza della navigazione nel mar Rosso. Anche il traffico rinfuse oggi evidenzia che gli operatori dello scalo riescono a catturare nuovi traffici sfruttando posizione e capacità del **porto**. Gli interventi su banchina 23 e il progetto aggiornato della banchina 27 devono quindi procedere con determinazione per accompagnare questa crescita. Sul fronte dei passeggeri continueremo l'opera di qualificazione dell'offerta sia come infrastrutture che in servizi, sapendo però che molto dipenderà dalla valutazione delle autorità comunitarie rispetto alla disciplina delle tassazioni sulle emissioni, i cui limiti e distorsioni stanno divenendo sempre più evidenti, e non solo a livello italiano. " ha commentato il presidente Vincenzo Garofalo, aggiungendo "Anche i risultati del **porto** di Ortona sono positivi, e l'auspicio è che la fine dei cantieri del Pnrr veda crescere ancora i traffici, mentre sono in preparazione degli interventi di breve periodo per migliorare l'accessibilità marittima del **porto**. Il **porto** di Vasto ha subito nel 2025 una congiuntura lievemente negativa, ma l'approfondimento dei dati fa ritenere al momento la situazione occasionale. Proseguirà quindi il confronto con operatori ed Istituzioni ancora competenti per lo sviluppo delle opere portuali per far sì che anche Vasto riesca a portare risultati positivi." 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.

Informatore Navale

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ANCIP deposita interventi ad adiuvandum contro la sentenza del TAR Salerno e sul porto turistico di Fiumicino-Isola Sacra

L'ANCIP ha formalizzato l'atto di intervento ad adiuvandum nell'ambito del procedimento relativo alla realizzazione delle infrastrutture crocieristiche nel perimetro concessorio del porto turistico-diportistico di **Fiumicino** Isola Sacra. Con tale intervento l'associazione intende primariamente tutelare gli interessi delle proprie imprese associate, delle lavoratrici e dei lavoratori del comparto e, più in generale, gli interessi della sana imprenditoria portuale italiana e gli interessi generali e diffusi del sistema portuale nazionale. L'iniziativa si affianca all'intervento ad adiuvandum già presentato in data 19 gennaio scorso con l'Avvocatura Generale dello Stato avverso la sentenza del TAR Salerno, che - secondo la valutazione dell'Associazione - rischierebbe di avallare forme di autoproduzione mascherata in elusione della normativa di settore, incidendo in modo potenzialmente critico sugli equilibri del mercato portuale e sulle condizioni di concorrenza tra operatori. Sempre in data 19 gennaio, in un'ottica di correttezza e trasparenza delle relazioni industriali, ANCIP ha preventivamente informato l'intero cluster portuale - associazioni datoriali e organizzazioni sindacali - della volontà, espressa all'unanimità dalla propria Assemblea, di attivare ogni iniziativa utile a tutela delle imprese rappresentate e, più in generale, del sistema portuale nazionale. Gli interventi promossi, infatti, sono ritenuti dall'Associazione di rilievo non solo per le imprese associate, ma per l'intero comparto portuale italiano. ANCIP ribadisce inoltre di non essere in alcun modo contraria agli investimenti privati nei porti italiani, che anzi considera un fattore positivo di sviluppo e competitività. Tali investimenti - sottolinea l'Associazione - devono tuttavia realizzarsi nel pieno rispetto del quadro regolatorio previsto dalla legge speciale portuale, al fine di evitare distorsioni concorrenziali nei confronti delle imprese che operano nel rispetto delle regole vigenti, ivi compresa l'applicazione del CCNL unico dei lavoratori dei porti. Il rispetto di regole comuni risulta essenziale anche a tutela dell'interesse pubblico, considerato il rilevante impegno finanziario sostenuto nel tempo dallo Stato, attraverso le Autorità portuali e le Autorità di Sistema Portuale, per lo sviluppo infrastrutturale delle banchine e degli scali italiani. Pur nella consapevolezza della complessità dei contenziosi avviati, ANCIP conferma la propria determinazione nel porre al centro della propria azione la salvaguardia della corretta regolazione del mercato portuale, la tutela della concorrenza leale tra imprese e la difesa del lavoro portuale. Gli interventi ad adiuvandum promossi dall'Associazione si collocano, pertanto, nell'ottica della tutela della sana imprenditoria portuale italiana, della stabilità del quadro regolatorio e della protezione dell'intero sistema portuale nazionale.

Informatore Navale	
ANCIP deposita interventi ad adiuvandum contro la sentenza del TAR Salerno e sul porto turistico di Fiumicino-Isola Sacra	
02/23/2026 14:26	
L'ANCIP ha formalizzato l'atto di intervento ad adiuvandum nell'ambito del procedimento relativo alla realizzazione delle infrastrutture crocieristiche nel perimetro concessorio del porto turistico-diportistico di Fiumicino Isola Sacra. Con tale intervento l'associazione intende primariamente tutelare gli interessi delle proprie imprese associate, delle lavoratrici e dei lavoratori del comparto e, più in generale, gli interessi della sana imprenditoria portuale italiana e gli interessi generali e diffusi del sistema portuale nazionale. L'iniziativa si affianca all'intervento ad adiuvandum già presentato in data 19 gennaio scorso con l'Avvocatura Generale dello Stato avverso la sentenza del TAR Salerno, che - secondo la valutazione dell'Associazione - rischierebbe di avallare forme di autoproduzione mascherata in elusione della normativa di settore, incidendo in modo potenzialmente critico sugli equilibri del mercato portuale e sulle condizioni di concorrenza tra operatori. Sempre in data 19 gennaio, in un'ottica di correttezza e trasparenza delle relazioni industriali, ANCIP ha preventivamente informato l'intero cluster portuale - associazioni datoriali e organizzazioni sindacali - della volontà, espressa all'unanimità dalla propria Assemblea, di attivare ogni iniziativa utile a tutela delle imprese rappresentate e, più in generale, del sistema portuale nazionale. Gli interventi promossi, infatti, sono ritenuti dall'Associazione di rilievo non solo per le imprese associate, ma per l'intero comparto portuale italiano. ANCIP ribadisce inoltre di non essere in alcun modo contraria agli investimenti privati nei porti italiani, che anzi considera un fattore positivo di sviluppo e competitività. Tali investimenti - sottolinea l'Associazione - devono tuttavia realizzarsi nel pieno rispetto del quadro regolatorio previsto dalla legge speciale portuale, al fine di evitare distorsioni concorrenziali nei confronti delle imprese che operano nel rispetto delle regole vigenti, ivi compresa l'applicazione del CCNL unico dei lavoratori dei porti. Il rispetto di regole comuni risulta essenziale anche a tutela dell'interesse pubblico, considerato il rilevante impegno finanziario sostenuto nel tempo dallo Stato, attraverso le Autorità portuali e le Autorità di Sistema Portuale, per lo sviluppo infrastrutturale delle banchine e degli scali italiani. Pur nella consapevolezza della complessità dei contenziosi avviati, ANCIP conferma la propria determinazione nel porre al centro della propria azione la salvaguardia della corretta regolazione del mercato portuale, la tutela della concorrenza leale tra imprese e la difesa del lavoro portuale. Gli interventi ad adiuvandum promossi dall'Associazione si collocano, pertanto, nell'ottica della tutela della sana imprenditoria portuale italiana, della stabilità del quadro regolatorio e della protezione dell'intero sistema portuale nazionale.	

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Fiumicino, Ancip interviene ad adiuvandum sul porto turistico dell'Isola Sacra

Nell'ambito della realizzazione delle infrastrutture crocieristiche, l'associazione scende in campo "a tutela del lavoro portuale". Nella giornata odierna l'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) ha formalizzato l'atto di intervento ad adiuvandum nell'ambito del procedimento relativo alla realizzazione delle infrastrutture crocieristiche nel perimetro concessorio del porto turistico-diportistico di **Fiumicino** Isola Sacra. Gli interventi ad adiuvandum, nel diritto processuale (civile e amministrativo), definiscono gli interventi volontari di un soggetto terzo che sostiene le ragioni di una delle parti principali. Con tale intervento ANCIP - spiega l'associazione in una nota - senza entrare nel merito delle questioni di natura ambientale, si intende primariamente tutelare gli interessi delle proprie imprese associate, delle lavoratrici e dei lavoratori del comparto e, più in generale, gli interessi della sana imprenditoria portuale italiana e gli interessi generali e diffusi del sistema portuale nazionale». L'iniziativa si affianca all'intervento ad adiuvandum già presentato il 19 gennaio scorso con l'Avvocatura Generale dello Stato avverso la sentenza del TAR Salerno, che - secondo la valutazione dell'associazione - rischierebbe di avallare forme di autoproduzione mascherata in elusione della normativa di settore, incidendo in modo potenzialmente critico sugli equilibri del mercato portuale e sulle condizioni di concorrenza tra operatori. Sempre il 19 gennaio scorso ANCIP ha preventivamente informato l'intero cluster portuale - associazioni datoriali e organizzazioni sindacali - della volontà, espressa all'unanimità dall'assemblea dell'associazione, di attivare ogni iniziativa utile a tutela delle imprese rappresentate e, più in generale, del sistema portuale nazionale. Gli interventi promossi, infatti, sono ritenuti dall'associazione di rilievo non solo per le imprese associate ma per l'intero comparto portuale italiano. ANCIP ribadisce inoltre di non essere in alcun modo contraria agli investimenti privati nei porti italiani, che anzi considera un fattore positivo di sviluppo e competitività. Tali investimenti - sottolinea l'Associazione - devono tuttavia realizzarsi nel pieno rispetto del quadro regolatorio previsto dalla legge speciale portuale, al fine di evitare distorsioni concorrenziali nei confronti delle imprese che operano nel rispetto delle regole vigenti, ivi compresa l'applicazione del CCNL unico dei lavoratori dei porti. «Il rispetto di regole comuni - spiega la nota dell'Ancip - risulta essenziale anche a tutela dell'interesse pubblico, considerato il rilevante impegno finanziario sostenuto nel tempo dallo Stato, attraverso le Autorità portuali e le Autorità di Sistema Portuale, per lo sviluppo infrastrutturale delle banchine e degli scali italiani». Pur nella consapevolezza della complessità dei contenziosi avviati, ANCIP conferma la propria determinazione nel porre al centro della propria azione la salvaguardia della corretta regolazione del mercato portuale, la tutela della concorrenza leale tra imprese e la



Nell'ambito della realizzazione delle infrastrutture crocieristiche, l'associazione scende in campo "a tutela del lavoro portuale". Nella giornata odierna l'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) ha formalizzato l'atto di intervento ad adiuvandum nell'ambito del procedimento relativo alla realizzazione delle infrastrutture crocieristiche nel perimetro concessorio del porto turistico-diportistico di Fiumicino Isola Sacra. Gli interventi ad adiuvandum, nel diritto processuale (civile e amministrativo), definiscono gli interventi volontari di un soggetto terzo che sostiene le ragioni di una delle parti principali. Con tale intervento ANCIP - spiega l'associazione in una nota - senza entrare nel merito delle questioni di natura ambientale, si intende primariamente tutelare gli interessi delle proprie imprese associate, delle lavoratrici e dei lavoratori del comparto e, più in generale, gli interessi della sana imprenditoria portuale italiana e gli interessi generali e diffusi del sistema portuale nazionale». L'iniziativa si affianca all'intervento ad adiuvandum già presentato il 19 gennaio scorso con l'Avvocatura Generale dello Stato avverso la sentenza del TAR Salerno, che - secondo la valutazione dell'associazione - rischierebbe di avallare forme di autoproduzione mascherata in elusione della normativa di settore, incidendo in modo potenzialmente critico sugli equilibri del mercato portuale e sulle condizioni di concorrenza tra operatori. Sempre il 19 gennaio scorso ANCIP ha preventivamente informato l'intero cluster portuale - associazioni datoriali e organizzazioni sindacali - della volontà, espressa all'unanimità dall'assemblea dell'associazione, di attivare ogni iniziativa utile a tutela delle imprese rappresentate e, più in generale, del sistema portuale nazionale. Gli interventi promossi, infatti, sono ritenuti dall'associazione di rilievo non solo per le imprese associate ma per l'intero comparto portuale italiano. ANCIP ribadisce inoltre di non essere in alcun modo

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

difesa del lavoro portuale. «Gli interventi ad adiuvandum promossi dall'Associazione - conclude la nota - si collocano, pertanto, nell'ottica della tutela della sana imprenditoria portuale italiana, della stabilità del quadro regolatorio e della protezione dell'intero sistema portuale nazionale». Condividi Tag portuali Articoli correlati.

ANCIP interviene nei contenziosi su Fiumicino e TAR Salerno

'Tutela del mercato e della concorrenza portuale'

Andrea Puccini

ROMA L'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) ha formalizzato un intervento ad adiuvandum nel procedimento relativo alla realizzazione delle infrastrutture crocieristiche all'interno del perimetro concessorio del porto turistico di Fiumicino Isola Sacra. L'iniziativa, precisa l'Associazione, non entra nel merito delle questioni ambientali oggetto del giudizio, ma mira a tutelare gli interessi delle imprese associate, delle lavoratrici e dei lavoratori del comparto e, più in generale, dell'equilibrio competitivo del sistema portuale nazionale. Il nuovo atto si affianca all'intervento ad adiuvandum già depositato il 19 Gennaio scorso, insieme all'Avvocatura Generale dello Stato, contro la sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale di Salerno. Secondo ANCIP, quella pronuncia rischierebbe di legittimare forme di autoproduzione che eludono la normativa di settore, con possibili effetti distorsivi sulla concorrenza e sugli assetti del mercato portuale. Il 19 Gennaio scorso, informato il cluster portuale Sempre, l'Associazione ha comunicato preventivamente al cluster portuale associazioni datoriali e organizzazioni sindacali la decisione, assunta all'unanimità dall'Assemblea, di attivare ogni strumento utile alla tutela delle imprese rappresentate e dell'intero comparto. Gli interventi, sottolinea ANCIP, non riguardano esclusivamente le associate ma assumono rilievo sistemico, in quanto incidono su principi di regolazione che interessano tutto il settore. Investimenti sì, ma nel rispetto delle regole. L'Associazione chiarisce di non essere contraria agli investimenti privati nei porti italiani, considerati anzi un fattore di crescita e competitività. Tuttavia, tali investimenti devono inserirsi nel quadro regolatorio delineato dalla legge speciale portuale, evitando situazioni che possano alterare la parità concorrenziale rispetto alle imprese che operano nel rispetto delle norme vigenti, compresa l'applicazione del contratto collettivo nazionale unico dei lavoratori portuali. Il richiamo alle regole comuni viene esteso anche alla tutela dell'interesse pubblico, alla luce delle risorse finanziarie impiegate negli anni dallo Stato, attraverso le Autorità portuali e le Autorità di Sistema portuale, per lo sviluppo infrastrutturale degli scali italiani. Pur riconoscendo la complessità dei contenziosi in corso, ANCIP ribadisce la propria determinazione a presidiare la corretta regolazione del mercato portuale, la concorrenza leale tra operatori e la tutela del lavoro portuale. Gli interventi promossi si inseriscono, conclude l'Associazione, in una strategia volta a garantire stabilità normativa e salvaguardia della sana imprenditoria portuale, nell'interesse dell'intero sistema logistico-marittimo nazionale.



Ship 2 Shore

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ANCIP entra nei casi' di Fiumicino e Salerno

L'associazione ha ufficializzato due interventi ad adiuvandum' relativamente al nuovo porto crocieristico laziale e ad una sentenza del TAR campano sul lavoro portuale. L'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) ha deciso di intervenire nella vicenda riguardante la realizzazione delle infrastrutture crocieristiche nel nuovo porto turistico di Fiumicino Isola Sacra, e anche nel procedimento giudiziario relativo ad attività di autoproduzione mascherata nel porto di Salerno. Nel primo caso, ANCIP ha formalizzato un atto di intervento ad adiuvandum tramite il quale l'associazione, pur senza entrare nel merito delle questioni di natura ambientale (il progetto, promosso da Royal Caribbean e dal fondo iCON Infrastructure, ha ottenuto la VIA a novembre scorso), intende tutelare gli interessi delle proprie imprese associate, delle lavoratrici e dei lavoratori del comparto e, più in generale, gli interessi della sana imprenditoria portuale italiana e gli interessi generali e diffusi del sistema portuale nazionale. Come detto, questa iniziativa si affianca all'intervento ad adiuvandum già presentato in data 19 gennaio scorso con l'Avvocatura Generale dello Stato avverso la sentenza del TAR Salerno, che secondo la valutazione dell'associazione rischierebbe di avallare forme di autoproduzione mascherata in elusione della normativa di settore nello scalo campano, incidendo in modo potenzialmente critico sugli equilibri del mercato portuale e sulle condizioni di concorrenza tra operatori. Sempre in data 19 gennaio, in un'ottica di correttezza e trasparenza delle relazioni industriali, ANCIP aveva preventivamente informato l'intero cluster portuale - associazioni datoriali e organizzazioni sindacali - della volontà, espressa all'unanimità dalla propria assemblea, di attivare ogni iniziativa utile a tutela delle imprese rappresentate e, più in generale, del sistema portuale nazionale. Secondo l'associazione, infatti, questi interventi assumono rilievo non solo per le imprese associate, ma per l'intero comparto portuale italiano. ANCIP ribadisce inoltre di non essere in alcun modo contraria agli investimenti privati nei porti italiani, che anzi considera un fattore positivo di sviluppo e competitività. Tali investimenti sottolineano l'associazione nella sua nota devono tuttavia realizzarsi nel pieno rispetto del quadro regolatorio previsto dalla legge speciale portuale, al fine di evitare distorsioni concorrenziali nei confronti delle imprese che operano nel rispetto delle regole vigenti, ivi compresa l'applicazione del CCNL unico dei lavoratori dei porti. Il rispetto di regole comuni risulta essenziale anche a tutela dell'interesse pubblico, considerato il rilevante impegno finanziario sostenuto nel tempo dallo Stato, attraverso le Autorità portuali e le Autorità di Sistema Portuale, per lo sviluppo infrastrutturale delle banchine e degli scali italiani. Pur nella consapevolezza della complessità dei contenziosi avviati, ANCIP conferma quindi la propria determinazione nel porre al centro della propria azione la

Ship 2 Shore

ANCIP entra nei 'casi' di Fiumicino e Salerno

02/23/2026 16:37

L'associazione ha ufficializzato due interventi 'ad adiuvandum' relativamente al nuovo porto crocieristico laziale e ad una sentenza del TAR campano sul lavoro portuale. L'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) ha deciso di intervenire nella vicenda riguardante la realizzazione delle infrastrutture crocieristiche nel nuovo porto turistico di Fiumicino Isola Sacra, e anche nel procedimento giudiziario relativo ad attività di autoproduzione mascherata nel porto di Salerno. Nel primo caso, ANCIP ha formalizzato un atto di intervento ad adiuvandum tramite il quale l'associazione, pur senza entrare nel merito delle questioni di natura ambientale (il progetto, promosso da Royal Caribbean e dal fondo iCON Infrastructure, ha ottenuto la VIA a novembre scorso), intende tutelare gli interessi delle proprie imprese associate, delle lavoratrici e dei lavoratori del comparto e, più in generale, gli interessi della sana imprenditoria portuale italiana e gli interessi generali e diffusi del sistema portuale nazionale. Come detto, questa iniziativa si affianca all'intervento ad adiuvandum già presentato in data 19 gennaio scorso con l'Avvocatura Generale dello Stato avverso la sentenza del TAR Salerno, che secondo la valutazione dell'associazione rischierebbe di avallare forme di autoproduzione mascherata in elusione della normativa di settore nello scalo campano, incidendo in modo potenzialmente critico sugli equilibri del mercato portuale e sulle condizioni di concorrenza tra operatori. Sempre in data 19 gennaio, in un'ottica di correttezza e trasparenza delle relazioni industriali, ANCIP aveva preventivamente informato l'intero cluster portuale - associazioni datoriali e organizzazioni sindacali - della volontà, espressa all'unanimità dalla propria assemblea, di attivare ogni iniziativa utile a tutela delle imprese rappresentate e, più in generale, del sistema portuale nazionale. Secondo l'associazione, infatti, questi interventi assumono rilievo non solo per le imprese associate, ma per l'intero comparto portuale italiano. ANCIP ribadisce inoltre di non essere in alcun modo contraria agli investimenti privati nei porti italiani, che anzi considera un fattore positivo di sviluppo e competitività. Tali investimenti sottolineano l'associazione nella sua nota devono tuttavia realizzarsi nel pieno rispetto del quadro regolatorio previsto dalla legge speciale portuale, al fine di evitare distorsioni concorrenziali nei confronti delle imprese che operano nel rispetto delle regole vigenti, ivi compresa l'applicazione del CCNL unico dei lavoratori dei porti. Il rispetto di regole comuni risulta essenziale anche a tutela dell'interesse pubblico, considerato il rilevante impegno finanziario sostenuto nel tempo dallo Stato, attraverso le Autorità portuali e le Autorità di Sistema Portuale, per lo sviluppo infrastrutturale delle banchine e degli scali italiani. Pur nella consapevolezza della complessità dei contenziosi avviati, ANCIP conferma quindi la propria determinazione nel porre al centro della propria azione la

Ship 2 Shore

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

salvaguardia della corretta regolazione del mercato portuale, la tutela della concorrenza leale tra imprese e la difesa del lavoro portuale. Gli interventi ad adiuvandum promossi dall'associazione si collocano, pertanto, nell'ottica della tutela della sana imprenditoria portuale italiana, della stabilità del quadro regolatorio e della protezione dell'intero sistema portuale nazionale.

