



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 28 febbraio 2026



Prime Pagine

28/02/2026	Corriere della Sera	9
28/02/2026	Il Fatto Quotidiano	10
28/02/2026	Il Foglio	11
28/02/2026	Il Giornale	12
28/02/2026	Il Giorno	13
28/02/2026	Il Manifesto	14
28/02/2026	Il Mattino	15
28/02/2026	Il Messaggero	16
28/02/2026	Il Resto del Carlino	17
28/02/2026	Il Secolo XIX	18
28/02/2026	Il Sole 24 Ore	19
28/02/2026	Il Tempo	20
28/02/2026	Italia Oggi	21
28/02/2026	La Nazione	22
28/02/2026	La Repubblica	23
28/02/2026	La Stampa	24
28/02/2026	Milano Finanza	25

Primo Piano

27/02/2026	corriereromagna.it	26
Ravenna, un incontro sul futuro della ZIs all'Autorità Portuale - Gallery		

27/02/2026	Economia Del Mare	27
SMI26: l'intermodalità tra infrastrutture attese e soluzioni immediate		
27/02/2026	Il Nautilus	29
Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry 2026: l'intermodalità tra infrastrutture attese e soluzioni immediate		
28/02/2026	ilrestodelcarlino.it	31
Il porto di Ravenna perno della ZIs: "Ma potenziamo ferro e gomma"		
28/02/2026	ilrestodelcarlino.it	33
ZIs, una grande occasione: "Migliorerà il sistema logistico e produttivo"		
27/02/2026	Messaggero Marittimo	34
Latrofa: "I presidenti AdSp uniti per migliorare la riforma"		
27/02/2026	Ravenna Today	35
Porto di Ravenna in crescita: la ZIs punta su semplificazioni e sostenibilità per il sistema produttivo		
27/02/2026	ravennawebtv.it	37
Zona Logistica Semplificata: confronto a Ravenna su sostenibilità, collegamenti e investimenti		
27/02/2026	Tele Romagna 24	38
RAVENNA: ZLS, incontro su economia pulita e investimenti sostenibili		
27/02/2026	Thewatcherpost	40
Ontm e Adsp: rinfuse sono strategiche, serve un piano nazionale		

Savona, Vado

27/02/2026	Messaggero Marittimo	44
Savona e Vado Ligure, nuova gara da 22,5 milioni per la manovra ferroviaria portuale		
27/02/2026	Shipping Italy	45
A Novella (So.Fi.Pa.) il controllo della G&H Shping e della nave Green Pearl		
27/02/2026	TeleNord	46
Porti di Savona e Vado, gara di appalto da 15 milioni per il servizio di manovre ferroviarie		

Genova, Voltri

27/02/2026	Ansa.it	47
Sanremo, Regione Liguria su Costa Toscana celebra la blue economy		
27/02/2026	Genova24	49
Il Pd: La riforma dei porti toglierà risorse alla Liguria, Bucci difenda il territorio e dica no		
27/02/2026	Il Vostro Giornale	51
PD: La riforma dei porti toglierà risorse, Bucci difenda la Liguria e dica No		
27/02/2026	Liguria 24	53
Il Pd porta in consiglio la mozione contro il progetto del Governo: A rischio autonomia e risorse del nostro porto		
27/02/2026	PrimoCanale.it	54
Riforma porti, il Pd: "Svuota di potere i territori, va modificata"		
27/02/2026	PrimoCanale.it	55
Fumi navi, Assarmatori: "Pronto al cold ironing il 60% delle crociere, meno i traghetti"		

27/02/2026	Rai News	57
27/02/2026	Ship Mag	58
27/02/2026	Shipping Italy	59
27/02/2026	TeleNord	61
27/02/2026	Transport Online	63

La Spezia

27/02/2026	Citta della Spezia	64
27/02/2026	Messaggero Marittimo	67

Ravenna

27/02/2026	Ravenna Today	68
27/02/2026	Ravenna24Ore.it	70
27/02/2026	RavennaNotizie.it	71
27/02/2026	RavennaNotizie.it	72
27/02/2026	RavennaNotizie.it	74
27/02/2026	ravennawebtv.it	76
27/02/2026	ravennawebtv.it	77
27/02/2026	ravennawebtv.it	79
27/02/2026	Risveglio Duemila	81

Marina di Carrara

27/02/2026	Voce Apuana	83

Livorno

27/02/2026	Informatore Navale	84
27/02/2026	La Gazzetta Marittima	86
27/02/2026	La Gazzetta Marittima	88

Piombino, Isola d' Elba

27/02/2026	La Gazzetta Marittima	89

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

27/02/2026	Adriaeco	91
27/02/2026	Agenparl	93
27/02/2026	Agenparl	94
27/02/2026	Ancona Today	96
27/02/2026	Ancona Today	97
27/02/2026	Ansa.it	100
27/02/2026	Ansa.it	101
27/02/2026	AostaNews.it-Gazzetta Matin	102
27/02/2026	AskaNews.it	104
27/02/2026	Corriere dell'Economia	106
27/02/2026	corriereadriatico.it	108
28/02/2026	corriereadriatico.it	109

27/02/2026	Cronache Ancona	110
Hub Amazon, al via lo studio sugli impatti del traffico e della mobilità		
27/02/2026	Cronache Ancona	112
Porto di Ancona, sfida verde: sostenibilità e crescita al centro della Macroregione		
27/02/2026	Informare	113
Palumbo Superyachts realizzerà un nuovo polo per la cantieristica navale in metallo ad Ortona		
27/02/2026	Senigallia Notizie	114
Impatto Amazon sulla viabilità del territorio, studio in corso <i>Publicato Venerdì Febbraio, Regione Marche</i>		
27/02/2026	Ship 2 Shore	116
Palumbo Superyachts punta su Ortona e consolida l'asse dell'Adriatico		
27/02/2026	Transport Online	117
Elettrificazione banchine porto di Ancona: verso il collaudo entro giugno		
27/02/2026	vivereancona.it	118
Ad Ancona l'iniziativa "I porti al centro di una regione adriatico-ionica: cooperazione e competitività per una transizione sostenibile"		
27/02/2026	vivereancona.it	121
Ciccioli (Europarlamentare FDI-ECR): "Macroregione Adriatico-Ionica leva strategica per competitività e futuro"		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

27/02/2026	L'Agone	123
Boat Days 2026: a Civitavecchia, il mare a 360 gradi.		
27/02/2026	Maremma News	125
Tarquinia si candida a Capitale Italiana della Cultura 2028: audizione al MIC il 27 febbraio		

Napoli

27/02/2026	Informazioni Marittime	126
Cma Cgm inserisce Napoli in una linea intra-Med		
27/02/2026	Shipping Italy	127
Napoli inserita in una linea intra-Med di Cma Cgm		

Brindisi

27/02/2026	Brindisitime.it Network	128
Seconda giornata del 10° Seminario Nazionale di Pastorale Sociale e del Lavoro, Visita alla città di Brindisi		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

27/02/2026	Crotoneok	129
Cirò Marina, petizione per il novellame: lo sto con i pescatori		

Cagliari

27/02/2026	Sardinia Post	130
Capitale del Mare, Cagliari in corsa. Mercoledì la cerimonia che assegnerà un milione di euro al comune vincitore		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

27/02/2026	Italpress.it	131
Messina, sequestrata oltre mezza tonnellata di prodotti ittici privi di tracciabilità		
27/02/2026	Messina Today	132
Memoria e coraggio, intitolato a Omayma Ben Ghaloum il nuovo terminal del porto		
27/02/2026	Oggi Milazzo	133
Trasporto pubblico Milazzo, si prosegue con Sais Autolinee per i prossimi nove anni		
27/02/2026	Stretto Web	135
Messina, operazione della Guardia Costiera contro la pesca illegale e a tutela della qualità ittica nel mercato di Sant'Orsola		
27/02/2026	Stretto Web	136
Il Sindaco di Motta San Giovanni: "la riapertura del porto di Saline potrebbe avere effetti devastanti per tutta la jonica"		
27/02/2026	TempoStretto	138
Messina. Terminal aliscafi, 1,6 milioni di passeggeri all'anno accolti dal volto di Omayma VIDEO		
27/02/2026	TempoStretto	139
Controlli al mercato Sant'Orsola, sequestrato novellame di sarda e multe per 1.500 euro		
27/02/2026	TempoStretto	140
Vie di accesso alla spiaggia: completato il masterplan da Torre Faro a Mortelle		

Augusta

27/02/2026	Libertasr	142
Augusta. Porto megarese, via libera dal Ministero: al via il recupero dei Forti Vittoria e Garcia		
27/02/2026	Messaggero Marittimo	144
Augusta, via libera alla riqualificazione dei Forti Vittoria e Garcia		
27/02/2026	Siracusa Oggi	146
Augusta. Un milione di euro per riqualificare i forti spagnoli Vittoria e Garcia		
27/02/2026	Stretto Web	147
Porto di Augusta, ok del Ministero: 1 milione per la riqualificazione dei due Forti		
27/02/2026	Web Marte	148
Augusta Riqualificazione per i forti spagnoli Garsia e Vittoria		

Palermo, Termini Imerese

27/02/2026	Agenzia Giornalistica Opinione	150
GDF - GUARDIA DI FINANZA * «ROAN PALERMO: I 5 QUINTALI DI PRODOTTI ITTICI PRIVI DI TRACCIABILITÀ SONO SEQUESTRATI E LE SANZIONI SONO A CARICO DI DUE AZIENDE DEL SETTORE.»		

Focus

27/02/2026	Agenparl		151
Infrastrutture. Ferrante (Mit), Sviluppo porto Mantova Valdaro volano per futuro Nord Italia			
27/02/2026	Agenzia Giornalistica Opinione		152
FI - FORZA ITALIA * CAMERA: «INFRASTRUTTURE. FERRANTE (MIT), SVILUPPO PORTO MANTOVA VALDARO VOLANO PER FUTURO NORD ITALIA»			
27/02/2026	Il Nautilus		153
Il Belgio implementa un sistema di difesa aerea nel porto di Anversa			
27/02/2026	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	155
Rixi: "Logistica, l'Italia punta sul Mediterraneo per guidare la sfida globale"			
27/02/2026	Ship Mag		157
Rotterdam, volumi in calo ma continua l'investimento sulla transizione energetica			
27/02/2026	Ship Mag		158
Il porto di Bilbao chiude il 2025 in calo, ma accelera su investimenti e transizione verde			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63791
Roma, Via Campania 39/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63791510
mail: servizioclienti@corriere.it



Sanremo, i duetti
Morandi canta con il figlio
Polemica di Gassmann
di Renato Franco e Andrea Laffranchi
alle pagine 54, 55 e 57



Domani in edicola
La cover di Magrelli
e il Mese della Poesia
sul numero de la Lettura
e già oggi nell'App



La Ue, le elezioni

L'ULTIMA SFIDA DI ORBÁN

di Paolo Valentino

«Il nostro messaggio a Bruxelles è: non pagheremo!». È scritto sotto i giganteschi cartelloni con cui il Fidesz, il partito di Viktor Orbán, ha tappezzato l'Ungheria. Le immagini, generate dall'intelligenza artificiale, mostrano leader europei, di preferenza Ursula von der Leyen e Manfred Weber, accanto a Volodymyr Zelensky con la mano tesa nell'atto di chieder loro soldi. Contemporaneamente, un'aggressiva campagna pubblicitaria, finanziata con denaro pubblico, inonda radio, televisioni e social media con due messaggi ossessivi: i piani dell'Ue per aiutare finanziariamente Kiev porteranno il Paese magiario alla rovina economica. E il riarmo europeo trascinerà gli ungheresi alla guerra. Posto per la prima volta concretamente di fronte alla prospettiva di perdere le elezioni del 12 aprile, dopo sedici anni al potere, Viktor Orbán ha deciso di sparare le ultime cartucce contro i suoi migliori nemici: Bruxelles e l'Ucraina che lui identifica tutti court con Zelensky. Con uno spettacolare voltafaccia, il tribuno magiario si è rimangiato l'impegno preso al Consiglio europeo di dicembre, quando con i leader di Slovacchia e Repubblica Ceca aveva detto sì al prestito da 90 miliardi di euro a Kiev a condizione di non dover partecipare al rimborso, annunciando di volerlo bloccare se il condotto Druzhba, che porta il petrolio dalla Russia all'Europa orientale, non riprenderà a funzionare.

continua a pagina 38

Ha saltato una fermata, poi invece di andare dritto ha imboccato una curva. Sala: il mezzo era nuovo e guidato da un esperto

Deraglia il tram, paura a Milano

Lo schianto contro un palazzo. Due morti e almeno 54 feriti. Il conducente: «Mi sono sentito male»



Il tram dopo lo schianto di ieri pomeriggio in centro a Milano, tra via Vittorio Veneto e via Lazzaretto. Uscito dai binari, ha finito la corsa contro un palazzo: un impatto devastante

di Cesare Giuzzi e Pierpaolo Lio

Un tram della linea 9 è deragliato in centro a Milano finendo contro un palazzo. Due morti e 54 feriti. Forse un malore del conducente.

da pagina 2 a 6 Evangelista

LA RICOSTRUZIONE

Binari, scambio Cosa è successo

di Giampiero Rossi

a pagina 5

CHI ERANO LE VITTIME

L'imprenditore e l'immigrato

di Federico Berni

a pagina 6

LA TESTIMONIANZA

«Salvo perché non chattavo»

di Tommaso Pellizzari

a pagina 6

IL SONDAGGIO, IL PESO DEL GENERALE

Calano Lega, FdI e Pd Vannacci è al 3,6%

di Nando Pagnoncelli

a pagina 17

SETTEGIORNI

di Francesco Verderami

La mossa di Schlein

La prima volta di Elly Schlein sarebbe la prima volta del Pd, e lei stessa lo dice: «Sarebbe la prima volta che il Pd andrebbe al governo dopo aver vinto le elezioni».

continua a pagina 15



Il caso Il tycoon: basta contratti ad Anthropic

La rabbia di Trump sull'italiano dell'AI

di Massimo Gaggi

Il presidente degli Stati Uniti ha ordinato alle agenzie federali di smettere «immediatamente» di utilizzare la «Anthropic AI». A renderlo noto lo stesso Trump che lo ha scritto su Truth dopo che l'azienda americana aveva negato l'uso dell'AI al Pentagono. I tormenti della Silicon Valley.

alle pagine 8 e 9 Alivich

CLINTON, LA DEPOSIZIONE

«Con Epstein io non c'entro»

di Viviana Mazza

«Non ho fatto nulla di male». Così Bill Clinton alla commissione che indaga su Epstein.

alle pagine 10, 11 e 13

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Dario e Claude

Come molti matematici Dario era un genio contemplativo, ma quando venne trovata la cura per la malattia rara che pochi anni prima era stata fatale a suo padre, si convinse che la velocità potesse fare la differenza tra la morte e la vita. Abbandonò gli studi astratti e si avventurò nel mondo pionieristico dell'intelligenza artificiale, contribuendo alla nascita di ChatGPT. Lì si spaventò: non della rapidità della macchina, ma dell'ottusità degli umani che la governavano senza altro scrupolo che il guadagno. Fondò un'azienda con la parola «uomo» nel nome — Anthropic — e dichiarò di voler conciliare etica e fatturato. Creò una nuova macchina, Claude, che crebbe talmente in fretta da ricattare l'ingegnere che intendeva disattivarla. A quel punto forse avrebbe vo-

luto fermarsi, ma non ci riuscì e stipulò un contratto da 200 milioni di dollari con il Pentagono. Eppure, quando il ministero americano della Guerra gli chiese di dare vita a un sistema che sorvegliasse i cittadini in modo capillare e consentisse alle armi di attivarsi da sole, senza nemmeno prendersi più il disturbo di chiedere permesso agli uomini, Dario pensò che fosse troppo e che quel troppo fosse contrario alla democrazia. Così disse di no. Magari adesso lo sostituirebbero con qualcuno più malleabile, però nei libri di storia del futuro ci si ricorderà di Dario Amodet come del genio italiano che accelerò la ricerca sull'AI pensando alla morte di suo padre e tentò di rallentarla pensando alla vita dei suoi figli. E dei nostri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Rimadesio





La Corte Suprema d'Israele accoglie il ricorso di **37 Ong** contro lo sfratto da Gaza imposto da **Netanyahu**. Malgrado Bibi&C. lo Stato ebraico resta una **democrazia**



Sabato 28 febbraio 2026 - Anno 18 - n° 58
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

Parliamo un po' di noi

» Marco Travaglio

Cari lettori, da domani troverete un *Fatto quotidiano* un po' diverso dal solito. Abbiamo fatto di necessità virtù, disegnando con il nostro art director un giornale più agile, essenziale, compatto ed esclusivo, sposando le esigenze di sintesi, imposte dalla riduzione dei tempi di lettura del pubblico, con quelle di risparmio, imposte dagli aumenti dei costi. Tutto cambia nel mondo dell'editoria: l'aumento dei lettori digitali, la chiusura delle edicole, la moltiplicazione dei mezzi di comunicazione che obbliga i giornali a privilegiare sempre più le notizie esclusive affidando quelle note a tutti al rullo incessante e immediato del web (dove il nostro sito è fra i più frequentati d'Italia). L'equilibrio fra il giornale cartaceo e digitale e le sue proiezioni in rete (il sito e i social) ci hanno fin qui premiati su tutti i fronti: il nostro giornale è l'unico in Italia in costante crescita per la diffusione anche e soprattutto grazie agli abbonamenti digitali e nella classifica Audipress di novembre è balzato al terzo posto fra i quotidiani generalisti. Ma i ricavi che una copia digitale assicura alla nostra azienda sono solo un quarto di una cartacea.

Non avendo e non volendo santi in paradiso, facciamo da soli. Da un lato, riducendo i costi senza pregiudicare la qualità dell'informazione su carta e sulla parte "pay" del sito, che sarà arricchita con più articoli di qualità, analisi e approfondimenti. Dall'altro, impegnandoci tutti - giornalisti e lettori - ad allargare la comunità del *Fatto* fino all'obiettivo che ci metterebbe definitivamente in sicurezza e non è più solo un sogno, visto l'ottimo andamento delle ultime campagne: quello dei 100 mila abbonati digitali.

Nell'attesa, il *Fatto* torna nei giorni feriali al formato delle origini: 16 pagine, che salgono a 20 il sabato e la domenica, quando c'è più tempo per leggere, e nelle occasioni speciali. Il numero degli articoli resterà pressoché invariato, ma saranno un po' più brevi. Anche le rubriche verranno razionalizzate e rinnovate, ma senza perdere nessuna delle nostre firme. Qualche sacrificio sarà inevitabile, come la rinuncia ai programmi tv (che però ormai si trovano su molti siti) e ad alcuni appuntamenti di servizio, come le pagine di moda e motori e alcune recensioni culturali che traslocheranno sul sito. Il tutto in cambio di una lettura più facile e più snella, che però non pregiudichi il giusto spazio da riservare agli approfondimenti. Questi sono i criteri che abbiamo seguito e che, come ogni scelta, accontenteranno alcuni e scontenteranno altri. Il giudizio spetterà, come sempre, a voi lettori: i nostri unici padroni.



MELONI&C. Promesse tradite: solite liste bloccate e altri trucchi

Così la legge farà fuori gli elettori Aini: "Chiamatelo Mussolinum"

■ In Fratelli d'Italia continuano a dichiarare che con un emendamento potrebbero inserire le preferenze nel testo appena presentato. Ma la Lega ha già detto di no: "È una bolata"

» CANNAVÒ E RODANO A PAG. 4-5



PM E CORTE DEI CONTI ESPOSTO M5S SUL VOLO SANREMO-ROMA

Mogol sull'elisoccorso è costato 40 mila euro



APERTE 2 INDAGINI
VIAGGIO AUTORIZZATO DAL VIMINALE. CHE DICE "SERVIZIO ASSICURATO" (POI SMENTITO IN PARTE).
5 STELLE E PD: "DEVE PARLARE PIANTEDOSI"

» GRASSO E PROIETTI A PAG. 2-3

INTERVISTA SUL VOLO DELLO SCANDALO
Il paroliere: "È stata una vera emergenza, altrimenti avrei mancato la festa dei pompieri"

» A PAG. 3

CLINTON SOTTO TORCHIO

Epstein e il voto: Starmer corre verso la disfatta



» FESTA E PROVENZANI A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Villone Un No per la legge elettorale a pag. 13
- Gentili Stupro e congedo parentale a pag. 13
- Valentini Sanremo, troppi spot in Rai a pag. 13
- Sceresini Io cacciato via da Zelensky a pag. 10
- Palombi Ora Urso ama i magistrati a pag. 15
- Dentello Cendrars, la penna e la vita a pag. 23

STASERA LA FINALE

Leali e Schettini: ecco l'Ariston di Palazzo Chigi

» MANNUCCI E TRUZZI A PAG. 18

La cattiveria

Mogol in elisoccorso da Sanremo a Roma: "Era per evitare le buche più dure"

LA PALESTRA/UMBERTO MONTERUBBIANESI



L'ENNESIMO DECRETO

Guerre, hacker e disastri: Meloni si fa la task force



» SALVINI A PAG. 7

CONTRO I N.1 DI POLIZIA

Sotto casa Pisani e Piantadosi strani furti e vandalismi

» BISBIGLIA A PAG. 9

UN ARTICOLO DEL 1988

Tajani vs Falcone "Spinto dai partiti e poi beatificato"

» FROSINA A PAG. 7

LE CONVIENE CEDERE

Foreign Affairs: "La guerra la sta perdendo Kiev"

» PARENTE A PAG. 10

» PAROLE E IDEE ABOLITE

Ci voleva la destra per fare il Festival più woke di sempre

» Selvaggia Lucarelli

Ci hanno stracciato le balle per anni frignando perché "che brutta la cultura woke!", "basta pensiero unico!", "basta con questo appiattimento culturale!", "fermiamo l'egemonia culturale della sinistra!" e "non si può più dire niente!". Poi sono arrivati al governo e piano piano, anno dopo anno, è finita che ci siamo ritrovati con questo Festival di Sanremo in cui, appunto, NON SI DICE NIENTE.

SEGLIE A PAG. 19



ANNO XXXI NUMERO 50 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASA SABATO 28 FEBBRAIO E DOMENICA 1 MARZO 2026 - € 2,50 + € 0,50 Review n. 49 + € 1,50 libro CAMBIARE LA GIUSTIZIA

I vescovi americani scrivono alla Corte suprema: "Fermate l'ordine esecutivo di Trump sulla cittadinanza ai migranti, è immorale"

Roma. La Conferenza episcopale statunitense va alla Corte suprema e chiede che sia respinto l'ordine esecutivo firmato da Donald Trump appena rientrato alla Casa Bianca che negava la cittadinanza statunitense ai figli di migranti irregolari. Lo fa con un'amicus curiae, se si pagine, una sorta di "consulenza" tecnica depositata un mese prima che i giudici - sei su nove sono cattolici - a cominciare dal presidente John G. Roberts - procedano all'ascolto delle argomentazioni orali sui limiti proposti dall'Amministrazione in tema di concessione della cittadinanza. Nel documento si legge che l'ordine esecutivo "pretende di negare la cittadinanza ai bambini la cui madre sia presente illegalmente o abbia uno status temporaneo e il cui padre non sia cittadino statunitense o residente permanente legale". Ancora, "gli

effetti intenzionali e non intenzionali dell'ordine esecutivo sono immorali e contrari ai principi fondamentalisti e agli insegnamenti della Chiesa cattolica riguardo alla vita e alla dignità delle persone umane, al trattamento delle persone vulnerabili - particolarmente migranti e bambini - e all'unità familiare". I vescovi si dicono "addolorati per il clima di paura e ansia e per la vilificazione degli immigrati che è fin troppo comune nella retorica relativa alla politica sull'immigrazione". La posizione è netta, perché "porre fine alla cittadinanza per nascita manca di fondamento storico, giuridico e morale. Il principio della cittadinanza per nascita è saldamente radicato nella tradizione giuridica occidentale, consacrato dal Quattordicesimo emendamento e riaffermato dalla giurisprudenza di questa Corte". Principio che "trova uguale fondamento negli insegnamenti della Chiesa, che afferma la dignità intrinseca di ogni persona umana, in particolare del bambino innocente. Come cattolici, la nostra fede ci impone di protestare contro leggi che negano la dignità della persona umana e danneggiano bambini innocenti, specialmente quando tali leggi risultano le ingiustizie che il Quattordicesimo emendamento ha stato emanato per respingere". Questo caso, sottolineano i presuli, "non riguarda unicamente lo status di cittadinanza o il Quattordicesimo emendamento. Si tratta di una questione di principio: se la legge affermerà o negherà il valore uguale di coloro che nascono all'interno della nostra comunità comune - se la legge proteggerà la dignità umana di tutti i figli di Dio". E' un

rapporto, quello tra la Conferenza episcopale americana e l'Amministrazione guidata da Donald Trump, che si fa via via più complesso, a riprova che il "problema" nei rapporti fra il Vaticano e gli Stati Uniti non era rappresentato solo dal pontificato di Francesco. Poche ore prima che il presidente tenesse il discorso sullo stato dell'Unione, un gruppo di dieotto vescovi provenienti da varie parti del paese, ha pubblicato una dichiarazione in cui chiede al Congresso di lavorare per garantire agli immigrati maggiori diritti: "Pur riconoscendo il diritto e il dovere di una nazione sovrana di far rispettare le proprie leggi, crediamo anche che tali leggi debbano essere applicate in modo da proteggere la dignità e i diritti umani, donati da Dio, della persona umana". (mat/mat)

Nordio a disagio per la legge Franceschini: "Supertruffa". Meloni nella disputa referendaria

"L'occidente fermi l'Iran atomico"

"Oppure dovrà farlo Israele". Intervista a Benny Morris. "Gli ayatollah giocano con la nostra avversione per la guerra. Sono totalitari e i loro missili, dopo lo stato ebraico, minacciano l'Europa"

Roma. Mentre gli Stati Uniti evacuavano il personale non essenziale della propria ambasciata a Gerusalemme (ai Arabi ribellisti anche di

di GIULIO MIORETTI)
cittadini statunitensi che hanno lasciato l'Iraq in modo massiccio nelle ultime ore) e l'Inghilterra faceva lo stesso con la sua ambasciata a Teheran, in Israele si conducevano esercitazioni di emergenza negli ospedali e nelle città si scambiavano le posizioni dei rifugi antiaerei nei gruppi WhatsApp. Se Donald Trump ordinasse un attacco contro Teheran porterebbe Israele alla sua seconda guerra con l'Iran in meno di un anno, quando gli attacchi iraniani colpirono un ospedale, un'università, una raffineria, basi militari nell'area di Tel Aviv e uccisero trenta civili israeliani. "Data la mentalità fondamentalista dei mullah che governano l'Iran, Israele sa che una deterrenza potrebbe non funzionare come ha fatto con gli uomini razionali che hanno governato il Cremlino e la Casa Bianca nella Guerra fredda". Così sul New York Times scriveva il 2020 Benny Morris. Sono trascorsi quasi vent'anni e il professore di Storia alla Ben Gurion University in Israele non ha smesso di perorare il regime change a Teheran. "Questo è un momento storico e Trump deve decidere dove andare", dice Morris al Foglio. "Cederà alle tattiche dilatorie dell'Iran e continuerà sulla strada della diplomazia e alla fine verso una sorta di accordo che in realtà non risolverà nulla, oppure andrà alla guerra per rovesciare il regime islamista di Teheran? Queste sono davvero le due scelte. Obama non ha mai usato né ammazzato forze per minacciare l'Iran di fare qualcosa, o chiunque altro, a dire il vero. Se Trump farà un accordo (ieri ha annunciato nuovi negoziati venerdì prossimo) che non risolve il problema e che lascerà intatto il regime islamista di Teheran, anzi più forte, dato che rinuncerà alle sanzioni anche se accettasse di limitare o persino fermare temporaneamente l'arricchimento dell'uranio, l'Iran continuerà comunque a puntare alla Bomba, magari subito dopo che Trump avrà lasciato l'incarico. E accumulerà intanto un gran numero di missili con cui minacciare Israele, che è generalmente un pericolo piuttosto serio". (segue nell'inserto XVI)

VIVA IL FESTIVAL DELLA NOIA

Destra senza egemonia, sinistra senza idee, pochi conflitti, inerzia per tutti. E Sanremo è lo specchio perfetto dell'Italia anche quando fa sbadigliare. Elogio di un Festival straordinariamente normale

La regola non scritta dei giornali politici è che quando succede qualcosa di interessante in Rai i cronisti devono fare di tutto per avere a capire come quel piccolo dettaglio che si è intravisto sotto la spugna della politica italiana. La Rai, lo sappiamo, è uno specchio formidabile per comprendere al meglio gli equilibri tra i partiti, i rapporti di forza nelle opposizioni, le tensioni latenti nella maggioranza ed è compito di un buon cronista fare un esercizio di creatività per riempire quello spazio spesso imposto da difensori senza cuore: come la Rai spiega la politica, appunto. Quando arriva Sanremo, lo sappiamo, il processo che generalmente riguarda la Rai si ritrova all'interno di un moltiplicatore impazzito che costringe gli osservatori, anche quelli snob che ci tengono a farsi sapere che loro Sanremo non lo vedono salvo non aver passato mezzo pomeriggio in bagno a rivedere i reel della serata prima, a porsi una domanda ancora più ambiziosa: come Sanremo spiega l'Italia. Lo facciamo tutti noi, lo facciamo anche noi, e generalmente la declinazione di questo concetto, come Sanremo

spiega l'Italia, non è altro che lo specchio di quello che ogni osservatore vuole dimostrare: io penso che il calo di ascolti è figlio di un disastro chiamato Telebitchi. A destra, tanto per trovare un modo per dimostrare ossessivamente le proprie tesi, si sostiene e si sosterrà che il calo di ascolti è figlio di un'egemonia di sinistra tra gli artisti che finalmente ha fatto il suo tempo. Più modestamente, noi, proveremo a dimostrarvi che la noia di Sanremo è il ritorno, che racconta non le nuove relazioni. (Crippa segue a pagina due)

A proposito di Cusani

Nel libro autobiografico "Il colpevole" manca qualche prova su una storia più complessa

Si è stati in dubbio se occuparsi o meno del libro autobiografico ricostruzione storica autoideale rivendicazione di Sergio Cusani. "Il colpevole" in uscita in questi giorni. Poi abbiamo letto sul Fatto l'intemercata di Gianni Barbacetto, a metà tra l'allons enfants di vecchi maosisti e l'eterno spirito da tricesime di Mani Pulite, e si è optato per il sì (come il referendum, a cui invece Cusani non ha detto cosa voterà nemmeno a Goffredo Buccini, eppure l'ha detto eccome). Si scherza, ovviamente. Un po' di leggerezza anche solo per togliere un eccesso di serietà al personaggio, al di là di drammi della storia. Si scherza, certo: il corpo libro di Cusani è interessante, ricostruisce con precisione e abbondanza di dettagli personali una delle vicende più importanti e drammatiche della storia italiana, bene ha fatto Rizzoli a pubblicarlo e l'interesse che sta ottenendo è già una risposta. Cusani è una persona intelligente e complessa, che ha avuto o scelto di avere tante vite. Meglio dunque cominciare dall'ultima, dalla parte finale del libro, che racconta la vita che ha vissuto, il cambiamento di vita profondo, o un ritorno all'origine, iniziato dal carcere, quando a San Vittore si ritrovò a parlare a una luna che non era la luna di rimorso dopo la pena scontata per le nuove relazioni. (Crippa segue a pagina due)

Melonellum in campo

Nordio a disagio per la legge Franceschini: "Supertruffa". Meloni nella disputa referendaria

Roma. Avevano una speranza, Meloni gli offre la certezza. Possono vincere. Ascoltate Dario Franceschini, al Foglio, sulla legge elettorale, l'impatto sul referendum, la capacità di mobilitazione, a sinistra: "Non vogliono governare ma comandare. Il paese chiama legge truffa quella del 1953, che conteneva una norma innocente: un premio a chi raggiungeva il 50 per cento dei voti, non il 40 per cento di questa legge Supertruffa". La legge mette a disagio Nordio, alimenta l'incubo "perdiamo le elezioni al sud", riapre lo scenario Terzo polo. Paolo Barelli di FT anticipa: "Siamo aperti alle preferenze". Meloni è ora orientata a fare una campagna forte, intervenire. La fliccia e la parola. (Cusani segue a pagina tre)

Contesta urbanistica

Il comune di Milano rivendica gli interventi edilizi e attacca la tesi della procura. La memoria

Roma. Il comune di Milano non abbassa il capo di fronte all'ondata di inchieste della procura sull'urbanistica. Anzi, in una memoria depositata in uno dei processi nati dalle iniziative del pm (quello su Torre Milano di Via Stressa), che il Foglio ha potuto visionare, l'amministrazione comunale ribadisce di aver sempre rispettato le norme che dal 2013 in poi hanno regolato la rigenerazione urbana, ricorda che le decisioni sono sempre state valutate dai giudici amministrativi, e manda un messaggio chiaro alle torine: non condividiamo il vostro "nuovo orientamento giurisprudenziale", se abbiamo cambiato le linee guida sull'edificazione in città è "al solo fine di evitare il moltiplicarsi di nuove indagini penali, sequestri di cantieri e imputazioni". (Antonucci segue a pagina tre)

La disfida delle bollette

Salvini chiede di modificare il decreto. In arrivo pioggia di emendamenti al dl alla Camera

Roma. La Lega è pronta ad aprire un altro fronte, quello sul bollette. Il massiccio del partito di via Bellaria, emerso prima di via libera del Consiglio dei ministri al provvedimento arrivato il 18 febbraio, non si è mai sottomesso, ma la prossima settimana è destinato a riaffiorare alla luce del sole. Il decreto è in Commissione Attività produttive della Camera, lunedì e martedì sono previste le audizioni degli stakeholder del settore energetico, il termine per gli emendamenti è fissato per il 9 marzo, poi dopo il referendum sulla separazione delle carriere dei magistrati si andrà in Aula. "Un sostegno concreto da 3 miliardi di euro per milioni di famiglie", è stato l'unico commento del vicepremier Matteo Salvini. (Lamberti segue a pagina tre)

La "guerra aperta" del Pakistan

Raid contro i talebani in Afghanistan. La nuova strategia di Munir

Roma. Nella notte fra giovedì e venerdì il conflitto fra Pakistan e Afghanistan è diventato una "guerra aperta", come ha scritto ieri sui suoi social il ministro della Difesa pakistano Khawaja Muhammad Asif. E' l'ennesimo fronte di una crisi che aveva già mostrato segnali di escalation, e che arriva nelle ore cruciali in cui si aspetta la decisione del presidente americano Donald Trump su un possibile strike contro l'Iran.

nell'area di Paktia, che si trova a meno di duecento chilometri a ovest di Peshawar. L'aeronautica pakistana ha colpito anche quelle che considera "posizioni chiave dei talebani" nella provincia di Laghman, tra Kabul e Jalalabad. I soldati avrebbero conquistato alcuni checkpoint e stazioni di frontiera afgani usando la bandiera del Pakistan. Secondo i media locali, i raid pakistani di ieri sono stati molto più estesi degli ultimi attacchi in profondità contro l'Afghanistan, avvenuti lo scorso fine settimana nell'ultima operazione dello scorso ottobre: "Operation Khyber Storm", il Pakistan aveva attaccato diverse aree considerate luoghi di addestramento e depositi di armi dei talebani e l'area di Paktia, una costola dei talebani afgani. (Pompili segue nell'inserto XVI)

Buco nero e nucleare

La vita a Enerhodar e nella centrale nucleare occupata dai russi. Chi si rifiuta di collaborare scompare

Kyiv, dalla nostra invia. Dai territori che la Russia occupa sembra sempre innalzarsi una coltre di fumo. Capita che qualcuno, quando si viaggia non di tanti dal fronte, li indichi e racconti che di lì, non troppo lontano, essano soltanto i siluri, non voci. La parte di Ucraina occupata è soffocata, la coltre di fumo impedisce di vedere, ma c'è un edificio che dall'Ucraina libera si può ancora osservare ed è la centrale nucleare della regione di Zaporizhzhia, nella città di Enerhodar. A Nikopol, che si trova dall'altra parte del fiume Dnipro, fino a qualche mese fa c'erano persone che si mettevano sulla riva e contemplavano quel gigante che quattro anni spuntava fuori circa il 20 per cento di energia per l'intero paese. La vita della città è stata sempre legata alla centrale, dopo l'occupazione di Mosca, anche la parte lo. Storie dei lavoratori dell'impianto e dei rischi. (Pianinelli nell'inserto I)

L'inverno alle spalle

Così il ministro Fedorov ha studiato tutti gli attacchi russi di gennaio e impara a prepararli

Kyiv. Alla vigilia del quarto anniversario dell'inizio dell'invasione russa dell'Ucraina su vasta scala, funzionari ucraini e occidentali si sono riuniti in un hotel di Kyiv per discutere ancora una volta del fatto che i crimini commessi dal paese aggressore non devono rimanere impuniti. Ma per ora, questi discorsi sulla giustizia sembrano troppo "lontani e lontani dalla realtà". Il processo di istituzione di un tribunale per Vladimir Putin e i suoi collaboratori procede con estrema lentezza. Non è ancora stata assegnata una sede per questo tribunale in nessun paese europeo. Invece, il processo negoziale tra Russia, Ucraina e Stati Uniti per porre fine alla guerra è molto attivo, prevede la discussione di com. Promessi dolorosi per raggiungere la pace. (Pavlenko segue nell'inserto XVI)

Niente Porcellum a Sanremo

La legge elettorale del Festival è un caso: fateci televotare in libertà

E' d'eccezione giunti al verdetto finale: sabato 28 febbraio si aprono ma soprattutto si chiudono le urne dell'ultimo turno alle elezioni del

nelle istituzioni sanremesi. Al successore di Oly spetta dunque l'arduo compito di ricreare il paese; e non a caso tutti i cantanti in gara nei giorni scorsi sono stati ricevuti dal presidente Mattarella, per la prima volta nella storia della Repubblica - paradosso: "Repupilla". Tradotto: il vincitore del Festival di quest'anno, pur se su indicazione del pubblico a casa, della sala stampa e della giuria delle radio, è nominato dal Quirinale. Per questo la Rai ha dovuto apportare alcune modifiche alla legge elettorale sanremese, affinché sia in linea con i parametri europei. All'Eurovision di quest'anno infatti, dopo che nella scorsa edizione Israele fu protagonista di una sospetta rimbotta, sarà riequilibrato il peso del televoto; così anche a Sanremo, durante il ballottaggio finale tra i cinque cantanti candidati che avranno superato il primo turno, quest'anno da casa si potrà fare una sola telefonata invece che tre. (Rismondio segue a pagina quattro)

Ha vinto Achille Lauro

In tanta pochezza sanremese, ecco che la sua identità artistica ha raggiunto la consacrazione

Parliamo di Achille Lauro, che di questa messa edizione del Festival è stata la presenza più incisiva. La sua è la storia di una metamorfosi, TORMENTO ED ESTASI UNA SETTIMANA SANREMESE accuratamente pilotata e ben riuscita, a giudicare dall'accoglienza ricevuta e anche dall'affetto ecumenico che ora circonda il suo personaggio. Questo passaggio di Lauro da Sanremo ha sancito una volta per tutte uno status acquisito, il cui segnale più evidente è stato la decisione di Carlo Caracciolo di affidare a lui l'omaggio musicale alle giovani vittime di Crans-Montana, ovvero il passaggio più delicato del Festival, ufficializzando così la sua investitura a tramite intergenerazionale, amato e rispettato ugualmente ai due capi della connessione. (Piatoli segue a pagina quattro)

Ho perso Laura

Pausini o dell'ambiguità. Un po' Bad Bunny romagnolo, un po' Maria Rosaria Colacione

Laura non c'è. O forse sì. Ma soprattutto, chi è o chi è? Laura conduce Sanremo, il Sanremo dei morti e degli shire bassi, e pare un po' ingessata, dice tante parole e fa le sue solite gaffe che ce la fa passare col microfono, prima me l'avete messo qua, poi me l'avete messo là, poi "io non ce l'ho la farfallina" eccetera eccetera. Però risulta un po' costretta nel ruolo. Ma perché? Dovrebbe essere la nostra Bad Bunny da Soloraro, nel grande Super Bowl italiano che è Sanremo, ma sembra più la pia Claudia Maria Rosaria Colacione (in arte Claudia Koll) dopo la conversione. Io mi trovo all'estero e non ho tempo di guardarmelo tutto (sì, lo so, è come Berlusconi quando diceva: "mi hanno ridotto dalle cucine che in tv c'è Santoro"). (Mammari segue nell'inserto V)

Chiudere i rider. Stop

Se il food delivery è un buco economico, basta chiuderlo. Non è etica è soltanto meglio

Non c'è bisogno di essere Adam Smith per sapere che un mercato che non funziona non esiste. O meglio non do. CONTRO MASTRO CILIEGIA
vrebbe esistere, a meno di follia o che i soldi rientrassero da altre fonti. Meglio chiudere. E' il caso della gig economy, almeno nel food delivery. In Italia. Se dopo dieci anni di gig economy si scopre che multinazionali come Glovo e Deliveroo - quelle che appaiono cano tariffe da schiavisti o almeno da caporalato - hanno perdite globali di centinaia di milioni o al massimo. Deliveroo, utili da Pmi, 3,5 milioni (citato dal Corriere) e se l'unica ad applicare un contratto regolare, l'americana Just Eat (8/10 euro all'ora) ha un deficit di 92 milioni (miracolosamente ridotto dal miliardo e sei del 2024) significa che il business non c'è. Dice: c'è il rischio che con le inchieste lascino l'Italia, oppure i costi esploderebbero. Il male dove sarebbe, se tanto il mercato non c'è? (Crippa segue a pagina tre)



Andrea's Version

Referendum, il Sì di Fausto Leali, musica: "Per cambiare le cose che non vanno" il No. Ton Servillo, musica: "Riforma inutile e pericolosa". Il Nì informata della giaguara Malik, rumore: "Penso che politica e magistratura debbano restare separate". Bravi. E beato il Paese che ha messo le mani avanti a chi ha fatto delle scelte dei maestri Servillo e delle leali Serville, sospinte e sospinte ogni volta a pronunciarsi, purché solennemente, su questioni che non saranno per i test magari, forse però nemmeno per il grande bellizze di sempre, o per i geni cacofonici del festival di Sanremo.



Moneta Oggi con il Giornale: lo zombie smart working

Europa-Stati Uniti

Meloni: «Un errore i dazi»

Signore a pagina 14



il Giornale

Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATO DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO



www.ilgiornale.it
 ISSN 1120-8830 (ed. nazionale online)
 SABATO 28 FEBBRAIO 2026
 Anno LIII - Numero 50 - 1.50 euro***



controcorrente
DAL CORANO
AL CSM

di Tommaso Cerno

Ci mancava Allah fra i testimonial del No al referendum. Eppure eccolo. La prova generale del partito islamista italiano, che punta a entrare nelle nostre istituzioni alleate alla sinistra già dalle prossime elezioni, è cominciata. Esperimenti ne erano già stati fatti. Dai pionieri di Monfalcone, la prima lista elettorale composta solo da musulmani praticanti presentata alle elezioni di un Comune (cosa normale in Inghilterra, ad esempio), fino al neonato partito di Roma. Che, nel disegno delle organizzazioni internazionali che guidano l'islamizzazione dell'Europa, è l'astronave madre di un più ampio progetto politico. Ma serviva una prova generale ed ecco il referendum sulla Giustizia. Scopriamo che il No è entrato nelle moschee, che gli imam anziché occuparsi di spiegare il Corano sono ormai esperti di Csm. Scopriamo anche che l'idea di aiutare la sinistra a dare una spallata al governo Meloni con la scusa della giustizia è già scritta in alcune sentenze, quelle che nel silenzio dei progressisti fanno largo alla sharia nella nostra legislazione fragile. Perché dal Ramadan a scuola fino alle assoluzioni di mariti violenti in nome della cultura islamista, il prezzo che la sinistra è disposta a pagare pur di tornare a Palazzo Chigi è alto. D'altronde, che altro aspettarsi da chi manifesta con Bonelli e Fratoianni, la cui idea di giustizia è regalare a Ilaria Salis un seggio per farla fuggire da un processo in cui i suoi compagni di violenza e martello si beccano otto anni?



IL COMMENTO
Vergogna rider,
nuovi schiavi
dell'algoritmo

di Vittorio Feltri a pagina 12



DIETROLOGIE
Nessun legame
fra giustizia
e legge elettorale

di Augusto Minzolini a pagina 11



TRAGEDIA A MILANO

MORTE SUL TRAM

Deraglia un mezzo: 2 vittime e 48 feriti. L'autista: «Ho avuto un malore». È giallo sul freno

Marta Bravi e Paola Fuciliere alle pagine 2-3

LE TESTIMONIANZE

«Un terremoto
 Velocità folle...»

Andrea Cuomo a pagina 4

IL COMMENTO

Ora la città difende
 uno dei suoi simboli

di Marco Zucchetti a pagina 4

L'ipocrisia di Landini

Mister Sciopero licenzia con le leggi che contesta

Pasquale Napolitano a pagina 12



LEADER CGIL Maurizio Landini (64 anni)

SOTTOMISSIONE SILENZIOSA

Imam per il «No» Il piano per portare 1,7 milioni di voti alla corte di Elly

Una nuova base elettorale per la sinistra

Il referendum sulla giustizia diventa un banco di prova per l'islam politico. I musulmani hanno superato la soglia del 30% degli stranieri residenti.

Giulia Sorrentino a pagina 6

A MANCHESTER

Sostegno islamico:
 trionfano i Verdi

Davide Zamberlan a pagina 7

LA MENTE DEL TRIPLICE OMICIDIO IN BURUNDI

Killer delle suore in Italia grazie alla coop

Francesco Boezi a pagina 8

LA CENA (CANCELLATA) ALLA SEDE DELLA GDF

Dj e buffet anti referendum Scoppia la bufera sull'Anm

Cavallaro e Galici a pagina 13

AL CONGRESSO USA



Epstein, Clinton
 scagiona Donald
 «Mai pensato
 fosse coinvolto»

Marco Liconti

con Valeria Braghieri a pagina 17

COLLOQUI E MINACCE

Trump all'Iran:
 «La violenza
 a volte va usata»

Valeria Robecco a pagina 16

MONOPOLI-FASANO

Quel bluff Pd
 sull'ospedale
 mai operativo

Maria Sorbi a pagina 19

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

NOI STIAMO CON CAFFO

Si chiama Leonardo Caffo. È un filosofo, passato nel giro di un episteme da giovane promessa a vecchio porco. Denunciato per maltrattamenti dalla sua ex compagna, assurde al disonore delle cronache nel 2024 quando, in attesa della sentenza, fu contestato il suo invito alla fiera *Più libri più liberi*, peraltro dedicata alla memoria di Giulia Cecchettin. Cortocircuito che mandò in tilt la sinistra, mondo cui Caffo apparteneva. La sua amica Chiara Valerio, curatrice della manifestazione, prima lo difese, poi lo scaricò.