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ancip scende in campo contro il porto crociere a Fiumicino e l'autoproduzione a Salerno

Annunciati gli atti di intervento ad adiuvandum nei ricorsi alla giustizia amministrativa per "il rispetto di regole comuni essenziale anche a tutela dell'interesse pubblico". Anche Ancip, l'Associazione nazionale compagnie e imprese portuali, scende in campo per opporsi al nuovo porto crocieristico di **Fiumicino** e all'autoproduzione delle attività di rizzaggio e derizzaggio dei carichi a bordo dei traghetti nel porto di Salerno. Lo ha fatto sapere la stessa associazione spiegando che di aver formalizzato in data odierna l'atto di intervento ad adiuvandum nell'ambito del procedimento relativo alla realizzazione delle infrastrutture crocieristiche nel perimetro concessorio del porto turistico-diportistico di **Fiumicino** Isola Sacra. "Con tale intervento Ancip, senza entrare nel merito delle questioni di natura ambientale, intende primariamente tutelare gli interessi delle proprie imprese associate, delle lavoratrici e dei lavoratori del comparto e, più in generale, gli interessi della sana imprenditoria portuale italiana e gli interessi generali e diffusi del sistema portuale nazionale" si legge nella nota. Questa iniziativa si affianca all'intervento ad adiuvandum già presentato in data 19 gennaio scorso con

l'Avvocatura Generale dello Stato avverso la sentenza del TAR Salerno, che - secondo la valutazione dell'associazione - rischierebbe di avallare forme di autoproduzione mascherata in elusione della normativa di settore, incidendo in modo potenzialmente critico sugli equilibri del mercato portuale e sulle condizioni di concorrenza tra operatori. Sempre in data 19 gennaio, "in un'ottica di correttezza e trasparenza delle relazioni industriali, Ancip ha preventivamente informato l'intero cluster portuale - associazioni datoriali e organizzazioni sindacali - della volontà, espressa all'unanimità dalla propria Assemblea, di attivare ogni iniziativa utile a tutela delle imprese rappresentate e, più in generale, del sistema portuale nazionale. Gli interventi promossi, infatti, sono ritenuti dall'associazione di rilievo non solo per le imprese associate, ma per l'intero comparto portuale italiano". Ancip ribadisce inoltre di non essere in alcun modo contraria agli investimenti privati nei porti italiani, che anzi considera un fattore positivo di sviluppo e competitività. "Tali investimenti - sottolinea l'Associazione - devono tuttavia realizzarsi nel pieno rispetto del quadro regolatorio previsto dalla legge speciale portuale, al fine di evitare distorsioni concorrenziali nei confronti delle imprese che operano nel rispetto delle regole vigenti, ivi compresa l'applicazione del Ccnl unico dei lavoratori dei porti. Il rispetto di regole comuni risulta essenziale anche a tutela dell'interesse pubblico, considerato il rilevante impegno finanziario sostenuto nel tempo dallo Stato, attraverso le Autorità portuali e le Autorità di Sistema Portuale, per lo sviluppo infrastrutturale delle banchine e degli scali italiani". Ancip conferma infine "la propria determinazione nel porre al centro della propria azione la salvaguardia



Annunciati gli atti di intervento ad adiuvandum nei ricorsi alla giustizia amministrativa per "il rispetto di regole comuni essenziale anche a tutela dell'interesse pubblico". Anche Ancip, l'Associazione nazionale compagnie e imprese portuali, scende in campo per opporsi al nuovo porto crocieristico di Fiumicino e all'autoproduzione delle attività di rizzaggio e derizzaggio dei carichi a bordo dei traghetti nel porto di Salerno. Lo ha fatto sapere la stessa associazione spiegando che di aver formalizzato in data odierna l'atto di intervento ad adiuvandum nell'ambito del procedimento relativo alla realizzazione delle infrastrutture crocieristiche nel perimetro concessorio del porto turistico-diportistico di Fiumicino Isola Sacra. "Con tale intervento Ancip, senza entrare nel merito delle questioni di natura ambientale, intende primariamente tutelare gli interessi delle proprie imprese associate, delle lavoratrici e dei lavoratori del comparto e, più in generale, gli interessi della sana imprenditoria portuale italiana e gli interessi generali e diffusi del sistema portuale nazionale" si legge nella nota. Questa iniziativa si affianca all'intervento ad adiuvandum già presentato in data 19 gennaio scorso con l'Avvocatura Generale dello Stato avverso la sentenza del TAR Salerno, che - secondo la valutazione dell'associazione - rischierebbe di avallare forme di autoproduzione mascherata in elusione della normativa di settore, incidendo in modo potenzialmente critico sugli equilibri del mercato portuale e sulle condizioni di concorrenza tra operatori. Sempre in data 19 gennaio, "in un'ottica di correttezza e trasparenza delle relazioni industriali, Ancip ha preventivamente informato l'intero cluster portuale - associazioni datoriali e organizzazioni sindacali - della volontà, espressa all'unanimità dalla propria Assemblea, di attivare ogni iniziativa utile a tutela delle imprese rappresentate e, più in generale, del sistema portuale nazionale. Gli interventi promossi, infatti, sono ritenuti dall'associazione di rilievo non solo per le imprese associate, ma per l'intero comparto portuale italiano".

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

della corretta regolazione del mercato portuale, la tutela della concorrenza leale tra imprese e la difesa del lavoro portuale. Gli interventi ad adiuvandum promossi dall'Associazione si collocano, pertanto, nell'ottica della tutela della sana imprenditoria portuale italiana, della stabilità del quadro regolatorio e della protezione dell'intero sistema portuale nazionale". 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.

Domani secondo appuntamento col ciclo di conferenze dedicato alla costruzione del porto di Civitavecchia

Redazione Trc

Continua la programmazione del ciclo di conferenze dedicate, all'archeologia subacquea, navale e portuale organizzate dal Centro Archeologico Studi Navali che ha allestito presso Porta Livorno una particolare Mostra-Laboratorio intitolata la Costruzione del Porto di Centumcellae e le sue Navi, esposizione che apre, attualmente, solo su prenotazione. Per domani alle 17 presso la sala conferenze dell'Autorità Portuale, il calendario prevede una lezione dedicata all'incredibile recupero delle due giganti navi dell'Imperatore Caligola ritrovate, nel Lago di Nemi presso i Castelli romani, nel 1930. Gli abitanti del posto si tramandavano da secoli la probabile presenza in fondo al lago di due grandi navi romane con il recupero dalla superficie di numerosi materiali preziosi, ma nessuno si aspettava che fossero state costruite su ordine dall'Imperatore Caligola stesso. Attualmente il loro ritrovamento rappresenta la prima grande impresa di recupero navale archeologico sottomarino, aprendo alla conoscenza di capacità e tecniche mai viste prima nella costruzione navale. Oltre alle eccezionali immagini che ci riporteranno indietro nel tempo offerteci dall'Istituto Cinematografico Luce, lo storico Sergio Anelli ci accompagnerà nei dettagli della famosa impresa e all'interno delle navi, narrandoci anche del contributo che la città di Civitavecchia diede all'individuazione delle due navi, tramite il Palombaro Pietro Pardi. Per i partecipanti sarà possibile entrare in porto con la propria vettura e lasciarla presso i parcheggi del Molo del Lazzaretto, e quello davanti all'area ex traghetti delle Ferrovie dello Stato per Golfo Aranci.



Balenottera avvistata nel porto di Napoli, stop agli aliscafi

La Guardia Costiera al lavoro per riportarla al largo. Sorpresa nel porto di Napoli questa mattina dove è spuntato un cetaceo, probabilmente una balenottera. Il grosso mammifero è comparso all'improvviso nell'area del Molo Beverello arrivando a nuotare sin quasi sotto le banchine dove operano abitualmente i mezzi veloci per Ischia, Capri e Procida. Sul posto sono arrivati, dopo poco l'avvistamento, un gommone ed un altro battello della Guardia Costiera che stanno sorvegliando da vicino l'animale che intanto si tuffa e riemerge dall'acqua, per la curiosità di decine di persone che ne stanno ammirando le evoluzioni da terra. Secondo le prime testimonianze si tratterebbe di un esemplare di almeno otto metri di lunghezza, verosimilmente giovane, che potrebbe aver perso l'orientamento o ha provato a seguire qualche nave in entrata nell'approdo partenopeo. L'autorità marittima intanto ha bloccato tutti gli aliscafi in partenza o in arrivo per le isole mentre sul posto sono attesi gli specialisti della stazione zoologica Anton Dohrn che affiancheranno gli uomini della Capitaneria di Porto per provare a riportare al largo la balenottera senza danni, sperando intanto che l'animale non sia ferito.



Cronache Della Campania

Napoli

Balenottera avvistata nel porto di Napoli verso mare aperto: ripresi i collegamenti con le isole

Ha fatto perdere le proprie tracce la balenottera che nella mattinata di oggi aveva sorpreso **Napoli**, comparso improvvisamente nello specchio d'acqua del Molo Beverello. Il cetaceo, rimasto per alcune ore apparentemente disorientato all'interno del **porto**, avrebbe trovato la via d'uscita verso il mare aperto, consentendo il graduale ritorno alla normalità dei collegamenti marittimi con le isole del Golfo di **Napoli**. L'avvistamento aveva destato stupore e preoccupazione quando l'animale, lungo almeno otto metri, era arrivato fino sotto le banchine dell'area degli aliscafi, nuotando a lungo davanti al Maschio Angioino e riemergendo più volte dopo brevi immersioni. Sul posto erano intervenute due unità della Guardia Costiera con a bordo esperti della Stazione Zoologica Anton Dohrn e dell'Istituto Zooprofilattico di Portici, che hanno monitorato costantemente la situazione per tutta la mattinata. Per motivi di sicurezza, l'autorità marittima aveva inizialmente bloccato il traffico in arrivo e in partenza dal **porto**, consentendo poi una ripresa parziale e infine il pieno ripristino delle corse, con gli aliscafi dirottati su rotte lontane dalle evoluzioni del cetaceo. L'ultimo avvistamento risale a poco dopo le 16, appena fuori dall'imboccatura del **porto**, alimentando la speranza che la balenottera sia riuscita a ritrovare la rotta verso il largo. Restano tuttavia alcune preoccupazioni sulle condizioni dell'animale. Secondo alcune testimonianze, la balenottera appariva in uno stato di salute non ottimale e non si esclude che, data la debolezza mostrata durante la permanenza in **porto**, possa essere stata urtata da imbarcazioni in transito. Gli esperti continuano a seguire l'evoluzione della vicenda con attenzione, confidando che il cetaceo possa allontanarsi definitivamente dalle acque portuali.



Informatore Navale

Napoli

Porto di Napoli - Molo Beverello "Avvistata una balenottera"

Napoli, 23/02/2026 - Nella giornata di oggi, alle ore 1000 circa, il battello pneumatico GCA06 della Guardia Costiera di **Napoli**, durante le fasi di uscita dalla darsena Acton del **Porto** di **Napoli**, per ordinarie attività di vigilanza in mare, ha avvistato, nei pressi della banchina del Molo Beverello, un esemplare di cetaceo non meglio identificato (presunto balenottero) di lunghezza stimata di circa 10/12 metri. Tenuto conto che l'area portuale in questione è interessata da un intenso traffico marittimo, ed in particolare dagli aliscafi e dai mezzi veloci che assicurano il collegamento con le isole minori del Golfo di **Napoli**, la Capitaneria di **Porto** - Guardia Costiera di **Napoli** ha disposto l'impiego in area di un ulteriore mezzo navale dipendente (Motovedetta SAR CP890 della classe Valentijn), che unitamente al battello GCA06, garantisce una cornice di sicurezza a tutela dell'incolumità del presunto balenottero e dei mezzi in transito. A bordo delle unità navali della Guardia Costiera è imbarcato, meno di un'ora dopo l'avvistamento, personale specialista dell'Istituto zooprofilattico sperimentale del mezzogiorno di Portici (NA) e della Stazione Zoologica "Anton Dohrn" di **Napoli**, con l'obiettivo primario di monitorare l'esemplare per accertarne quanto prima la specie esatta e lo stato di salute, cercando poi di indirizzarlo, nei limiti del possibile e se le condizioni lo permetteranno, verso il mare aperto. La Capitaneria di **Porto** - Guardia Costiera di **Napoli** oltre a coordinare le operazioni in mare, segue costantemente l'evoluzione della vicenda, garantendo che il traffico navale in transito non possa creare pericolo per il presunto balenottero. Infatti i mezzi navali di linea prima di ormeggiare al Molo Beverello seguono le precise istruzioni che di volta in volta vengono rese dal personale della Guardia Costiera presente in area. Inoltre, per tutto il traffico in **porto**, è stato diramato un messaggio periodico via radio (cosiddetto di "securite") che avvisa della presenza del cetaceo e di prestare massima attenzione.

Informatore Navale

Porto di Napoli - Molo Beverello "Avvistata una balenottera"

02/23/2026 16:51

Napoli, 23/02/2026 - Nella giornata di oggi, alle ore 1000 circa, il battello pneumatico GCA06 della Guardia Costiera di Napoli, durante le fasi di uscita dalla darsena Acton del Porto di Napoli, per ordinarie attività di vigilanza in mare, ha avvistato, nei pressi della banchina del Molo Beverello, un esemplare di cetaceo non meglio identificato (presunto balenottero) di lunghezza stimata di circa 10/12 metri. Tenuto conto che l'area portuale in questione è interessata da un intenso traffico marittimo, ed in particolare dagli aliscafi e dai mezzi veloci che assicurano il collegamento con le isole minori del Golfo di Napoli, la Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Napoli ha disposto l'impiego in area di un ulteriore mezzo navale dipendente (Motovedetta SAR CP890 della classe Valentijn), che unitamente al battello GCA06, garantisce una cornice di sicurezza a tutela dell'incolumità del presunto balenottero e dei mezzi in transito. A bordo delle unità navali della Guardia Costiera è imbarcato, meno di un'ora dopo l'avvistamento, personale specialista dell'Istituto zooprofilattico sperimentale del mezzogiorno di Portici (NA) e della Stazione Zoologica "Anton Dohrn" di Napoli, con l'obiettivo primario di monitorare l'esemplare per accertarne quanto prima la specie esatta e lo stato di salute, cercando poi di indirizzarlo, nei limiti del possibile e se le condizioni lo permetteranno, verso il mare aperto. La Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Napoli oltre a coordinare le operazioni in mare, segue costantemente l'evoluzione della vicenda, garantendo che il traffico navale in transito non possa creare pericolo per il presunto balenottero. Infatti i mezzi navali di linea prima di ormeggiare al Molo Beverello seguono le precise istruzioni che di volta in volta vengono rese dal personale della Guardia Costiera presente in area. Inoltre, per tutto il traffico in porto, è stato diramato un messaggio periodico via radio (cosiddetto di "securite") che avvisa della presenza del cetaceo e di prestare massima attenzione.

Napoli: avvistata una balenottera nel porto

LaPresse (LaPresse) - Una balenottera è stata avvistata lunedì mattina nel porto di Napoli. Intorno alle 10 un battello della Guardia Costiera, durante le fasi di uscita dalla darsena Acton del porto per ordinarie attività di vigilanza in mare, ha avvistato nei pressi della banchina del Molo Beverello un esemplare di cetaceo non meglio identificato di lunghezza stimata di circa 10-12 metri. Tenuto conto che l'area portuale in questione è interessata da un intenso traffico marittimo, e in particolare dagli aliscafi e dai mezzi veloci che assicurano il collegamento con le isole minori del golfo di Napoli, la Capitaneria di Porto di Napoli ha disposto l'impiego in area di una motovedetta che, insieme al battello, garantisce una cornice di sicurezza a tutela dell'incolumità del presunto balenottero e dei mezzi in transito.



Napoli Village

Napoli

Balenottera avvistata nel porto di Napoli, stop agli aliscafi.

(ANSA) Sorpresa nel **porto** di **Napoli** questa mattina dove è spuntato un cetaceo, probabilmente una balenottera. Il grosso mammifero è comparso all'improvviso nell'area del Molo Beverello arrivando a nuotare sin quasi sotto le banchine dove operano abitualmente i mezzi veloci per Ischia, Capri e Procida. Sul posto sono arrivati, dopo poco l'avvistamento, un gommone ed un altro battello della Guardia Costiera che stanno sorvegliando da vicino l'animale che intanto si tuffa e riemerge dall'acqua, per la curiosità di decine di persone che ne stanno ammirando le evoluzioni da terra. Secondo le prime testimonianze si tratterebbe di un esemplare di almeno otto metri di lunghezza, verosimilmente giovane, che potrebbe aver perso l'orientamento o ha provato a seguire qualche nave in entrata nell'approdo partenopeo. L'autorità marittima intanto ha bloccato tutti gli aliscafi in partenza o in arrivo per le isole mentre sul posto sono attesi gli specialisti della stazione zoologica Anton Dohrn che affiancheranno gli uomini della Capitaneria di **Porto** per provare a riportare al largo la balenottera senza danni, sperando intanto che l'animale non sia ferito.



Balenottera nel porto di Napoli: stop agli aliscafi ed esperti al lavoro per riportarla al largo

Giovane balenottera comune avvistata nei pressi del molo Beverello. Guardia costiera e biologi al lavoro per guidarla verso il mare aperto. Una balenottera comune (*Balaenoptera physalus*), verosimilmente un esemplare giovane lungo circa otto metri, è stata avvistata nelle acque del porto di Napoli nei pressi del molo Beverello. Il cetaceo è spuntato all'improvviso, nuotando vicino alle banchine dove operano gli aliscafi per le isole del Golfo. Sul posto sono intervenuti i mezzi della Guardia costiera, che monitorano costantemente l'animale per evitare interferenze con il traffico marittimo. In via precauzionale è stato disposto lo stop temporaneo agli aliscafi e sono stati attivati gli specialisti della Stazione zoologica Anton Dohrn e dell'Istituto zooprofilattico di Portici per valutare le condizioni della balenottera e favorirne il ritorno al largo. La balenottera comune è il più grande cetaceo regolarmente presente nel Mediterraneo, ma vive di norma in acque profonde e lontane dalla costa; la presenza in porto è quindi rara, spesso legata a disorientamento. Tra i principali pericoli per la specie ci sono le collisioni con le navi, il rumore subacqueo e l'inquinamento. Le operazioni in corso a Napoli puntano a garantire la sicurezza del cetaceo e a guidarlo nuovamente verso il mare aperto.



Sea Reporter

Napoli

Balena nel porto di Napoli, scatta il piano di sicurezza della Guardia Costiera

Un esemplare di circa 12 metri avvistato nei pressi del Molo Beverello. Interventuti i ricercatori dell'Istituto Zooprofilattico e della Stazione Zoologica Anton Dohrn per monitorare il cetaceo e favorirne il ritorno in mare aperto.

Napoli - Mattinata insolita nel **porto** di **Napoli**, dove un esemplare di cetaceo, probabilmente una balenottera di circa 10-12 metri, è stato avvistato intorno alle 10:00 nei pressi della banchina del Molo Beverello. A notare l'animale è stato l'equipaggio del battello pneumatico GCA06 della Guardia Costiera, impegnato nelle consuete attività di vigilanza in mare durante la fase di uscita dalla darsena Acton. Considerata la presenza dell'animale in un'area ad altissimo traffico marittimo - dove quotidianamente transitano aliscafi e mezzi veloci diretti alle isole del Golfo - la Capitaneria di **Porto** - Guardia Costiera di **Napoli** ha immediatamente disposto l'intervento della motovedetta SAR CP 890, classe Valentijn, per creare un'area di sicurezza a tutela sia delle unità in navigazione. Meno di un'ora dopo l'avvistamento, a bordo delle unità della Guardia Costiera sono saliti specialisti dell'Istituto Zooprofilattico Sperimentale del Mezzogiorno di Portici e della Stazione Zoologica "Anton Dohrn" di **Napoli**. Gli esperti hanno il compito di monitorare l'esemplare, identificarne con precisione la specie e verificarne lo stato di salute, valutando al contempo le condizioni per favorirne il rientro verso il mare aperto. Le operazioni di coordinamento proseguono sotto la direzione della Capitaneria di **Porto**, che sta gestendo il traffico navale per garantire la sicurezza dell'animale. Ai mezzi di linea in arrivo e in partenza dal Molo Beverello vengono impartite istruzioni in tempo reale dagli operatori della Guardia Costiera presenti in zona, mentre a tutto il naviglio in **porto** è stato trasmesso un messaggio radio "Securité", invitando a prestare la massima attenzione. La presenza del grande cetaceo ha destato curiosità tra i presenti e tra i passeggeri in transito, trasformando per alcune ore il cuore del **porto** partenopeo in un inaspettato punto di osservazione della vita marina.



Porto Salerno: Fit Cisl, no a scorciatoie organizzative

La presa di posizione dei dirigenti Aversa, Stanzione e Imperato «Il modello portuale italiano non può essere messo in discussione da interpretazioni che rischiano di alterarne l'equilibrio normativo e operativo». Con questa posizione netta il segretario generale Fit Cisl Campania Massimo Aversa, il segretario generale del presidio Fit Cisl **Salerno** Massimo Stanzione e il coordinatore regionale Porti Fit Cisl Campania Gennaro Imperato intervengono sulla sentenza del TAR Campania che ha autorizzato la società Cartour a svolgere, con personale proprio, le operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei mezzi rotabili nel **Porto** di **Salerno**. La decisione del Tribunale amministrativo riporta al centro del dibattito il perimetro applicativo della legge 84 del 1994, architrave dell'organizzazione portuale italiana, che ha costruito nel tempo un sistema fondato sulla distinzione tra lavoro portuale e lavoro marittimo, su regole certe e su una distribuzione chiara di responsabilità. Non si tratta di un tecnicismo giuridico, ma di un assetto che incide direttamente sulla sicurezza delle operazioni, sulla qualità dei servizi e sulla stabilità occupazionale. Pur configurandosi formalmente come autorizzazione ai sensi dell'articolo 16 e non come autoproduzione in senso stretto, il provvedimento apre una riflessione sostanziale: la possibilità che si determini una frammentazione del ciclo portuale con una competizione giocata esclusivamente sulla riduzione dei costi. Una dinamica che, secondo la Fit Cisl Campania, non rafforza il sistema ma ne compromette la coesione. Il rizzaggio e il derizzaggio dei mezzi rotabili sono operazioni tecnicamente complesse, che incidono sulla stabilità del carico e sulla sicurezza delle navi. Affidarle a personale non inserito nel circuito ordinario del lavoro portuale significa intervenire su un segmento delicato della catena operativa, con potenziali ricadute organizzative e contrattuali che meritano massima attenzione. Aversa, Stanzione e Imperato ribadiscono che il lavoro di terra deve essere svolto da personale portuale adeguatamente formato e inquadrato secondo la normativa vigente, mentre i picchi di traffico devono essere gestiti attraverso gli strumenti previsti dall'articolo 17, che rappresenta il presidio di flessibilità regolata del sistema. La concorrenza tra operatori, sottolineano, deve svilupparsi sulla qualità e sull'efficienza dei servizi, non sulla compressione dei diritti né sull'interscambio di manodopera che finirebbe per deregolamentare l'assetto portuale. Il sindacato chiede inoltre un rafforzamento dei controlli da parte di tutti gli organi competenti e l'attivazione immediata del protocollo di sicurezza SOI, Sistema Operativo Integrato, già sottoscritto in Prefettura, quale strumento concreto per garantire coordinamento, tracciabilità delle attività e tutela dei lavoratori. Lo sviluppo dei traffici marittimi e gli investimenti delle imprese rappresentano un elemento positivo per il **Porto** di **Salerno**.



02/23/2026 14:32

La presa di posizione dei dirigenti Aversa, Stanzione e Imperato «Il modello portuale italiano non può essere messo in discussione da interpretazioni che rischiano di alterarne l'equilibrio normativo e operativo». Con questa posizione netta il segretario generale Fit Cisl Campania Massimo Aversa, il segretario generale del presidio Fit Cisl Salerno Massimo Stanzione e il coordinatore regionale Porti Fit Cisl Campania Gennaro Imperato intervengono sulla sentenza del TAR Campania che ha autorizzato la società Cartour a svolgere, con personale proprio, le operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei mezzi rotabili nel Porto di Salerno. La decisione del Tribunale amministrativo riporta al centro del dibattito il perimetro applicativo della legge 84 del 1994, architrave dell'organizzazione portuale italiana, che ha costruito nel tempo un sistema fondato sulla distinzione tra lavoro portuale e lavoro marittimo, su regole certe e su una distribuzione chiara di responsabilità. Non si tratta di un tecnicismo giuridico, ma di un assetto che incide direttamente sulla sicurezza delle operazioni, sulla qualità dei servizi e sulla stabilità occupazionale. Pur configurandosi formalmente come autorizzazione ai sensi dell'articolo 16 e non come autoproduzione in senso stretto, il provvedimento apre una riflessione sostanziale: la possibilità che si determini una frammentazione del ciclo portuale con una competizione giocata esclusivamente sulla riduzione dei costi. Una dinamica che, secondo la Fit Cisl Campania, non rafforza il sistema ma ne compromette la coesione. Il rizzaggio e il derizzaggio dei mezzi rotabili sono operazioni tecnicamente complesse, che incidono sulla stabilità del carico e sulla sicurezza delle navi. Affidarle a personale non inserito nel circuito ordinario del lavoro portuale significa intervenire su un segmento delicato della catena operativa.

e per l'intera economia regionale, ma devono inserirsi in un quadro di regole certe e di responsabilità sociale, evitando soluzioni che possano generare dumping contrattuale o squilibri strutturali. Sarà ora il Consiglio di Stato a fornire un chiarimento definitivo sull'interpretazione della normativa e sui confini applicativi dell'articolo 16 rispetto all'impianto complessivo della legge 84 del 1994. In attesa di quel pronunciamento, la Fit Cisl Campania conferma il proprio impegno a tutela di un modello portuale fondato su legalità, sicurezza, professionalità e lavoro dignitoso, nella consapevolezza che la vera forza dei porti italiani risiede nelle competenze delle lavoratrici e dei lavoratori che li rendono operativi ogni giorno.

Il Nautilus

Salerno

FMTS 2026, il Mediterraneo al centro del confronto su turismo e mobilità sostenibile

Dal 26 al 28 febbraio 2026 il Lloyd's Baia Hotel di Vietri sul Mare ospiterà il Forum Mediterraneo del Turismo Sostenibile - FMTS 2026, appuntamento internazionale dedicato alla filiera dei trasporti e delle infrastrutture turistiche. L'iniziativa, organizzata da Gam Editori e Propeller Club di **Salerno**, nasce come piattaforma di dialogo e collaborazione tra compagnie di navigazione, operatori portuali, gestori di infrastrutture, Autorità di Sistema Portuale, associazioni armatoriali, organizzazioni scientifiche, cluster marittimi, università, enti di ricerca e imprese leader del settore. Obiettivo del Forum è analizzare le tendenze in atto, anticipare le sfide e costruire modelli di sviluppo più efficienti e sostenibili nella gestione dei flussi turistici. Il programma si articolerà in conferenze plenarie, tavole rotonde tematiche, workshop di approfondimento e momenti di networking, con oltre settanta relatori tra rappresentanti istituzionali nazionali e internazionali, vertici di associazioni di categoria, manager di terminal crocieristici, esperti ambientali e protagonisti dell'innovazione nella blue economy. Al centro del confronto, la governance multilivello e la pianificazione dei flussi turistici, le crociere sostenibili e la rigenerazione dei territori, la portualità turistica e la nautica innovativa, il trasporto passeggeri costiero e insulare, la tutela della biodiversità marina, l'open innovation e i nuovi modelli territoriali. Le sessioni del 26 e 27 febbraio approfondiranno, in particolare, le infrastrutture portuali sostenibili e il cold ironing, l'elettificazione delle flotte e l'impiego di combustibili alternativi, la cooperazione tra porti e città, le strategie per la tutela degli ecosistemi marini, i modelli DMO e le forme di governance territoriale, nonché il ruolo di startup e innovazione nella blue economy. La prima edizione FMTS 2026 sarà incentrata sulla mobilità marittima e sulle connessioni con il territorio: dalle crociere alle autostrade del mare, dalla nautica al trasporto passeggeri costiero, fino all'integrazione con porti, marine nautiche, infrastrutture logistiche e servizi di accoglienza, anello fondamentale della filiera dell'industria turistica mediterranea. Spazio anche alla presentazione di progetti pilota e best practices, con l'obiettivo di migliorare qualità e fluidità dei collegamenti turistici, rafforzando la competitività dei territori. "Con FMTS 2026 **Salerno** e il suo territorio si candida a diventare il laboratorio di riferimento per un turismo integrato, innovativo e attento alla sostenibilità, in grado di valorizzare un patrimonio unico di destinazioni, culture e rotte che uniscono tre continenti," spiega il presidente del The International Propeller Club di **Salerno**, Maurizio De Cesare. "Il Forum sarà l'evento più importante del nostro club ed ha l'aspirazione di porsi fin da subito tra gli appuntamenti di riferimento in Italia in tema di sostenibilità. L'obiettivo è favorire un ragionamento articolato che parta dal confronto con realtà internazionali per poi calarsi nella realtà italiana e



Il Nautilus

Salerno

del territorio specifico che ospita il Forum. Sotto questo aspetto la scelta di Vietri Sul Mare è stata mirata in quanto rappresentativa di una realtà turistica, **Salerno** con la sua provincia e la costiera amalfitana, ricchissimo di attrazioni ed interessata a tutte le problematiche che l'impatto di flussi di presenze importanti generano sulle comunità locali."

FMTS 2026 "il Mediterraneo al centro del confronto su turismo e mobilità sostenibile"

Dal 26 al 28 febbraio 2026 il Lloyd's Baia Hotel di Vietri sul Mare ospiterà il Forum Mediterraneo del Turismo Sostenibile - FMTS 2026, appuntamento internazionale dedicato alla filiera dei trasporti e delle infrastrutture turistiche. L'iniziativa, organizzata da Gam Editori e Propeller Club di **Salerno**, nasce come piattaforma di dialogo e collaborazione tra compagnie di navigazione, operatori portuali, gestori di infrastrutture, Autorità di Sistema Portuale, associazioni armatoriali, organizzazioni scientifiche, cluster marittimi, università, enti di ricerca e imprese leader del settore. Obiettivo del Forum è analizzare le tendenze in atto, anticipare le sfide e costruire modelli di sviluppo più efficienti e sostenibili nella gestione dei flussi turistici. Il programma si articolerà in conferenze plenarie, tavole rotonde tematiche, workshop di approfondimento e momenti di networking, con oltre settanta relatori tra rappresentanti istituzionali nazionali e internazionali, vertici di associazioni di categoria, manager di terminal crocieristici, esperti ambientali e protagonisti dell'innovazione nella blue economy. Al centro del confronto, la governance multilivello e la pianificazione dei flussi turistici, le crociere sostenibili e la rigenerazione dei territori, la portualità turistica e la nautica innovativa, il trasporto passeggeri costiero e insulare, la tutela della biodiversità marina, l'open innovation e i nuovi modelli territoriali. Le sessioni del 26 e 27 febbraio approfondiranno, in particolare, le infrastrutture portuali sostenibili e il cold ironing, l'elettrificazione delle flotte e l'impiego di combustibili alternativi, la cooperazione tra porti e città, le strategie per la tutela degli ecosistemi marini, i modelli DMO e le forme di governance territoriale, nonché il ruolo di startup e innovazione nella blue economy. La prima edizione FMTS 2026 sarà incentrata sulla mobilità marittima e sulle connessioni con il territorio: dalle crociere alle autostrade del mare, dalla nautica al trasporto passeggeri costiero, fino all'integrazione con porti, marine nautiche, infrastrutture logistiche e servizi di accoglienza, anello fondamentale della filiera dell'industria turistica mediterranea. Spazio anche alla presentazione di progetti pilota e best practices, con l'obiettivo di migliorare qualità e fluidità dei collegamenti turistici, rafforzando la competitività dei territori. "Con FMTS 2026 **Salerno** e il suo territorio si candida a diventare il laboratorio di riferimento per un turismo integrato, innovativo e attento alla sostenibilità, in grado di valorizzare un patrimonio unico di destinazioni, culture e rotte che uniscono tre continenti," spiega il presidente del The International Propeller Club di **Salerno**, Maurizio De Cesare. "Il Forum sarà l'evento più importante del nostro club ed ha l'aspirazione di porsi fin da subito tra gli appuntamenti di riferimento in Italia in tema di sostenibilità. L'obiettivo è favorire un ragionamento articolato che parta dal confronto con realtà internazionali per poi calarsi nella realtà italiana e

Informatore Navale

FMTS 2026 "il Mediterraneo al centro del confronto su turismo e mobilità sostenibile"

02/23/2026 17:33

Dal 26 al 28 febbraio 2026 il Lloyd's Baia Hotel di Vietri sul Mare ospiterà il Forum Mediterraneo del Turismo Sostenibile - FMTS 2026, appuntamento internazionale dedicato alla filiera dei trasporti e delle infrastrutture turistiche. L'iniziativa, organizzata da Gam Editori e Propeller Club di Salerno, nasce come piattaforma di dialogo e collaborazione tra compagnie di navigazione, operatori portuali, gestori di infrastrutture, Autorità di Sistema Portuale, associazioni armatoriali, organizzazioni scientifiche, cluster marittimi, università, enti di ricerca e imprese leader del settore. Obiettivo del Forum è analizzare le tendenze in atto, anticipare le sfide e costruire modelli di sviluppo più efficienti e sostenibili nella gestione dei flussi turistici. Il programma si articolerà in conferenze plenarie, tavole rotonde tematiche, workshop di approfondimento e momenti di networking, con oltre settanta relatori tra rappresentanti istituzionali nazionali e internazionali, vertici di associazioni di categoria, manager di terminal crocieristici, esperti ambientali e protagonisti dell'innovazione nella blue economy. Al centro del confronto, la governance multilivello e la pianificazione dei flussi turistici, le crociere sostenibili e la rigenerazione dei territori, la portualità turistica e la nautica innovativa, il trasporto passeggeri costiero e insulare, la tutela della biodiversità marina, l'open innovation e i nuovi modelli territoriali. Le sessioni del 26 e 27 febbraio approfondiranno, in particolare, le infrastrutture portuali sostenibili e il cold ironing, l'elettrificazione delle flotte e l'impiego di combustibili alternativi, la cooperazione tra porti e città, le strategie per la tutela degli ecosistemi marini, i modelli DMO e le forme di governance territoriale, nonché il ruolo di startup e innovazione nella blue economy. La prima edizione FMTS 2026 sarà incentrata sulla mobilità marittima e sulle connessioni con il territorio: dalle crociere alle autostrade del mare, dalla nautica al trasporto passeggeri costiero, fino all'integrazione con porti, marine nautiche, infrastrutture logistiche e servizi di accoglienza, anello fondamentale della filiera dell'industria turistica mediterranea. Spazio anche alla presentazione di progetti pilota e best practices, con l'obiettivo di migliorare qualità e fluidità dei collegamenti turistici, rafforzando la competitività dei territori. "Con FMTS 2026 Salerno e il suo territorio si candida a diventare il laboratorio di riferimento per un turismo integrato, innovativo e attento alla sostenibilità, in grado di valorizzare un patrimonio unico di destinazioni, culture e rotte che uniscono tre continenti," spiega il presidente del The International Propeller Club di Salerno, Maurizio De Cesare. "Il Forum sarà l'evento più importante del nostro club ed ha l'aspirazione di porsi fin da subito tra gli appuntamenti di riferimento in Italia in tema di sostenibilità. L'obiettivo è favorire un ragionamento articolato che parta dal confronto con realtà internazionali per poi calarsi nella realtà italiana e

Informatore Navale

Salerno

del territorio specifico che ospita il Forum. Sotto questo aspetto la scelta di Vietri Sul Mare è stata mirata in quanto rappresentativa di una realtà turistica, **Salerno** con la sua provincia e la costiera amalfitana, ricchissimo di attrazioni ed interessata a tutte le problematiche che l'impatto di flussi di presenze importanti generano sulle comunità locali."

Porto di Salerno, Fit Cisl critica la sentenza del Tar: "Il modello portuale non si indebolisce con scorciatoie"

Il sindacato critica la decisione di autorizzare la società Cartour a svolgere, con personale proprio, le operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei mezzi rotabili nel **porto** di **Salerno**. "Il modello portuale italiano non può essere messo in discussione da interpretazioni che rischiano di alterarne l'equilibrio normativo e operativo". Con questa posizione netta il segretario generale Fit Cisl Campania Massimo Aversa, il segretario generale del presidio Fit Cisl **Salerno** Massimo Stanzione e il coordinatore regionale Porti Fit Cisl Campania Gennaro Imperato intervengono sulla sentenza del Tar Campania che ha autorizzato la società Cartour a svolgere, con personale proprio, le operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei mezzi rotabili nel **porto** di **Salerno**. La vertenza. La decisione del Tribunale amministrativo riporta al centro del dibattito il perimetro applicativo della legge 84 del 1994, architrave dell'organizzazione portuale italiana, che - ricorda il sindacato - "ha costruito nel tempo un sistema fondato sulla distinzione tra lavoro portuale e lavoro marittimo, su regole certe e su una distribuzione chiara di responsabilità. Non si tratta di un tecnicismo giuridico, ma di un assetto che incide direttamente

sulla sicurezza delle operazioni, sulla qualità dei servizi e sulla stabilità occupazionale. Pur configurandosi formalmente come autorizzazione ai sensi dell'articolo 16 e non come autoproduzione in senso stretto, il provvedimento apre una riflessione sostanziale: la possibilità che si determini una frammentazione del ciclo portuale con una competizione giocata esclusivamente sulla riduzione dei costi". Una dinamica che, secondo la Fit Cisl Campania, non rafforza il sistema ma ne compromette la coesione. Il rizzaggio e il derizzaggio dei mezzi rotabili sono operazioni tecnicamente complesse, che incidono sulla stabilità del carico e sulla sicurezza delle navi. "Affidarle a personale non inserito nel circuito ordinario del lavoro portuale - aggiunge il sindacato - significa intervenire su un segmento delicato della catena operativa, con potenziali ricadute organizzative e contrattuali che meritano massima attenzione". Aversa, Stanzione e Imperato ribadiscono che "il lavoro di terra deve essere svolto da personale portuale adeguatamente formato e inquadrato secondo la normativa vigente, mentre i picchi di traffico devono essere gestiti attraverso gli strumenti previsti dall'articolo 17, che rappresenta il presidio di flessibilità regolata del sistema. La concorrenza tra operatori, sottolineano, deve svilupparsi sulla qualità e sull'efficienza dei servizi, non sulla compressione dei diritti né sull'interscambio di manodopera che finirebbe per deregolamentare l'assetto portuale". Il sindacato chiede inoltre un "rafforzamento dei controlli da parte di tutti gli organi competenti e l'attivazione immediata del protocollo di sicurezza SOI, Sistema Operativo Integrato, già sottoscritto in Prefettura, quale strumento concreto per garantire coordinamento, tracciabilità delle attività e tutela dei lavoratori".



Salerno Today

Salerno

E ancora: "Lo sviluppo dei traffici marittimi e gli investimenti delle imprese rappresentano un elemento positivo per il **Porto** di **Salerno** e per l'intera economia regionale, ma devono inserirsi in un quadro di regole certe e di responsabilità sociale, evitando soluzioni che possano generare dumping contrattuale o squilibri strutturali". Sarà ora il Consiglio di Stato a fornire un chiarimento definitivo sull'interpretazione della normativa e sui confini applicativi dell'articolo 16 rispetto all'impianto complessivo della legge 84 del 1994. In attesa di quel pronunciamento, la Fit Cisl Campania conferma il "proprio impegno a tutela di un modello portuale fondato su legalità, sicurezza, professionalità e lavoro dignitoso, nella consapevolezza che la vera forza dei porti italiani risiede nelle competenze delle lavoratrici e dei lavoratori che li rendono operativi ogni giorno". SalernoToday è anche su Mobile! Scarica l'App per rimanere sempre aggiornato.

Cantiere Mimì rafforza la rotta verso l'Australia: quattro modelli in vetrina al Sanctuary Cove International Boat Show

Sydney - Prosegue senza sosta la rotta internazionale di Cantiere Mimì, che rafforza la propria presenza sul mercato australiano grazie a una strategica partnership con Boatology. Dopo il debutto nei mesi scorsi al Sydney International Boat Show, il cantiere campano conferma la volontà di radicarsi in modo strutturato nell'area Asia-Pacifico con la partecipazione, a maggio, al Sanctuary Cove International Boat Show, il più grande e importante evento nautico australiano. Un traguardo che segna una tappa cruciale nel percorso di internazionalizzazione intrapreso dal marchio partenopeo, capace negli ultimi anni di coniugare la tradizione della cantieristica mediterranea con un approccio sempre più globale, tecnologico e orientato ai mercati esteri. La strategia di espansione L'accordo con Boatology, realtà di riferimento nella distribuzione e assistenza di imbarcazioni premium in Australia, ha permesso a Cantiere Mimì di penetrare efficacemente in un mercato dinamico e in rapida crescita. La sinergia tra le due aziende ha contribuito a far conoscere al pubblico locale la filosofia costruttiva del brand napoletano, fondata su artigianalità, comfort, eleganza e affidabilità marinaresca. I modelli proposti per il mercato australiano - con lunghezze comprese tra 8,5 e 13,5 metri - rispondono alle esigenze di un'utenza che privilegia sia la navigazione costiera che il diporto di medio raggio, tipico delle rotte tra Queensland, Nuovo Galles del Sud e isole limitrofe. Negli ultimi giorni, un nuovo esemplare del Libeccio 13.5 Cabin è salpato dal porto di Salerno diretto a Sydney, confermando il crescente interesse per le imbarcazioni italiane di fascia medio-alta e la fiducia degli armatori australiani nel made in Italy nautico. La vetrina internazionale del Sanctuary Cove Boat Show Dal 21 al 24 maggio, Cantiere Mimì sarà protagonista al Sanctuary Cove International Boat Show, nel Queensland, con quattro modelli in esposizione Libeccio 8.50 Cabin, Libeccio 9.50 Cabin, Libeccio 11 Cabin e Libeccio 13.5 Cabin. La manifestazione, punto di riferimento per la nautica del Pacifico meridionale, rappresenta una piattaforma strategica per il networking e lo sviluppo di nuove opportunità commerciali. L'edizione 2025 ha registrato oltre 45.000 visitatori e più di 300 espositori, confermandosi una vetrina ideale per costruttori internazionali interessati a consolidare la propria presenza in Oceania. La partecipazione di Cantiere Mimì a questo evento si inserisce in una visione più ampia di crescita globale, che già negli ultimi anni ha visto il brand affermarsi in mercati chiave come il Nord Europa, gli Stati Uniti e il Medio Oriente, ampliando la rete di distribuzione e assistenza post-vendita. Cresce il mercato australiano della nautica. I risultati ottenuti dal cantiere campano arrivano in un momento di particolare vitalità per il comparto nautico australiano. Secondo il Boating Data Report Card 2025, pubblicato dalla Boating Industry Association, l'industria del settore ha raggiunto nel 2024-25 un fatturato di



Sydney - Prosegue senza sosta la rotta internazionale di Cantiere Mimì, che rafforza la propria presenza sul mercato australiano grazie a una strategica partnership con Boatology. Dopo il debutto nei mesi scorsi al Sydney International Boat Show, il cantiere campano conferma la volontà di radicarsi in modo strutturato nell'area Asia-Pacifico con la partecipazione, a maggio, al Sanctuary Cove International Boat Show, il più grande e importante evento nautico australiano. Un traguardo che segna una tappa cruciale nel percorso di internazionalizzazione intrapreso dal marchio partenopeo, capace negli ultimi anni di coniugare la tradizione della cantieristica mediterranea con un approccio sempre più globale, tecnologico e orientato ai mercati esteri. La strategia di espansione L'accordo con Boatology, realtà di riferimento nella distribuzione e assistenza di imbarcazioni premium in Australia, ha permesso a Cantiere Mimì di penetrare efficacemente in un mercato dinamico e in rapida crescita. La sinergia tra le due aziende ha contribuito a far conoscere al pubblico locale la filosofia costruttiva del brand napoletano, fondata su artigianalità, comfort, eleganza e affidabilità marinaresca. I modelli proposti per il mercato australiano - con lunghezze comprese tra 8,5 e 13,5 metri - rispondono alle esigenze di un'utenza che privilegia sia la navigazione costiera che il diporto di medio raggio, tipico delle rotte tra Queensland, Nuovo Galles del Sud e isole limitrofe. Negli ultimi giorni, un nuovo esemplare del Libeccio 13.5 Cabin è salpato dal porto di Salerno diretto a Sydney, confermando il crescente interesse per le imbarcazioni italiane di fascia medio-alta e la fiducia degli armatori australiani nel made in Italy nautico. La vetrina internazionale del Sanctuary Cove Boat Show Dal 21 al 24 maggio, Cantiere Mimì sarà protagonista al Sanctuary Cove International Boat Show, nel Queensland, con quattro modelli in esposizione Libeccio 8.50 Cabin, Libeccio 9.50 Cabin, Libeccio 11 Cabin e Libeccio 13.5 Cabin.