Comunque, Caffo, l'amico dell'amica della Murgia, dopo una prima condanna è stato assolto in



appello dall'accusa di lesioni e si è impegnato in un percorso rieducativo. A quel punto era già stato mollato dai giornali (di sinistra) per cui scriveva, dai festival (di sinistra) dove era un habitué, dagli editori (di sinistra) con cui pubblicava... Il peggio della sinistra al suo meglio.

Bene. Ieri Caffo è stato licenziato in tronco dall'università milanese dove insegnava. L'ultimo lavoro che gli rimaneva. Il circolettismo amichettista non ha fatto un plissé.

Morale. Caro Caffo, hai sbagliato tutto. A destra (forse) c'è meno cultura, ma più umanità. Noi non siamo garantisti. Siamo meglio. Siamo tolleranti. E crediamo più alla riabilitazione che alla gogna.

E finiamo con una citazione. «La sinistra ha trasformato la politica in un concorso di santità. La destra, con i suoi anti-eroi cinici, è autentica nelle sue imperfezioni, mentre la sinistra appare ipocrita». È di Leonardo Caffo.

**DORMITA GALATTICA,
 RISVEGLIO SPAZIALE.**



IL GIORNO

Magazine

ITINERARI

QS

Moto GP

SABATO 28 febbraio 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

MERATE In Appello 17 anni, faceva il gettonista

Il 'medico killer' lavorava
al pronto soccorso
Bertolaso: inaccettabile

De Salvo a pagina 17



MILANO Puntava alle criptovalute

Banchiere ucraino
volato dal b&b
Arrestato il figlio

Giorgi a pagina 19



Epstein, Clinton sotto torchio «Non sapevo dei suoi crimini»

Deposizione fiume in Commissione. Non accadeva dal 1983 che un ex presidente fosse sentito
La sua difesa: «Mai visto o fatto cose sbagliate, non credo che Trump fosse coinvolto»

Calabrò, Del Prete
e Boni alle p. 2, 3 e 4

No alle costrizioni maggioritarie

Proporzionale?
Sì, senza premio
e con preferenze

Raffaele Marmo a pagina 9

Intervista al deputato di Fdi

Legge elettorale,
Donzelli:
«Dialogo aperto
con l'opposizione»

Passeri a pagina 9

Meloni: finito ruolo del governo

Mps-Mediobanca,
il piano promette
3,7 miliardi di utili

Ropa a pagina 21



Milano, due persone
rimaste uccise e oltre 50
ferite nel deragliamento
L'autista: «Ho avuto
un malore». Si indaga
per omicidio colposo

Palma, Bonezzi e Vazzana alle pagine 12 e 13

La lite nei verbali dell'inchiesta
Il Monaldi sospende due dirigenti

Trapianto fallito,
altri due casi
nell'ospedale
di Napoli
prima della morte
di Domenico

Femiani e Prosperetti
alle pagine 14 e 15

La top model Bianca Balti, 41 anni

Nei duetti sorpresa Morandi,
sul palco col figlio Tredici Pietro

Festival, la lezione
di Bianca Balti:
«Comunità
e sorellanza,
questa la cura
per la mia malattia»

Degli Antoni, Mangiarotti e Spinelli
alle pagine 24, 25 e 27

LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966

emanuela®

MODA
COMFORT
BENESSERE





Oggi Alias

FEMINISM Torna alla Casa delle Donne di Roma: 82 editori indipendenti, libri, corpi, voci per discutere di ambiente e linguaggi



Domani Alias D

HENRY JAMES Gli importanti Taccuini, dove l'autore di «Daisy Miller» afferrava per la coda spunti per futuri romanzi, sono ora di nuovo accessibili



Visioni

SANREMO 76 Stasera la chiusura del festival, totonomi per il vincitore e per la direzione del prossimo anno
S. Crippa, V. Vita, F. Angeleri pagina 14

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

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS

SABATO 28 FEBBRAIO 2026 - ANNO LVI - N° 50

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Il primo ministro britannico Keir Starmer lascia la sala stampa di Downing Street a Londra foto Tolga Akmen/Ansa

Sorci verdi

Nel Regno unito ennesima pesantissima sconfitta per il premier Starmer. Nel collegio roccaforte laburista a sud di Manchester vincono i Verdi grazie a proposte di sinistra e a una linea chiara su Gaza. Seconda forza i trumpiani di Reform Uk

pagine 2 e 3



Old new labour Perduti lungo la quarta via

MARIO RICCIARDI

«I am a plumber». Così ha esordito Hannah Spencer nel tradizionale discorso che il candidato vincente tiene dopo la proclamazione ufficiale del risultato nelle elezioni politiche britanniche. La voce tradisce una certa emozione, per un risultato sperato ma tutt'altro che scontato.

— segue a pagina 2 —

all'interno

Manchester calling

Il risultato fa discutere il campo largo

Proposte chiare, connessione con la società, convergenza sul candidato più accreditato a fermare la destra: il successo dei Green a Gordon e Denton parla anche all'Italia.

GIULIANO SANTORO
PAGINA 3

CON LE NORME UE IN VIGORE DA IERI POSSONO RIPRENDERE I TRASFERIMENTI DEI RICHIEDENTI ASILO

Centri in Albania, riapertura elettorale

■ Sono in vigore da ieri la lista Ue sui paesi di origine sicuri e le anticipazioni del Patto europeo su migrazione e asilo che estendono le procedure accelerate di frontiera. Quelle che il governo italiano aveva provato ad applicare in Albania. Per Rosanna Rabuano, capo del dipartimento libertà civili e immigrazione del Viminale, «le norme

sono direttamente applicabili se lo Stato ha già la capacità di implementare le procedure di frontiera». Significa che il governo italiano può giocare di nuovo la carta dei trasferimenti in Albania dei richiedenti asilo soccorsi in alto mare, a cui era riservata la prima fase del protocollo con Tirana.

Per l'esecutivo sarebbe uno

scenario win win: se i giudici convalidassero per la prima volta i trattenimenti d'oltre Adriatico potrebbe dire che i centri «fun-zio-na-no» come promesso; altrimenti partirebbe all'attacco delle «toghe rosse» che non rispettano neanche le norme Ue. Alla vigilia del referendum.

MERLI A PAGINA 5

Agenti infiltrati

Non solo topi, in carcere arrivano le talpe

PATRIZIO GONNELLA

Un ulteriore avvelenamento del clima, modello Usa o Russia, è in arrivo nelle carceri. Nel nuovo decreto legge sicurezza, all'arti-

colo 15, il governo prevede e rende legittime operazioni sotto copertura per la sicurezza degli istituti penitenziari.

— segue a pagina 11 —

ACCORDO LONTANO CON GLI USA

A Teheran cresce l'ansia e crolla il rial Attacco possibile in qualsiasi momento

■ Alla fine del terzo round di negoziati il mediatore omanita Badr Albusaidi parla di «progressi significativi», ma la discussione - nonostante l'ambiziosa agenda di Washington - è rimasta circoscritta al dossier atomico. E mentre la postura militare dell'Amministrazione Trump si fa più aggressiva, l'intera regione teme il bagno di sangue che un attacco comporterebbe. Undici paesi hanno evacuato i propri diplomatici da Israele e dall'Iran, ma anche in Giordania e Iraq ci si prepara al peggio. L'incertezza del dialogo provoca inoltre un nuovo minimo storico del rial, la moneta iraniana. LUCI A PAGINA 7



ROTTA SU CUBA

Idea Trump: «Presi di controllo pacifica»



■ Per le autorità cubane la barca catturata da un guardafianteria cubano mercoledì trasportava paramilitari addestrati per azioni di terrorismo. Ma per gli Usa a bordo c'erano persone impegnate a salvare parenti e amici dalla dittatura. E Trump rilancia per una «presa di controllo pacifica» dell'isola. Livi A PAGINA 8

LA GIUDICE USA CASSIN

Icenelle corti: «Vogliono smantellare i diritti»



■ «Quella mattina avevo visto l'appello dell'Homeland Security per annullare "giudici della deportazione". Mi sono detta che io non lo sarei mai stata. Chissà che non mi licenzino, ho pensato. E così è stato». Parla Olivia Cassin, giudice dell'immigrazione di New York licenziata dall'amministrazione Trump. BRANCA A PAGINA 9



Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gira/CRM/23/103
9 770023 2130171



IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CIOGGV - N° 58
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/01, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 28 Febbraio 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" • "IL DISPARI", EURO 1,20

Politano torna titolare
Il Napoli cerca
un filotto da 9 punti
oggi c'è il Verona
Gennaro Arpaia e Pino Taormina da pag. 15 a 17



CONTE CONTRO TUTTO E TUTTI
Francesco De Luca

Sono stati giorni difficili per il calcio italiano, tra i guai arbitrali che hanno in particolare colpito il Napoli a Bergamo e l'esclusione dalla Champions di Inter e Juve, che si sono aggiunte alla squadra di Conte.

Continua a pag. 34

In omaggio con Il Mattino
oggi il nuovo inserto
Salute & Benessere
Vincenzo Di Vincenzo

La Medicina, la Sanità, la Ricerca di base e clinica, le Scienze della vita (...)



Continua a pag. 35

Trapianto fallito, i messaggi e gli audio di chi era presente in sala operatoria. Sospesi i chirurghi Oppido e Farina DOMENICO, LE CHAT: «SE LO PORTANO SULLA COSCIENZA»

Il commento
MA IL MONALDI
RESTA
UN'ECCCELLENZA

Francesco Corcione

La recente e triste vicenda del piccolo Domenico, deceduto dopo un intervento di cardiocirurgia, ha profondamente colpito tutti. Una morte che, purtroppo, può rientrare tra gli esiti possibili di un trapianto cardiaco in un bambino di due anni, ma che in questo caso sembra essere stata determinata da cause diverse, probabilmente legate a criticità organizzative e/o a decisioni non adeguate.

Come ripeto sempre ai miei allievi in chirurgia: anche quando si fa tutto bene e nel rispetto delle norme possono insorgere problemi; a maggior ragione se qualcosa non viene eseguito correttamente. Allo stesso tempo, da chirurgo, so bene quanto sia difficile - anche per i professionisti più preparati e per le strutture meglio organizzate - raggiungere l'errore zero: la complicità è sempre possibile.

L'obiettivo di questo articolo non è né difendere né accusare i colleghi. Saranno le perizie e gli eventuali percorsi giudiziari ad accertare se esistono responsabilità e di quale natura. Non è neppure quello di tornare su una vicenda già ampiamente trattata dall'informazione. Lo scopo di queste righe è un altro: provare a frenare l'ondata di sfiducia che si è improvvisamente abbattuta sull'Ospedale Monaldi, passato in poco tempo, nell'immaginario collettivo, da centro di eccellenza nazionale a struttura da evitare.

Continua a pag. 34



Il legale: «I medici di Innsbruck avevano il ghiaccio adatto, non è stato mai chiesto»

Leandro Del Gaudio a pag. 2

«Ma credo ancora nella sanità italiana»

LA MAMMA: HANNO GIOCATO CON LA VITA DI MIO FIGLIO

Giuseppe Crimaldi

«Qualcuno ha giocato con la vita»



di mio figlio», è lo sfogo di Patrizia, la mamma di Domenico.

A pag. 3

Il governatore

Anche Fico tenuto all'oscuro: l'ho appreso dai giornali

Adolfo Pappalardo a pag. 3

Tram deraglia a Milano: 2 morti

►Fuori controllo sui passanti, poi si schianta a forte velocità contro un palazzo. I testimoni: «Come una bomba». Il conducente: «Ho avuto un malore». Meloni: «Vicini alle famiglie»

Il Festival Ditonellapiaga e TonyPitony vincono la serata



Sanremo a tutta cover

L'inviato Federico Vacalebre alle pagg. 12 e 13

Claudia Guasco alle pagg. 4 e 5
Gli interventi di Niccolò Agliardi e Daniele Bresciani a pag. 4

Venti di guerra in Iran stranieri in fuga dal Paese

Lorenzo Vita a pag. 8

L'analisi di Stefano Silvestri a pag. 35

Il dibattito e le idee

LE LEGGI ELETTORALI E IL RISPETTO DELLA VOLONTÀ DEI CITTADINI

Tommaso Frosini

IL MALE TRASVERSALE DELLE NOSTRE DEMOCRAZIE

Luca Ricolfi

Dopo tanti rumors la coalizione di centro destra ha finalmente messo a punto un progetto di legge elettorale, che prevede un nuovo sistema da adottare alle prossime elezioni politiche.

Continua a pag. 35

La crescita dell'astensionismo, arrivata a quota record del 36 per cento alle ultime elezioni politiche (2022), e addirittura al 70 per cento in occasione del "referendum della Cgil" dell'anno scorso, viene vista giustamente con preoccupazione.

Continua a pag. 35

L'intervista Luciano Violante
«Siniscalchi giurista gentile
difese sempre le istituzioni»

Lorenzo Calò

«Siniscalchi giurista gentile, difese sempre le istituzioni», l'ex presidente della Camera Luciano Violante: «Con lui continuo confronto sull'equilibrio tra poteri del



lo Stato e deficit di rappresentanza. Basta comprimere il diritto di scelta dei cittadini». E aggiunge: va dato atto alla premier Meloni di spendersi molto per la crescita internazionale del ruolo dell'Italia.

A pag. 7

Il busto a Castel Capuano, oggi l'inaugurazione

Crimaldi in Cronaca

SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?

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

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI
PIÙ EFFICACI DEL FILO INTERDENTALE

da **FIMO IN FARMACIA** www.fimosrl.it

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

Dr. Kleēin

WATER GENESI
advanced skin therapy

www.drkleein cosmetics.com

€ 1,40* ANNO 148 - N° 58
ITALIA

Sped. in A.P. DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art.1 c.1 DCB RM

Sabato 28 Febbraio 2026 • S. Romano

NAZIONALE

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Dr. Kleēin

WATER GENESI
advanced skin therapy

www.drkleein cosmetics.com



9 771129 622404

Il Messaggero

Il neurologo Rossini

«Il Festival come terapia, la musica produce emozioni»

Ajello a pag. 27

Sanremo, stasera la finale

Reunion a sorpresa
Morandi canta col figlio
Il bacio Levante-Gaia

Marzi, Ravarino, Scarpa e il commento di Claudio Cecchetto alle pag. 26, 27 e 28



Roma tra Juve e Coppa

Dybala recupera
In Europa è derby
contro il Bologna

Aloisi, Boccucci, Carina e Dalla Palma nello Sport



L'editoriale

IL MALE
TRASVERSALE
DELLE NOSTRE
DEMOCRAZIE

Luca Ricolfi

La crescita dell'astensionismo, arrivato a quota record del 36% alle ultime elezioni politiche (2022), e addirittura al 70% in occasione del "referendum della Cgil" dell'anno scorso, viene vista giustamente con preoccupazione. È vero che in passato Seymour Lipset, hanno suggerito di leggere l'elevato astensionismo tipico degli Usa - come segno di vitalità del sistema e fiducia nella democrazia, ma questa lettura oggi convince sempre di meno: la scarsa affluenza alle urne, quando supera certi livelli, non è un buon segnale.

C'è un aspetto dell'astensionismo, però, che raramente si prende in considerazione, e che invece ha grandissima importanza: l'astensionismo può, in determinate circostanze, diventare decisivo, e determinare l'esito della competizione elettorale. La ragione è molto semplice: gli astensionisti non sono un campione casuale delle varie forze politiche che si affrontano in una competizione elettorale, ma - a seconda del tipo di competizione e delle circostanze in cui si svolge - possono avere matrici politiche molto diverse. In certe competizioni sono gli elettori di sinistra a disertare le urne, in altre sono quelli di destra, in altre sono i cittadini con inclinazioni populiste.

È questa, per fare un solo esempio, la ragione per cui, nelle competizioni secondarie (amministrative o europee) i Cinque Stelle vanno sempre male: per loro i temi delle elezioni secondarie (...)

Continua a pag. 31

GRANDI RIFORME

Roma Capitale, c'è l'accordo

►La mediazione tra Meloni e Gualtieri sblocca la trattativa sui nuovi poteri costituzionali Specificata l'unicità del Campidoglio: potestà legislativa e meno burocrazia dal turismo ai trasporti

ROMA Roma Capitale, c'è l'accordo: la mediazione tra Meloni e Gualtieri sblocca la trattativa.

Bechis, Pigliaiutle e Rossi alle pag. 2 e 3

Tragedia in centro, la vettura si schianta a tutta velocità contro un palazzo «Sembrava un terremoto». Il conducente: ho avuto un malore. Ma si indaga

L'intervento/1
Non sprecare
nessuna lezione

Niccolò Agliardi a pag. 4

L'intervento/2
Una ferita
autoinferta

Daniele Bresciani a pag. 4



Milano, il tram deraglia
2 morti e almeno 40 feriti

I soccorsi dopo lo schianto del tram a Milano (Foto L'ESPRESSO)

Guasco alle pag. 4 e 5

Il commento

SULLA STRADA GIUSTA

Mario Ajello

La forza di riconoscere l'unicità di Roma. La volontà bipartisan di fare chiarezza. La capacità istituzionale di creare intesa tra Palazzo Chigi e Campidoglio in nome dell'interesse

della Capitale e quindi del Paese di cui questa città è guida. Questi tre elementi sembrano aver messo sul binario giusto, da cui c'era il rischio (...)

Continua a pag. 31

Timori di una ritorsione su Israele

Iran, guerra più vicina
Trump: «Non sono
contento di Teheran»

►Dall'Italia alla Cina, appello a lasciare l'area

ROMA Iran, il blitz Usa si avvicina.

Vita a pag. 6

L'analisi

LE INCERTEZZE SUL DOPO

Stefano Silvestri a pag. 7

Risparmi sui dazi per 4 miliardi

Mercosur, Bruxelles dà il via all'intesa
Avanti anche senza l'ok della Francia

Rosana e il focus sull'Italia di Giacomo Andreoli a pag. 9

Recital al teatro Parioli



Da Totò a Verdone
Vanzina racconta
il "suo" cinema

Ilaria Ravarino

Totò, De Sica, Verdone: vi racconto il cinema». Dal 6 all'8 marzo, al Teatro Parioli Costanzo di Roma, Enrico Vanzina sarà sul palco con i suoi ricordi.

A pag. 21

DORMITA GALATTICA,
RISVEGLIO SPAZIALE.



Il Segno di LUCA

LEONE, RISORSE
INASPETTATE

La Luna arriva nel tuo segno dove evidenzia subito l'opposizione a Plutone, che è diventato una presenza ingombrante ma a modo suo anche un motore di trasformazione personale. Puoi così fare il punto e rilassarti, ritrovando un contatto migliore con le emozioni. La visione passionale dell'amore ti impegna e ti restituisce una vitalità rilevante, mettendo in luce risorse inaspettate e che probabilmente non conoscevi così da vicino.

MANTRA DEL GIORNO
Il dolore ridefinisce le frontiere.© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 31

*Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; "Le grandi coppie di Roma" • € 7,90 (Roma)

il Resto del Carlino

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

SABATO 28 febbraio 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

Magazine

ITINERARI

QS

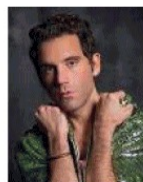
Moto GP

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

MODENA I delitti tra il 1983 e il 1995

Dieci donne assassinate
Raccolta firme per riaprire
le indagini sul mostro

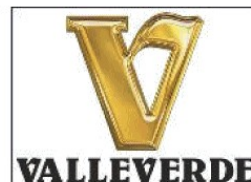
Reggiani a pagina 17



BOLOGNA All'Unipol Arena

Lunedì Mika show
Prima tappa italiana
del grande tour

Pacoda nel Fascicolo Locale



Epstein, Clinton sotto torchio «Non sapevo dei suoi crimini»

Deposizione fiume in Commissione. Non accadeva dal 1983 che un ex presidente fosse sentito
La sua difesa: «Mai visto o fatto cose sbagliate, non credo che Trump fosse coinvolto»Calabrò, Del Prete
e Boni alle p. 2, 3 e 4

No alle costrizioni maggioritarie

Proporzionale?
Sì, senza premio
e con preferenze

Raffaale Marmo a pagina 9

Intervista al deputato di Fdi

Legge elettorale,
Donzelli:
«Dialogo aperto
con l'opposizione»

Passeri a pagina 9

Meloni: finito ruolo del governo

Mps-Mediobanca,
il piano promette
3,7 miliardi di utili

Ropa a pagina 20

Milano, due persone
rimaste uccise e oltre 50
ferite nel deragliamento
L'autista: «Ho avuto
un malore». Si indaga
per omicidio colposo

Palma, Bonezzi e Vazzana alle pagine 12 e 13

La lite nei verbali dell'inchiesta
Il Monaldi sospende due dirigentiTrapianto fallito,
altri due casi
nell'ospedale
di Napoli
prima della morte
di DomenicoFemiani e Prosperetti
alle pagine 14 e 15

La top model Bianca Balti, 41 anni

Nei duetti sorpresa Morandi,
sul palco col figlio Tredici PietroFestival, la lezione
di Bianca Balti:
«Comunità
e sorellanza,
questa la cura
per la mia malattia»Degli Antoni, Mangiarotti e Spinelli
alle pagine 24, 25 e 27

LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966

emanuela®

MODA
COMFORT
BENESSERE

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

SABATO 28 FEBBRAIO 2026

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,50€ con "GENTE+ELLE" in Liguria, AL e AT - 1,80€ in tutte le altre zone - Anno CXL - NUMERO 50, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. (AUT. N° LO 01029/06.2025) - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

IL CASO ILVA E LE VOCI SU ERG

LA BANDIERA BIANCA
DELL'IMPRENDITORIA
CRESCIUTA A GENOVA

FRANCO MANZITTI

Vengono i brividi in questa settimana di macaja a Genova a ascoltare il rantolo di una classe imprenditoriale che si sta arrendendo, ritirata dopo ritirata, lutto dopo lutto, riconversione dopo riconversione. È la settimana della morte di una delle ultime figure simbolo di quella classe di "padroni" illuminati e dialoganti, Peppe Anfossi, l'erede di Giampa Parodi, uomini di finanza, di acquedotti e di collegamento privato e pubblico, compresa l'edilizia, ridotta ormai a qualche avamposto. Intanto da Milano piove il verdetto del Tribunale che potrebbe stoppare la catena siderurgica a Cornigliano, appesa alla latta, al discutibile forno elettrico, a un futuro drammatico. Mentre appaiono le notizie di una possibile conversione del gruppo Erg in un grande polo di mult utilities da 11 miliardi, dove far confluire la grande azienda genovese di energie rinnovabili, trasformata con coraggio dal petrolio dalle famiglie Garrone e Mondini. Speriamo che non sia vero, che non perdiamo anche questo marchio, che ha voluto dire molto in una storia complessa post industriale.