Sea Reporter

Salerno

10,2 miliardi di dollari , sostenuto da oltre 2.000 aziende attive e da circa 24.500 addetti diretti , oltre a migliaia di collaboratori lungo tutta la filiera. Con più di 900.000 imbarcazioni registrate e 2,5 milioni di patenti nautiche rilasciate , l'Australia rappresenta oggi uno dei mercati più promettenti per la nautica da diporto mondiale. La domanda è trainata da un pubblico con forte propensione alla vita all'aria aperta e da una cultura marittima diffusa, sostenuta anche da politiche regionali che favoriscono lo sviluppo di infrastrutture portuali e turistiche. Il valore del made in Italy nel mondo Per Cantiere Mimì, la crescita in Australia non è soltanto un risultato commerciale, ma anche il riconoscimento di un saper fare italiano che unisce design, ingegneria e tradizione. Le linee dei modelli Libeccio, nate dal genio progettuale di Michele Lubrano Lobianco , reinterpretano il classico gozzo sorrentino in chiave moderna, combinando materiali innovativi, efficienza idrodinamica e comfort di bordo di livello superiore. Il cantiere, fondato negli anni Settanta a Napoli , ha saputo evolversi senza rinunciare alle proprie radici artigianali, mantenendo la produzione in Italia e valorizzando il lavoro di maestranze altamente qualificate. L'espansione verso l'Oceania rappresenta dunque un passo naturale nel processo di crescita internazionale, sostenuto da una visione industriale che punta a conciliare identità mediterranea e tecnologia globale. Un futuro proiettato all'espansione Guardando ai prossimi mesi, Cantiere Mimì intende consolidare ulteriormente la propria rete commerciale in Australia, rafforzando la collaborazione con Boatology e introducendo nuovi modelli capaci di rispondere alle tendenze emergenti del mercato, come l'efficienza energetica e le soluzioni di propulsione sostenibile. La partecipazione al Sanctuary Cove International Boat Show segnerà così un nuovo capitolo in un percorso di crescita che, partito dalle coste del Golfo di Napoli, continua oggi a navigare verso orizzonti sempre più lontani, portando con sé lo stile, la tradizione e l'innovazione del made in Italy nautico.

Bari: aggiudicati i lavori di ampliamento del molo San Cataldo

Saranno realizzate nuove banchine al servizio della sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto

Andrea Puccini

BARI Nei giorni scorsi, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Francesco Mastro, ha firmato la determina n. 66 che dispone l'aggiudicazione dell'appalto integrato per i Lavori di potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie Di Porto realizzazione di nuove banchine in ampliamento del molo San Cataldo nel porto di Bari. Ad aggiudicarsi la gara è stato il costituendo RTI (Raggruppamento Temporaneo di Imprese) che ha indicato, per la realizzazione della progettazione esecutiva il RTP (Raggruppamento Temporaneo Professionisti). L'importo complessivo di aggiudicazione è di circa a 30 milioni di euro. L'intervento prevede l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e della realizzazione delle opere per l'approfondimento dei fondali; la realizzazione di nuove banchine e l'ampliamento del piazzale del molo San Cataldo, nonché il potenziamento delle infrastrutture a supporto delle attività della Guardia Costiera. È in programma, anche, la possibilità di un ulteriore approfondimento dei fondali fino alla quota di -6,5 metri. I lavori di potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto determineranno un'occasione di ulteriore utilizzo del molo San Cataldo attualmente sottoutilizzato.



Vela, parte da Taranto il Circuito Nazionale Open Skiff 2026, in occasione del 125° della Lega Navale

Per la regata nazionale sono previsti tre giorni di regate nel suggestivo scenario del **Mar** Grande, con il lungomare di Taranto a fare da tribuna naturale. In acqua le flotte Under 13, con vela da 3.5 mq, e Under 17, con vela da 4.5 mq. Sono previste fino a quattro prove al giorno RegataNazOpenSkiff_Taranto_8-10marzo24 ph creditElenaGiulai (AGR) Sarà la Lega Navale Italiana Sezione di Taranto ad ospitare, dal 27 febbraio al 1 marzo, la prima Regata Nazionale Open Skiff della stagione 2026, aprendo ufficialmente il circuito italiano della classe giovanile tra le più dinamiche e divertenti del panorama federale. L'appuntamento assume un valore ancora più significativo perché inserito nel 125° anniversario della Lega Navale di Taranto, una delle realtà storiche della vela pugliese e tra i primi circoli a credere nello spirito Open Skiff, fondato su divertimento, rispetto delle regole e fair play. Il percorso di avvicinamento è iniziato già nel weekend precedente con la prima Regata dell'VIII Zona Puglia, organizzata dal Circolo Velico Azimuth e preceduta da un raduno guidato dal tecnico Michele Ricci, affiancato dagli istruttori dei circoli partecipanti: LNI Taranto, Circolo Velico Ondabuena, CN La Lampara e naturalmente il circolo ospitante. Un lavoro condiviso che testimonia la vitalità del movimento pugliese.

Per la regata nazionale sono previsti tre giorni di regate nel suggestivo scenario del **Mar** Grande, con il lungomare di Taranto a fare da tribuna naturale. In acqua le flotte Under 13, con vela da 3.5 mq, e Under 17, con vela da 4.5 mq. Sono previste fino a quattro prove al giorno, per un massimo di dieci regate complessive. Venerdì alle ore 10:00 skipper's meeting e prima partenza fissata per le 13:00. I circoli provengono da tutta Italia, dal Trentino alla Sardegna, passando per Emilia Romagna, Toscana, Campania e naturalmente Puglia, con la presenza anche di atleti ungheresi a conferma del respiro internazionale della classe. L'Italia continua a rappresentare un riferimento per la classe Open Skiff con oltre 300 tesserati e un movimento che mantiene saldi i principi che ne hanno segnato la nascita. Una delle peculiarità è l'arbitraggio diretto in acqua in caso di infrazione, soluzione che riduce al minimo le proteste a terra e permette di dedicare più tempo al gioco e alla condivisione di momenti oltre la regata, che rimarranno nei ricordi dei ragazzi. Il calendario 2026 vedrà inoltre due importanti appuntamenti internazionali in Italia: a Pasqua la prima tappa dell'Eurochallenge (valida anche come seconda regata nazionale ai fini della ranking stagionale) a Porto Rotondo e a luglio il Campionato Europeo a Calasetta, in Sardegna, regione che vanta numeri particolarmente significativi nella classe. "Per la Lega Navale di Taranto, in occasione dei suoi 125 anni, è motivo di orgoglio ospitare nuovamente la classe giovanile FIV Open Skiff. I numeri importanti in termini di atleti e circoli provenienti da tutta Italia premiano il lavoro svolto nella promozione degli sport di mare e nell'organizzazione di grandi eventi. Taranto torna ad



Per la regata nazionale sono previsti tre giorni di regate nel suggestivo scenario del Mar Grande, con il lungomare di Taranto a fare da tribuna naturale. In acqua le flotte Under 13, con vela da 3.5 mq, e Under 17, con vela da 4.5 mq. Sono previste fino a quattro prove al giorno RegataNazOpenSkiff_Taranto_8-10marzo24 ph creditElenaGiulai (AGR) Sarà la Lega Navale Italiana Sezione di Taranto ad ospitare, dal 27 febbraio al 1 marzo, la prima Regata Nazionale Open Skiff della stagione 2026, aprendo ufficialmente il circuito italiano della classe giovanile tra le più dinamiche e divertenti del panorama federale. L'appuntamento assume un valore ancora più significativo perché inserito nel 125° anniversario della Lega Navale di Taranto, una delle realtà storiche della vela pugliese e tra i primi circoli a credere nello spirito Open Skiff, fondato su divertimento, rispetto delle regole e fair play. Il percorso di avvicinamento è iniziato già nel weekend precedente con la prima Regata dell'VIII Zona Puglia, organizzata dal Circolo Velico Azimuth e preceduta da un raduno guidato dal tecnico Michele Ricci, affiancato dagli istruttori dei circoli partecipanti: LNI Taranto, Circolo Velico Ondabuena, CN La Lampara e naturalmente il circolo ospitante. Un lavoro condiviso che testimonia la vitalità del movimento pugliese. Per la regata nazionale sono previsti tre giorni di regate nel suggestivo scenario del Mar Grande, con il lungomare di Taranto a fare da tribuna naturale. In acqua le flotte Under 13, con vela da 3.5 mq, e Under 17, con vela da 4.5 mq. Sono previste fino a quattro prove al giorno, per un massimo di dieci regate complessive. Venerdì alle ore 10:00 skipper's meeting e prima partenza fissata per le 13:00. I circoli provengono da tutta Italia, dal Trentino alla Sardegna, passando per Emilia Romagna, Toscana, Campania e naturalmente Puglia, con la presenza anche di atleti ungheresi a conferma del respiro internazionale della classe. L'Italia continua a rappresentare un riferimento per la classe Open Skiff con oltre 300 tesserati e un movimento che mantiene saldi i principi che ne hanno segnato la nascita. Una delle peculiarità è l'arbitraggio diretto in acqua in caso di infrazione, soluzione che riduce al minimo le proteste a terra e permette di dedicare più tempo al gioco e alla condivisione di momenti oltre la regata, che rimarranno nei ricordi dei ragazzi. Il calendario 2026 vedrà inoltre due importanti appuntamenti internazionali in Italia: a Pasqua la prima tappa dell'Eurochallenge (valida anche come seconda regata nazionale ai fini della ranking stagionale) a Porto Rotondo e a luglio il Campionato Europeo a Calasetta, in Sardegna, regione che vanta numeri particolarmente significativi nella classe. "Per la Lega Navale di Taranto, in occasione dei suoi 125 anni, è motivo di orgoglio ospitare nuovamente la classe giovanile FIV Open Skiff. I numeri importanti in termini di atleti e circoli provenienti da tutta Italia premiano il lavoro svolto nella promozione degli sport di mare e nell'organizzazione di grandi eventi. Taranto torna ad

AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva

Taranto

essere capitale degli sport di mare in vista dell'importante appuntamento dei prossimi Giochi del Mediterraneo", ha dichiarato Flavio Musolino, Presidente della Lega Navale Italiana-Sezione di Taranto. La manifestazione, organizzata dalla Lega Navale Taranto su delega della Federazione Italiana Vela, con il patrocinio del Comune di Taranto é sostenuta da partner istituzionali come l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e la Marina Militare-Sezione Velica. Collaborano alla realizzazione dell'evento in termini di partnership BCC San Marzano di San Giuseppe, Daddario Yacht, Delfino Hotel, Itelyum Nigromare, Antonio Petrocelli Società Distribuzione Bevande e Varvaglione 1921, oltre al Centro Commerciale Porte dello Jonio di Taranto, che ospiterà la conferenza stampa di presentazione, martedì 24 febbraio. Taranto è pronta ad accogliere la grande famiglia Open Skiff per dare il via a una nuova stagione di vento, mare e amicizie ritrovate. Photo gallery.

Informazioni Marittime

Taranto

Taranto, ad ottobre partirà la costruzione del terminal crociere al Molo San Cataldo

Global Ports Holding investirà oltre 4,5 milioni di euro per la struttura **Taranto Cruise Port**, controllata della turca Global Ports Holding, ha ottenuto l'autorizzazione per costruire il nuovo terminal crociere presso il Molo San Cataldo del **porto** di **Taranto**. Nella sede dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, il direttore generale operativo di Global Ports Holding, Stephen Xuereb, e il presidente dell'Autorità portuale, Giovanni Gugliotti, hanno sottoscritto l'intesa che consentirà di avviare i lavori da ottobre 2026, al termine della stagione crocieristica. Global Ports Holding ha specificato che investirà oltre 4,5 milioni di euro nella costruzione del terminal che avrà una superficie complessiva di circa 2.250 metri quadri. Il completamento della struttura è previsto entro marzo 2027, in tempo per l'avvio della stagione successiva. Condividi Tag porti **taranto** Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Taranto, ad ottobre partirà la costruzione del terminal crociere al Molo San Cataldo



02/23/2026 08:49

Global Ports Holding investirà oltre 4,5 milioni di euro per la struttura Taranto Cruise Port, controllata della turca Global Ports Holding, ha ottenuto l'autorizzazione per costruire il nuovo terminal crociere presso il Molo San Cataldo del porto di Taranto. Nella sede dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, il direttore generale operativo di Global Ports Holding, Stephen Xuereb, e il presidente dell'Autorità portuale, Giovanni Gugliotti, hanno sottoscritto l'intesa che consentirà di avviare i lavori da ottobre 2026, al termine della stagione crocieristica. Global Ports Holding ha specificato che investirà oltre 4,5 milioni di euro nella costruzione del terminal che avrà una superficie complessiva di circa 2.250 metri quadri. Il completamento della struttura è previsto entro marzo 2027, in tempo per l'avvio della stagione successiva. Condividi Tag porti taranto Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Taranto

Taranto, ad ottobre partirà la costruzione del terminal crociere al Molo San Cataldo

Global Ports Holding investirà oltre 4,5 milioni di euro per la struttura Taranto Cruise Port, controllata dalla turca Global Ports Holding, ha ottenuto l'autorizzazione per costruire il nuovo terminal crociere presso il Molo San Cataldo del porto di Taranto. Nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, il direttore generale operativo di Global Ports Holding, Stephen Xuereb, e il presidente dell'Autorità portuale, Giovanni Gugliotti, hanno sottoscritto l'intesa che consentirà di avviare i lavori da ottobre 2026, al termine della stagione crocieristica. Global Ports Holding ha specificato che investirà oltre 4,5 milioni di euro nella costruzione del terminal che avrà una superficie complessiva di circa 2.250 metri quadri. Il completamento della struttura è previsto entro marzo 2027, in tempo per l'avvio della stagione successiva. Condividi Tag porti taranto Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Taranto, ad ottobre partirà la costruzione del terminal crociere al Molo San Cataldo



02/23/2026 08:49

Global Ports Holding investirà oltre 4,5 milioni di euro per la struttura Taranto Cruise Port, controllata dalla turca Global Ports Holding, ha ottenuto l'autorizzazione per costruire il nuovo terminal crociere presso il Molo San Cataldo del porto di Taranto. Nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, il direttore generale operativo di Global Ports Holding, Stephen Xuereb, e il presidente dell'Autorità portuale, Giovanni Gugliotti, hanno sottoscritto l'intesa che consentirà di avviare i lavori da ottobre 2026, al termine della stagione crocieristica. Global Ports Holding ha specificato che investirà oltre 4,5 milioni di euro nella costruzione del terminal che avrà una superficie complessiva di circa 2.250 metri quadri. Il completamento della struttura è previsto entro marzo 2027, in tempo per l'avvio della stagione successiva. Condividi Tag porti taranto Articoli correlati.

Il porto di Taranto avrà un nuovo terminal per le navi da crociera

Firmato l'accordo fra l'Authority ionica e TcP (controllata dal colosso internazionale Gph) **TARANTO**. L'obiettivo è chiaro: realizzare un nuovo terminal dedicato alle crociere nel **porto** di **Taranto**. L'accordo quadro p stato messo nero su bianco e firmato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e da **Taranto** Cruise Port (TcP) controllata come azionista di maggioranza da un operatore di calibro internazionale come Global Ports Holding (Gph) fondata da Gregory Michael Kiez, magnate turco di origini canadesi, il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo con un giro di 22 milioni di passeggeri all'anno (e una operatività in 32 scali di navi da crociera disseminati in 19 Paesi con una solida presenza nel Mediterraneo). A darne notizia è l'istituzione portuale tarantina guidata dal presidente Giovanni Gugliotti, che ha firmato l'atto in tandem con il direttore generale operativo del colosso Gph, Stephen Xuereb. Il nuovo terminal viene raffigurato dall'Authority pugliese come «parte di un più ampio progetto di sviluppo»: si punta a rispondere alle «richieste delle compagnie di navigazione che manifestano la necessità di poter contare sulla disponibilità di un'infrastruttura dedicata ai crocieristi anche al fine di scegliere il **porto** di **Taranto** quale "homeport" di riferimento, come già avviene con Costa Crociere». Secondo quanto riferisce la "Gazzetta del Mezzogiorno", la controllata tarantina del gruppo Global Ports Holding («che dal 2021 gestisce il traffico crocieristico»), investirà «oltre 4,5 milioni di euro» per un terminal «di circa 2.250 metri quadrati» che «sorgerà sulla banchina di ponente del molo San Cataldo». L'ente portuale riferisce di aver dialogato intensamente con TcP negli ultimi mesi con «l'obiettivo di condividere il percorso amministrativo da seguire, ossia l'accordo procedimentale sul quale, nella seduta del 2 febbraio scorso, il comitato di gestione aveva espresso all'unanimità parere favorevole». È stato reso noto che l'intesa prevede anche «un'estensione della durata della concessione a favore della TcP pari a 10 anni aggiuntivi». Queste le parole del presidente dell'Authority, Giovanni Gugliotti: «Siamo entusiasti di questa significativa pietra miliare con **Taranto** Cruise Port. Il nuovo terminal non solo potenzierà le nostre infrastrutture, ma- sottolinea - trasformerà **Taranto** in una porta d'ingresso privilegiata per il patrimonio culturale e naturalistico della Puglia ionica, sostenendo la blue economy e lo sviluppo sostenibile del territorio». Ecco la dichiarazione del direttore generale operativo di Gph, Stephen Xuereb: «La firma dell'accordo rappresenta un traguardo importante per la **Taranto** Cruise Port e testimonia l'impegno di Global Ports Holding a incrementare il traffico crocieristico nel **porto** di **Taranto**. Gli effetti positivi ricadranno sulla comunità portuale e sulla città e potranno avere un significativo impatto economico anche sul territorio».