Abbiamo ammainato la bandiera genetica dei rimorchiatori. Ma già si erano arresi comparti storici di produzione, facendo cancellare dalle cartine le fabbriche dei colori, Brigola, Boero, Attiva. E la Vespa nata qui con i Piaggio? E prima erano scomparse le cartiere dalle valli sopra Voltri e la Boccardo della pelle in Valbisagno. Si era già ridotta l'industria alimentare, quando Salva diventò americana, quando i Dufour delle caramelle, che facevano dudu, hanno chiuso, salvate dal cavalier Flavio Repetto, che a Novi Ligure ha imbarcato Elah, Baratti, Novi... Contiamo e ricontiamo i miliardi delle banche e il cimitero di assicuratori, di periti, di armatori, di cotonieri, perfino di fabbricanti di saponi, di detersivi come la gigantesca Miralanza. C'è chi resiste e rilancia, come Cosulich, come Attanasio. Confindustria rivendica resistenza, sbandierando dati positivi dei suoi comparti moderni, ma a me viene in mente quella intervista a un suo vecchio presidente, Stefano Zara, che mi raccontò la raccomandazione di un dirigente a un vecchio industriale, che gli chiedeva del figlio: "Scia" e lasse a stacca e cedule...". Lo lasci a staccare cedole, così non fa guai.

NEGOZIATI IN STALLO, SALE L'ALLERTA
TRUMP: «SULL'IRAN NON HO DECISO
MA A VOLTE USARE LA FORZA SERVE»

LUCA MIRONE / PAGINA 2



IDEM: «ADESSO SENTITE IL PRESIDENTE»
Epstein, la verità di Bill Clinton
«Non sapevo dei suoi crimini»

BENEDETTA GUERRERA / PAGINA 3

Milano, la strage del tram

Il mezzo deraglia, investe i passanti e si schianta: 2 morti e 49 feriti. L'autista: «Ho avuto un malore»

Paura e morte nel cuore di Milano. Un tram della linea 9 che stava percorrendo viale Vittorio Veneto ed era diretto verso piazza Oberdan è deragliato, ha investito i passanti, si è schiantato contro un palazzo, ha abbattuto un semaforo e sfondato una vetrina. Pesante il bilancio: due morti, Ferdinando Favia, 59 anni, di Vigevano e Abdou Karim Toure, senegalese di 58 anni. I feriti sono 49, molti dei quali ricoverati negli ospedali milanesi. È stata subito aperta un'inchiesta per omicidio colposo: il conducente del tram di ultima generazione ha spiegato di avere perso il controllo: «Mi sono sentito male».

ROBERTO RITONDALE / PAGINA 9



I soccorritori in azione sul tram deragliato in viale Vittorio Veneto

REUTERS

LE TESTIMONIANZE

Giulia Riedo / PAGINA 9

Passeggeri sotto choc
«Come un terremoto
Poi il sangue e le urla»

«Ho pensato al terremoto. Ero seduto e sono finito per terra, insieme agli altri passeggeri. È stato terribile». È la testimonianza di uno dei viaggiatori del tram. «Accanto a me una persona perdeva sangue dalla testa, altri, caduti, urlavano».

«Ex Ilva, ora il futuro è nero» L'allarme di Urso e della Uil

Pessimismo dopo lo stop ordinato dal tribunale

Il segretario della Uil, Pierpaolo Bombardieri, vede la fine dell'ex Ilva. Per il ministro Urso potrebbe saltare il prestito ponte di 149 milioni. La Fiom chiede alla premier Meloni un'assunzione di responsabilità. Cre-

sce il pessimismo dopo la sentenza di due giorni fa del tribunale di Milano, che ha ordinato la sospensione dell'area a caldo dello stabilimento di Taranto dal 24 agosto, a meno di correttivi.

FRANCESCO MARGGIOLO / PAGINA 7



ROLLI

SANREMO

Morandi con figlio
e baci malandrini
nella serata cover

Tiziana Leone / PAGINA 30

Emozioni a Sanremo nella serata delle cover. Gianni Morandi canta con il figlio Tredici Pietro, Levante e Gaia si scambiano un intenso bacio. Vincono Ditonellapiaga e Tony Pitony.

PAGLIERI, SABATINI E SAYF / PAGINE 30-32



ARBORE: «I MIEI PREFERITI
ERMAL META E LE BAMBOLE
A CONTI DO 8 IN PAGELLA»

RENATO TORTAROLO / PAGINA 31

VIAGGIO A ROMA

Mogol e l'elicottero
Il volo dei veleni
per i vigili del fuoco

Emanuele Rossi / PAGINA 8

Il premio alla carriera giovedì sera all'Ariston, la festa dei vigili del fuoco l'indomani mattina a Roma. Per risolvere il rebus logistico viene messo a disposizione del paroliere Mogol un elicottero del Corpo. È polemica.

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
**ACQUISTIAMO ORO
ARGENTO DIAMANTI
GIOIELLI E OROLOGI**
CORSO BUENOS AIRES, 98
16129 GENOVA (GE)
351 8707 844
www.goldinvestgenova.it

La Samp scivola con il Bari e rivede i fantasmi

I tifosi fischiano la squadra e gli allenatori dopo la seconda sconfitta di fila

Battuta d'arresto inattesa al Ferraris. La Sampdoria perde 2-0 con il Bari: in gol con Moncini nel primo tempo e con Bellomo al 90'. A fine gara i tifosi hanno fischio squadra e allenatori: per i blucerchiati è il secondo ko consecutivo, peraltro contro una squadra pericolante. Sconfitta anche l'Entella: 2-0 a Monza.

BASSO, GAMBARO, MARCHIGIANI E MARSIGLIA
/ PAGINE 34 E 35



I giocatori della Samp fischianti a fine gara

ORE 20.45 A SAN SIRO

Valerio Arrichiello / PAGINE 36 E 37

Genoa, brividi serali
con l'Inter capolista

L'obiettivo per il Genoa è quello di sfatare tabù, questa sera a San Siro contro l'Inter. Norton-Cuffy non recupera, Colombo è acciaccato.

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
**ACQUISTIAMO ORO A
€135/GR**
**ACQUISTIAMO ARGENTO A
€2.500/KG**
STERLINA €970
*LE QUOTAZIONI POSSONO LEGGERMENTE VARIARE IN BASE AL FINEGGIAMENTO DELL'ORO SULLE BORSE INTERNAZIONALI

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Redditi Sc
Monitoraggio
dell'utile a riserva
per fruire dell'Ires
premiata



Luca Galani
— a pag. 28

Modello 730
Bonus casa,
margini ridotti
anche sotto quota
40mila euro

Luca De Stefani
— a pag. 29



FTSE MIB 47209,89 -0,46% | SPREAD BUND 10Y 62,85 +2,15 | SOLE24ESG MORN. 1751,70 -0,14% | SOLE40 MORN. 1760,82 -0,46% | Indici & Numeri → p. 31-35

Mercosur, l'Europa gioca d'anticipo

Commercio globale

Von der Leyen annuncia
l'entrata in vigore
provvisoria dell'intesa

Roma plaude alla decisione,
Macron invece protesta:
«Una spiacevole sorpresa»

Cimmino: «Segnale politico
forte per commercio basato
su regole e trasparenza»

L'Unione europea gioca d'anticipo sul Mercosur. Ursula von der Leyen ha annunciato l'entrata in vigore in via provvisoria dell'accordo commerciale con i Paesi sudamericani. La decisione è arrivata dopo la ratifica del trattato da parte di Uruguay e Argentina. Il Consiglio Ue a gennaio aveva dato potere alla Commissione di applicare provvisoriamente il trattato in caso di ratifica di uno dei partner.

Il governo italiano plaude alla mossa di Bruxelles, per il ministro degli Esteri Antonio Tajani «è un impulso positivo per il nostro export», mentre la Francia protesta: «Una spiacevole sorpresa», ha detto il presidente Emmanuel Macron.

Dell'Office e Romano — a pag. 3

EMANUELE ORSINI

«Una vittoria per la Ue
e l'Italia: scelte sicurezza,
crescita e competitività»

Nicoletta Picchio — a pag. 3



Emanuele Orsini

BTP Valore al via: rendimento lordo fino al 3,08% annuo

Titoli di Stato

Al via lunedì e fino al 6 marzo la nuova edizione del BTP Valore, il titolo dedicato ai retail. Il Tesoro ha comunicato ieri i minimi garantiti: tasso al 2,5% nei primi due anni, poi 2,8% e 3,5% nei due bienni successivi, per un rendimento lordo annuo del 2,946%, che sale al 3,08% considerando il premio fedeltà finale dell'8 per mille.

Gianni Trovati — a pag. 2

DOPO MEDIABANCA

Nel piano Mps
dividendi
da 16 miliardi
Meloni: finito
ruolo Governo

Davi, Perrone, Olivieri

— a pag. 18

Casasco: «Idroelettrico, pronti in Parlamento a proporre una quarta via»

L'intervista MAURIZIO CASASCO



Parlamentare.
Maurizio Casasco, responsabile del dipartimento economico di Forza Italia

«Forza Italia è pronta a portare in Parlamento - sulla scia di quanto il governo ha già fatto sull'Ets - la proposta dell'apertura di una "quarta via" europea nella gestione delle concessioni sulle grandi derivazioni idroelettriche». A tracciare la rotta della partita è Maurizio Casasco, parlamentare e responsabile del dipartimento economico del partito guidato da Antonio Tajani.

Celestina Dominelli — a pag. 4

L'ANALISI

ETS, IL DL BOLLETTE ROMPE UN TABÙ

di Massimo Beccarello — a pagina 4



Impatto dell'AI. Jack Dorsey, fondatore di Twitter e ceo di Block: la Fintech ha annunciato il taglio di 4mila dipendenti

Flat Tax, effetto dumping per imprese e professionisti

Fisco

Per chi non è nel regime
forfettario il prelievo può
raddoppiare o triplicare

Flat Tax con effetto dumping per le partite Iva. A dirlo sono i numeri del dipartimento delle Finanze. Nel confronto tra soggetti che possono entrare nel regime forfettario e quelli che per mancanza di requisiti o per scelta (magari hanno oneri deducibili e redditi bassi) restano nella tassazione ordinaria, ci sono quasi 20 punti di percentuale di prelievo Irpef in meno.

Mobili e Parente — a pag. 5

I DATI ISTAT

Industria: scatto
dei ricavi 2025
con farmaci,
cibo e macchinari

Luca Orlando — a pag. 11

PANORAMA

MSF: CATASTROFE A GAZA

Israele, la Corte
suprema sospende
le restrizioni
a Ong umanitarie

La Corte Suprema israeliana ha sospeso temporaneamente il divieto imposto a 37 organizzazioni umanitarie nella Striscia di Gaza, tra cui Medici senza frontiere (Msf) e Oxfam, che potranno quindi continuare a operare seppure con forti limitazioni. Secondo Msf la situazione a Gaza è catastrofica. Ieri quattro feriti negli scontri in Cisgiordania.

— a pagina 9

LA TESTIMONIANZA

Clinton: «Non avevo idea
dei crimini di Epstein»

«Non ho visto nulla e non ho commesso nulla di male», dice Bill Clinton testimoniando sul caso Epstein alla Commissione della Camera Usa. «Non avevo idea dei suoi crimini».

— a pagina 8

FALCHI & COLOMBE

BOLLA, FED E
OPPORTUNITÀ
PER LA BCE

di Donato Masciandaro
— a pagina 10

BUSSOLA & TIMONE

DISEQUILIBRIO
USA, REAZIONI
EUROPEE

di Giovanni Tria
— a pagina 10

VERTICE SU GOLDEN POWER

Pirelli, tre piani
del governo sul nodo Usa

La Commissione per il Golden Power ha sul tavolo tre ipotesi di intervento per risolvere lo stallo tra i soci forti di Pirelli: trust, veicolo nazionale e sterilizzazione.

— a pagina 19

Motori 24

Auto sostenibili
Al via ibride plug-in
e range extender

Simone Pini — a pag. 14

Food 24

Distribuzione
Private label batte
marchi tradizionali

Manuela Sorelli — a pag. 16

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte
ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

octopusenergy

RESTARE CON IL SOLITO FORNITORE PUÒ COSTARTI CARO!

Passa a Octopus

Energia pulita a prezzi accessibili

★ Trustpilot ★★★★★ octopusenergy.it



TRA CAMPIONATO E COPPA
Domani Roma-Juve
per sfatare il tabù «big»
In Europa c'è il Bologna
Biafara e Turchetti alle pagine 26 e 27

LO STADIO GIALLOROSSO
Per l'impianto della Roma
spunta una nuova Ztl
Cambia viabilità al Pertini
Zanchi a pagina 18

AUTO ELETTRICHE IN CENTRO
Soluzione pasticciata
per non smentirsi
e fare cassa con i romani
Mariani a pagina 17

a pagina
30
il cielo di JUPITER

SCALZI COME DA TRADIZIONE
CORSA DEGLI ZINGARI
Pacentro (AQ) 05/09/26
ore 18:30
Seguici su

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

SCALZI COME DA TRADIZIONE
CORSA DEGLI ZINGARI
Pacentro (AQ) 05/09/26
ore 18:30
Seguici su

San Romano, abate

Sabato 28 febbraio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 58 - € 1,50* (con Moneta)

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

I mandanti del dossieraggio volevano uccidere nella culla il governo Meloni
DI DANIELE CAPEZZONE

Non giriamoci intorno, nonostante il tentativo dell'onorevole Caffero De Raho di distrarci e magari di portarci a spasso per raccogliere le prime margherite di fine inverno. Che lui se ne fosse accorto o meno (e non so quale delle due ipotesi sia più grave), l'obiettivo degli autori (e dei mandanti per ora occulti) del megadossieraggio era quello, nell'autunno '22, di colpire il bersaglio grosso, e cioè di uccidere nella culla il neonato governo Meloni. Come il Tempo vi ha raccontato, gli accessi abusivi si articolano lungo un arco temporale amplissimo, ma un'accelerazione clamorosa e sospetta si registra proprio nel periodo immediatamente precedente e immediatamente successivo al giuramento del governo Meloni.

Vale per il ministro Crosetto (che è stato bravo e coraggioso a denunciare tutto); il quale giura il 22 ottobre 2022 e si vede sparati addosso dal quotidiano Domani tre pesantissimi articoli (basati sul materiale estratto da Striano e passato ai cronisti del giornale di De Benedetti) il 27-28-29 ottobre. Ognuno comprende l'oggettiva valenza di questo timing: se si riesce subito a far cadere come un birillo un ministro di peso, può venir giù tutto il castello di un governo appena nato. Per Crosetto, tra l'altro, le ricerche erano cominciate già in estate: ma curiosamente, quando l'esponente di Fdi decide di non candidarsi alle elezioni, l'interesse scema. Salvo però riaccendersi quando Crosetto entra nel toteministri. Altro che interesse giornalistico, quindi: vista a posteriori, appare chiara a tutti la connotazione politica motivata della campagna. Qualcuno deve fornire spiegazioni, e la Commissione Antimafia presieduta da Chiara Colosimo ha fatto benissimo a chiederle. Non finisce qui e non può finire così.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Oggi in edicola
l'inserto
MONETA

DOSSIER E MANDANTI OCCULTI
IL GOLPACCIO
Volevano buttare giù il governo
Ecco cosa c'era dietro il caso Crosetto: i primi articoli grazie alle «spiate» di Striano a luglio 2022. Ma lui non si candida e si fermano. Il centrodestra vince. E ripartono accessi abusivi e finti scoop
DI DARIO MARTINI E ALESSIO BUZZELLI
alle pagine 2 e 3

LE FOLLIE DEL NO
L'Anm e il tentato karaoke nella sede della Finanza
Al tribunale di Reggio Calabria spunta il supermanifesto del No

Le follie dei sostenitori del No al referendumendum non mancano. Si va dal finto karaoke organizzato nel circolo ufficiali della finanza. Che blocca tutto quando se ne rende conto allo striscione di due metri esposto al Tribunale di Reggio Calabria a favore del No.

Jacobazzi e Mineo a pagina 4



DI MAURIZIO GASPARRI

Quest'Anm come si concilia con l'appello di Mattarella?

a pagina 4

DIES IRAN
Allerta Teheran
Rifugi aperti
Il Medio Oriente
modalità «vigilia»
Musacchio a pagina 10

DI FEDERICO PUNZI
Merz e quella Cina che strangola l'Ue
L'Europa? Al palo
a pagina 11

DI FILIPPO CALERI
Il piano Mps al 2030 non convince la Borsa
Il titolo va giù a -6,7%
a pagina 14

PARLA IL COLLABORATORE DEL GIUDICE
Jannone: «Falcone usato dal No? Si rivolterebbe nella tomba Gratteri? Chieda scusa a chi ha rischiato la vita per lo Stato»
DI EDOARDO SIRIGNANO
a pagina 5

TRAGEDIA A MILANO
Tram deraglia in centro città
Due morti e cinquanta feriti
Bruni a pagina 13

Il Tempo di Osho
Il doppio turno alle primarie Pd
Si vota finché non vince Schlein
Rosati a pagina 7

SANREMO 2026
Nella serata di duetti e cover
il bacio censurato Levante-Gaia
e la sorpresa Morandi al figlio
Antini, Finamore, Giordano, Genesio e Perrini
da pagina 22 a 25

DI FRANCESCO PUGLISI
Effetto Ariston
Partito da diesel
risale la china
alle pagine 22 e 23

DI CARMEN GUADALAXARA
Nino Frassica
«Conti impari dal Festivallo»
a pagina 25

HAI GIÀ SCARICATO L'APP PIÙ COMODA D'ITALIA?
INTAXI APP
SCOPRI DI PIÙ SU WWW.INTAXI.IT

la S TORCIATA
Sondaggisti scatenati
Ormai sono tutti sicuri
Kamala Harris
verso la vittoria
e Trump sarà sconfitto

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

IL TEMPO Feltri
I super vecchi
salveranno il mondo
e lo renderanno
un posto migliore
DI VITTORIO FELTRI
a pagina 9



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE**La portaerei Gerald R. Ford, la più grande degli Usa, è tra Creta e Israele e minaccia l'Iran**

Roberto Motta a pag. 6

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

PRONTI I MODELLI

Enti non commerciali, spazio all'Ires premiale, con aliquota al 20%

Poggiani a pag. 21

Case abusive, si fa sul serio

Gli uffici comunali che non faranno le demolizioni saranno sostituiti. Da chiudere le pratiche di condono più vecchie. Corsia preferenziale per gli abusi anteriori al 1967

ORSI & TORI

DIPAOLO PANERAI

Come si può essere trumpiani? Me l'ha spiegato una delle più grandi giornaliste americane, di cui per rispetto (e pudore) della nostra antica amicizia non indico nome e cognome. Ovviamente non condivido le sue parole, ma ho deciso di pubblicare la sua lettera perché contiene, anche alcuni passaggi che spiegano come sia stato possibile che l'America sia caduta così in basso. E perché Trump abbia vinto le elezioni.

L'esordio è corretto per quanto riguarda il presidente Joe Biden, meno, molto meno per l'intero partito Democratico: «Non era solo Biden a nascondere la sua demenza e i suoi problemi mentali, era l'intero partito democratico. Hanno mentito tutti, sapevano di non averlo mai osservato da vicino e quando l'hanno visto, lui era già fuori dai giochi, ma volevano che fosse così, così l'autopen (un dispositivo elettromeccanico che riproduce fedelmente firme

continua a pag. 2

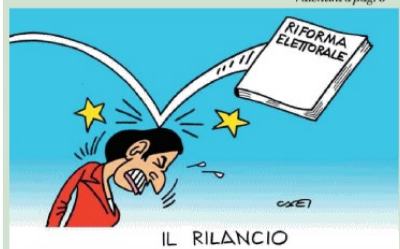
Sulle demolizioni di case abusive non si scherza più: si dovranno fare effettivamente, sostituendo gli uffici comunali che tentennano. Sulle pratiche di condono vecchie anche di quarant'anni dovrà finalmente calare il sipario: dovranno essere evase entro una data certa. E per gli abusi realizzati prima dell'1/9/1967 non si potrà tergiversare. E quanto prevede il ddl delega per il nuovo codice dell'edilizia e delle costruzioni.

Ciccio Messina a pag. 22

DA LUNEDÌ IN EDICOLA, DA DOMANI IN VERSIONE DIGITALE

Ecco come i vari partiti giudicano la legge elettorale

Valentini a pag. 5



DIRITTO & ROVESCIO

Le strategie di marketing, sia commerciali sia politiche, stanno sperimentando da qualche anno l'incredibile potenza degli strumenti digitali, ed ora anche dell'IA, che permettono di seguire ciascun potenziale utente ottimizzando la comunicazione nei suoi confronti attraverso la microsegmentazione. Ma anche i gruppi terroristici, in particolare quelli della Jihad, si sono ormai impossessati di queste tecniche di persuasione occulta. E quanto emerge da una ricerca dell'Observer Research Foundation, che ha verificato come i gruppi estremisti oggi utilizzino tecniche che permettono di frammentare il pubblico in microtarget basati su vulnerabilità psicologiche e interessi locali, colpendo i destinatari con migliaia di contenuti diversi, ognuno ottimizzato per uno specifico profilo individuale. Sembra un ossimoro, è la techno-Jihad.

NOLEGGIOELETRICO
SOCIETÀ BENEFIT

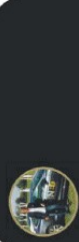
Hai deciso di inserire delle auto elettriche nella tua flotta ma hai bisogno di consulenza?

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

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

**Il nostro impegno per un futuro ecosostenibile**

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

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

La tua guida nel futuro sostenibile. L'EvCoach affianca la preparazione nella guida, l'esperienza quotidiana della mobilità elettrica nella ricarica e nell'uso delle app, la conoscenza delle vetture di nuova generazione.

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

LA NAZIONE

Magazine

ITINERARI

QS

Moto GP

SABATO 28 febbraio 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

Toscana di sangue, il 33enne viveva a Pisa

Omicidio a Firenze Massacro a coltellate in un appartamento

Mecarozzi a pagina 17



Fiorentino di 57 anni

Grave incidente in Colombia «Fateci tornare»

Ciardi a pagina 19



Epstein, Clinton sotto torchio «Non sapevo dei suoi crimini»

Deposizione fiume in Commissione. Non accadeva dal 1983 che un ex presidente fosse sentito
La sua difesa: «Mai visto o fatto cose sbagliate, non credo che Trump fosse coinvolto»Calabrò, Del Prete
e Boni alle p. 2, 3 e 4

No alle costrizioni maggioritarie

Proporzionale? Sì, senza premio e con preferenze

Raffaele Marmo a pagina 9

Intervista al deputato di Fdi

Legge elettorale, Donzelli: «Dialogo aperto con l'opposizione»

Passeri a pagina 9

Meloni: finito ruolo del governo

Mps-Mediobanca, il piano promette 3,7 miliardi di utili

Ropa a pagina 21

Milano, due persone
rimaste uccise e oltre 50
ferite nel deragliamento
L'autista: «Ho avuto
un malore». Si indaga
per omicidio colposo

Palma, Bonezzi e Vazzana alle pagine 12 e 13

La lite nei verbali dell'inchiesta
Il Monaldi sospende due dirigenti

Trapianto fallito, altri due casi nell'ospedale di Napoli prima della morte di Domenico

Femiani e Prosperetti
alle pagine 14 e 15

La top model Bianca Balti, 41 anni

Nei duetti sorpresa Morandi,
sul palco col figlio Tredici Pietro

Festival, la lezione di Bianca Balti: «Comunità e sorellanza, questa la cura per la mia malattia»

Degli Antoni, Mangiarotti e Spinelli
alle pagine 24, 25 e 27

LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966

emanuela®

MODA
COMFORT
BENESSERE





**EU FEDERALE
VALLEVERDE**

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO

la Repubblica



VALLEVERDE

DOMANI IN EDICOLA



Robinson
Il canto della natura
un inedito di Durrell

Rcultura
Le mani di Giuli
sul Salone del libro
di **PALUMBO e SCARAFIA**
a pagina 41



Sabato
28 febbraio 2026
Anno 51 - N° 48
Oggi con
d
In Italia **€ 2,90**

Paura a Milano, tram deraglia: 2 morti

Lo schianto a tutta velocità
contro un palazzo, 54 i feriti
I passeggeri: "Sembrava
una bomba, un terremoto".
L'autista: mi sono sentito male

di **BRUNELLA GIOVARA** MILANO

Ancora la voce le trema, perché
quando è riuscita a scendere,
forse lì ha riaperto i polmoni
e finalmente respirato, «c'era un uomo
morto, e io non ho mai visto un morto,
ma era proprio così, pieno di sangue».
⊕ alle pagine 2, 3 e 4 con i servizi
di **DE GIORGIO, DI RAIMONDO e GUARINO**



Trump-Iran, parole di guerra

Cresce la tensione, iniziate le evacuazioni degli stranieri. La diplomazia appesa a un filo
Il presidente Usa: "Non ho ancora deciso, voglio evitare l'uso della forza ma a volte serve"

Venti di guerra sull'Iran. Il presidente americano Trump avverte: «Non
voglio ricorrere alla soluzione militare ma a volte va fatto». E ribadisce
di «non essere soddisfatto del negoziato». Resta il nodo dell'arricchimento
dell'uranio. I cittadini stranieri iniziano le evacuazioni dal Paese.
Anche la Farnesina invita i cittadini italiani ad andare via.

di **BASILE, DI FEO e TONACCI** ⊕ alle pagine 8 e 9



INTERROGATO SUGLI EPSTEIN FILES

Clinton: non sapevo dei crimini
nella mia famiglia ci furono abusi

di **LOMBARDI, MASTROLILLI e RIOTTA**

⊕ alle pagine 6 e 7

SANREMO



La Rai scappa dal bacio Levante-Gaia
Morandi nei duetti fa infuriare Gassman

Ditonellapiaga con Tony Pitony vince
la serata dei duetti a Sanremo. La
regia non inquadra il bacio tra
Levante e Gaia. Gianni Morandi canta
con il figlio Tredici Pietro, polemizza
Alessandro Gassman, padre dell'
altro "big" Leo. Torna Bianca Balti.
di **CASTALDO, FUMAROLA, MACOR
e SILENZI** ⊕ alle pagine 42, 43 e 45

Mogol e l'elicottero:
"Solo due ore di volo"
Accuse a Piantadosi

di **FOSCHINI e RIFORMATO**

⊕ a pagina 23

Referendum
e legge elettorale
la capocrazia
al governo

di **MASSIMO GIANNINI**

La vita è fatta di priorità, era
il claim di uno spot di fine anni
'90. Il Belpaese prodiano tirava
la cinghia, per arrivare al traguardo
dell'euro, e la pubblicità assegnava
a un bel gelato, il Magnum,
il primato dei gusti italiani. Una
trentina d'anni dopo - tra i droni
di Putin e le allucinazioni di Trump,
il Pil che arranca e lo stipendio
che manca - le destre al comando
indicano all'Italia le loro priorità:
il referendum sulla magistratura,
e adesso la nuova legge elettorale.
Volendo, potremmo aggiungere
anche la scaletta di Sanremo,
il prozac catodico-melodico della
Nazione elevato a "questione
di Stato", che impegna da giorni
le alte cariche di palazzo Chigi
e palazzo Madama. Ma non
divaghiamo con il soft, e restiamo
all'hard power. L'intonazione
paranoica dell'ordalia del 22 marzo,
e ora anche l'appropriazione
clanica delle regole del voto,
sono figlie della stessa sindrome:
la paura. A dispetto della postura
aggressiva forgiata negli anni
ruggenti di Colle Oppio, Giorgia
Meloni ha paura. Di perdere
il «tocco magico». Di scontare
troppi mesi buttati a fare il «ponte»
con l'America Maga. Di smarrire
la connessione emotiva con
la pancia del Paese. Di scalfire
il mito dell'invincibilità, costruito
in tre anni e mezzo di dominio
incontrastato. Quindi, paura
di perdere: oggi il referendum,
domani le elezioni.

⊕ continua a pagina 17
i servizi ⊕ alle pagine 12, 13, 14 e 15

L'INTERVISTA

190 anni di Occhetto:
"Il partito comunista
mi processò su Praga"



di **CONCETTO VECCHIO**

⊕ a pagina 25

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

LBMA Certified B

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Monaco P., Slovenia € 4,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,50
Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Aporti, 8 - Tel. 02/574941, email: pubblicitadamanzoni.it

La nostra carta proviene
da materiali riciclati
e ha font positivo
in maniera sostenibile

con Umberto Eco -
Sulle spalle di
un gigante € 12,80



L'INCHIESTA NEL TORINESE

La bimba fantasma
e l'ombra del dark web

GIUSEPPELEGATO — PAGINA 18

Sorpresa Gianni Morandi
un caso il bacio di Levante

DONDONI, SCIANDIVASCI — PAGINE 28 E 29

SANREMO

Se nel Festival silenziato
spariscono anche le gaffe

ALBERTOMATTIOLI — PAGINA 31

2,40€ (CONTUTTO LIBRI) II ANNO 160 II N. 57 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

SABATO 28 FEBBRAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



MILANO, MEZZO PUBBLICO DERAGLIA E SI SCHIANTA CONTRO UN PALAZZO. MUOIONO UN PASSEGGERO E UN PEDONE, 40 FERITI



Il tram del terrore

CIRILLO, DEL VECCHIO, MOSCATELLI, VENDITTI

Su quei binari tradite le nostre certezze

STEFANO D'ANDREA — PAGINA 5

Polizia e soccorritori attorno al tram della linea 9 deragliato ieri pomeriggio in viale Vittorio Veneto, a Milano. Le ipotesi di un malore o di un guasto tecnico — PAGINE 2-5

FDI ANNUNCIA UN EMENDAMENTO, L'OPPOSIZIONE: UNA TRUFFA

Legge elettorale, si tratta È sfida sulle preferenze

BRAVETTI, CARRATELLI, LOMBARDO,
MALFETANO, MONTICELLIOpposizioni compatte contro la
nuova legge elettorale, e nel centro-
destra si tratta su alcune modifiche.
CON IL TACCUINO DI SORGI — PAGINE 12-15Il Melonellum figlio
di una politica in crisi

MARCOFOLLINI — PAGINA 25

IL COMMENTO

Così il nuovo sistema
alimenta l'astensione

FLAVIA PERINA

Il ripristino delle preferenze poteva
essere il mantello dorato con cui
rendere presentabile, plausibile, ad-
dirittura necessaria la riforma eletto-
reale voluta dal centrodestra come an-
ticipo del premierato. — PAGINA 15

LA PREMIER E I DAZI: UN ERRORE, SERVE UN'AREA DI LIBERO SCAMBIO

Meloni: "Montepaschi finito il ruolo del governo"

BALESTRERI, GORIA, TIRITO

La presidente del Consiglio Giorgia
Meloni dichiara «terminata» l'era del-
lo Stato banchiere mettendo il sigillo
sulla parabola di Mps. — PAGINE 22 E 23Rafforzare i confini
pagano i migranti

GIORGIA LINARDI — PAGINA 25

L'ANALISI

Perché le tariffe
fanno male a tutti

VERONICA DEROMANIS

«I dazi? Pochissimi effetti sull'ex-
port», assicura il vicepremier An-
tonio Tajani. Ancora più ottimista
l'altro vicepremier, Matteo Salvini,
che aveva definito le barriere di
Trump «un'opportunità». — PAGINA 25

GLI STATI UNITI

I non so di Clinton
sul caso Epstein
"Ma le vittime
meritano giustizia"

ALBERTO SIMONI

Bill Clinton davanti alla Com-
missione di Vigilanza che
lo interroga sui suoi rapporti
con Jeffrey Epstein nella stessa
sala nel Chappqua Perform-
ing Art Center dove 24 ore
prima era seduta la moglie Hil-
lary. Il terzo incomodo, l'ele-
fante nella stanza, è Donald
Trump. CORBI — PAGINE 6 E 7

L'ANALISI

Lo strano destino
di Bill e Donald

BILLEMMOTT

Scegliere Hillary Clinton co-
me candidata alla presiden-
za del Partito democratico nel
2016 è stato un errore storico. Se
il partito avesse scelto qualcuno
di nuovo, qualcuno che non ave-
va già ventisei anni di con-
troverse politiche alle spalle, al-
ora Donald Trump potrebbe
non essere stato mai eletto pre-
sidente degli Stati Uniti. — PAGINA 7

LA GEOPOLITICA

Usa, venti di guerra
fuga da Iran e Israele

FABIANA MAGRI — PAGINA 10

L'Opa del Tycoon
"Compriamo Cuba"

IACOPOLUZI — PAGINA 8

Buongiorno

Dario Amodè ha negato all'amministrazione di Donald Trump l'uso senza limiti dell'intelligenza artificiale di Anthropic, l'azienda di cui è fondatore. Anthropic aveva un lauto contratto con il Pentagono, ma quando Amodè ha ricordato il principio inviolabile, da Frankenstein a Matrix, secondo cui non si dà la capacità di uccidere a un robot o a un computer, il contratto è stato sciolto. Il potere garantito dall'intelligenza artificiale, in guerra o nelle faccende interne, è quasi inimmaginabile, dice Amodè, e nessuno sa se abbiamo le capacità sociali e politiche di gestirlo. Le notizie buone sono due. Anzitutto, dopo la bocciatura dei dazi da parte della Corte Suprema, ecco un altro caso dell'America capace di opporsi alle pretese sregolate del presidente Trump, e forse la notizia della

democrazia già ridotta a democrazia era fortemente esagerata: non bastano due scossoni a buttare giù due secoli e mezzo di storia costituzionale. L'altra è che non tutti i giganti del web sono vampiri dediti all'accumulo di favolose ricchezze, e al costo di qualsiasi immoralità. E così, ora che la questione è stata posta, il rimedio saranno le regole che l'Occidente si darà perché la tecnologia continui a essere al servizio dell'uomo e non un mezzo per distruggerlo. Non sarà facile, e l'incredibile paradosso è che i problemi veri cominceranno se e quando ci saremo riusciti. Perché non saranno gli Stati Uniti di Trump, ma la Russia di Putin e la Cina di Xi Jinping a essersi dotate, senza tanti scrupoli, di un'intelligenza artificiale a scopo bellico. E allora che ce ne faremo noi della nostra etica?

L'etica inutile

MATTIA FELTRI

BANCA
DI ASTI

bancadiasti.it

BANCA
DI ASTI

bancadiasti.it

Vanguard
VALUE TO INVESTORS

Questa è la
V GENERATION

www.milanoфинanza.it

**INVESTIMENTI IL LUSSO
DIVENTA PER CASSETTISTI**

**ETF È CORSA AGLI ATTIVI
MA OCCHIO AL GESTORE**

MILANO FINANZA

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

Scopri di più su
www.it.vanguard

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

€ 4,50 Sabato 28 Febbraio 2026 Anno XXXVII - Numero 042 MF il quotidiano dei mercati finanziari *l'espresso* Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4609, DCB Milano

RISPARMIO IN OFFERTA DA LUNEDÌ 2
Btp Valore da 3,07%
Convieni comprarlo?

RISCHIO AI CHE NE PENSANO I GESTORI
Fa bene Dimon a temere crack in borsa stile 2008?

RISIKO *L'affondo dei pm su Mps-Mediobanca, l'arrocco di Agricole su Bpm, Berlino che apre alla scalata italiana: dal consolidamento può uscire vincitore il ceo di Piazza Aulenti*

Orcel da 150 miliardi?

Quanto può valere Unicredit se conquista Commerzbank

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Come si può essere trumpiani? Me l'ha spiegato una delle più grandi giornaliste americane, di cui per rispetto (e pudore) della nostra antica amicizia non indico nome e cognome. Ovviamente non condivido le sue parole, ma ho deciso di pubblicare la sua lettera perché contiene, anche alcuni passaggi che spiegano come sia stato possibile che l'America sia caduta così in basso. E perché Trump abbia vinto le elezioni.

L'esordio è corretto per quanto riguarda il presidente Joe Biden, meno, molto meno per l'intero partito Democratico: «Non era solo Biden a nascondere la sua demenza e i suoi problemi mentali, era l'intero partito democratico. Hanno mentito tutti, sapevano di non averlo mai osservato da vicino e quando l'hanno visto, lui era già fuori dai giochi, ma volevano che fosse così, così l'autopen (un dispositivo elettromeccanico che riproduce fedelmente firme autografe, ndr) avrebbe potuto gestire le cose con un governo ombra di cui nessuno sapeva chi ne fosse a capo. Era il tentativo dell'estrema sinistra, che ha rappresentato una grave minaccia per la democrazia. JHL, la moglie di Biden, ha avuto il coraggio di spingerlo a candidarsi alla presidenza con la maggioranza della leadership democratica, anche se sapeva che non poteva farlo.



IPOTESI SVALUTAZIONE
La crisi di Nexi in borsa può costare 750 milioni a Cdp

ALTRE NAVI A PIAZZA AFFARI?
Grimaldi vale 6 miliardi e pensa alla quotazione

NOMINE NELLE SPA PUBBLICHE
La maggioranza ora litiga per spartirsi 211 poltrone

www.valtugroup.com

VA STM A VALTUS COMPANY > DIVENTA VA VALTUS

Studio Temporary Manager completa il percorso di integrazione nel Gruppo Valtus: nasce anche in Italia il leader globale dell'Executive Interim Management

/ Performance Improvement

/ Interim Management

/ Project Management

/ Change Management

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

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

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

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

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

Ravenna, un incontro sul futuro della Zls all'Autorità Portuale - Gallery

La Zls dell'Emilia-Romagna è al centro di un confronto all'Autorità Portuale di Ravenna, con una giornata di incontri dedicati ai temi di futuro, impresa e sostenibilità, con un focus strategico sulla Zona Logistica Semplificata (ZLS) e sul ruolo del Porto di Ravenna nello sviluppo economico regionale. L'evento si è aperto con i saluti istituzionali del sindaco Alessandro Barattoni e **Roberto Petri**, presidente di **Assoporti**, seguiti dall'introduzione di Francesco Benevolo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale. Nella sessione di relazioni, Antonello Fontanilli, Direttore di Uniontrasporti, presenta il quadro nazionale delle ZLS; Federica Ropa, Responsabile Infrastrutture e Logistica della Regione Emilia-Romagna, illustra lo stato di avanzamento della ZLS regionale; mentre Francesco Montanari, dell'Università di Chieti-Pescara e coordinatore scientifico di Economia Pulita, approfondisce il ruolo della leva fiscale nello sviluppo delle ZLS. Il confronto prosegue con una tavola rotonda dedicata all'industria, che coinvolge Aldo Fiorini (Marcegaglia), Armando Cafiero, Niccolò Passerini e Andrea Mantelli. Segue la tavola rotonda sulla logistica, con gli interventi di Diego Cattoni, Alessandro Peron, Fabrizio Ossani, Silvia Arceri, Gino Maioli, Giuliana Brucato, Riccardo Sabadini e Silvia Moretto, CEO di DG Group e Consigliera per gli Affari Internazionali di Confindustria Veneto Est. Le conclusioni sono affidate a Irene Priolo, Assessore regionale all'Ambiente, programmazione territoriale, mobilità, trasporti e infrastrutture. Al centro del dibattito emerge il Porto di Ravenna come hub strategico per l'attrazione degli investimenti, la semplificazione normativa e l'efficientamento della supply chain a supporto della manifattura e della competitività regionale. Potrebbe interessarti.



02/27/2026 10:42

Massimo Fiorentini, Roberto Petri

La Zls dell'Emilia-Romagna è al centro di un confronto all'Autorità Portuale di Ravenna, con una giornata di incontri dedicati ai temi di futuro, impresa e sostenibilità, con un focus strategico sulla Zona Logistica Semplificata (ZLS) e sul ruolo del Porto di Ravenna nello sviluppo economico regionale. L'evento si è aperto con i saluti istituzionali del sindaco Alessandro Barattoni e Roberto Petri, presidente di Assoporti, seguiti dall'introduzione di Francesco Benevolo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale. Nella sessione di relazioni, Antonello Fontanilli, Direttore di Uniontrasporti, presenta il quadro nazionale delle ZLS; Federica Ropa, Responsabile Infrastrutture e Logistica della Regione Emilia-Romagna, illustra lo stato di avanzamento della ZLS regionale; mentre Francesco Montanari, dell'Università di Chieti-Pescara e coordinatore scientifico di Economia Pulita, approfondisce il ruolo della leva fiscale nello sviluppo delle ZLS. Il confronto prosegue con una tavola rotonda dedicata all'industria, che coinvolge Aldo Fiorini (Marcegaglia), Armando Cafiero, Niccolò Passerini e Andrea Mantelli. Segue la tavola rotonda sulla logistica, con gli interventi di Diego Cattoni, Alessandro Peron, Fabrizio Ossani, Silvia Arceri, Gino Maioli, Giuliana Brucato, Riccardo Sabadini e Silvia Moretto, CEO di DG Group e Consigliera per gli Affari Internazionali di Confindustria Veneto Est. Le conclusioni sono affidate a Irene Priolo, Assessore regionale all'Ambiente, programmazione territoriale, mobilità, trasporti e infrastrutture. Al centro del dibattito emerge il Porto di Ravenna come hub strategico per l'attrazione degli investimenti, la semplificazione normativa e l'efficientamento della supply chain a supporto della manifattura e della competitività regionale. Potrebbe interessarti.

SMI26: l'intermodalità tra infrastrutture attese e soluzioni immediate

La logistica come motore invisibile dell'economia italiana: dalla visione di lungo periodo alle azioni possibili entro 12-18 mesi L'intermodalità torna al centro del dibattito industriale e logistico nel programma di mercoledì 4 marzo a Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry con una sessione dedicata a una domanda cruciale: cosa si può fare oggi, mentre il sistema attende il completamento delle infrastrutture? Dopo aver analizzato nelle passate edizioni le valutazioni economiche delle opere di trasporto e i primi bilanci del PNRR, ora si propone un cambio di prospettiva. L'obiettivo è uscire dalla logica che rimanda la crescita dell'intermodalità esclusivamente alla disponibilità futura delle infrastrutture, concentrandosi invece su politiche, strumenti e scelte operative in grado di produrre effetti nel breve periodo. Si discuterà sullo stato di avanzamento delle infrastrutture, il ruolo dei porti e delle connessioni ferro-portuali, le opportunità offerte dalle autostrade del mare e dell'acqua, oltre alle prospettive dell'intermodalità aereo-terrestre. Tra i temi in agenda anche gli strumenti digitali per favorire l'integrazione modale, la riforma degli incentivi e il ruolo delle Zone Logistiche Semplificate. A orientare il dibattito è la consapevolezza che, in un Paese caratterizzato da percorrenze medie e corte e da una forte dispersione dei punti di origine e destinazione dei carichi, lo shift modale non può essere interpretato come soluzione unica. L'utilizzo più intenso dei porti esistenti, l'ottimizzazione delle connessioni e una maggiore cooperazione territoriale possono rappresentare leve operative già nel breve termine. Il quadro di riferimento è delineato dal recente studio di Cassa Depositi e Prestiti, che definisce la logistica il "motore invisibile dell'economia italiana". Con oltre 120 miliardi di euro di fatturato, 72 mila imprese e 720 mila addetti, la filiera è la terza più grande d'Europa dopo Germania e Francia. Ogni milione di euro investito nel settore genera 2,1 milioni di euro di produzione aggiuntiva, confermandone l'effetto moltiplicatore sull'intero sistema economico. Lo studio evidenzia tuttavia alcune criticità strutturali: i dei volumi interni viaggia su strada, mentre l'intermodalità fatica a svilupparsi per costi elevati e carenze nei collegamenti di penultimo e ultimo miglio. Il settore è inoltre caratterizzato da un forte dualismo dimensionale, con una frammentazione che limita la capacità di innovazione, nonostante oltre 250 operazioni di fusione e acquisizione negli ultimi dieci anni indichino una tendenza alla concentrazione e alla ricerca di economie di scala. In un contesto globale segnato da regionalizzazione degli scambi e ricerca di filiere più resilienti, l'Italia può tornare centrale nelle rotte mediterranee, a condizione di valorizzare strumenti come ZES e ZLS e di rafforzare le connessioni intermodali tra porti, ferrovia, gomma e trasporto aereo. La sessione si aprirà con i saluti istituzionali di Edoardo Rixi, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti; Marco Bucci, Presidente, Regione



La logistica come motore invisibile dell'economia italiana: dalla visione di lungo periodo alle azioni possibili entro 12-18 mesi L'intermodalità torna al centro del dibattito industriale e logistico nel programma di mercoledì 4 marzo a Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry con una sessione dedicata a una domanda cruciale: cosa si può fare oggi, mentre il sistema attende il completamento delle infrastrutture? Dopo aver analizzato nelle passate edizioni le valutazioni economiche delle opere di trasporto e i primi bilanci del PNRR, ora si propone un cambio di prospettiva. L'obiettivo è uscire dalla logica che rimanda la crescita dell'intermodalità esclusivamente alla disponibilità futura delle infrastrutture, concentrandosi invece su politiche, strumenti e scelte operative in grado di produrre effetti nel breve periodo. Si discuterà sullo stato di avanzamento delle infrastrutture, il ruolo dei porti e delle connessioni ferro-portuali, le opportunità offerte dalle autostrade del mare e dell'acqua, oltre alle prospettive dell'intermodalità aereo-terrestre. Tra i temi in agenda anche gli strumenti digitali per favorire l'integrazione modale, la riforma degli incentivi e il ruolo delle Zone Logistiche Semplificate. A orientare il dibattito è la consapevolezza che, in un Paese caratterizzato da percorrenze medie e corte e da una forte dispersione dei punti di origine e destinazione dei carichi, lo shift modale non può essere interpretato come soluzione unica. L'utilizzo più intenso dei porti esistenti, l'ottimizzazione delle connessioni e una maggiore cooperazione territoriale possono rappresentare leve operative già nel breve termine. Il quadro di riferimento è delineato dal recente studio di Cassa Depositi e Prestiti, che definisce la logistica il "motore invisibile dell'economia italiana". Con oltre 120 miliardi di euro di fatturato, 72 mila imprese e 720 mila addetti, la filiera è la terza più grande d'Europa dopo Germania e Francia. Ogni milione di euro investito nel settore genera 2,1 milioni di euro di produzione aggiuntiva, confermandone l'effetto moltiplicatore sull'intero sistema economico. Lo studio evidenzia tuttavia alcune criticità strutturali: i dei volumi interni viaggia su strada, mentre l'intermodalità fatica a svilupparsi per costi elevati e carenze nei collegamenti di penultimo e ultimo miglio. Il settore è inoltre caratterizzato da un forte dualismo dimensionale, con una frammentazione che limita la capacità di innovazione, nonostante oltre 250 operazioni di fusione e acquisizione negli ultimi dieci anni indichino una tendenza alla concentrazione e alla ricerca di economie di scala. In un contesto globale segnato da regionalizzazione degli scambi e ricerca di filiere più resilienti, l'Italia può tornare centrale nelle rotte mediterranee, a condizione di valorizzare strumenti come ZES e ZLS e di rafforzare le connessioni intermodali tra porti, ferrovia, gomma e trasporto aereo. La sessione si aprirà con i saluti istituzionali di Edoardo Rixi, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti; Marco Bucci, Presidente, Regione