Firmato l'accordo fra l'Authority ionica e TcP (controllata dal colosso internazionale Gph) **TARANTO**. L'obiettivo è chiaro: realizzare un nuovo terminal dedicato alle crociere nel porto di Taranto. L'accordo quadro p stato messo nero su bianco e firmato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e da Taranto Cruise Port (TcP) controllata come azionista di maggioranza da un operatore di calibro internazionale come Global Ports Holding (Gph) fondata da Gregory Michael Kiez, magnate turco di origini canadesi, il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo con un giro di 22 milioni di passeggeri all'anno (e una operatività in 32 scali di navi da crociera disseminati in 19 Paesi con una solida presenza nel Mediterraneo). A darne notizia è l'istituzione portuale tarantina guidata dal presidente Giovanni Gugliotti, che ha firmato l'atto in tandem con il direttore generale operativo del colosso Gph, Stephen Xuereb. Il nuovo terminal viene raffigurato dall'Authority pugliese come «parte di un più ampio progetto di sviluppo»: si punta a rispondere alle «richieste delle compagnie di navigazione che manifestano la necessità di poter contare sulla disponibilità di un'infrastruttura dedicata ai crocieristi anche al fine di scegliere il porto di Taranto quale "homeport" di riferimento, come già avviene con Costa Crociere». Secondo quanto riferisce la "Gazzetta del Mezzogiorno", la controllata tarantina del gruppo Global Ports Holding («che dal 2021 gestisce il traffico crocieristico»), investirà «oltre 4,5 milioni di euro» per un terminal «di circa 2.250 metri quadrati» che «sorgerà sulla banchina di ponente del molo San Cataldo». L'ente portuale riferisce di aver dialogato intensamente con TcP negli ultimi mesi con «l'obiettivo di condividere il percorso amministrativo da seguire, ossia l'accordo procedimentale sul quale, nella seduta del 2 febbraio scorso, il comitato di gestione aveva espresso all'unanimità parere favorevole». È stato reso noto che l'intesa prevede anche «un'estensione della durata della concessione a favore della TcP pari a 10 anni aggiuntivi». Queste le

Travelnostop

Taranto

Porto Taranto, firmato accordo per il nuovo terminal crociere

Monia Marchese

Firmato l'accordo per la realizzazione del nuovo terminal crociere nel porto di Taranto. Nella sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, il direttore generale operativo di Global Ports Holding (GPH), Stephen Xuereb, e il presidente dell'Autorità portuale, Giovanni Gugliotti, hanno sottoscritto l'intesa che consentirà di avviare i lavori da ottobre 2026, al termine della stagione crocieristica. Il completamento è previsto entro marzo 2027, in tempo per l'avvio della stagione successiva. Taranto Cruise Port, società del gruppo Global Ports Holding che dal 2021 gestisce il traffico crocieristico, investirà oltre 4,5 milioni di euro. Il terminal, di circa 2.250 metri quadrati, sorgerà sulla banchina di ponente del molo San Cataldo. Prevista un'ampia area check-in con 14 postazioni, spazi per bagagli e zona retail dedicata alle eccellenze locali. All'esterno parcheggi per auto e bus e collegamento con la banchina di Levante per i doppi accosti. Un terminal permanente, pensato mettendo a frutto le migliori pratiche che GPH ha sviluppato grazie all'esperienza maturata nei 32 terminal del Gruppo nel mondo ha detto Xuereb è fondamentale anche per spingere verso la destagionalizzazione della destinazione ed attrarre traffico crocieristico anche per approdi invernali, con un significativo allungamento della stagione crocieristica, rafforzamento del porto nel contesto crocieristico internazionale e del valore aggiunto per la destinazione tutta. Questo investimento ha aggiunto Raffaella Del Prete, direttrice generale di Taranto Cruise Port e di GPH Italia ci permette di rispondere ancora più compiutamente alle esigenze delle varie Linee di crociera, dalle grandi navi con migliaia di ospiti, alle navi con esigenza di spazi minori, ma sempre altissimo livello di servizio ed accoglienza. Resta sempre aggiornato sul mondo del turismo! Registrati gratuitamente e scegli le newsletter che preferisci: ultime news, segnalazioni degli utenti, notizie locali e trend di turismo. Personalizza la tua informazione, direttamente via email. Iscriviti ora.



Firmato l'accordo per la realizzazione del nuovo terminal crociere nel porto di Taranto. Nella sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, il direttore generale operativo di Global Ports Holding (GPH), Stephen Xuereb, e il presidente dell'Autorità portuale, Giovanni Gugliotti, hanno sottoscritto l'intesa che consentirà di avviare i lavori da ottobre 2026, al termine della stagione crocieristica. Il completamento è previsto entro marzo 2027, in tempo per l'avvio della stagione successiva. Taranto Cruise Port, società del gruppo Global Ports Holding che dal 2021 gestisce il traffico crocieristico, investirà oltre 4,5 milioni di euro. Il terminal, di circa 2.250 metri quadrati, sorgerà sulla banchina di ponente del molo San Cataldo. Prevista un'ampia area check-in con 14 postazioni, spazi per bagagli e zona retail dedicata alle eccellenze locali. All'esterno parcheggi per auto e bus e collegamento con la banchina di Levante per i doppi accosti. "Un terminal permanente, pensato mettendo a frutto le migliori pratiche che GPH ha sviluppato grazie all'esperienza maturata nei 32 terminal del Gruppo nel mondo - ha detto Xuereb - è fondamentale anche per spingere verso la destagionalizzazione della destinazione ed attrarre traffico crocieristico anche per approdi invernali, con un significativo allungamento della stagione crocieristica, rafforzamento del porto nel contesto crocieristico internazionale e del valore aggiunto per la destinazione tutta". "Questo investimento - ha aggiunto Raffaella Del Prete, direttrice generale di Taranto Cruise Port e di GPH Italia - ci permette di rispondere ancora più compiutamente alle esigenze delle varie Linee di crociera, dalle grandi navi con migliaia di ospiti, alle navi con esigenza di spazi minori, ma sempre altissimo livello di servizio ed accoglienza". Resta sempre aggiornato sul mondo del turismo! Registrati

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Depositi petroliferi a Vibo Marina, il Comune non si oppone al rinnovo. Italia Nostra: Errore grave

Scaduto il termine per l'opposizione al rinnovo della concessione alla Meridionale Petroli. L'associazione ambientalista replica al Pd: Il sindaco era legittimato ad agire e non l'ha fatto" Il Comune di Vibo Valentia poteva opporsi al rinnovo della concessione demaniale marittima alla Meridionale Petroli . E invece ha lasciato scadere il termine , rinunciando a una facoltà decisiva per la tutela della salute pubblica , dell'ambiente e della pubblica incolumità di Vibo Marina . Una scelta che il Partito Democratico ha tentato di giustificare sul piano giuridico, ma che ora viene contestata punto per punto da Italia Nostra , che parla apertamente di ricostruzione sbagliata e di occasione persa Il termine scaduto e l'atto mai inviato Il nodo è una data: 21 febbraio . Entro quel giorno, il sindaco Vincenzo Romeo avrebbe potuto trasmettere alla Presidenza del Consiglio dei Ministri l'opposizione prevista dall'articolo 14 quinquies della legge 241/1990 , uno strumento che consente alle amministrazioni preposte alla tutela di interessi sensibili di bloccare o riaprire procedimenti autorizzativi già avviati. Due giorni prima, il 19 febbraio , l'avvocato Alessandro Caruso Frezza , presidente facente funzioni di Italia Nostra Vibo Valentia, aveva consegnato al Comune l'atto già pronto , gratuitamente, chiavi in mano. L'obiettivo era chiaro: riaprire il confronto con l'Autorità portuale ed evitare che il rinnovo della concessione alla Meridionale Petroli si consolidasse per altri vent'anni nel cuore della frazione marina. Quel termine, però, è scaduto nel silenzio La linea del Pd: Il Comune non era legittimato A spiegare o giustificare la mancata opposizione ci ha pensato il Partito Democratico , che attraverso la segretaria provinciale Teresa Esposito e il responsabile Ambiente Angelo Calzone ha sostenuto che il Comune non avrebbe avuto titolo per presentare l'opposizione. Secondo questa tesi, richiamando un parere del Consiglio di Stato del 2019 , un eventuale atto del sindaco sarebbe stato dichiarato inammissibile dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Dunque, meglio non farlo. Una lettura che, però, secondo Italia Nostra, si ferma a metà strada La controparte: Citato solo ciò che fa comodo La risposta dell'associazione ambientalista è netta e assume i contorni di una vera controparte politica e giuridica . Il Consiglio di Stato spiega Italia Nostra dice sì che, in via generale, l'opposizione spetta alle amministrazioni cui norme speciali attribuiscono competenze dirette in materia ambientale, sanitaria o di pubblica incolumità. Ma aggiunge anche, e questo il Pd lo omette, che la verifica va fatta caso per caso , per accertare se esistano norme statali o regionali che attribuiscono specifiche funzioni al Comune o al sindaco. Ed è proprio qui che, secondo l'associazione, la ricostruzione democratica salta Il decreto Seveso e l'impianto a rischio Nel caso di Vibo Marina, la norma speciale esiste ed è il decreto legislativo 105/2015 , il cosiddetto decreto Seveso , che disciplina gli impianti a rischio di incidente rilevante



Scaduto il termine per l'opposizione al rinnovo della concessione alla Meridionale Petroli. L'associazione ambientalista replica al Pd: "Il sindaco era legittimato ad agire e non l'ha fatto" Il Comune di Vibo Valentia poteva opporsi al rinnovo della concessione demaniale marittima alla Meridionale Petroli . E invece ha lasciato scadere il termine , rinunciando a una facoltà decisiva per la tutela della salute pubblica , dell'ambiente e della pubblica incolumità di Vibo Marina . Una scelta che il Partito Democratico ha tentato di giustificare sul piano giuridico, ma che ora viene contestata punto per punto da Italia Nostra , che parla apertamente di ricostruzione sbagliata e di occasione persa Il termine scaduto e l'atto mai inviato Il nodo è una data: 21 febbraio . Entro quel giorno, il sindaco Vincenzo Romeo avrebbe potuto trasmettere alla Presidenza del Consiglio dei Ministri l'opposizione prevista dall'articolo 14 quinquies della legge 241/1990 , uno strumento che consente alle amministrazioni preposte alla tutela di interessi sensibili di bloccare o riaprire procedimenti autorizzativi già avviati. Due giorni prima, il 19 febbraio , l'avvocato Alessandro Caruso Frezza , presidente facente funzioni di Italia Nostra Vibo Valentia, aveva consegnato al Comune l'atto già pronto , gratuitamente, "chiavi in mano". L'obiettivo era chiaro: riaprire il confronto con l'Autorità portuale ed evitare che il rinnovo della concessione alla Meridionale Petroli si consolidasse per altri vent'anni nel cuore della frazione marina. Quel termine, però, è scaduto nel silenzio La linea del Pd: "Il Comune non era legittimato" A spiegare - o giustificare - la mancata opposizione ci ha pensato il Partito Democratico , che attraverso la segretaria provinciale Teresa Esposito e il responsabile Ambiente Angelo Calzone ha sostenuto che il Comune non avrebbe avuto titolo per presentare l'opposizione. Secondo questa tesi, richiamando un parere del Consiglio di Stato del 2019 , un eventuale atto del sindaco sarebbe stato dichiarato inammissibile dalla Presidenza

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

. Un corpo normativo che non lascia spazio a interpretazioni elastiche. La legge sottolinea Italia Nostra individua espressamente il Comune e il sindaco tra le autorità competenti , attribuendo loro compiti diretti e il potere di esprimere atti di intesa , cioè proprio quegli atti di assenso comunque denominati' richiamati dall'articolo 14 quinquies della 241. La Meridionale Petroli , ricordano dall'associazione, rientra pienamente nella categoria degli impianti a rischio di incidente rilevante. E questo rende il sindaco non solo legittimato , ma chiamato in causa in prima persona, sia come massima autorità sanitaria locale , sia come ufficiale di Governo responsabile della pubblica incolumità. Non una facoltà astratta, ma un dovere concreto Il punto politico, prima ancora che giuridico, è tutto qui. Non si trattava afferma Italia Nostra di una facoltà astratta o simbolica, ma di uno strumento concreto di tutela del territorio. Il Comune poteva opporsi e aveva tutti i titoli per farlo . Non esercitare questo potere significa aver rinunciato a difendere la salute dei cittadini di Vibo Marina. Il termine è ormai scaduto e il rinnovo della concessione rischia di diventare irreversibile . Ma la vicenda lascia una scia lunga, fatta di responsabilità politiche , letture giuridiche parziali e scelte amministrative che pesano su un territorio già fragile. E mentre il Pd parla di atti inammissibili, l'associazione ambientalista chiude con una constatazione amara: A essere inammissibile è stata l'approssimazione con cui si è gestita una questione che riguarda la sicurezza e il futuro di un'intera comunità ARTICOLI CORRELATI.

Il Vibonese

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Depositi costieri, Italia Nostra: «Il Comune di Vibo poteva opporsi ma non l'ha fatto nei termini consentiti»

Il presidente della sezione vibonese dell'associazione contesta la lettura giuridica data dal Pd che aveva negato la possibilità di rivolgersi al presidente del Consiglio dei ministri per impedire il rinnovo della concessione demaniale a Meridionale Petroli Redazione Tutti gli articoli di Politica «Hanno fatto scadere il termine senza presentare opposizione al presidente del Consiglio dei ministri contro il rinnovo della concessione demaniale a Meridionale Petroli ».

Alessandro Caruso Frezza , presidente della sezione vibonese di Italia Nostra , tira le somme del suo consiglio legale non accolto dal Comune di Vibo Valentia Il 19 febbraio scorso, spiega lo stesso Alessandro Caruso Frezza , è stata trasmessa al sindaco «chiavi in mano, gratuitamente, l'opposizione di cui all'art. 14 quinquies della legge n. 241/1990, da inoltrare alla Presidente del Consiglio dei Ministri, Giorgia Meloni , entro il termine ultimo del 21 febbraio».

L'obiettivo dichiarato era «far riaprire le trattative con l'Autorità Portuale in merito al rinnovo ventennale della concessione demaniale marittima alla Meridionale Petroli », «a tutela della salute, dell'ambiente e della pubblica incolumità nella frazione marina». Secondo Caruso Frezza , la facoltà di

opposizione spetta alle «amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali o alla tutela della salute e della pubblica incolumità dei cittadini». Tuttavia, «il Sindaco ha fatto scadere quel termine senza opporsi». Nel dibattito che ne è seguito, il presidente di Italia Nostra evidenzia anche la posizione del Partito Democratico vibonese, che ha corroborato la decisione del Comune di non proporre opposizione, sostenendo che a norma di legge non fosse possibile farlo. Una lettura fondata, viene spiegato, su un parere del Consiglio di Stato del 2019, secondo cui «tale attribuzione non si rinviene, di regola e in linea generale, nelle competenze comunali di cui all'art. 13 del Testo unico enti locali, né tra le competenze in campo sanitario demandate al Sindaco quale massima autorità sanitaria locale». Ma, insiste Caruso Frezza , «lo stesso Consiglio di Stato ha fatto salva la necessità di una verifica puntuale, caso per caso, circa la sussistenza di norme speciali, statali o regionali, che attribuiscono tali funzioni all'ente comunale ed al Sindaco». Ed è su questo passaggio che si consuma la differente valutazione giuridica. «Nel nostro caso afferma tali funzioni sono attribuite direttamente dal decreto legislativo n. 105/2015 sia al Comune sia al Sindaco in quanto organo autonomo, cioè come massima autorità sanitaria locale nonché ufficiale di Governo a tutela della pubblica incolumità».



Il presidente della sezione vibonese dell'associazione contesta la lettura giuridica data dal Pd che aveva negato la possibilità di rivolgersi al presidente del Consiglio dei ministri per impedire il rinnovo della concessione demaniale a Meridionale Petroli Redazione Tutti gli articoli di Politica «Hanno fatto scadere il termine senza presentare opposizione al presidente del Consiglio dei ministri contro il rinnovo della concessione demaniale a Meridionale Petroli ». Alessandro Caruso Frezza , presidente della sezione vibonese di Italia Nostra , tira le somme del suo consiglio legale non accolto dal Comune di Vibo Valentia Il 19 febbraio scorso, spiega lo stesso Alessandro Caruso Frezza , è stata trasmessa al sindaco «chiavi in mano», gratuitamente, l'opposizione di cui all'art. 14 quinquies della legge n. 241/1990, da inoltrare alla Presidente del Consiglio dei Ministri, Giorgia Meloni , entro il termine ultimo del 21 febbraio». L'obiettivo dichiarato era «far riaprire le trattative con l'Autorità Portuale in merito al rinnovo ventennale della concessione demaniale marittima alla Meridionale Petroli », «a tutela della salute, dell'ambiente e della pubblica incolumità nella frazione marina». Secondo Caruso Frezza , la facoltà di opposizione spetta alle «amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali o alla tutela della salute e della pubblica incolumità dei cittadini». Tuttavia, «il Sindaco ha fatto scadere quel termine senza opporsi». Nel dibattito che ne è seguito, il presidente di Italia Nostra evidenzia anche la posizione del Partito Democratico vibonese, che ha corroborato la decisione del Comune di non proporre opposizione, sostenendo che a norma di legge non fosse possibile farlo. Una lettura fondata, viene spiegato, su un parere del Consiglio di Stato del 2019, secondo cui «tale attribuzione non si rinviene, di regola e in linea generale, nelle competenze comunali di cui all'art. 13 del Testo unico enti locali, né tra le competenze in campo sanitario demandate al Sindaco quale massima

Ship Mag

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Msc si rafforza nel porto di Malaga con un servizio tra il Regno Unito e il Mediterraneo

La compagnia prosegue la sua strategia dopo aver inserito lo scalo spagnolo in diverse rotazioni Malaga - Msc rafforza la propria presenza nel porto di Malaga inserendo lo scalo andaluso in una linea che collega il Regno Unito e il Nord Europa con il Mediterraneo orientale, in particolare Grecia e Turchia, con alcune toccate intermedie nell'ovest del bacino. Il primo approdo del nuovo servizio è previsto nel mese di febbraio . Si tratta di un'ulteriore conferma della strategia dell'armatore che nel corso dell'ultimo anno ha inserito Malaga in diverse rotazioni, sostenendo la crescita dei traffici container del porto. Il servizio, denominato Nwc Uk - Greece & Türkiye, inizia e termina la propria rotazione a Liverpool, nel Regno Unito, per poi scalare Londra e Anversa, in Belgio. Da qui le navi fanno rotta direttamente su Malaga , scalo intermedio prima di dirigersi verso il Mediterraneo orientale. Nell'area orientale la linea tocca i porti del Pireo e Salonicco, in Grecia, e Izmir, Tekirdag e Gebze, in Turchia, prima di intraprendere il viaggio di ritorno verso il Nord Europa. Nel viaggio di rientro non è prevista la toccata a Malaga, mentre sono incluse **Gioia Tauro**, in Italia, e Sines, in Portogallo. La rotazione avrà frequenza settimanale . Oltre a Malaga, Msc ha recentemente inserito diversi porti della costa nord della Spagna in servizi diretti verso il continente americano, consolidando ulteriormente la propria rete nel Paese.



Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Vibo Marina, rinnovo Meridionale Petroli: critiche a Comune e sindaco

Il termine per opporsi al rinnovo della concessione demaniale alla Meridionale Petroli scade senza che il Comune e il sindaco Vincenzo Romeo abbiano agito, suscitando l'ira dell'avvocato Alessandro Caruso Frezza. Il legale, già presidente facente funzioni di Italia Nostra a Vibo Valentia, aveva trasmesso al primo cittadino l'opposizione ex art. 14 quinquies della legge 241/1990, chiavi in mano e a titolo gratuito, affinché fosse inviata entro il 21 febbraio alla Presidenza del Consiglio dei Ministri guidata da Giorgia Meloni. L'obiettivo, spiega Caruso Frezza, era far riaprire il tavolo delle trattative con l'Autorità Portuale e continuare a fare tutto il possibile per evitare che il rinnovo ventennale della concessione si consolidasse, a tutela della salute, dell'ambiente e della pubblica incolumità nella frazione marina. Nonostante ciò, il termine è passato senza alcuna opposizione. Ieri e oggi, attraverso la stampa, il Partito Democratico ha sostenuto che il Comune non era legittimato a opporsi, citando un parere del Consiglio di Stato del 2019 secondo cui un'eventuale opposizione sarebbe stata dichiarata inammissibile. Su questa interpretazione Caruso Frezza non ha dubbi: La conclusione raggiunta o la giustificazione data all'omessa opposizione non è esatta. Il Consiglio di Stato ha sì precisato in linea generale che le amministrazioni competenti sono quelle alle quali norme speciali attribuiscono una funzione diretta e ordinaria, ma ha anche chiarito la necessità di una verifica caso per caso. Nel caso della Meridionale Petroli, ricorda il legale, tali funzioni sono state attribuite direttamente dal d.lgs. n. 105/2015 sia al Comune sia al Sindaco, in qualità di massima Autorità sanitaria locale e di Ufficiale di Governo, per la tutela della pubblica incolumità in caso di impianti a rischio di incidente rilevante. La Meridionale Petroli rientra precisamente in questa categoria. In altre parole, continua Caruso Frezza, "il sindaco e il Comune erano pienamente legittimati ad esperire l'opposizione ex art. 14 quinquies L. n. 241/1990». Il legale non nasconde la sua delusione: Peccato che noi cittadini della frazione marina dobbiamo essere amministrati con tanta approssimazione, pur a fronte di una problematica così importante e grave per la tutela della nostra salute, del nostro ambiente e della nostra pubblica incolumità.



Il termine per opporsi al rinnovo della concessione demaniale alla Meridionale Petroli scade "senza che il Comune e il sindaco Vincenzo Romeo abbiano agito", suscitando l'ira dell'avvocato Alessandro Caruso Frezza. Il legale, già presidente facente funzioni di Italia Nostra a Vibo Valentia, aveva trasmesso al primo cittadino l'opposizione ex art. 14 quinquies della legge 241/1990, "chiavi in mano" e a titolo gratuito, affinché fosse inviata entro il 21 febbraio alla Presidenza del Consiglio dei Ministri guidata da Giorgia Meloni. L'obiettivo, spiega Caruso Frezza, era "far riaprire il tavolo delle trattative con l'Autorità Portuale e continuare a fare tutto il possibile per evitare che il rinnovo ventennale della concessione si consolidasse, a tutela della salute, dell'ambiente e della pubblica incolumità nella frazione marina". Nonostante ciò, il termine è passato senza alcuna opposizione. Ieri e oggi, attraverso la stampa, il Partito Democratico ha sostenuto che il Comune non era legittimato a opporsi, citando un parere del Consiglio di Stato del 2019 secondo cui un'eventuale opposizione sarebbe stata dichiarata inammissibile. Su questa interpretazione Caruso Frezza non ha dubbi: "La conclusione raggiunta o la giustificazione data all'omessa opposizione non è esatta. Il Consiglio di Stato ha sì precisato in linea generale che le amministrazioni competenti sono quelle alle quali norme speciali attribuiscono una funzione diretta e ordinaria, ma ha anche chiarito la necessità di una verifica caso per caso". Nel caso della Meridionale Petroli, ricorda il legale, "tali funzioni sono state attribuite direttamente dal d.lgs. n. 105/2015 sia al Comune sia al Sindaco, in qualità di massima Autorità sanitaria locale e di Ufficiale di Governo, per la tutela della pubblica incolumità in caso di impianti a rischio di incidente rilevante. La Meridionale Petroli rientra precisamente in questa categoria". In altre parole, continua Caruso Frezza, "il sindaco e il Comune erano pienamente legittimati ad esperire l'opposizione ex art. 14 quinquies L. n. 241/1990".

Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Meridionale Petroli, Italia Nostra accusa il sindaco Romeo: «Non si è opposto, persa un'occasione storica»

È scontro aperto tra l'associazione Italia Nostra e l'amministrazione comunale di Vibo Valentia sulla delicata questione della Meridionale Petroli. L'Avvocato Alessandro Caruso Frezza, nella sua doppia veste di professionista e Presidente f.f. della sezione vibonese dell'associazione, ha lanciato un durissimo atto d'accusa contro il Sindaco Vincenzo Romeo per la gestione dei termini legali relativi alla concessione demaniale marittima nella frazione marina. Secondo quanto ricostruito da Caruso Frezza, lo scorso 19 febbraio era stata trasmessa al primo cittadino una proposta di opposizione già redatta ("chiavi in mano") e gratuita. L'obiettivo era attivare il potere previsto dalla Legge 241/1990 per bloccare o rinegoziare il rinnovo ventennale della concessione alla Meridionale Petroli, portando la questione direttamente sul tavolo della Premier Giorgia Meloni. Il termine ultimo per l'invio della PEC era fissato al 21 febbraio, ma il Comune ha lasciato decorrere la scadenza senza agire. Il punto focale della polemica riguarda la legittimazione del Comune a opporsi. Se il Partito Democratico ha difeso l'operato del Sindaco citando un parere del Consiglio di Stato del 2019 secondo cui il Comune non avrebbe titolo per tali ricorsi l'Avvocato Caruso Frezza contesta radicalmente questa interpretazione. «La conclusione raggiunta per giustificare l'omessa opposizione non è esatta», spiega il legale. «Il Consiglio di Stato prevede verifiche caso per caso. Nel caso della Meridionale Petroli, il D.Lgs. 105/2015 sugli impianti a rischio di incidente rilevante attribuisce esplicitamente al Comune e al sindaco poteri diretti di intesa e tutela della pubblica incolumità». Secondo Italia Nostra, dunque, il sindaco, in qualità di massima Autorità sanitaria locale e Ufficiale di Governo, avrebbe avuto pieno titolo per procedere, data la natura dell'impianto in questione. Con la scadenza del termine, la possibilità di riaprire le trattative con l'Autorità Portuale sembra ormai sfumata, lasciando un clima di profonda delusione tra i residenti della frazione marina. «Peccato che noi cittadini dobbiamo essere amministrati con tanta approssimazione», conclude con amarezza Caruso Frezza, sottolineando come la questione non sia meramente burocratica ma riguardi la tutela della salute e dell'ambiente in un'area già fortemente provata. Resta ora da capire quali saranno le prossime mosse delle associazioni e se ci saranno ulteriori margini di manovra legale per una vicenda che tocca i nervi scoperti della comunità vibonese.



New Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Stromboli, al via i lavori per il ripristino del porto danneggiato dal ciclone Harry

STROMBOLI - Riprenderanno oggi i lavori in somma urgenza per il ripristino del **porto** di Stromboli, in località Scari, gravemente danneggiato dalle mar [...]

STROMBOLI - Riprenderanno oggi i lavori in somma urgenza per il ripristino del **porto** di Stromboli, in località Scari, gravemente danneggiato dalle

mareggiate causate dal ciclone Harry che ha colpito la Sicilia tra il 19 e il 21 gennaio. Il miglioramento delle condizioni del mare negli ultimi giorni ha consentito l'ingresso dei mezzi pesanti della ditta incaricata con i materiali

necessari - carpenteria metallica e prefabbricati - dopo l'autorizzazione della Capitaneria di **Porto**. Questa aveva inizialmente vietato lo sbarco di carichi

superiori a 3,5 tonnellate a causa della situazione del molo. «È stato completato l'approvvigionamento dei materiali sull'isola per la messa in

sicurezza del molo. Domani il cantiere entrerà nel vivo con l'arrivo dei sommozzatori e delle squadre tecniche specializzate inviate dal Genio Civile di Messina», ha dichiarato il presidente della Regione Siciliana Renato

Schifani, nella qualità di commissario per l'emergenza. Le squadre eseguiranno le ispezioni preliminari e successivamente avvieranno le

demolizioni necessarie, con l'obiettivo di completare questa prima fase entro la fine della prossima settimana. Seguirà poi la posa dei nuovi elementi strutturali.

«Se il mare manterrà condizioni favorevoli nelle prossime due settimane - ha aggiunto Schifani - si potranno completare gli interventi previsti così da assicurare alle aziende e agli operatori l'apertura della stagione turistica in vista delle festività pasquali».

L'obiettivo, ha concluso il presidente, è «garantire nel più breve tempo possibile il recupero della piena funzionalità del molo ed evitare ulteriori disagi per l'isola».

L'affidamento e la consegna dei lavori all'operatore economico incaricato erano già stati formalizzati il 24 gennaio, a soli tre giorni dalle mareggiate. Il tutto dopo un sopralluogo congiunto del Dipartimento regionale tecnico, del Genio Civile di Messina e della Protezione civile regionale, coordinati dal responsabile Duilio Alongi. Per restare

informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.



STROMBOLI - Riprenderanno oggi i lavori in somma urgenza per il ripristino del porto di Stromboli, in località Scari, gravemente danneggiato dalle mar [...]
STROMBOLI - Riprenderanno oggi i lavori in somma urgenza per il ripristino del porto di Stromboli, in località Scari, gravemente danneggiato dalle mareggiate causate dal ciclone Harry che ha colpito la Sicilia tra il 19 e il 21 gennaio. Il miglioramento delle condizioni del mare negli ultimi giorni ha consentito l'ingresso dei mezzi pesanti della ditta incaricata con i materiali necessari - carpenteria metallica e prefabbricati - dopo l'autorizzazione della Capitaneria di Porto. Questa aveva inizialmente vietato lo sbarco di carichi superiori a 3,5 tonnellate a causa della situazione del molo. «È stato completato l'approvvigionamento dei materiali sull'isola per la messa in sicurezza del molo. Domani il cantiere entrerà nel vivo con l'arrivo dei sommozzatori e delle squadre tecniche specializzate inviate dal Genio Civile di Messina», ha dichiarato il presidente della Regione Siciliana Renato Schifani, nella qualità di commissario per l'emergenza. Le squadre eseguiranno le ispezioni preliminari e successivamente avvieranno le demolizioni necessarie, con l'obiettivo di completare questa prima fase entro la fine della prossima settimana. Seguirà poi la posa dei nuovi elementi strutturali. «Se il mare manterrà condizioni favorevoli nelle prossime due settimane - ha aggiunto Schifani - si potranno completare gli interventi previsti così da assicurare alle aziende e agli operatori l'apertura della stagione turistica in vista delle festività pasquali». L'obiettivo, ha concluso il presidente, è «garantire nel più breve tempo possibile il recupero della piena funzionalità del molo ed evitare ulteriori disagi per l'isola». L'affidamento e la consegna dei lavori all'operatore economico incaricato erano già stati formalizzati il 24 gennaio, a soli tre giorni dalle mareggiate. Il tutto dopo un sopralluogo congiunto del Dipartimento regionale tecnico, del Genio Civile di Messina e della Protezione

Porto di Stromboli, ripartono i lavori di ripristino dopo il ciclone Harry

Le condizioni del mare placatesi nelle ultime ore hanno permesso la ripartenza dei lavori di ripristino del **porto** di Stromboli. Riprenderanno nella giornata di oggi i lavori in somma urgenza per il ripristino del **porto** di Stromboli, in località Scari, gravemente danneggiato dalle mareggiate causate dal ciclone Harry che ha colpito la Sicilia tra il 19 e il 21 gennaio. Migliorano le condizioni del mare: semaforo verde per i lavori. Il miglioramento delle condizioni del mare negli ultimi giorni ha consentito l'ingresso dei mezzi pesanti della ditta incaricata con i materiali necessari - carpenteria metallica e prefabbricati - dopo l'autorizzazione della Capitaneria di **Porto**. Questa aveva inizialmente vietato lo sbarco di carichi superiori a 3,5 tonnellate a causa della situazione del molo. In cosa consisteranno gli interventi "È stato completato l'approvvigionamento dei materiali sull'isola per la messa in sicurezza del molo. Domani il cantiere entrerà nel vivo con l'arrivo dei sommozzatori e delle squadre tecniche specializzate inviate dal Genio Civile di Messina", ha dichiarato il presidente della Regione Siciliana Renato Schifani, nella qualità di commissario per l'emergenza. Le squadre eseguiranno le ispezioni preliminari e successivamente avvieranno le demolizioni necessarie, con l'obiettivo di completare questa prima fase entro la fine della prossima settimana. Seguirà poi la posa dei nuovi elementi strutturali.



Maltempo, riprendono i lavori per il ripristino dello scalo di Stromboli

Riprenderanno oggi i lavori in somma urgenza per il ripristino dello scalo portuale di Stromboli, in località Scari, danneggiato gravemente dalle mareggiate provocate dal ciclone Harry, che ha colpito la Sicilia tra il 19 e il 21 gennaio. Il miglioramento negli ultimi due giorni delle condizioni meteo del mare ha permesso l'ingresso dei mezzi pesanti della ditta affidataria con i materiali necessari (carpenteria metallica e prefabbricati) dopo l'autorizzazione all'accesso concessa dalla Capitaneria di **Porto** che aveva interdetto lo sbarco nello scalo di carichi superiori a 3,5 tonnellate date le condizioni proibitive del mare e in considerazione della situazione statica complessiva del molo da verificare con indagini propedeutiche. «È stato completato l'approvvigionamento di tutti i materiali nell'isola per la messa in sicurezza del molo, domani il cantiere entrerà nel vivo con l'arrivo dei sommozzatori e delle squadre tecniche specializzate mandati dal Genio Civile di Messina che eseguiranno le ispezioni preliminari per poi avviare le demolizioni in modo da completare gli interventi entro la fine della prossima settimana. Poi si passerà alla posa dei nuovi elementi». Lo dice il Presidente della Regione, Renato Schifani, nella qualità di commissario per l'emergenza. «Se il mare manterrà buone condizioni meteo nelle prossime due settimane si potranno completare interamente gli interventi previsti così da assicurare in sicurezza alle aziende e agli operatori l'apertura della stagione turistica in vista delle festività pasquali. Il nostro obiettivo è garantire nel più breve tempo possibile il recupero della piena funzionalità del molo ed evitare ulteriori disagi per l'isola», conclude Schifani. L'affidamento e la consegna dei lavori all'operatore economico affidatario sono state eseguite lo scorso 24 gennaio (solo dopo tre giorni dalle mareggiate) a seguito del sopralluogo congiunto tra il Dipartimento regionale tecnico, l'ufficio del Genio Civile di Messina e il Dipartimento regionale della Protezione civile con il coordinamento del responsabile Duilio Alongi.



Ida Carmina sui porti dell'agrigentino: basta slogan, si passi ai fatti

Bluermes Comunicazione Integrata

Il porto di Porto Empedocle, principale porto della Sicilia Sud Occidentale che si affaccia sul Mediterraneo, era stato avviato verso uno sviluppo prevalentemente turistico, coerente con le straordinarie potenzialità del nostro territorio, atteso che è il naturale ingresso crocieristico alla Valle dei Templi e alla Scala dei Turchi. Così era stato indicato dal Presidente Monti, al momento dell'insediamento e della costituzione dell'Autorità Portuale di Sistema della Sicilia Occidentale ed era stato firmato in tal senso un protocollo d'intesa con le principali imprese mondiali del settore crocieristico. Allora la visione che puntava sulla valorizzazione della costa, sull'accoglienza, sulla portualità leggera e su un'economia sostenibile, capace di generare lavoro senza compromettere ambiente e salute. Durante il Governo Conte erano arrivati progetti, finanziamenti e la realizzazione delle prime opere come il revamping della zona di ingresso del porto e il Terminal passeggeri. Invero, le uniche opere significative realizzate nel nostro territorio portano la firma del Governo guidato da Giuseppe Conte. Da allora tutto appare fermo, i progetti abbandonati e se qualcosa viene realizzato è a danno del porto e della città.

La città, sconta già la presenza di un impianto industriale ENEL che insiste in maniera di fatto abusiva su una delle più belle spiagge del litorale, compromettendone la fruizione e l'immagine. A ciò si è aggiunto lo scempio del dissalatore, presentato come struttura mobile e temporanea, mentre era già evidente l'intenzione di renderlo definitivo. Una scelta calata dall'alto, consumata con l'assenso dell'Autorità di Sistema Portuale, che ha mortificato la comunità empedoclina. Alla stessa Autorità si deve anche la decisione di allocare a Porto Empedocle i fanghi inquinati e contaminati derivanti dal dragaggio del porto di Trapani, materiali che sono stati oggetto di sequestro da parte dell'Autorità Giudiziaria. Una scelta grave, che alimenta legittime preoccupazioni e induce a valutare con diffidenza l'operato dell'Autorità Portuale. Finora, infatti, i lavori promessi e assentiti per la costa agrigentina non hanno visto concreta attuazione, mentre si è data priorità ad altri scali come Palermo, Trapani e Termini Imerese. Oggi assistiamo a una sequenza di annunci e dichiarazioni ripetitive: parole, parole, parole. Ma la nostra comunità non può più accontentarsi di slogan. Il tempo è scaduto. Non vogliamo nuovi impianti inquinanti e pericolosi, non vogliamo l'ennesimo ecomostro come il rigassificatore. Vogliamo che siano finalmente realizzate le opere già finanziate. Vogliamo che Porto Empedocle sia liberata dalla ingombrante e letale presenza dei fanghi inquinati e contaminati del dragaggio del porto di Trapani e dal pericolo che incombe sulla città. Vogliamo uno sviluppo coerente con la vocazione turistica del territorio, rispettoso dell'ambiente, della salute e della dignità dei cittadini. Il rilancio dei porti dell'Agrigentino non può essere uno slogan elettorale: deve tradursi in fatti concreti,



Il porto di Porto Empedocle, principale porto della Sicilia Sud Occidentale che si affaccia sul Mediterraneo, era stato avviato verso uno sviluppo prevalentemente turistico, coerente con le straordinarie potenzialità del nostro territorio, atteso che è il naturale ingresso crocieristico alla Valle dei Templi e alla Scala dei Turchi. Così era stato indicato dal Presidente Monti, al momento dell'insediamento e della costituzione dell'Autorità Portuale di Sistema della Sicilia Occidentale ed era stato firmato in tal senso un protocollo d'intesa con le principali imprese mondiali del settore crocieristico. Allora la visione che puntava sulla valorizzazione della costa, sull'accoglienza, sulla portualità leggera e su un'economia sostenibile, capace di generare lavoro senza compromettere ambiente e salute. Durante il Governo Conte erano arrivati progetti, finanziamenti e la realizzazione delle prime opere come il revamping della zona di ingresso del porto e il Terminal passeggeri. Invero, le uniche opere significative realizzate nel nostro territorio portano la firma del Governo guidato da Giuseppe Conte. Da allora tutto appare fermo, i progetti abbandonati e se qualcosa viene realizzato è a danno del porto e della città. La città, sconta già la presenza di un impianto industriale ENEL che insiste in maniera di fatto "abusiva" su una delle più belle spiagge del litorale, compromettendone la fruizione e l'immagine. A ciò si è aggiunto lo scempio del dissalatore, presentato come struttura mobile e temporanea, mentre era già evidente l'intenzione di renderlo definitivo. Una scelta calata dall'alto, consumata con l'assenso dell'Autorità di Sistema Portuale, che ha mortificato la comunità empedoclina. Alla stessa Autorità si deve anche la decisione di allocare a Porto Empedocle i fanghi inquinati e contaminati derivanti dal dragaggio del porto di Trapani, materiali che sono stati oggetto di sequestro da parte dell'Autorità Giudiziaria. Una scelta grave, che alimenta legittime preoccupazioni e induce a valutare con diffidenza l'operato

CanicattiWeb

Catania

trasparenza amministrativa e rispetto delle scelte condivise con il territorio e con i cittadini a differenza di quanto avviene oggi, con scelte che mostrano indifferenza, disprezzo delle città e di oggettiva devastazione del patrimonio naturalistico, paesaggistico, artistico e letterario del nostro contesto di cui rischiano di essere distrutte le potenzialità di sviluppo. Il territorio ha diritto a risposte concrete e non merita propaganda di stampo elettorale.

Informare

Catania

Inaugurati i nuovi uffici dell'AdSP della Sicilia Orientale nel porto di Pozzallo

Oggi nel porto di Pozzallo sono stati inaugurati i nuovi uffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale che sinora nello scalo aveva a disposizione solo qualche stanza nel terminal crociere. La struttura, realizzata in poco più di un anno con un appalto del valore di circa 750mila euro, ha una superficie di 200 metri quadri. In occasione della cerimonia, il presidente dell'AdSP, rancesco Di Sarcina, ha evidenziato che il porto di Pozzallo sta vivendo una fase di crescita importante e strategica «grazie ad una serie di progetti e investimenti che la nostra governance ha portato avanti in questi ultimi anni per una cifra complessiva di circa 26 milioni di euro».



Pozzallo, taglio del nastro per i nuovi uffici distaccati dell'Authority

Una sede di 200 metri quadri a impatto zero realizzata in tempi record POZZALLO (Ragusa). Una costruzione a impatto zero: autosufficiente dal punto di vista energetico. Duecento metri quadri di uffici realizzati «in tempi record: poco più di un anno». È l'identikit della nuova sede che nel porto ragusano di Pozzallo ha l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale costruita con un appalto del valore di circa 750mila euro, finora l'ente poteva contare solo su qualche stanza all'interno del terminal crociere. È stata inaugurata nella mattina di lunedì 23 febbraio e fa parte di «una più ampia e articolata trasformazione dello scalo, che vede già appaltate e programmate diverse opere», com'è stato detto al momento del taglio del nastro. L'obiettivo è renderlo più efficiente, moderno e competitivo, seguendo gli standard internazionali sia per i traffici merci sia per traghetti e movimentazione passeggeri e crocieristi. Pozzallo è a poca distanza dall'angolo di sud est di quel "triangolo" che è la Sicilia: il suo porto sta vivendo «una fase di crescita importante e strategica», dice il numero uno dell'Authority dell'Est Sicilia Francesco Di Sarcina, ricordando «una serie di progetti e investimenti che la nostra governance ha portato avanti in questi ultimi anni per una cifra complessiva di circa 26 milioni di euro». L'inaugurazione dei nuovi uffici sono «un piccolo fiore all'occhiello, perché l'ente possa continuare a lavorare bene: all'interno di una sede efficiente, nell'interesse della città e della sua portualità». Al taglio del nastro, hanno preso parte anche il sindaco pozzallese Roberto Ammatuna, il viceprefetto Antonio Gullì, il questore di Ragusa Salvatore Fazzino, il segretario generale dell'istituzione portuale Attilio Montalto, il comandante della Capitaneria di Porto di Pozzallo Luigi Vincenti, il colonnello Walter Mela della Guardia di Finanza di Ragusa, il colonnello Giuseppe Licciardello dei Carabinieri di Ragusa, la direttrice dell'Agenzia Dogane e Monopoli Raffaella Pietrangeli, oltre al senatore Salvatore Sallemi; la benedizione è stata fatta da don Michele Iacono. Queste le parole del sindaco Ammatuna: «Ogni giorno nel prezioso mosaico del porto di Pozzallo aggiungiamo una tessera: sono molto soddisfatto del lavoro compiuto, in piena e sinergica collaborazione con l'amministrazione comunale. Rimango fiducioso, si continuerà sulla giusta strada ormai intrapresa da alcuni anni: quella di sfruttare al massimo le potenzialità della nostra cittadina, divenuta sempre di più un punto di riferimento nell'area del Ragusano».



Pozzallo, inaugurati i nuovi uffici dell'AdSp

200 mq autosufficienti e a impatto zero

Andrea Puccini

POZZALLO Taglio del nastro questa mattina al porto di Pozzallo per i nuovi uffici dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale. La struttura, estesa su 200 metri quadrati, è energeticamente autosufficiente e realizzata secondo criteri a impatto zero. L'investimento complessivo ammonta a circa 750 mila euro e i lavori sono stati completati in poco più di un anno. L'edificio ospiterà stabilmente l'ente portuale e si inserisce in un più ampio piano di riqualificazione dello scalo, che prevede opere già appaltate o programmate per rendere il porto più efficiente, moderno e competitivo, in linea con gli standard internazionali sia per il traffico merci sia per i collegamenti traghetti, passeggeri e crocieristici. Il porto di Pozzallo sta vivendo una fase di crescita strategica ha dichiarato il presidente dell'AdSp, Francesco Di Sarcina grazie a una serie di progetti e investimenti che negli ultimi anni hanno raggiunto complessivamente i 26 milioni di euro. La nuova sede rappresenta un tassello importante per consentire all'Autorità di operare in modo ancora più efficace, nell'interesse della città e del suo sistema portuale. Alla cerimonia hanno preso parte, tra gli altri, il sindaco Roberto Ammatuna, rappresentanti delle forze dell'ordine e delle autorità civili e militari del territorio, oltre ai vertici dell'ente portuale. La benedizione è stata impartita da don Michele Iacono. Ogni giorno aggiungiamo un nuovo tassello al mosaico del porto ha sottolineato il sindaco Ammatuna in un percorso di collaborazione sinergica con l'Autorità portuale che sta valorizzando le potenzialità di Pozzallo come punto di riferimento nell'area iblea. Finora l'AdSp disponeva soltanto di alcuni locali all'interno del terminal crociere, ritenuti non adeguati alle esigenze operative. Con la nuova sede, l'ente potrà contare su spazi funzionali e tecnologicamente avanzati, coerenti con il processo di trasformazione in atto nello scalo siciliano.