Economia Del Mare

Primo Piano

Liguria; Alina Candu , Segretario Generale, Confindustria Lombardia e Presidente, GECT Reno-Alpi Seguirà la tavola rotonda "L'intermodale ferro-portuale" cui parteciperanno: Giuseppe Rizzi, Direttore Generale, Fermerci; **Roberto Petri**, Presidente, **Assoport**; Tomaso Cognolato, Presidente, Assiterminal; Bruno Pisano, Presidente, ADSP Mar Ligure Orientale; Matteo Paroli, Presidente, ADSP Mar Ligure Occidentale; Luca Brandimarte, Responsabile Porti, Logistica e Concorrenza, Assarmatori. Gli altri interventi frontali raccoglieranno i punti di vista degli operatori di settore tra aziende della logistica e della portualità; consulenza e associazione: Francesco Bargiggia, Dirigente Infrastrutture ferroviarie e Opere pubbliche, Regione Lombardia Pietro Dagnino , Partner, Studio Legale Siccardi Bregante & C. Marco Conforti , Presidente, PSA Italy Santi Casciano , Amministratore Delegato, Vado Gateway Massimo Stronati , Presidente, Interporto Marche Alessandro Albertini , Presidente, ANAMA Marzia Picciano , Public Affairs Manager Italia & Iberia, UPS e Membro Gruppo Giovani, ALSEA Andrea Bardi , Direttore Generale, Istituto sui Trasporti e la Logistica Bartolomeo Giachino , Presidente, SAIMARE Il filo conduttore della sessione sarà dunque trasformare l'intermodalità da obiettivo programmatico a pratica operativa, individuando leve attivabili nel breve periodo per migliorare efficienza e competitività prima ancora del completamento delle grandi opere. In un sistema industriale esposto a tensioni geopolitiche e pressioni sui costi, l'integrazione tra nave, treno, camion e aereo non è solo una scelta tecnica ma una decisione strategica. La vera sfida non è attendere infrastrutture perfette, ma utilizzare meglio quelle disponibili, coordinando incentivi, governance territoriale e strumenti digitali. Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry (SMI26) è il forum di riferimento per il mondo della logistica, dello shipping e delle supply chain italiane e internazionali, giunto alla 10ª edizione. L'evento è promosso da Alsea, dall'International Propeller Club - Port of Milan e da Assologistica. Ricordiamo che per partecipare a Shipping Forwarding & Logistics Meet Industry è necessario registrarsi al sito: [https:// www.shippingmeetsindustry.it/partecipa-2026/](https://www.shippingmeetsindustry.it/partecipa-2026/).

Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry 2026: l'intermodalità tra infrastrutture attese e soluzioni immediate

La logistica come motore invisibile dell'economia italiana: dalla visione di lungo periodo alle azioni possibili entro 12-18 mesi. Tra i relatori confermate la presenza del viceministro Edoardo Rixi e del presidente della regione Liguria Marco Bucci. Milano - L'intermodalità torna al centro del dibattito industriale e logistico nel programma di mercoledì 4 marzo a Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry con una sessione dedicata a una domanda cruciale: cosa si può fare oggi, mentre il sistema attende il completamento delle infrastrutture? Dopo aver analizzato nelle passate edizioni le valutazioni economiche delle opere di trasporto e i primi bilanci del PNRR, ora si propone un cambio di prospettiva. L'obiettivo è uscire dalla logica che rimanda la crescita dell'intermodalità esclusivamente alla disponibilità futura delle infrastrutture, concentrandosi invece su politiche, strumenti e scelte operative in grado di produrre effetti nel breve periodo. Si discuterà sullo stato di avanzamento delle infrastrutture, il ruolo dei porti e delle connessioni ferro-portuali, le opportunità offerte dalle autostrade del mare e dell'acqua, oltre alle prospettive dell'intermodalità aereo-terrestre. Tra i temi in agenda anche gli strumenti digitali per favorire l'integrazione modale, la riforma degli incentivi e il ruolo delle Zone Logistiche Semplificate. A orientare il dibattito è la consapevolezza che, in un Paese caratterizzato da percorrenze medie e corte e da una forte dispersione dei punti di origine e destinazione dei carichi, lo shift modale non può essere interpretato come soluzione unica. L'utilizzo più intenso dei porti esistenti, l'ottimizzazione delle connessioni e una maggiore cooperazione territoriale possono rappresentare leve operative già nel breve termine. Il quadro di riferimento è delineato dal recente studio di Cassa Depositi e Prestiti, che definisce la logistica il "motore invisibile dell'economia italiana". Con oltre 120 miliardi di euro di fatturato, 72 mila imprese e 720 mila addetti, la filiera è la terza più grande d'Europa dopo Germania e Francia. Ogni milione di euro investito nel settore genera 2,1 milioni di euro di produzione aggiuntiva, confermandone l'effetto moltiplicatore sull'intero sistema economico. Lo studio evidenzia tuttavia alcune criticità strutturali: l'88% dei volumi interni viaggia su strada, mentre l'intermodalità fatica a svilupparsi per costi elevati e carenze nei collegamenti di penultimo e ultimo miglio. Il settore è inoltre caratterizzato da un forte dualismo dimensionale, con una frammentazione che limita la capacità di innovazione, nonostante oltre 250 operazioni di fusione e acquisizione negli ultimi dieci anni indichino una tendenza alla concentrazione e alla ricerca di economie di scala. In un contesto globale segnato da regionalizzazione degli scambi e ricerca di filiere più resilienti, l'Italia può tornare centrale nelle rotte mediterranee, a condizione di valorizzare strumenti come ZES e ZLS e di rafforzare le connessioni intermodali tra porti, ferrovia, gomma e trasporto aereo. La sessione si aprirà con i saluti istituzionali.



La logistica come motore invisibile dell'economia italiana: dalla visione di lungo periodo alle azioni possibili entro 12-18 mesi. Tra i relatori confermate la presenza del viceministro Edoardo Rixi e del presidente della regione Liguria Marco Bucci. Milano - L'intermodalità torna al centro del dibattito industriale e logistico nel programma di mercoledì 4 marzo a Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry con una sessione dedicata a una domanda cruciale: cosa si può fare oggi, mentre il sistema attende il completamento delle infrastrutture? Dopo aver analizzato nelle passate edizioni le valutazioni economiche delle opere di trasporto e i primi bilanci del PNRR, ora si propone un cambio di prospettiva. L'obiettivo è uscire dalla logica che rimanda la crescita dell'intermodalità esclusivamente alla disponibilità futura delle infrastrutture, concentrandosi invece su politiche, strumenti e scelte operative in grado di produrre effetti nel breve periodo. Si discuterà sullo stato di avanzamento delle infrastrutture, il ruolo dei porti e delle connessioni ferro-portuali, le opportunità offerte dalle autostrade del mare e dell'acqua, oltre alle prospettive dell'intermodalità aereo-terrestre. Tra i temi in agenda anche gli strumenti digitali per favorire l'integrazione modale, la riforma degli incentivi e il ruolo delle Zone Logistiche Semplificate. A orientare il dibattito è la consapevolezza che, in un Paese caratterizzato da percorrenze medie e corte e da una forte dispersione dei punti di origine e destinazione dei carichi, lo shift modale non può essere interpretato come soluzione unica. L'utilizzo più intenso dei porti esistenti, l'ottimizzazione delle connessioni e una maggiore cooperazione territoriale possono rappresentare leve operative già nel breve termine. Il quadro di riferimento è delineato dal recente studio di Cassa Depositi e Prestiti, che definisce la logistica il "motore invisibile dell'economia italiana". Con oltre 120 miliardi di euro di fatturato, 72 mila imprese e 720 mila addetti, la filiera è la terza più grande d'Europa dopo Germania e Francia.

Il Nautilus

Primo Piano

di Edoardo Rixi, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti; Marco Bucci, Presidente, Regione Liguria; Alina Candu, Segretario Generale, Confindustria Lombardia e Presidente, GECT Reno-Alpi Seguirà la tavola rotonda "L'intermodale ferro-portuale" cui parteciperanno: Giuseppe Rizzi, Direttore Generale, Fermerci; **Roberto Petri**, Presidente, **Assoport**; Tomaso Cognolato, Presidente, Assiterminal; Bruno Pisano, Presidente, ADSP Mar Ligure Orientale; Matteo Paroli, Presidente, ADSP Mar Ligure Occidentale; Luca Brandimarte, Responsabile Porti, Logistica e Concorrenza, Assarmatori Gli altri interventi frontali raccoglieranno i punti di vista degli operatori di settore tra aziende della logistica e della portualità; consulenza e associazione: Francesco Bargiggia, Dirigente Infrastrutture ferroviarie e Opere pubbliche, Regione Lombardia Pietro Dagnino, Partner, Studio Legale Siccardi Bregante & C. Marco Conforti, Presidente, PSA Italy Santi Casciano, Amministratore Delegato, Vado Gateway Massimo Stronati, Presidente, Interporto Marche Alessandro Albertini, Presidente, ANAMA Marzia Picciano, Public Affairs Manager Italia & Iberia, UPS e Membro Gruppo Giovani, ALSEA Andrea Bardi, Direttore Generale, Istituto sui Trasporti e la Logistica Bartolomeo Giachino, Presidente, SAIMARE Il filo conduttore della sessione sarà dunque trasformare l'intermodalità da obiettivo programmatico a pratica operativa, individuando leve attivabili nel breve periodo per migliorare efficienza e competitività prima ancora del completamento delle grandi opere. In un sistema industriale esposto a tensioni geopolitiche e pressioni sui costi, l'integrazione tra nave, treno, camion e aereo non è solo una scelta tecnica ma una decisione strategica. La vera sfida non è attendere infrastrutture perfette, ma utilizzare meglio quelle disponibili, coordinando incentivi, governance territoriale e strumenti digitali. Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry (SMI26) è il forum di riferimento per il mondo della logistica, dello shipping e delle supply chain italiane e internazionali, giunto alla 10ª edizione. L'evento è promosso da Alsea, dall'International Propeller Club - Port of Milan e da Assologistica. Ricordiamo che per partecipare a Shipping Forwarding & Logistics Meet Industry è necessario registrarsi al sito: <https://www.shippingmeetsindustry.it/partecipa-2026/>.

Il porto di Ravenna perno della ZIs: "Ma potenziamo ferro e gomma"

Il dibattito ieri a Ravenna tra gli stakeholder. L'assessora Priolo: "Serve partnership Stato-Regione" REDAZIONE RAVENNA Porto di Ravenna e Zona Logistica Semplificata al centro del confronto tra istituzioni, imprese e operatori della logistica, riuniti ieri nella sede dell'Autorità portuale su iniziativa di "Economia Pulita" per fare il punto su strumenti, infrastrutture e incentivi necessari a sostenere la competitività del sistema produttivo regionale. Tra le misure di semplificazione e incentivazione figurano credito d'imposta, Zona franca doganale interclusa, iter amministrativi più veloci, piattaforma unica informatizzata, risorse regionali, accordi con il sistema bancario, agevolazioni al trasporto ferroviario delle merci e sviluppo dell'intermodalità. Lo studio di Uniontrasporti indica la ZIs come una leva per attrarre investimenti e rafforzare le aree retroportuali e i dati 2025 confermano il ruolo strategico dello scalo ravennate con oltre 28 milioni di tonnellate movimentate. Al centro del dibattito la carenza di infrastrutture viarie e ferroviarie, che incide negativamente sulla ZIs. "Serve una partnership tra Stato e Regione e una condivisione di strategie e investimenti", ha affermato l'assessora regionale Irene Priolo, indicando la necessità di concentrarsi sui progetti esecutivi come l'ampliamento della A14. Prioritari il passante di Bologna, i lavori al porto e il suo collegamento con Ferrara, il quadruplicamento della Bologna-Castel Bolognese e la realizzazione della linea ferroviaria Marzaglia-Dinazzano. L'assessora ha definito la ZIs uno strumento concreto per la competitività, annunciando un tavolo permanente sulla logistica sostenibile e la necessità di procedere con i bandi. Per il sindaco Alessandro Barattoni sarà fondamentale per attrarre investimenti e aumentare la competitività delle attività produttive e della logistica, con procedure che favoriranno un percorso già in crescita; ha anche ribadito la centralità della chimica e il ruolo di hub energetico dello scalo. "È un'opportunità di incrementare la competitività del sistema logistico e produttivo con il porto come perno" ha aggiunto il presidente dell'Autorità portuale Francesco Benevolo. Mentre il coordinatore scientifico di "Economia Pulita" Francesco Montanari ha richiamato le diverse tipologie di agevolazione: "La differenza la faranno i territori, che adotteranno sistemi premianti per Autorità portuali e aziende". In apertura **Roberto Petri**, presidente di **Assoport**, ha evidenziato come una logistica carente incida sui costi delle aziende. Antonello Fontanili, direttore Uniontrasporti, e Federica Ropa, responsabile Infrastrutture e Logistica della Regione Emilia-Romagna, hanno ricordato che la ZIs comprende oltre 4.500 ettari, 28 comuni, 9 province, 11 nodi intermodali e 25 aree produttive. Alle tavole rotonde hanno partecipato rappresentanti dell'industria, tra cui Marcegaglia, Confindustria Ceramica, Granterre e Conad, e della logistica, come Autostrada del Brennero, Fiap, Federtrasporti, Aeroporto di Bologna, Dinazzano Po, Automar, Sapir e DB Group.



Maria Vittoria Venturelli.

ZIs, una grande occasione: "Migliorerà il sistema logistico e produttivo"

Ieri in Autorità portuale convegno per analizzare opportunità e benefici che la nuova Zona logistica semplificata potrà apportare all'industria. REDAZIONE RAVENNA La Zona logistica semplificata dell'Emilia-Romagna mira a trasformare la crescita dei traffici in sviluppo stabile e occupazione, con il porto di Ravenna fulcro di un sistema integrato tra mare, ferrovia e gomma. Il suo stato di attuazione è stato discusso nel confronto promosso ieri da 'Economia pulita' nella sede dell'Autorità Portuale. Lo studio di Uniontrasporti indica la ZIs come una leva per attrarre investimenti e rafforzare le aree retroportuali e i dati 2025 confermano il ruolo strategico dello scalo ravennate con oltre 28 milioni di tonnellate movimentate. Tra le misure di semplificazione e incentivazione previste, vi sono il credito d'imposta, la Zona franca doganale interclusa, iter amministrativi più veloci, una piattaforma unica informatizzata, risorse regionali, accordi con banche, agevolazioni al trasporto ferroviario delle merci e intermodalità. L'assessora regionale a Mobilità, Trasporti e Infrastrutture, Irene Priolo, ha definito la ZIs "uno strumento concreto" per la competitività, annunciando un tavolo permanente sulla logistica sostenibile e la necessità di procedere con i bandi. Il sindaco Alessandro Barattoni ha colto l'occasione per ribadire che "non dobbiamo arretrare nella chimica e va consolidato il ruolo di hub energetico dello scalo". Per il presidente dell'Autorità portuale Francesco Benevolo "la ZIs è un'opportunità per incrementare la competitività del sistema logistico e produttivo". Il coordinatore scientifico di 'Economia Pulita' Francesco Montanari ha sottolineato che esistono diverse tipologie di agevolazione e che la differenza la faranno i territori che adotteranno sistemi premianti per Autorità portuali e aziende. Il dibattito si è concentrato sulla carenza di infrastrutture viarie e ferroviarie, che incide negativamente sulla ZIs. "Serve una partnership tra Stato e Regione e una condivisione di strategie e investimenti", ha affermato Priolo, indicando la necessità di concentrarsi sui progetti esecutivi come l'ampliamento della A14. Prioritari il passante di Bologna, i lavori al porto e il suo collegamento con Ferrara, il quadruplicamento della Bologna-Castel Bolognese e la realizzazione della linea ferroviaria Marzaglia-Dinazzano. In apertura **Roberto Petri**, presidente di **Assoport**, ha evidenziato come una logistica carente incida sui costi delle aziende. Antonello Fontanili, direttore Uniontrasporti, e Federica Ropa, responsabile Infrastrutture e Logistica della Regione Emilia-Romagna, hanno ricordato che la ZIs comprende oltre 4.500 ettari, 28 comuni, 9 province, 11 nodi intermodali e 25 aree produttive. Alle tavole rotonde hanno partecipato rappresentanti dell'industria, tra cui Marcegaglia, Confindustria Ceramica, Granterre e Conad, e della logistica, come Autostrada del Brennero, Fiap, Federtrasporti, Aeroporto di Bologna, Dinazzano Po, Automar, Sapir e DB Group. Maria Vittoria Venturelli.



02/28/2026 05:54

MARIA VITTORIA VENTURELLI

Ieri in Autorità portuale convegno per analizzare opportunità e benefici che la nuova Zona logistica semplificata potrà apportare all'industria. REDAZIONE RAVENNA La Zona logistica semplificata dell'Emilia-Romagna mira a trasformare la crescita dei traffici in sviluppo stabile e occupazione, con il porto di Ravenna fulcro di un sistema integrato tra mare, ferrovia e gomma. Il suo stato di attuazione è stato discusso nel confronto promosso ieri da 'Economia pulita' nella sede dell'Autorità Portuale. Lo studio di Uniontrasporti indica la ZIs come una leva per attrarre investimenti e rafforzare le aree retroportuali e i dati 2025 confermano il ruolo strategico dello scalo ravennate con oltre 28 milioni di tonnellate movimentate. Tra le misure di semplificazione e incentivazione previste, vi sono il credito d'imposta, la Zona franca doganale interclusa, iter amministrativi più veloci, una piattaforma unica informatizzata, risorse regionali, accordi con banche, agevolazioni al trasporto ferroviario delle merci e intermodalità. L'assessora regionale a Mobilità, Trasporti e Infrastrutture, Irene Priolo, ha definito la ZIs "uno strumento concreto" per la competitività, annunciando un tavolo permanente sulla logistica sostenibile e la necessità di procedere con i bandi. Il sindaco Alessandro Barattoni ha colto l'occasione per ribadire che "non dobbiamo arretrare nella chimica e va consolidato il ruolo di hub energetico dello scalo". Per il presidente dell'Autorità portuale Francesco Benevolo "la ZIs è un'opportunità per incrementare la competitività del sistema logistico e produttivo". Il coordinatore scientifico di 'Economia Pulita' Francesco Montanari ha sottolineato che esistono diverse tipologie di agevolazione e che la differenza la faranno i territori che adotteranno sistemi premianti per

Latrofa: "I presidenti AdSp uniti per migliorare la riforma"

Sarà una riforma epocale

ROMA Gli applausi sono scattati, durante l'assemblea di Confetra 2026, quando il presidente De Ruvo ha toccato il tema dell'autonomia delle Autorità di Sistema portuale e della tutela dell'indipendenza. Siamo tutti molto attenti a questo processo in corso dice a margine dell'evento il presidente dell'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale Raffaele Latrofa. Noi presidenti, anche con Assoporti porteremo un contributo costruttivo a una riforma che vede dei fondamentali che ci trovano d'accordo. Quelli, come ha sottolineato anche il presidente De Ruvo, della centralizzazione di alcuni processi che sicuramente porteranno un'economia di scala e un vantaggio per il nostro paese. Quella che uscirà sarà a parere di Latrofa, una riforma epocale. Nello specifico l'Authority laziale si sta muovendo su più fronti delle tematiche del mare, l'ultimo il confronto con il comparto pesca. Abbiamo la peculiarità e fortuna, di avere una flotta peschereccia importante. In questo momento quella di Civitavecchia ci chiede, correttamente, una possibilità di delocalizzazione in virtù dei lavori in corso, l'apertura della bocca a sud del porto. Il presidente ha dato la sua disponibilità ad incontrarli per dimostrare l'attenzione da parte della AdSp a questo comparto che comunque, sottolinea, vede a Civitavecchia circa 100 famiglie impegnate in un lavoro che è fondamentale e che fa parte della catena del mare.

Messaggero Marittimo.it



Latrofa: "I presidenti AdSp uniti per migliorare la riforma"

ROMA - Gli applausi sono scattati, durante l'assemblea di Confetra 2026, quando il presidente De Ruvo ha toccato il tema dell'autonomia delle Autorità di Sistema portuale e della tutela dell'indipendenza.

"Siamo tutti molto attenti a questo processo in corso" dice a margine dell'evento il presidente dell'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale Raffaele Latrofa.

"Noi presidenti, anche con Assoporti porteremo un contributo costruttivo a una riforma che vede dei fondamentali che ci trovano d'accordo. Quelli, come ha sottolineato anche il presidente De Ruvo, della centralizzazione di alcuni processi che sicuramente porteranno un'economia di scala e un vantaggio per il nostro paese". Quella che uscirà sarà a parere di Latrofa, "una riforma epocale". Nello specifico l'Authority laziale si sta muovendo su più fronti delle tematiche del mare, l'ultimo il confronto con il comparto pesca.

"Abbiamo la peculiarità e fortuna, di avere una flotta peschereccia importante.

In questo momento quella di Civitavecchia ci chiede, correttamente, una possibilità di delocalizzazione in virtù dei lavori in corso, l'apertura della bocca a sud del porto".

Il Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma se non con il consenso. Copyright © 2025 - Editori Commerciali Marittimi s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 - Livorno | Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 0558820497 | P.Iva 0558820497 | Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versato

Ravenna Today

Primo Piano

Porto di Ravenna in crescita: la Zls punta su semplificazioni e sostenibilità per il sistema produttivo

"La Zona logistica semplificata è uno strumento concreto per rendere il nostro sistema produttivo più competitivo", ha dichiarato l'assessora regionale a Mobilità, Trasporti, Infrastrutture, Irene Priolo. La Zona logistica semplificata dell'Emilia Romagna accelera il suo percorso virtuoso per l'intero tessuto industriale e logistico regionale. Lo fa chiamando a raccolta e allineando i suoi principali attori in un incontro promosso da Economia Pulita e ospitato nella sede dell'Autorità portuale mare Adriatico Centro Settentrionale. Il confronto tra istituzioni, imprese e tecnici ha fatto emergere proposte di nuove semplificazioni, incentivi e leve fiscali che premiano gli investimenti in sostenibilità e in una più efficace integrazione tra i vari vettori di trasporto. Tutto questo con una particolare attenzione al Porto di Ravenna che costituisce l'elemento centrale dell'intero sistema regionale e che si conferma hub logistico di primaria importanza per il nostro Paese, con oltre 28 milioni di tonnellate di merce movimentata nel 2025 (+ 9,6% rispetto al 2024). La Zls dell'Emilia-Romagna, istituita a ottobre 2024, in linea con le altre sette Zls nate nell'Italia centro settentrionale, incentiva l'insediamento e sviluppo delle attività produttive nelle aree retroportuali facendo leva, tra l'altro, sulla semplificazione amministrativa e il credito d'imposta. Come ben illustrato nello studio introduttivo presentato da Uniontrasporti, la Zls rappresenta uno strumento fondamentale per sostenere lo sviluppo dei territori, attrarre investimenti italiani e stranieri, rilanciare la competitività delle attività produttive e logistiche presenti. Quella dell'Emilia-Romagna costituisce un nodo strategico di accesso al Nord-Est che potrebbe essere ulteriormente potenziato, come proposto da Economia Pulita, da investimenti in sostenibilità e azioni mirate a incentivare l'intermodalità del trasporto merci, nell'intento di sostenere modalità alternative, come quella marittima. Rafforzando così una tendenza già in atto, come ha rivelato nel 2025 la crescita generale delle movimentazioni nel Porto di Ravenna e, in particolare, l'aumento ancora più marcato (+10,8% vs 2024) del traffico relativo alle rinfuse solide, ovvero delle materie prime. "La Zona logistica semplificata è uno strumento concreto per rendere il nostro sistema produttivo più competitivo - ha dichiarato l'assessora regionale a Mobilità, Trasporti, Infrastrutture, Irene Priolo, presente al confronto odierno -. La crescita dei traffici del porto di Ravenna dimostra che stiamo andando nella direzione giusta, ma ora dobbiamo fare un passo in più: sviluppare sempre di più l'intermodalità, sostenere chi investe in innovazione e in riduzione dell'impatto ambientale e rafforzare l'integrazione tra porto, ferrovia, autostrade e aree produttive. La Zls può diventare la leva per premiare le imprese che scelgono modelli logistici più efficienti e sostenibili, accompagnando lo sviluppo economico con semplificazioni amministrative e strumenti mirati come il ferrobonus, lo sconto traccia o i contributi alle manovre



"La Zona logistica semplificata è uno strumento concreto per rendere il nostro sistema produttivo più competitivo", ha dichiarato l'assessora regionale a Mobilità, Trasporti, Infrastrutture, Irene Priolo. La Zona logistica semplificata dell'Emilia Romagna accelera il suo percorso virtuoso per l'intero tessuto industriale e logistico regionale. Lo fa chiamando a raccolta e allineando i suoi principali attori in un incontro promosso da Economia Pulita e ospitato nella sede dell'Autorità portuale mare Adriatico Centro Settentrionale. Il confronto tra istituzioni, imprese e tecnici ha fatto emergere proposte di nuove semplificazioni, incentivi e leve fiscali che premiano gli investimenti in sostenibilità e in una più efficace integrazione tra i vari vettori di trasporto. Tutto questo con una particolare attenzione al Porto di Ravenna che costituisce l'elemento centrale dell'intero sistema regionale e che si conferma hub logistico di primaria importanza per il nostro Paese, con oltre 28 milioni di tonnellate di merce movimentata nel 2025 (+ 9,6% rispetto al 2024). La Zls dell'Emilia-Romagna, istituita a ottobre 2024, in linea con le altre sette Zls nate nell'Italia centro settentrionale, incentiva l'insediamento e sviluppo delle attività produttive nelle aree retroportuali facendo leva, tra l'altro, sulla semplificazione amministrativa e il credito d'imposta. Come ben illustrato nello studio introduttivo presentato da Uniontrasporti, la Zls rappresenta uno strumento fondamentale per sostenere lo sviluppo dei territori, attrarre investimenti italiani e stranieri, rilanciare la competitività delle attività produttive e logistiche presenti. Quella dell'Emilia-Romagna costituisce un nodo strategico di accesso al Nord-Est che potrebbe essere ulteriormente potenziato, come proposto da Economia Pulita, da investimenti in

Ravenna Today

Primo Piano

ferroviarie. Per fare questo istituiremo un Tavolo permanente sulla logistica sostenibile insieme ad associazioni datoriali, sindacati, il nostro cluster Eric e Unioncamere. L'obiettivo è chiaro: trasformare la crescita dei traffici in sviluppo stabile, occupazione qualificata e maggiore attrattività per nuovi investimenti, italiani ed esteri". "Il porto di Ravenna - ha osservato il sindaco Alessandro Barattoni - si conferma ancora una volta quale snodo centrale per lo sviluppo della nostra regione e per le aziende della nostra città. La ZIs sarà fondamentale per attrarre investimenti e aumentare la competitività delle attività produttive e della logistica, con procedure burocratiche e autorizzative semplificate che favoriranno un percorso già in crescita, come peraltro confermano i numeri registrati a inizio anno dal nostro scalo. Come Amministrazione, e come enti, abbiamo il compito di organizzare momenti di confronto come quello di oggi per mettere a punto strategie condivise, al solo scopo di trasformare la crescita dei traffici in sviluppo strutturale dell'intero territorio". "La ZIs rappresenta un'opportunità per incrementare la competitività del sistema logistico e produttivo del nostro territorio e il porto di Ravenna ne rappresenta il perno attorno al quale ruota l'articolato sistema di collegamenti - ha dichiarato il Presidente dell'Autorità portuale Mare Adriatico Centro-Settentrionale, Francesco Benevolo - Grazie ad un attento ascolto delle esigenze espresse dagli operatori, dalle imprese e dagli stakeholder sarà possibile tradurre questo utile strumento in interventi concreti e così valorizzare tutti i vantaggi ed i benefici che l'istituzione della ZIs porta con sé. In questo contesto, momenti di confronto come quello organizzato oggi a Ravenna da Economia Pulita sono estremamente utili, poiché danno voce alle imprese e ci aiutano a meglio indirizzare la nostra azione; sempre con l'obiettivo di dare massima concretezza e operatività a tutti i progetti necessari per aumentare l'efficienza e la competitività dell'intero sistema produttivo e logistico." "Le ZIs sono uno strumento eccezionale di accelerazione e integrazione tra le attività logistiche e industriali - ha dichiarato Francesco Montanari, docente all'Università Chieti Pescara e coordinatore scientifico di Economia Pulita . Esistono diverse tipologie di agevolazione che vanno dalla semplificazione amministrativa alla leva fiscale. La differenza la faranno i territori che sceglieranno sistemi premianti per le Autorità di sistema portuali e le aziende che investono in progetti legati alla sostenibilità ambientale, sociale e di governance, incentivando il ricorso all'intermodalità con strumenti come il marebonus regionale, o altre forme di sostegno". All'evento hanno preso parte, tra gli altri, **Roberto Petri**, presidente di **Assoport**, Antonello Fontanili, direttore Uniontrasporti e Federica Ropa, responsabile Infrastrutture e Logistica della Regione Emilia-Romagna. Le tavole rotonde sono state animate da rappresentanti dell'industria, tra cui Marcegaglia, Confindustria Ceramica, Granterre e Conad, ed esponenti della logistica, tra cui Autostrada del Brennero, Fiap, Federtrasporti, Aeroporto di Bologna, Dp, Automar, Sapir e Db Group.

Zona Logistica Semplificata: confronto a Ravenna su sostenibilità, collegamenti e investimenti

Il porto di Ravenna come accesso al Nord Est e nodo strategico di sviluppo dell'economia regionale. È stato questo il focus al centro dell'incontro promosso da Economia Pulita e dedicato ai cambiamenti della Zona Logistica Semplificata. Un confronto fra istituzioni, imprese e tecnici per parlare di semplificazioni, incentivi, leve fiscali e investimenti. Hanno partecipato Comune, Regione, Autorità Portuale, associazioni di categoria, Aeroporto di Bologna, Autostrada del Brennero e **Assoport**.



Il porto di Ravenna come accesso al Nord Est e nodo strategico di sviluppo dell'economia regionale. È stato questo il focus al centro dell'incontro promosso da Economia Pulita e dedicato ai cambiamenti della Zona Logistica Semplificata. Un confronto fra istituzioni, imprese e tecnici per parlare di semplificazioni, incentivi, leve fiscali e investimenti. Hanno partecipato Comune, Regione, Autorità Portuale, associazioni di categoria, Aeroporto di Bologna, Autostrada del Brennero e Assoport.

RAVENNA: ZLS, incontro su economia pulita e investimenti sostenibili

La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia Romagna accelera il suo percorso virtuoso per l'intero tessuto industriale e logistico regionale. Lo fa chiamando a raccolta e allineando i suoi principali attori in un incontro promosso da Economia Pulita e ospitato nella sede dell'Autorità Portuale Mare Adriatico Centro Settentrionale. Il confronto tra istituzioni, imprese e tecnici ha fatto emergere proposte di nuove semplificazioni, incentivi e leve fiscali che premiano gli investimenti in sostenibilità e in una più efficace integrazione tra i vari vettori di trasporto. Tutto questo con una particolare attenzione al Porto di Ravenna che costituisce l'elemento centrale dell'intero sistema regionale e che si conferma hub logistico di primaria importanza per il nostro Paese, con oltre 28 milioni di tonnellate di merce movimentata nel 2025 (+ 9,6% rispetto al 2024). La ZLS dell'Emilia-Romagna, istituita a ottobre 2024, in linea con le altre sette ZLS nate nell'Italia centro settentrionale, incentiva l'insediamento e sviluppo delle attività produttive nelle aree retroportuali facendo leva, tra l'altro, sulla semplificazione amministrativa e il credito d'imposta. Come ben illustrato nello studio introduttivo presentato da Uniontrasporti, la ZLS rappresenta uno strumento fondamentale per sostenere lo sviluppo dei territori, attrarre investimenti italiani e stranieri, rilanciare la competitività delle attività produttive e logistiche presenti. Quella dell'Emilia-Romagna costituisce un nodo strategico di accesso al Nord-Est che potrebbe essere ulteriormente potenziato, come proposto da Economia Pulita, da investimenti in sostenibilità e azioni mirate a incentivare l'intermodalità del trasporto merci, nell'intento di sostenere modalità alternative, come quella marittima. Rafforzando così una tendenza già in atto, come ha rivelato nel 2025 la crescita generale delle movimentazioni nel Porto di Ravenna e, in particolare, l'aumento ancora più marcato (+10,8% vs 2024) del traffico relativo alle rinfuse solide, ovvero delle materie prime. "La Zona Logistica Semplificata è uno strumento concreto per rendere il nostro sistema produttivo più competitivo - ha dichiarato l'assessora regionale a Mobilità, Trasporti, Infrastrutture, Irene Priolo, presente al confronto odierno -. La crescita dei traffici del porto di Ravenna dimostra che stiamo andando nella direzione giusta, ma ora dobbiamo fare un passo in più: sviluppare sempre di più l'intermodalità, sostenere chi investe in innovazione e in riduzione dell'impatto ambientale e rafforzare l'integrazione tra porto, ferrovia, autostrade e aree produttive. La ZLS può diventare la leva per premiare le imprese che scelgono modelli logistici più efficienti e sostenibili, accompagnando lo sviluppo economico con semplificazioni amministrative e strumenti mirati come il ferrobonus, lo sconto traccia o i contributi alle manovre ferroviarie. Per fare questo istituiremo un Tavolo permanente sulla logistica sostenibile insieme ad associazioni datoriali, sindacati, il nostro cluster Eric e Unioncamere. L'obiettivo è chiaro: trasformare la crescita dei traffici in sviluppo stabile,



La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia Romagna accelera il suo percorso virtuoso per l'intero tessuto industriale e logistico regionale. Lo fa chiamando a raccolta e allineando i suoi principali attori in un incontro promosso da Economia Pulita e ospitato nella sede dell'Autorità Portuale Mare Adriatico Centro Settentrionale. Il confronto tra istituzioni, imprese e tecnici ha fatto emergere proposte di nuove semplificazioni, incentivi e leve fiscali che premiano gli investimenti in sostenibilità e in una più efficace integrazione tra i vari vettori di trasporto. Tutto questo con una particolare attenzione al Porto di Ravenna che costituisce l'elemento centrale dell'intero sistema regionale e che si conferma hub logistico di primaria importanza per il nostro Paese, con oltre 28 milioni di tonnellate di merce movimentata nel 2025 (+ 9,6% rispetto al 2024). La ZLS dell'Emilia-Romagna, istituita a ottobre 2024, in linea con le altre sette ZLS nate nell'Italia centro settentrionale, incentiva l'insediamento e sviluppo delle attività produttive nelle aree retroportuali facendo leva, tra l'altro, sulla semplificazione amministrativa e il credito d'imposta. Come ben illustrato nello studio introduttivo presentato da Uniontrasporti, la ZLS rappresenta uno strumento fondamentale per sostenere lo sviluppo dei territori, attrarre investimenti italiani e stranieri, rilanciare la competitività delle attività produttive e logistiche presenti. Quella dell'Emilia-Romagna costituisce un nodo strategico di accesso al Nord-Est che potrebbe essere ulteriormente potenziato, come proposto da Economia Pulita, da investimenti in sostenibilità e azioni mirate a incentivare l'intermodalità del trasporto merci, nell'intento di sostenere modalità alternative, come quella marittima. Rafforzando così una tendenza già in atto, come ha rivelato nel 2025 la crescita generale delle movimentazioni nel Porto di Ravenna e, in particolare, l'aumento ancora più marcato (+10,8% vs 2024) del traffico relativo alle rinfuse solide, ovvero delle

Tele Romagna 24

Primo Piano

occupazione qualificata e maggiore attrattività per nuovi investimenti, italiani ed esteri". "Il porto di Ravenna - ha osservato il sindaco Alessandro Barattoni - si conferma ancora una volta quale snodo centrale per lo sviluppo della nostra regione e per le aziende della nostra città. La Zls sarà fondamentale per attrarre investimenti e aumentare la competitività delle attività produttive e della logistica, con procedure burocratiche e autorizzative semplificate che favoriranno un percorso già in crescita, come peraltro confermano i numeri registrati a inizio anno dal nostro scalo. Come Amministrazione, e come enti, abbiamo il compito di organizzare momenti di confronto come quello di oggi per mettere a punto strategie condivise, al solo scopo di trasformare la crescita dei traffici in sviluppo strutturale dell'intero territorio". "La ZLS rappresenta un'opportunità per incrementare la competitività del sistema logistico e produttivo del nostro territorio e il porto di Ravenna ne rappresenta il perno attorno al quale ruota l'articolato sistema di collegamenti - ha dichiarato il Presidente dell'Autorità portuale Mare Adriatico Centro-Settentrionale, Francesco Benevolo - Grazie ad un attento ascolto delle esigenze espresse dagli operatori, dalle imprese e dagli stakeholder sarà possibile tradurre questo utile strumento in interventi concreti e così valorizzare tutti i vantaggi ed i benefici che l'istituzione della ZLS porta con sé. In questo contesto, momenti di confronto come quello organizzato oggi a Ravenna da Economia Pulita sono estremamente utili, poiché danno voce alle imprese e ci aiutano a meglio indirizzare la nostra azione; sempre con l'obiettivo di dare massima concretezza e operatività a tutti i progetti necessari per aumentare l'efficienza e la competitività dell'intero sistema produttivo e logistico." "Le ZLS sono uno strumento eccezionale di accelerazione e integrazione tra le attività logistiche e industriali - ha dichiarato Francesco Montanari, Docente all'Università Chieti Pescara e coordinatore scientifico di Economia Pulita - Esistono diverse tipologie di agevolazione che vanno dalla semplificazione amministrativa alla leva fiscale. La differenza la faranno i territori che sceglieranno sistemi premianti per le Autorità di sistema portuali e le aziende che investono in progetti legati alla sostenibilità ambientale, sociale e di governance, incentivando il ricorso all'intermodalità con strumenti come il marebonus regionale, o altre forme di sostegno". All'evento hanno preso parte, tra gli altri, **Roberto Petri**, Presidente di Assoporti, Antonello Fontanili, Direttore Uniontrasporti e Federica Ropa, Responsabile Infrastrutture e Logistica della Regione Emilia-Romagna. Le tavole rotonde sono state animate da rappresentanti dell'industria, tra cui Marcegaglia, Confindustria Ceramica, Granterre e Conad, ed esponenti della logistica, tra cui Autostrada del Brennero, Fiap, Federtrasporti, Aeroporto di Bologna, Dp, Automar, Sapir e DG Group.

Ontm e Adsp: rinfuse sono strategiche, serve un piano nazionale

Grande attenzione e tutto esaurito fin dalle prime ore dell'apertura delle registrazioni per l'iniziativa che ha riportato al centro dell'agenda politica nazionale il tema delle materie prime, della sicurezza degli approvvigionamenti, della resilienza industriale e del ruolo strategico dei porti per la sovranità economica. Non a caso, il Ministro dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste Francesco Lollobrigida ha voluto aprire i lavori, con un videomessaggio, dai toni decisi sottolineando come la logistica sia un anello fondamentale per le filiere dell'agroalimentare che permette di connetterne i diversi segmenti e testimoniando che il Governo sta accompagnando un percorso di efficientamento e controllo per garantire competitività e sicurezza dei prodotti, dalla produzione alla distribuzione. Il Presidente della IX Commissione Trasporti della Camera Salvatore Deidda, che ha sostenuto l'iniziativa, ha dichiarato «sono lieto di aver potuto ospitare alla Camera dei deputati questo momento di confronto. La grande partecipazione di oggi ha mostrato quanto il tema della logistica e delle rinfuse sia strategico per l'economia italiana, I messaggi del Ministro delle Imprese e

Made in Italy Urso, del Ministro dell'Agricoltura Lollobrigida e del Vice Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Rixi rivelano quanto il Governo dia importanza al comparto. Abbiamo dato risposte sui marittimi, sui portuali e in Europa stiamo agendo per modificare l'ETS e abbassare i costi dei trasporti marittimi che addirittura sono più costosi della merce trasportata. Attenzione particolare al lavoro portuale e In Commissione a breve esamineremo la proposta di legge sulla riforma dei porti: siamo, oggi come sempre, aperti ad accogliere il prezioso contributo di tutti, perché il Parlamento è il luogo dell'ascolto per eccellenza. Nel videomessaggio istituzionale, il Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso ha ribadito quanto la politica industriale italiana debba fondarsi su una strategia chiara sulle materie prime critiche che rappresentano una leva strategica per l'autonomia nazionale incidendo sulla sicurezza economica, tecnologica e geopolitica del Paese. Il Viceministro alle Infrastrutture e ai trasporti, Edoardo Rixi ha evidenziato la centralità della portualità e della logistica per il Paese che deve rappresentare il pilastro mediterraneo della logistica europea. L'Italia deve fare sintesi all'interno del proprio sistema per creare un'offerta logistica nazionale che la renda protagonista per acquisire nuovo traffico. Anche l'Ammiraglio Ispettore (CP) Vincenzo Leone, Vice Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera, ha evidenziato l'importanza della sicurezza dei traffici marittimi e la tutela dell'ambiente, condizioni essenziali per garantire continuità e affidabilità ai corridoi logistici delle materie prime. Non poteva mancare un intervento del Sindaco di Ravenna Alessandro Barattoni che interpellato sul ruolo che l'amministrazione locale può avere sulla crescita di una economia basata sui traffici merci ha sostenuto



Grande attenzione e tutto esaurito fin dalle prime ore dell'apertura delle registrazioni per l'iniziativa che ha riportato al centro dell'agenda politica nazionale il tema delle materie prime, della sicurezza degli approvvigionamenti, della resilienza industriale e del ruolo strategico dei porti per la sovranità economica. Non a caso, il Ministro dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste Francesco Lollobrigida ha voluto aprire i lavori, con un videomessaggio, dai toni decisi sottolineando come la logistica sia un anello fondamentale per le filiere dell'agroalimentare che permette di connetterne i diversi segmenti e testimoniando che il Governo sta accompagnando un percorso di efficientamento e controllo per garantire competitività e sicurezza dei prodotti, dalla produzione alla distribuzione. Il Presidente della IX Commissione Trasporti della Camera Salvatore Deidda, che ha sostenuto l'iniziativa, ha dichiarato «sono lieto di aver potuto ospitare alla Camera dei deputati questo momento di confronto. La grande partecipazione di oggi ha mostrato quanto il tema della logistica e delle rinfuse sia strategico per l'economia italiana, I messaggi del Ministro delle Imprese e Made in Italy Urso, del Ministro dell'Agricoltura Lollobrigida e del Vice Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Rixi rivelano quanto il Governo dia importanza al comparto. Abbiamo dato risposte sui marittimi, sui portuali e in Europa stiamo agendo per modificare l'ETS e abbassare i costi dei trasporti marittimi che addirittura sono più costosi della merce trasportata. Attenzione particolare al lavoro portuale e In Commissione a breve esamineremo la proposta di legge sulla riforma dei porti: siamo, oggi come sempre, aperti ad accogliere il prezioso contributo di tutti, perché il Parlamento è il luogo dell'ascolto per eccellenza». Nel videomessaggio istituzionale, il Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso ha ribadito quanto la politica industriale italiana debba fondarsi su una strategia chiara sulle materie prime critiche che rappresentano una leva strategica per l'autonomia nazionale incidendo sulla sicurezza economica,

che: « Il porto di Ravenna e la ZIs dell'Emilia-Romagna possono rappresentare un'infrastruttura strategica fondamentale anche per la crescita di tutto il Nord Est. Negli ultimi anni abbiamo raggiunto risultati importanti che vogliamo mantenere lavorando insieme a tutto il cluster marittimo portuale e mettendo a disposizione le competenze e le risorse del territorio; anche per questo ci adopereremo per garantire una crescita infrastrutturale sia viaria che ferroviaria ». Il Presidente di ONTM Roberto Minerdo ha affermato: «Non esiste sovranità industriale senza sovranità logistica delle materie prime. Le rinfuse sono l'infrastruttura invisibile che sostiene manifattura, energia, edilizia e agroalimentare. È tempo di riconoscerle formalmente come asset strategico nazionale. Come ONTM ci candidiamo a soggetto coordinatore di un tavolo permanente sulle rinfuse, affrontando anche il tema delle materie prime critiche che possa partire dall'hub di riferimento rappresentato da Ravenna e coinvolgendo operatori pubblici e privati». Francesco Benevolo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale , ha ringraziato il Vice Ministro Rixi ed i Ministri Lollobrigida e Urso per l'attenzione prestata all'iniziativa, sottolineando come il porto di Ravenna abbia promosso questo importante momento di analisi e confronto sul tema dei traffici marittimi delle rinfuse proprio con l'obiettivo di fornire ai decisori un contributo conoscitivo per meglio calibrare le strategie per la logistica industriale del Paese. «In una fase globale così articolata e complessa, la logistica dei flussi marittimi è un elemento strategico per lo sviluppo e l'occupazione e, in questo contesto, occorre valorizzare adeguatamente, accanto agli importanti traffici dei container, anche la movimentazione delle rinfuse solide e liquide, merci silenziose' e oggi ancora troppo invisibili mediaticamente ma che alimentano in modo fondamentale i comparti industriali del Made in Italy. Gli spunti offerti dagli studi di SRM e Steer, che occorrerà ulteriormente approfondire nei prossimi mesi, evidenziano l'importanza di ricostruire un quadro strategico nazionale della logistica marittima delle rinfuse, per riuscire a supportare con adeguate infrastrutture per il trasporto e l'intermodalità questi flussi, anche con attenzione alle nuove materie prime critiche per le produzioni future. Il porto di Ravenna, primo porto italiano per il traffico di rinfuse solide e nono porto europeo, rimane a disposizione per collaborare anche su questo tema, portando l'esperienza dei propri imprenditori e di tutta la comunità portuale, all'interno dell'asse logistico e portuale adriatico strategico per l'Italia. E sono proprio i due rapporti stilati dalle maggiori società di ricerca economico-sociale che fanno un quadro chiaro e confortante del settore e in particolare: Lo sviluppo del settore Rinfuse in Italia: trend e scenari portuali presentato da Alessandro Panaro, Capo Servizio dell'Area di Ricerca di SRM (Gruppo Intesa Sanpaolo). Il Report evidenzia dati inequivocabili Il 77% delle merci trasportate via mare nel mondo è costituito da rinfuse . Nei porti italiani circa il 48% dei traffici riguarda rinfuse liquide e solide . L'Italia è leader UE nello Short Sea Shipping. Cresce la rilevanza dei traffici legati alle materie prime critiche. I porti dell'asse Adriatico sono gateway strategici per l'industria nazionale. Il secondo rapporto è stato presentato da Alberto Preti, Direttore associato di Steer Group società di consulenza globale specializzata nei servizi e nelle infrastrutture essenziali che fanno funzionare il mondo, collegando