Pozzallo. Inaugurata all'interno del Porto la nuova sede dell'Autorità Portuale

Utilizziamo i cookie per essere sicuri che tu possa avere la migliore esperienza sul nostro sito.



Ragusa h24

Catania

Inaugurata al porto di Pozzallo la nuova sede dell'Autorità portuale

Inaugurata nella giornata di oggi la nuova sede della **AdSP** della Sicilia Orientale nel porto di Pozzallo. I nuovi uffici renderanno più semplici e agevoli le interlocuzioni fra le aziende e gli operatori portuali con l'Autorità di Sistema. Il Porto di Pozzallo, in questo momento, è oggetto di investimenti per 29 milioni di euro mentre è in corso di realizzazione l'autoporto (6 milioni di euro), la cui fine dei lavori è prevista entro l'anno. Si attende l'approvazione della VIA (valutazione impatto ambientale) a Roma per i lavori di messa in sicurezza della struttura portuale e l'inserimento di un rappresentante di Pozzallo all'interno del Comitato di Gestione della **AdSP** della Sicilia Orientale.



Porto di Pozzallo, inaugurati i nuovi: 200 metri quadrati a impatto zero

Valore dei lavori 750 mila euro. Si inserisce nel più ampio programma di opere che stanno trasformando lo scalo Pozzallo - Sono stati inaugurati i nuovi uffici dell'Adsp del Mare di Sicilia Orientale nel porto di Pozzallo: la costruzione, autosufficiente dal punto di vista energetico dunque a impatto zero e ampia 200 metri quadrati, è stata realizzata in tempi record (poco più di un anno) con un appalto del valore di circa 750mila euro . Ospiterà l'ente e s'inserisce in una più ampia e articolata trasformazione dello scalo, che vede già appaltate e programmate diverse opere. L'obiettivo è renderlo più efficiente, moderno e competitivo , seguendo gli standard internazionali sia per i traffici merci sia per traghetti e movimentazione passeggeri e crocieristi. "Una fase di crescita importante e strategica quella che sta vivendo il porto di Pozzallo - ha detto il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - grazie ad una serie di progetti e investimenti che la nostra governance ha portato avanti in questi ultimi anni per una cifra complessiva di circa 26 milioni di euro. L'appuntamento di oggi segna un piccolo fiore all'occhiello, perché l'Adsp possa continuare a lavorare bene, all'interno di una sede efficiente, nell'interesse della città e della sua portualità".



Catania, si conferma centralità portualità siciliana

I porti della Sicilia Orientale stanno attraversando una fase di evoluzione strategica, nella quale investimenti, sostenibilità e pianificazione costituiscono elementi chiave per generare valore economico e sociale, rafforzare l'attrattività del territorio e promuovere innovazione e occupazione. E' quanto è emerso dalla prima tappa 2026 del Roadshow nazionale dedicato alla Blue Economy, che ha visto confrontarsi a Catania istituzioni, imprese e stakeholder nel Forum dal titolo "Blue Innovation - pianificazione, sostenibilità e investimenti nei porti della Sicilia Orientale". L'iniziativa, organizzata da Blue Media in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, si pone come momento di dialogo e approfondimento sulle trasformazioni che stanno ridefinendo il futuro dei porti e dell'economia del mare, mettendo al centro il ruolo strategico della Sicilia nel Mediterraneo come piattaforma di connessione tra Europa, Nord Africa e Medio Oriente. "Catania ha riscoperto il valore del mare, della sua economia e delle opportunità che può offrire la sua collocazione geografica a metà strada sulla costa ionica, in un contesto generale che è quello della proiezione dell'Europa nel Mediterraneo e, quindi, del piano Mattei, che guarda all'Africa come ad un continente di prossimità col quale avviare un rapporto di reciproca utilità, su un terreno di pari responsabilità e di pari dignità" ha affermato il Ministro per la Protezione Civile e per le Politiche del Mare, Nello Musumeci. "Catania affronta il viaggio finale della candidatura a Capitale della Cultura partendo dal mare. Nel nostro progetto il mare è un punto centrale per realizzare un incontro tra l'identità del nostro territorio e il futuro che vogliamo raggiungere. Un evento come quello di oggi è in linea con il mandato di questa amministrazione", ha aggiunto il sindaco Enrico Trantino. "La Sicilia orientale - ha spiegato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, **Francesco Di Sarcina** - con i suoi quattro porti, ciascuno per le sue specificità, è la naturale porta di accesso all'isola sia per il turismo e crocierismo sia per le merci destinate al Sud Italia. Siamo sempre più consapevoli che gli investimenti e le scelte intraprese in questi anni, e quelle che programmeremo, proietteranno nel futuro questi scali e faranno sì che insieme diventino uno dei sistemi portuali più importanti del Paese". "Speriamo vivamente che iniziative di questo spessore possano dare impulso a investimenti sia da parte dei privati che del pubblico per tutte quelle opere infrastrutturali necessarie a sostenere una crescita sostenibile e creare opportunità lavorative, migliorando così la qualità della vita dei cittadini siciliani, promuovendo un turismo responsabile e innovativo, e migliorando le connessioni interne sia per i passeggeri che per le merci", ha concluso il CEO MSC Sicilia, William Munzone. Resta sempre aggiornato sul mondo del turismo! Registrati gratuitamente e scegli le newsletter che preferisci: ultime news, segnalazioni



Travelnostop

Catania

degli utenti, notizie locali e trend di turismo. Personalizza la tua informazione, direttamente via email. Iscriviti ora.

Informatore Navale

Palermo, Termini Imerese

AdSP del mare di Sicilia Occidentale "luce verde per la presidenza di Annalisa Tardino"

In attesa delle audizioni Parlamentari "la prova che il lavoro paga" "Non sono stati mesi facili, ma se è vero che le difficoltà formano il carattere e ti costringono a imparare alla svelta, per me è stato così. La decisione del Ministro Matteo Salvini e del Presidente della Regione Sicilia, Renato Schifani, di nominarmi Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale - ha affermato Annalisa Tardino - mi riempie quindi di orgoglio e, sia pure con la prudenza e il rispetto istituzionale per le audizioni in Parlamento che dovranno suggellare questa scelta e completare l'iter di nomina, mi fornisce un'eccezionale spinta per procedere sulla strada imboccata nell'interesse dei porti che mi sono stati affidati". "Sono sempre più convinta che il lavoro e la correttezza paghino, e questi saranno i fari che impronteranno la mia presidenza, contando su una squadra di collaboratori che mi ha consentito di bruciare le tappe e affrontare i dossier aperti con serenità e competenza. Ma la nostra nave ha solo mollato gli ormeggi, oggi ci attende una navigazione che spero, e credo, sicura".

Informatore Navale

AdSP del mare di Sicilia Occidentale "luce verde per la presidenza di Annalisa Tardino"



02/23/2026 09:50

In attesa delle audizioni Parlamentari "la prova che il lavoro paga" "Non sono stati mesi facili, ma se è vero che le difficoltà formano il carattere e ti costringono a imparare alla svelta, per me è stato così. La decisione del Ministro Matteo Salvini e del Presidente della Regione Sicilia, Renato Schifani, di nominarmi Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale - ha affermato Annalisa Tardino - mi riempie quindi di orgoglio e, sia pure con la prudenza e il rispetto istituzionale per le audizioni in Parlamento che dovranno suggellare questa scelta e completare l'iter di nomina, mi fornisce un'eccezionale spinta per procedere sulla strada imboccata nell'interesse dei porti che mi sono stati affidati". "Sono sempre più convinta che il lavoro e la correttezza paghino, e questi saranno i fari che impronteranno la mia presidenza, contando su una squadra di collaboratori che mi ha consentito di bruciare le tappe e affrontare i dossier aperti con serenità e competenza. Ma la nostra nave ha solo mollato gli ormeggi, oggi ci attende una navigazione che spero, e credo, sicura".

Porto, verifica anche con la capitaneria: ci sarà incontro con l'Autorità

Rosario Cauchi

È proprio l'Autorità che deve dare riscontri certi sull'evoluzione della progettualità per gli interventi, finalizzati a superare l'insabbiamento ma anche a efficientare ulteriormente un'infrastruttura al palo da anni Gela. Prosegue, con interlocuzioni istituzionali e valutazioni tecniche, il tavolo permanente che in municipio è stato attivato nel tentativo di ridare slancio all'iter infinito del porto rifugio. Questa mattina, in municipio, un nuovo incontro. Alla riunione ha preso parte una rappresentanza della capitaneria di porto, che segue il caso del porto ancora oggi insabbiato e che attende i primi interventi, dopo anni. Il sindaco Terenziano Di Stefano, l'assessore con delega Peppe Di Cristina, l'amministrazione comunale, il consiglio, la commissione mare, i capogruppo (c'erano diversi esponenti anche di opposizione come il democristiano Armando Irti e la leghista Antonella Di Benedetto), il comitato pro-porto e i parlamentari del territorio, hanno deciso di chiedere un incontro direttamente all'Autorità portuale della Sicilia occidentale, attualmente guidata dal commissario Annalisa Tardino, che ha competenza sui siti locali. È proprio l'Autorità che deve dare riscontri certi sull'evoluzione della progettualità per gli

interventi, finalizzati a superare l'insabbiamento ma anche a efficientare ulteriormente un'infrastruttura al palo da anni e praticamente inaccessibile. All'esordio del tavolo, istituito su richiesta della commissione mare, presieduta dal renziano Alberto Zappietro, due settimane fa sono state avanzate possibili richieste per interventi di dragaggio più celeri. A oggi, non ci sono sviluppi veri, su più fronti compreso quello ministeriale, con il punto saliente delle autorizzazioni ambientali. L'amministrazione comunale vorrebbe che l'anno in corso possa essere quello dei lavori nel sito portuale ma senza un'accelerazione da parte dell'Autorità e di tutte le strutture istituzionali competenti, si rischia di allungare ancora di più le procedure, in un sito che rientra in area Sin e per il quale sono stati condotti più volte campionamenti delle sabbie da movimentare.



02/23/2026 15:31 Rosario Cauchi

È proprio l'Autorità che deve dare riscontri certi sull'evoluzione della progettualità per gli interventi, finalizzati a superare l'insabbiamento ma anche a efficientare ulteriormente un'infrastruttura al palo da anni Gela. Prosegue, con interlocuzioni istituzionali e valutazioni tecniche, il tavolo permanente che in municipio è stato attivato nel tentativo di ridare slancio all'iter infinito del porto rifugio. Questa mattina, in municipio, un nuovo incontro. Alla riunione ha preso parte una rappresentanza della capitaneria di porto, che segue il caso del porto ancora oggi insabbiato e che attende i primi interventi, dopo anni. Il sindaco Terenziano Di Stefano, l'assessore con delega Peppe Di Cristina, l'amministrazione comunale, il consiglio, la commissione mare, i capogruppo (c'erano diversi esponenti anche di opposizione come il democristiano Armando Irti e la leghista Antonella Di Benedetto), il comitato pro-porto e i parlamentari del territorio, hanno deciso di chiedere un incontro direttamente all'Autorità portuale della Sicilia occidentale, attualmente guidata dal commissario Annalisa Tardino, che ha competenza sui siti locali. È proprio l'Autorità che deve dare riscontri certi sull'evoluzione della progettualità per gli interventi, finalizzati a superare l'insabbiamento ma anche a efficientare ulteriormente un'infrastruttura al palo da anni e praticamente inaccessibile. All'esordio del tavolo, istituito su richiesta della commissione mare, presieduta dal renziano Alberto Zappietro, due settimane fa sono state avanzate possibili richieste per interventi di dragaggio più celeri. A oggi, non ci sono sviluppi veri, su più fronti compreso quello ministeriale, con il punto saliente delle autorizzazioni ambientali. L'amministrazione comunale vorrebbe che l'anno in corso possa essere quello dei lavori nel sito portuale ma senza un'accelerazione da parte dell'Autorità e di tutte le strutture istituzionali competenti, si rischia di allungare ancora di più le procedure, in un sito che rientra in area Sin e per il quale

Ciclone Harry, il mare restituisce corpi di decine di migranti. ONG denunciano più di 1000 dispersi

Non solo danni alle nostre coste, gli effetti dell'ondata di maltempo nel Sud Italia sta mostrando anche un'altra faccia della tragedia: almeno 15 i corpi arrivati sulle spiagge. Il monito dell'arcivescovo di Palermo: "Precise scelte politiche". Le organizzazioni umanitarie stimano oltre 1000 dispersi nel Mediterraneo nelle ultime settimane, in particolare a causa di partenze improvvise nei giorni in cui il maltempo ha flagellato l'area a ridosso delle nostre coste. Le ONG accusano le autorità italiane, tunisine e maltesi di non aver avviato adeguate missioni di ricerca e soccorso. E mentre si fa la conta dei danni a causa del ciclone Harry tra Sicilia e Calabria cominciano ad affiorare corpi sulle spiagge: almeno 15 negli ultimi giorni. Quattro corpi sono stati trovati sul Tirreno calabrese, tra Amantea, Scalea e Tropea, mentre altri undici sono emersi tra **Trapani**, Pantelleria e Marsala; i resti, privi di documenti e spesso di vestiti, complicano le identificazioni. Il ciclone Harry, che ha devastato il Mediterraneo a fine gennaio, è ritenuto responsabile di diversi naufragi fantasma, con imbarcazioni partite dal Nord Africa scomparse senza traccia. Le mareggiate hanno spinto i corpi a riva dopo giorni o settimane in mare, rendendo visibile una crisi altrimenti nascosta. In particolare nei giorni tra il 18 e il 21 gennaio Harry ha spazzato il Mediterraneo centrale con venti fino a 120 chilometri orari e correnti violente da sud e levante. Un sistema di correnti che può aver sospinto i corpi verso nord, lungo la Sicilia occidentale, e poi verso est, lungo il Tirreno. Stabilire rotte precise è estremamente complicato a causa di effetti incrociati, correnti non lineari e traiettorie difficilmente ricostruibili. Nei giorni della burrasca la Guardia Costiera aveva diramato un allarme: otto barconi partiti dalle coste tunisine di Sfax tra il 14 e il 21 gennaio. Solo uno è arrivato a Lampedusa. Non vi è traccia degli altri. Anche su questi dati si basano le stime sui dispersi. Il monito dell'arcivescovo di Palermo: "Precise scelte politiche". Ieri l'arcivescovo di Palermo Corrado Lorefice ha scritto pubblicamente alla ONG Mediterranea Saving Humans, una lettera molto dura, un monito alla politica e alla pubblica opinione. Ha definito "martoriate le acque del Mare Nostro" e ancora: "scosse e scandalizzate dall'ennesima strage consumatasi nel più assoluto silenzio gridato da precise scelte politiche". La Ong nel **porto di Trapani** ha commemorato con una cerimonia le vittime dell'immigrazione, in particolare quelle che hanno perso la vita durante il ciclone Harry in questi giorni. Le procure di Calabria e Sicilia hanno aperto fascicoli per chiarire l'origine dei naufragi, ma la mancanza di testimonianze e di relitti rende le indagini complesse. Ieri, nelle acque davanti a a bordo della barca a vela del soccorso civile, e insieme a, abbiamo commemorato le donne, gli uomini e i bambini che hanno perso la vita in mare durante il ciclone. Persone, non "clandestini". Nomi, non numeri. - Mediterranea Saving



02/23/2026 15:31

ANGELA CAPONNETTO;

Non solo danni alle nostre coste, gli effetti dell'ondata di maltempo nel Sud Italia sta mostrando anche un'altra faccia della tragedia: almeno 15 i corpi arrivati sulle spiagge. Il monito dell'arcivescovo di Palermo: "Precise scelte politiche". Le organizzazioni umanitarie stimano oltre 1000 dispersi nel Mediterraneo nelle ultime settimane, in particolare a causa di partenze improvvise nei giorni in cui il maltempo ha flagellato l'area a ridosso delle nostre coste. Le ONG accusano le autorità italiane, tunisine e maltesi di non aver avviato adeguate missioni di ricerca e soccorso. E mentre si fa la conta dei danni a causa del ciclone Harry tra Sicilia e Calabria cominciano ad affiorare corpi sulle spiagge: almeno 15 negli ultimi giorni. Quattro corpi sono stati trovati sul Tirreno calabrese, tra Amantea, Scalea e Tropea, mentre altri undici sono emersi tra Trapani, Pantelleria e Marsala; i resti, privi di documenti e spesso di vestiti, complicano le identificazioni. Il ciclone Harry, che ha devastato il Mediterraneo a fine gennaio, è ritenuto responsabile di diversi naufragi fantasma, con imbarcazioni partite dal Nord Africa scomparse senza traccia. Le mareggiate hanno spinto i corpi a riva dopo giorni o settimane in mare, rendendo visibile una crisi altrimenti nascosta. In particolare nei giorni tra il 18 e il 21 gennaio Harry ha spazzato il Mediterraneo centrale con venti fino a 120 chilometri orari e correnti violente da sud e levante. Un sistema di correnti che può aver sospinto i corpi verso nord, lungo la Sicilia occidentale, e poi verso est, lungo il Tirreno. Stabilire rotte precise è estremamente complicato a causa di effetti incrociati, correnti non lineari e traiettorie difficilmente ricostruibili. Nei giorni della burrasca la Guardia Costiera aveva diramato un allarme: otto barconi partiti dalle coste tunisine di Sfax tra il 14 e il 21 gennaio. Solo uno è arrivato a Lampedusa. Non vi è traccia degli altri. Anche su questi dati si basano le stime sui dispersi. Il monito dell'arcivescovo di Palermo: "Precise scelte politiche". Ieri l'arcivescovo di Palermo

Rai News

Trapani

Humans (@RescueMed) L'appello dei parenti di alcuni dispersi: "date un nome ai corpi arrivati in Italia e aiutateci a dar loro degna sepoltura" L'appello rivolto alle autorità italiane ed europee e pubblicato da arriva dopo il ritrovamento dei corpi in Sicilia e Calabria - angela caponnetto (@AngiKappa).

Migranti, il vescovo di Palermo contro le "scelte disumane" di Italia ed Europa

Messaggio di Lorefice a Mediterranea Saving Humans che nel **porto** di **Trapani** ha commemorato le vittime morte in mare nei giorni del ciclone Harry. Parla delle "martoriate acque del Mare Nostro" che definisce "scosse e scandalizzate dall'ennesima strage consumatasi nel più assoluto silenzio gridato da precise scelte politiche". Così l'arcivescovo di Palermo Corrado Lorefice in un messaggio a Mediterranea saving humans che nel **porto** di **Trapani** ha commemorato con una cerimonia le vittime dell'immigrazione, in particolare quelle che hanno perso la vita durante il ciclone Harry, un migliaio di persone secondo le organizzazioni umanitarie. Una quindicina i corpi finora recuperati lungo le coste di Calabria e Sicilia. Lorefice, che già altre volte si era espresso su questi temi, critica le "scelte politiche che pianificano l'oblio di quanti continuano ad attraversare il mare in cerca di vita, di libertà, di pace". Scelte "disumane", afferma il prelado, accusando Europa e Italia "di colpevolizzare come criminali quanti prendono il largo come 'pescatori di uomini di donne' in balia delle onde". Secondo l'arcivescovo "è l'umanità a essere in gioco simbolicamente nel Mediterraneo, quell'umanità che pare progressivamente sparire dall'orizzonte della politica contemporanea" dominata, sostiene, da una "mera propaganda populista". Anche il vescovo di **Trapani** Pietro Maria Fragnelli ha inviato un messaggio di vicinanza.



Informare

Focus

L'Osservatorio EU-ETS di Puertos del Estado conferma il rischio di perdita di quote di traffico container dei porti europei

Santana: riteniamo che alcuni aspetti dell'ETS debbano essere monitorati e, ove necessario, rivisti. L'Osservatorio EU-ETS promosso dall'agenzia governativa spagnola Puertos del Estado ha presentato a Bruxelles, presso la sede dell'European Sea Ports Organisation, i risultati della propria analisi sull'impatto sui **porti** container europei conseguente all'inclusione del trasporto marittimo nell'EU-ETS, il sistema di scambio delle quote di emissione dell'Unione Europea, avvenuta il primo gennaio 2024. Rispetto ai primi risultati illustrati a fine 2025 del 16 dicembre 2025), l'Osservatorio ha fornito ulteriori dati che confermano una riduzione delle connessioni del traffico container a lunga distanza nei **porti** dell'UE rispetto ai **porti** dei Paesi limitrofi non soggetti alle normative ambientali europee. In particolare, i dati evidenziano un calo della quota di attività dei principali **porti** europei misurata in teu-miglia, ovvero la capacità di trasporto container in teu delle navi in arrivo nei **porti** moltiplicata per la distanza percorsa, che è scesa dal 67% nel 2023 al 56% nel 2025, con i cali più significativi registrati nell'Europa settentrionale e nel Mediterraneo orientale. I primi risultati presentati a dicembre avevano già rivelato un aumento dell'attività nei **porti** extra-UE situati vicino all'Europa, come quelli del Regno Unito nell'Europa settentrionale e di Egitto e Turchia nel Mediterraneo. I dati mostrano che, nel 2023, i **porti** del Regno Unito rappresentavano il 17,5% del totale delle teu-miglia di Regno Unito, Germania, Francia, Belgio e Olanda messi assieme, mentre a luglio 2025 questa percentuale era quasi raddoppiata raggiungendo il 32,1%. Questa differenza di 15 punti percentuali in due anni - ha rilevato l'Osservatorio - corrisponde quasi esattamente alle perdite registrate complessivamente da Olanda e Germania. Nel Mediterraneo orientale, i **porti** egiziani hanno registrato la crescita maggiore in termini di quota di teu-miglia, passando dal 35% nel 2022 al 52% nel 2025, mentre nello stesso periodo la Grecia ha registrato un forte calo dal 45% al 12%. L'Osservatorio ha ricordato che la situazione del canale di Suez, in cui il traffico marittimo si è ridotto a causa della situazione crisi nella regione del Mar Rosso, unita alla variazione delle alleanze marittime, ha portato ad una riorganizzazione generale delle rotte marittime che è avvenuta quasi contemporaneamente all'entrata in vigore dell'ETS Maritime, generando così una profonda perturbazione del mercato. Tuttavia - ha osservato l'Osservatorio - anche se la chiusura del canale egiziano è un fattore assolutamente rilevante, questo fattore da solo non spiega la crescita della connettività transoceanica attualmente osservata in paesi come il Regno Unito e l'Egitto, né può essere attribuita a usuali fattori come un significativo aumento dell'attività economica, una riduzione dei costi operativi



Informare
L'Osservatorio EU-ETS di Puertos del Estado conferma il rischio di perdita di quote di traffico container dei porti europei

02/23/2026 11:08

Santana: riteniamo che alcuni aspetti dell'ETS debbano essere monitorati e, ove necessario, rivisti. L'Osservatorio EU-ETS promosso dall'agenzia governativa spagnola Puertos del Estado ha presentato a Bruxelles, presso la sede dell'European Sea Ports Organisation, i risultati della propria analisi sull'impatto sui porti container europei conseguente all'inclusione del trasporto marittimo nell'EU-ETS, il sistema di scambio delle quote di emissione dell'Unione Europea, avvenuta il primo gennaio 2024. Rispetto ai primi risultati illustrati a fine 2025 del 16 dicembre 2025), l'Osservatorio ha fornito ulteriori dati che confermano una riduzione delle connessioni del traffico container a lunga distanza nei porti dell'UE rispetto ai porti dei Paesi limitrofi non soggetti alle normative ambientali europee. In particolare, i dati evidenziano un calo della quota di attività dei principali porti europei misurata in teu-miglia, ovvero la capacità di trasporto container in teu delle navi in arrivo nei porti moltiplicata per la distanza percorsa, che è scesa dal 67% nel 2023 al 56% nel 2025, con i cali più significativi registrati nell'Europa settentrionale e nel Mediterraneo orientale. I primi risultati presentati a dicembre avevano già rivelato un aumento dell'attività nei porti extra-UE situati vicino all'Europa, come quelli del Regno Unito nell'Europa settentrionale e di Egitto e Turchia nel Mediterraneo. I dati mostrano che, nel 2023, i porti del Regno Unito rappresentavano il 17,5% del totale delle teu-miglia di Regno Unito, Germania, Francia, Belgio e Olanda messi assieme, mentre a luglio 2025 questa percentuale era quasi raddoppiata raggiungendo il 32,1%. Questa differenza di 15 punti percentuali in due anni - ha rilevato l'Osservatorio - corrisponde quasi esattamente alle perdite registrate complessivamente da Olanda e Germania. Nel Mediterraneo orientale, i porti egiziani hanno registrato la crescita maggiore in termini di quota di teu-miglia, passando dal 35% nel 2022 al 52% nel 2025, mentre nello stesso periodo la Grecia ha registrato un forte calo dal 45% al 12%. L'Osservatorio ha ricordato che la situazione del canale di Suez, in cui il traffico marittimo si è ridotto a causa della situazione crisi nella regione del Mar Rosso, unita alla variazione delle alleanze marittime, ha portato ad una riorganizzazione generale delle rotte marittime che è avvenuta quasi contemporaneamente all'entrata in vigore dell'ETS Maritime, generando così una profonda perturbazione del mercato. Tuttavia - ha osservato l'Osservatorio - anche se la chiusura del canale egiziano è un fattore assolutamente rilevante, questo fattore da solo non spiega la crescita della connettività transoceanica attualmente osservata in paesi come il Regno Unito e l'Egitto, né può essere attribuita a usuali fattori come un significativo aumento dell'attività economica, una riduzione dei costi operativi

Informare

Focus

o problemi di congestione nei **porti** europei limitrofi. Inoltre, l'Osservatorio ha ricordato che questa crescita del traffico, misurato in teu-miglia, è accompagnata da un aumento degli investimenti pianificati che dovrebbero aumentare del +21% la capacità portuale nei **porti** del Regno Unito, mentre nel Mediterraneo orientale, in particolare in Israele, Turchia ed Egitto, gli investimenti pianificati consentiranno un aumento del +43% della capacità misurata in milioni di teu movimentati all'anno. Dato che l'espansione dei **porti** deve basarsi su proiezioni a lungo termine - ha rilevato l'Osservatorio - ne consegue che gli investimenti di questi Paesi non sono guidati da fattori a breve termine, ma piuttosto da cambiamenti strutturali nel traffico marittimo. Commentando questi dati, e precisando che «il sostegno di Puertos del Estado al processo di decarbonizzazione è assolutamente saldo», il presidente dell'agenzia governativa spagnola, Gustavo Santana, ha specificato che, «tuttavia, riteniamo che alcuni aspetti relativi all'applicazione dell'ETS al settore marittimo debbano essere monitorati e, ove necessario, rivisti al fine di migliorare il sistema e contribuire all'obiettivo finale di ridurre le emissioni di gas serra, preservando al contempo la competitività e il controllo della nostra catena di approvvigionamento».

Pasqua e primavera, ecco le proposte di Grimaldi Lines Tour Operator

Idea: in vacanza a Barcellona (a partire da 299 euro a testa) NAPOLI. Grimaldi Lines Tour Operator propone per Pasqua una vacanza di primavera a Barcellona: viaggio via mare e il fascino di una grande metropoli, invase dalle tradizionali processioni della Semana Santa. È in agenda dal 3 all'8 aprile: partenza da Civitavecchia con traversata fino a Barcellona animata da tante attività per grandi e piccini, divertenti spettacoli e lunghe notti da trascorrere nella discoteca di bordo. Una volta raggiunto il porto catalano - spiega la compagnia napoletana - «la moderna e accogliente ammiraglia Cruise Barcelona si trasformerà per l'occasione in uno speciale hotel galleggiante a cui gli ospiti faranno ritorno per il pernottamento, dopo aver trascorso Pasqua e Pasquetta immersi nella pulsante vita della città». I prezzi partono da 299 euro a persona e includono: viaggio a/r da Civitavecchia a Barcellona con sistemazione nella tipologia di cabina prescelta, tre pernottamenti a bordo della nave ferma in porto, cinque colazioni, due pranzi e due cene presso il self-service della nave, programma di animazione, diritti fissi, componente costi Eu Ets, assicurazione per assistenza medica e annullamento viaggio.

Sono inoltre disponibili le escursioni facoltative alla scoperta di Barcellona con guida in lingua italiana e prezzi che partono da 20 euro a persona. C'è infine la possibilità di imbarcarsi a Porto Torres il giorno 4 aprile con quote individuali da 249 euro a persona. Questa è solo una delle proposte: la primavera porta con sé le vacanze mediterranee con viaggio in nave. Ad esempio, per chi cerca testimonianze di una storia millenaria e capolavori di arte culinaria, dal 3 al 7 aprile c'è la Pasqua in Sicilia, con partenza dai porti di **Livorno** e Napoli per Palermo e pernottamento in città o sulla costa: a San Vito Lo Capo, a Cefalù o a Terrasini. La Pasqua in Sardegna è invece la scelta ideale per chi ama i paesaggi marini in ogni stagione dell'anno, con proposte di vacanza dal 3 all'8 aprile: si potrà raggiungere l'isola dei Nuraghi viaggiando sulla tratta Civitavecchia-Porto Torres e scegliendo se soggiornare a Badesi, di fronte all'Asinara, o ad Alghero, la città del Corallo. I programmi includono il viaggio in nave, con l'imbarco di un veicolo al seguito, e soggiorno in hotel o residence. Per tutti i dettagli sulle diverse proposte di hotel on board o pacchetto nave più soggiorno, consultare il sito www.grimaldi-touroperator.com.

La Gazzetta Marittima

Pasqua e primavera, ecco le proposte di Grimaldi Lines Tour Operator



02/23/2026 10:40

Idea: In vacanza a Barcellona (a partire da 299 euro a testa) NAPOLI. Grimaldi Lines Tour Operator propone per Pasqua una vacanza di primavera a Barcellona: viaggio via mare e il fascino di una grande metropoli, invase dalle tradizionali processioni della Semana Santa. È in agenda dal 3 all'8 aprile: partenza da Civitavecchia con traversata fino a Barcellona animata da tante attività per grandi e piccini, divertenti spettacoli e lunghe notti da trascorrere nella discoteca di bordo. Una volta raggiunto il porto catalano - spiega la compagnia napoletana - «la moderna e accogliente ammiraglia Cruise Barcelona si trasformerà per l'occasione in uno speciale hotel galleggiante a cui gli ospiti faranno ritorno per il pernottamento, dopo aver trascorso Pasqua e Pasquetta immersi nella pulsante vita della città». I prezzi partono da 299 euro a persona e includono: viaggio a/r da Civitavecchia a Barcellona con sistemazione nella tipologia di cabina prescelta, tre pernottamenti a bordo della nave ferma in porto, cinque colazioni, due pranzi e due cene presso il self-service della nave, programma di animazione, diritti fissi, componente costi Eu Ets, assicurazione per assistenza medica e annullamento viaggio. Sono inoltre disponibili le escursioni facoltative alla scoperta di Barcellona con guida in lingua italiana e prezzi che partono da 20 euro a persona. C'è infine la possibilità di imbarcarsi a Porto Torres il giorno 4 aprile con quote individuali da 249 euro a persona. Questa è solo una delle proposte: la primavera porta con sé le vacanze mediterranee con viaggio in nave. Ad esempio, per chi cerca testimonianze di una storia millenaria e capolavori di arte culinaria, dal 3 al 7 aprile c'è la Pasqua in Sicilia, con partenza dai porti di Livorno e Napoli per Palermo e pernottamento in città o sulla costa: a San Vito Lo Capo, a Cefalù o a Terrasini. La Pasqua in Sardegna è invece la scelta ideale per chi ama i paesaggi marini in ogni stagione dell'anno, con proposte di vacanza dal 3 all'8 aprile: si potrà raggiungere l'isola dei

Crociere boom, le compagnie sorridono

L'analisi dei bilanci 2025 di Carnival Corporation (CCL) e di Royal Caribbean Group (RCG), mostra un andamento molto positivo del settore crocieristico sia in termini economici che statistici. Vale la pena ricordare che i due gruppi rappresentano oltre il 59% dell'offerta globale in termini di posti letto (il 38% in termini di numero di navi) e occupano rispettivamente la prima e la seconda posizione del ranking mondiale, con CCL che ha una quota di mercato di quasi il 36%. Unitamente a MSC e Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH), detengono circa l'80% dell'offerta complessiva. I ricavi di CCL e RCG in totale sono stati di 44.6 miliardi di dollari (+7.3% y-o-y), mentre l'EBIT è stato di 9.4 miliardi. Le entrate originate dalle spese onboard sono cresciute di quasi un punto percentuale in più rispetto a quelle generate dalla vendita dei biglietti. Sul fronte dei costi c'è stato un significativo calo (-6.7%) per i carburanti ed un contenuto aumento per tutte le altre tipologie di spesa (ad es. quelle legate alle commissioni, ai trasporti, al cibo, agli stipendi ed al marketing), fatta eccezione per gli ammortamenti. Entrambi i gruppi nel 2025 hanno trend positivi in tutti i trimestri, con il tradizionale picco di entrate in Q3. I ricavi per passeggero/giorno (APCD), seppur a valore nominale, sono risultati essere superiori non solo a quelli del 2024 ma anche a quelli registrati nel 2019, con una variazione del +17% per CCL e del +25% per RCG rispetto a tale anno. Ciò a dimostrazione della buona resilienza del settore, che non è stato costretto, in epoca post-Covid, e come invece accaduto in altre circostanze critiche nel passato (ad esempio dopo la crisi finanziaria del 2008-2009 o dopo il naufragio della Costa Concordia), ad usare in modo massiccio la leva del prezzo per riempire le navi. Il debito a lungo termine si è ridotto sensibilmente, passando da un picco di 53 miliardi di dollari del 2022 a 42 miliardi del 2025, con CCL che ha contribuito a questo risultato con un calo di quasi 8 miliardi nel triennio. Sul fronte statistico, i due operatori hanno trasportato oltre 23 milioni di passeggeri (+4.5% rispetto al 2024, + 18.7% rispetto al 2019). In crescita anche i passeggeri/giorno (oltre 160 milioni di unità), mentre il tasso di occupazione delle navi (106.9%) risulta essere di poco inferiore a quello del 2019. Il miglioramento dei bilanci consente agli operatori di diversificare le risorse, continuando a ridurre il debito, e ad investire sia su nuove navi che sulle destinazioni a terra. Come riportato da Bermello Ajamil, infatti, le destinazioni di proprietà e quelle esclusive sono significativamente più economiche e più veloci da realizzare rispetto alla costruzione di una nuova nave, ma offrono vantaggi simili: potere di determinazione dei prezzi, spesa a bordo, soddisfazione degli ospiti ed entrate incrementalmente. Permettono inoltre di diversificare l'offerta in termini di durata, sostenendo **crociere** più brevi -e più economiche quindi- rispetto agli standard, volte ad attirare un pubblico di neofiti del prodotto.



Port News

Focus

Sull'aspetto delle destinazioni private sta puntando molto RCG, che ha pianificato l'apertura di cinque nuove realtà entro il 2028. Secondo Cruise Industry News (Orderbook di Febbraio 2026), nei prossimi dieci anni CCL prenderà in consegna 7 nuove navi (+37,800 posti letto) mentre RCG 10 (8+2) navi (+37,800 posti letto, con 2 navi ancora da definire in termini di capacità), a cui si sommano 20 navi per l'avvio dell'attività fluviale. MSC, l'operatore che attualmente si colloca al terzo posto in graduatoria per numero di letti, è destinato a mantenere la propria posizione grazie ad un consistente portafoglio ordini (14 navi per 52,000 posti letto). L'andamento borsistico dei due gruppi al NYSE, nel periodo 3 gennaio-31 dicembre 2025, è stato ampiamente positivo sia per CCL che per RCG. Tuttavia, mentre RCG è riuscita a raggiungere i valori pre-Covid già a marzo 2024 e, a chiusura 2025, li ha più che raddoppiati, CCL, invece, rimane significativamente al di sotto dei livelli di febbraio 2020. Le aspettative per il 2026 per entrambi i gruppi sono di aumentare ulteriormente i passeggeri trasportati ed i propri risultati economici. Va segnalato inoltre che il 17 febbraio 2026, prima della presentazione agli investitori del bilancio 2025 da parte di NCLH (il quarto operatore del settore), il fondo di investimento Elliott (che ne detiene una quota azionaria del 10%), ha lanciato un durissimo ed inusuale attacco alla governance aziendale con l'accusa di avere pesantemente sottoperformato negli ultimi dieci anni rispetto a CCL e RCG ed invitando il Consiglio di Amministrazione della Società alle dimissioni immediate. L'accusa riguarda l'aver operato scelte strategiche incoerenti, l'aver selezionato una leadership atrofizzata ed impreparata nonché l'aver praticato una scarsa disciplina dei costi (sistematicamente superiori alle indicazioni del management ed in gran parte scollegati dall'esperienza del cliente). Ciò ha portato l'azienda a perdere progressivamente redditività e, conseguentemente, anche fiducia da parte degli investitori, risultando essere uno tra i peggiori operatori nello S&P 500 negli anni più recenti, come evidenziato dalle valutazioni dei principali analisti.

FMTS 2026: Il Mediterraneo al centro del turismo sostenibile

Feb 23, 2026 Dal 26 al 28 febbraio a Vietri sul Mare il Forum internazionale su mobilità, portualità e innovazione nella filiera turistica Salerno - Dal 26 al 28 febbraio il Lloyd's Baia Hotel ospiterà la prima edizione del Forum Mediterraneo del Turismo Sostenibile - FMTS 2026 , evento internazionale dedicato alla filiera dei trasporti e delle infrastrutture turistiche. Organizzato da Gam Editori e dal Propeller Club di Salerno il Forum si propone come piattaforma di confronto tra compagnie di navigazione, gestori portuali, Autorità di Sistema Portuale, università, enti di ricerca, cluster marittimi e imprese leader del settore. L'iniziativa mira ad analizzare le tendenze del settore, anticipare le sfide future e sviluppare modelli sostenibili per la gestione dei flussi turistici nel Mediterraneo. Il programma prevede conferenze plenarie, tavole rotonde tematiche, workshop di approfondimento e momenti di networking, con oltre settanta relatori tra rappresentanti istituzionali, manager di terminal crocieristici, esperti ambientali e innovatori della blue economy Al centro del dibattito ci saranno la governance multilivello e la pianificazione dei flussi turistici, le **crociere** sostenibili, la rigenerazione dei territori, la portualità turistica, la nautica innovativa e il trasporto passeggeri costiero e insulare. Particolare attenzione sarà dedicata alla tutela della biodiversità marina, all'open innovation e ai nuovi modelli territoriali. Le sessioni del 26 e 27 febbraio approfondiranno temi come le infrastrutture portuali sostenibili, il cold ironing, l'elettrificazione delle flotte, l'impiego di combustibili alternativi, la cooperazione porto-città, le strategie per la tutela degli ecosistemi marini, i modelli DMO e il ruolo di startup e innovazione. " La prima edizione di FMTS 2026 punta a fare di Salerno e del suo territorio un laboratorio di riferimento per un turismo integrato, innovativo e sostenibile, capace di valorizzare destinazioni, culture e rotte che uniscono tre continenti," spiega Maurizio De Cesare presidente del Propeller Club di Salerno. "L'obiettivo è favorire un confronto con realtà internazionali, per poi declinarlo nella realtà italiana e locale. La scelta di Vietri sul Mare non è casuale: la città e la Costiera Amalfitana rappresentano una realtà turistica di eccellenza, con tutte le sfide legate all'impatto dei flussi turistici sulle comunità." Il Forum prevede inoltre la presentazione di progetti pilota e best practices con l'obiettivo di migliorare la qualità dei collegamenti turistici e rafforzare la competitività dei territori mediterranei.

Sea Reporter

FMTS 2026: Il Mediterraneo al centro del turismo sostenibile

02/23/2026 15:28

Redazione Seareporter

Feb 23, 2026 Dal 26 al 28 febbraio a Vietri sul Mare il Forum internazionale su mobilità, portualità e innovazione nella filiera turistica Salerno - Dal 26 al 28 febbraio il Lloyd's Baia Hotel ospiterà la prima edizione del Forum Mediterraneo del Turismo Sostenibile - FMTS 2026 , evento internazionale dedicato alla filiera dei trasporti e delle infrastrutture turistiche. Organizzato da Gam Editori e dal Propeller Club di Salerno il Forum si propone come piattaforma di confronto tra compagnie di navigazione, gestori portuali, Autorità di Sistema Portuale, università, enti di ricerca, cluster marittimi e imprese leader del settore. L'iniziativa mira ad analizzare le tendenze del settore, anticipare le sfide future e sviluppare modelli sostenibili per la gestione dei flussi turistici nel Mediterraneo. Il programma prevede conferenze plenarie, tavole rotonde tematiche, workshop di approfondimento e momenti di networking, con oltre settanta relatori tra rappresentanti istituzionali, manager di terminal crocieristici, esperti ambientali e innovatori della blue economy Al centro del dibattito ci saranno la governance multilivello e la pianificazione dei flussi turistici, le crociere sostenibili, la rigenerazione dei territori, la portualità turistica, la nautica innovativa e il trasporto passeggeri costiero e insulare. Particolare attenzione sarà dedicata alla tutela della biodiversità marina, all'open innovation e ai nuovi modelli territoriali. Le sessioni del 26 e 27 febbraio approfondiranno temi come le infrastrutture portuali sostenibili, il cold ironing, l'elettrificazione delle flotte, l'impiego di combustibili alternativi, la cooperazione porto-città, le strategie per la tutela degli ecosistemi marini, i modelli DMO e il ruolo di startup e innovazione. " La prima edizione di FMTS 2026 punta a fare di Salerno e del suo territorio un laboratorio di riferimento per un turismo integrato, innovativo e sostenibile, capace di valorizzare destinazioni, culture e rotte che uniscono tre continenti," spiega Maurizio De Cesare presidente del Propeller Club di Salerno. "L'obiettivo è favorire un confronto con realtà internazionali, per poi declinarlo nella realtà italiana e locale. La scelta di Vietri sul Mare non è casuale: la città e la Costiera Amalfitana rappresentano una realtà turistica di eccellenza, con tutte le sfide legate all'impatto dei flussi turistici sulle comunità." Il Forum prevede inoltre la presentazione di progetti pilota e best practices con l'obiettivo di migliorare la qualità dei collegamenti turistici e rafforzare la competitività dei territori mediterranei.