persone, luoghi ed economie, come amano presentarsi dal titolo: Materie prime: asset strategico per la creazione di valore e la competitività del Sistema Paese. Lo studio dimostra che i settori alimentati dalle rinfuse generano 420 miliardi di euro di valore aggiunto, pari al 20% del totale nazionale. Un occupato su cinque opera in comparti dipendenti da materie prime movimentate via mare. Il sistema portuale rinfuse produce 7,1 miliardi di euro di valore aggiunto diretto e 72.000 occupati. Il 47% dei deal portuali globali riguarda asset bulk e break-bulk. Importante la posizione dell'associazione che raggruppa tutte le Autorità di Sistema Portuale Italia e in tale occasione il neo Presidente di **Assoporti** Roberto Petri ha voluto rimarcare « Mi farò portatore a livello istituzionale e legislativo delle istanze degli operatori al fine di rafforzare il sistema portuale e favorire la circolazione delle merci ». « Il porto di Ravenna è uno snodo strategico: la sua posizione è funzionale per garantire, sia per le merci in arrivo sia per quelle in partenza, collegamenti efficaci con tutto il mondo, dai Paesi del Nord Europa fino all'Asia, mettendo le nostre imprese in condizioni di rimanere connesse con le filiere internazionali, spiega Antonio Marcegaglia presidente dell'omonimo gruppo siderurgico. La sua forza è l'intermodalità nave, treno, camion integrata con i corridoi europei e le reti autostradali: una caratteristica che evidenzia, oggi più che mai, la necessità di ammodernare il sistema infrastrutturale italiano. In uno scenario così complesso come l'attuale, con catene del valore più corte e frammentate, la logistica diventa ancora di più un fattore critico per qualsiasi impresa manifatturiera, perché significa maggiore affidabilità nelle consegne, miglior controllo dei costi, accesso più rapido ai mercati, maggiore produttività e sostenibilità. Per questo è fondamentale investire in progetti come il Ravenna Port Hub massimizzando le potenzialità di un hub irrinunciabile per sostenere la competitività dell'intero sistema produttivo». È invece la posizione di Antonio Marcegaglia, Presidente a AD dell'omonimo Gruppo, presente nello scalo ravennate. Gli fa eco Mario Roncaglia Presidente di Novabell Ceramica ha evidenziato come «Le imprese manifatturiere hanno bisogno di certezze logistiche per restare competitive sui mercati globali. Il porto di Ravenna è fondamentale per il distretto delle ceramiche di Sassuolo che rappresenta un'eccellenza per il Made in Italy». Un altro grande operatore, Guido Ottolenghi, Direttore Generale e AD di PIR Petrolifera Italo Rumena con depositi in vari siti in Italia e all'estero con quartier generale a Ravenna, con una storia centenaria alle spalle e iniziative di sviluppo sempre attuali che ha sostenuto la necessità del supporto logistico e dell'intermodalità sostenendo che «L'approvvigionamento di prodotti petroliferi è un altro segmento del traffico di rinfuse vitale per il Paese. Il dibattito sulla transizione ha messo in ombra questo settore, ma ancora per molti anni, alcuni prodotti energetici liquidi come i biocarburanti resteranno essenziali per il funzionamento delle nostre società e i porti italiani in grado di gestire questi flussi, tra cui Ravenna, sono strategici». A chiusura dei lavori è intervenuto Donato Liguori, Direttore generale della Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che dopo aver ascoltato gli interventi ha annunciato che il dicastero che rappresenta è assolutamente in linea con principi di strategia nazionale: «Come

Ministero, abbiamo già attuato misure per rendere i nostri porti sempre più competitivi, in grado di fronteggiare la concorrenza degli scali del Nord Europa. Abbiamo incentivato, ad esempio, l'ultimo miglio ferroviario e il cold ironing, sfruttando appieno la posizione strategica della nostra penisola, al centro del Mediterraneo. In questo modo, stiamo concretamente valorizzando i nostri porti come porte d'ingresso delle merci in Europa. Con queste azioni, stiamo costruendo il futuro del nostro settore marittimo, trasformando l'Italia in un punto di riferimento indispensabile per il commercio internazionale.» ha concluso Liguori. Dal confronto odierno tra pubblico e privato è emersa la posizione condivisa tra le parti: le rinfuse costituiscono una risorsa strategica nazionale e devono essere riconosciute come tale nella pianificazione industriale e infrastrutturale italiana. In un contesto globale segnato da tensioni geopolitiche e competizione sulle materie prime critiche, l'Italia è chiamata a dotarsi di una visione integrata tra politica industriale, portualità e logistica. ONTM continuerà a promuovere questa agenda istituzionale come pilastro della sovranità economica del Paese coinvolgendo attivamente le parti che oggi hanno dimostrato tanta competenza nel comparto delle rinfuse, cogliendo positivamente un momento di confronto come quello appena concluso. Questo è il pensiero condiviso anche grazie all'impegno del Direttore Generale Federico Ottavio Pescetto e dalla coordinatrice ONTM della Regione Emilia-Romagna, Annagiulia Randi che ha consentito di riunire i principali operatori attorno a un argomento così importante. Un'azione, quella dell'Osservatorio, resa possibile anche dal costante supporto dei propri Partner, quali per questa occasione l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale e di SIGE Servizi Industriali Genova.

Savona e Vado Ligure, nuova gara da 22,5 milioni per la manovra ferroviaria portuale

L'AdSp pubblica il bando quinquennale: focus su intermodalità, capacità logistica e trasferimento modale stradaferro

GENOVA L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha pubblicato la nuova procedura di gara per l'affidamento in concessione del servizio di manovra ferroviaria nei porti di Savona e Vado Ligure, avviando così un passaggio strategico per il rafforzamento dell'intermodalità nello scalo ligure. L'importo posto a base di gara è pari a 14.831.323,20 euro, con una durata della concessione fissata in 60 mesi e la possibilità di rinnovo per ulteriori 24 mesi. Il valore globale stimato, comprensivo dell'opzione di proroga, raggiunge 22.582.321,60 euro. Infrastrutture e crescita dei traffici ferroviari La procedura si inserisce in un contesto di potenziamento infrastrutturale e tecnologico che interessa l'intero sistema ferroviario portuale e le connessioni con la rete nazionale. Gli interventi in corso sono finalizzati ad aumentare la capacità operativa degli scali e ad ampliare l'offerta di servizi intermodali, con ricadute dirette sulla competitività del cluster logistico. In tale scenario, la ferrovia si conferma leva centrale per lo sviluppo dei traffici. Gli operatori stanno progressivamente orientando le proprie strategie verso un maggiore utilizzo del vettore ferroviario, ritenuto più efficiente sul piano economico e più sostenibile sotto il profilo ambientale. L'obiettivo è favorire il trasferimento modale dalla strada al ferro, riducendo congestione e impatti emissivi sui territori retroportuali. Termini e modalità di partecipazione Le imprese interessate dovranno presentare le offerte entro le ore 12 di giovedì 2 Aprile 2026, esclusivamente tramite la piattaforma digitale dedicata. La documentazione completa bando, disciplinare, capitolato speciale d'appalto e schema di contratto è consultabile sul sito istituzionale dell'Ente, nella sezione Amministrazione Trasparente, oltre che sulla piattaforma telematica. L'Autorità portuale ribadisce l'impegno a garantire la massima trasparenza procedurale e a individuare soluzioni economicamente vantaggiose e tecnicamente adeguate, in grado di sostenere l'evoluzione del mercato e rafforzare il posizionamento competitivo del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. La pubblicazione del bando rappresenta dunque un'opportunità per operatori qualificati di inserirsi in uno dei principali hub logistici del Mediterraneo, in una fase di trasformazione orientata a maggiore efficienza, integrazione modale e sostenibilità.

Messaggero Marittimo.it



Savona e Vado Ligure, nuova gara da 22,5 milioni per la manovra ferroviaria portuale

GENOVA - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha pubblicato la nuova procedura di gara per l'affidamento in concessione del servizio di manovra ferroviaria nei porti di Savona e Vado Ligure, avviando così un passaggio strategico per il rafforzamento dell'intermodalità nello scalo ligure. L'importo posto a base di gara è pari a 14.831.323,20 euro, con una durata della concessione fissata in 60 mesi e la possibilità di rinnovo per ulteriori 24 mesi. Il valore globale stimato, comprensivo dell'opzione di proroga, raggiunge 22.582.321,60 euro.

Infrastrutture e crescita dei traffici ferroviari

La procedura si inserisce in un contesto di potenziamento infrastrutturale e tecnologico che interessa l'intero sistema ferroviario portuale e le connessioni con la rete nazionale. Gli interventi in corso sono finalizzati ad aumentare la capacità operativa degli scali e ad ampliare l'offerta di servizi intermodali, con ricadute dirette sulla competitività del cluster logistico.

Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma né con il consenso. Copyright © 2025 - Editoriale Commercial Marittimo s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 10 - Livorno. Ufficio Registro delle imprese di Livorno n. 00088004971. P.Iva 00088004971. Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versati.

Shipping Italy

Savona, Vado

A Novella (So.Fi.Pa.) il controllo della G&H Shipping e della nave Green Pearl

Completato l'aumento di capitale con il quale il gruppo armatoriale è salito all'80% dell'azienda che segna il suo debutto nel mercato del Gnl Tutto è andato come previsto: So.Fi.Pa., la società guidata da Marco Novella che controlla Calisa e Ciane, a seguito di un aumento di capitale da circa 12 milioni detiene ora il controllo (l'80% del capitale) della società G&H Shipping a cui fa capo la Lng tanker Green Pearl costruita a Genova e pronta a essere impiegata in time charter pluriennale con Axpo per rifornire di gas naturale liquefatto le navi nel porto di Genova e non solo. A diluire le proprie partecipazioni azionarie in G&H Shipping (diventate ora del 10% ciascuna) sono stati i due promotori di questa nuova costruzione particolarmente innovativa, ovvero Gas&heat e il cantiere costruttore San Giorgio del Porto. Per il gruppo presieduto da Marco Novella si tratta di un debutto nel trasporto marittimo di Gnl e di un'attività complementare alla realizzazione di un nuovo terminale onshore di prossima realizzazione a **Vado** Ligure tramite la società Gnl Med (in joint venture con Autogas) sulla quale ha messo gli occhi sempre Axpo. La Green Pearl, il cui scafo è stato costruito in Turchia e poi trasferito

a Genova per il completamento e l'allestimento dei macchinari presso il cantiere San Giorgio del Porto, ha una capacità di 7.500 metri cubi di Gnl e rappresenta il primo esempio europeo di applicazione di un sistema di bunkeraggio che le permetterà di fornire servizi sia ship-to-ship che ship-to-truck. Tramite un apposito skid posizionato sulla nave, denominato LNG4Speed brevettato da Gas and Heat, potrà infatti trasferire Gnl con i massimi standard di sicurezza anche ad autocisterne a terra, che poi trasportano e distribuiscono il prodotto su strada agli utenti finali. N.C. 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 Prima Lng bunker tanker per Novella (Sofipa) entrata nel capitale di G&H Shipping.



02/27/2026 18:47

Nicola Capuzzo

Completato l'aumento di capitale con il quale il gruppo armatoriale è salito all'80% dell'azienda che segna il suo debutto nel mercato del Gnl Tutto è andato come previsto: So.Fi.Pa., la società guidata da Marco Novella che controlla Calisa e Ciane, a seguito di un aumento di capitale da circa 12 milioni detiene ora il controllo (l'80% del capitale) della società G&H Shipping a cui fa capo la Lng tanker Green Pearl costruita a Genova e pronta a essere impiegata in time charter pluriennale con Axpo per rifornire di gas naturale liquefatto le navi nel porto di Genova e non solo. A diluire le proprie partecipazioni azionarie in G&H Shipping (diventate ora del 10% ciascuna) sono stati i due promotori di questa nuova costruzione particolarmente innovativa, ovvero Gas&heat e il cantiere costruttore San Giorgio del Porto. Per il gruppo presieduto da Marco Novella si tratta di un debutto nel trasporto marittimo di Gnl e di un'attività complementare alla realizzazione di un nuovo terminale onshore di prossima realizzazione a Vado Ligure tramite la società Gnl Med (in joint venture con Autogas) sulla quale ha messo gli occhi sempre Axpo. La Green Pearl, il cui scafo è stato costruito in Turchia e poi trasferito a Genova per il completamento e l'allestimento dei macchinari presso il cantiere San Giorgio del Porto, ha una capacità di 7.500 metri cubi di Gnl e rappresenta il primo esempio europeo di applicazione di un sistema di bunkeraggio che le permetterà di fornire servizi sia ship-to-ship che ship-to-truck. Tramite un apposito skid posizionato sulla nave, denominato LNG4Speed brevettato da Gas and Heat, potrà infatti trasferire Gnl con i massimi standard di sicurezza anche ad autocisterne a terra, che poi trasportano e distribuiscono il prodotto su strada agli utenti finali. N.C. 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 Prima Lng bunker tanker per Novella (Sofipa)

Porti di Savona e Vado, gara di appalto da 15 milioni per il servizio di manovre ferroviarie

Claudio Baffico, Ven Febbraio

Parte una nuova gara per gestire il servizio di manovre ferroviarie nei porti di Savona e Vado Ligure, dopo che la precedente procedura, indetta lo scorso dicembre e conclusa a gennaio, era andata deserta. L'obiettivo è garantire continuità ed efficienza a un'attività strategica per il traffico merci e per l'intero sistema logistico del territorio. L' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha annunciato la pubblicazione del nuovo bando di gara, sottolineando l'importanza dell'affidamento per assicurare operatività e competitività agli scali coinvolti. Il servizio di manovra ferroviaria rappresenta infatti un tassello fondamentale per l'integrazione tra porto e rete ferroviaria nazionale, favorendo il trasferimento delle merci dalla nave al treno e viceversa. L' importo base complessivo dell'appalto ammonta a quasi 15 milioni di euro, mentre la durata della concessione è fissata in 60 mesi, pari a cinque anni. È inoltre prevista la possibilità di un rinnovo per ulteriori 24 mesi, opzione che consentirebbe di estendere l'affidamento fino a un totale di sette anni, assicurando stabilità operativa nel medio periodo. I termini per presentare le offerte scadranno a mezzogiorno del 2 aprile , precisa la nota dell'Autorità portuale. Le imprese interessate avranno quindi alcune settimane di tempo per predisporre la documentazione necessaria e formulare le proprie proposte tecniche ed economiche. Il valore globale stimato della concessione, comprensivo dell'eventuale rinnovo biennale, supera i 22 milioni e mezzo di euro. Una cifra significativa che conferma la rilevanza del servizio all'interno dell'organizzazione portuale e il suo impatto sull'intera filiera logistica. La nuova procedura punta ad attrarre operatori qualificati in grado di garantire elevati standard di efficienza, sicurezza e puntualità nelle operazioni ferroviarie. Dopo l'esito negativo del precedente bando, l'Autorità auspica una maggiore partecipazione da parte del mercato, così da assicurare una gestione efficace e continuativa delle manovre ferroviarie nei porti di Savona e Vado Ligure, nodi centrali per i traffici commerciali del Mar Ligure Occidentale. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguiteci sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Condividi:.

TeleNord

Porti di Savona e Vado, gara di appalto da 15 milioni per il servizio di manovre ferroviarie

02/27/2026 20:07

Claudio Baffico, Ven Febbraio

Parte una nuova gara per gestire il servizio di manovre ferroviarie nei porti di Savona e Vado Ligure, dopo che la precedente procedura, indetta lo scorso dicembre e conclusa a gennaio, era andata deserta. L'obiettivo è garantire continuità ed efficienza a un'attività strategica per il traffico merci e per l'intero sistema logistico del territorio. L' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha annunciato la pubblicazione del nuovo bando di gara, sottolineando l'importanza dell'affidamento per assicurare operatività e competitività agli scali coinvolti. Il servizio di manovra ferroviaria rappresenta infatti un tassello fondamentale per l'integrazione tra porto e rete ferroviaria nazionale, favorendo il trasferimento delle merci dalla nave al treno e viceversa. L' importo base complessivo dell'appalto ammonta a quasi 15 milioni di euro, mentre la durata della concessione è fissata in 60 mesi, pari a cinque anni. È inoltre prevista la possibilità di un rinnovo per ulteriori 24 mesi, opzione che consentirebbe di estendere l'affidamento fino a un totale di sette anni, assicurando stabilità operativa nel medio periodo. I termini per presentare le offerte scadranno a mezzogiorno del 2 aprile , precisa la nota dell'Autorità portuale. Le imprese interessate avranno quindi alcune settimane di tempo per predisporre la documentazione necessaria e formulare le proprie proposte tecniche ed economiche. Il valore globale stimato della concessione, comprensivo dell'eventuale rinnovo biennale, supera i 22 milioni e mezzo di euro. Una cifra significativa che conferma la rilevanza del servizio all'interno dell'organizzazione portuale e il suo impatto sull'intera filiera logistica. La nuova procedura punta ad attrarre operatori qualificati in grado di garantire elevati standard di efficienza, sicurezza e puntualità nelle operazioni ferroviarie. Dopo l'esito negativo del precedente bando, l'Autorità auspica una maggiore partecipazione da parte del mercato, così da assicurare una gestione efficace e continuativa delle manovre ferroviarie nei porti di Savona e Vado Ligure, nodi centrali per i traffici commerciali del Mar Ligure Occidentale. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguiteci sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Condividi:.

Sanremo, Regione Liguria su Costa Toscana celebra la blue economy

Zanetti, vantaggio geografico Italia richiede infrastrutture e regole chiare. Accanto a quello dell'Ariston, il 76/o Festival di Sanremo rinnova il palcoscenico sul mare a bordo di Costa Toscana, dove Regione Liguria, ospite di Costa Crociere, ha organizzato "Liguria un mare di futuro", un appuntamento dedicato alla blue economy e al ruolo strategico del sistema marittimo regionale. Sono intervenuti la vicepresidente di Regione Liguria Simona Ferro, il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi con un videomessaggio da Singapore e il delegato del presidente di Confindustria per l'Economia del Mare e ad di Costa Crociere Mario Zanetti. "Nel Mediterraneo, prima macroregione Ue per short sea shipping, l'Italia è leader nel traffico a corto raggio e può diventare la piattaforma logistica naturale d'Europa - ha detto Zanetti -. E la Liguria è una regione che rappresenta uno dei principali snodi della portualità e della logistica nazionale. Ma il vantaggio geografico che abbiamo richiede infrastrutture moderne, burocrazia efficiente, regole chiare, intermodalità e un mercato unico pienamente operativo. Già oggi l'economia del mare costituisce una delle infrastrutture strategiche dello sviluppo nazionale: nel 2025 ha raggiunto un valore di 216,7 miliardi di euro, pari all'11,3% del pil nazionale, con oltre 230 mila imprese e più di un milione di occupati. Non è un comparto settoriale ma una piattaforma industriale nazionale. E Confindustria - unica realtà che rappresenta l'intera filiera della Blue Economy - ha scelto di fare un salto di qualità per costruire una politica industriale del mare". "La Blue Economy è per la Liguria sviluppo, identità e futuro - ha aggiunto Marco Scajola - Siamo l'unica Regione in Italia ad aver approvato un vademecum a supporto degli stessi sulle concessioni demaniali, con criteri che premiano sostenibilità ambientale, qualità dell'accoglienza e superamento delle barriere architettoniche. Parliamo di quasi 1.300 concessioni legate al turismo costiero e di un sistema che genera fino a 20mila posti di lavoro nei mesi di maggiore attività, oltre a circa 20mila posti barca lungo la nostra costa". "La Liguria non ha il mare: la Liguria è il suo mare - ha detto la vicepresidente Ferro -. Un legame profondo che attraversa la storia, orienta l'economia e definisce la cultura di un intero territorio. Attraverso una serata come questa, dedicata al confronto su temi strategici per il presente e il futuro come infrastrutture, **porti**, crocieristica, professioni del mare, sostenibilità e gestione del demanio marittimo, la Liguria è presente a Sanremo non soltanto come naturale cornice del Festival, ma con un ruolo attivo: crea occasioni di confronto, spazi di approfondimento e opportunità di crescita". "Per rafforzare questa leadership abbiamo avviato la Cabina regionale di coordinamento della Blue Economy: uno strumento operativo con cui mettere a sistema le molteplici competenze regionali - ha spiegato l'assessore regionale allo Sviluppo economico e alla Blue Economy Alessio Piana - Una regia unitaria con cui le istituzioni del



territorio lavoreranno ancor di più, e assieme, per fare della Liguria un laboratorio nazionale dell'economia del mare. Un percorso che, ad esempio, grazie all'attivazione delle Zone Logistiche Semplificate di Genova, Savona e della Spezia sarà in grado di sviluppare ulteriormente la competitività dei nostri **porti** e delle filiere produttive". L'evento ospitato da Costa Crociere ha messo al centro il peso economico dell'economia del mare: in Liguria quasi l'11% delle imprese opera nei settori legati alla Blue Economy, che genera circa il 14% del valore aggiunto regionale e assorbe oltre il 15% dell'occupazione complessiva. Una concentrazione che fa della Liguria la prima regione italiana per incidenza dell'economia del mare su imprese, ricchezza e lavoro.

Genova24

Genova, Voltri

Il Pd: La riforma dei porti toglierà risorse alla Liguria, Bucci difenda il territorio e dica no

Presentato un ordine del giorno, Natale fa appello al governatore: "Parla sempre di autonomia, questa legge è centralista: ora si esprima contro in Conferenza Stato-Regioni" Genova . Il Partito Democratico dice no alla riforma nazionale dei porti e chiede alla giunta Bucci di manifestare formalmente la contrarietà della Regione Liguria alla legge di riforma che istituisce la società pubblica Porti d'Italia per accentrare la governance e la gestione delle risorse. Il testo è stato approvato in consiglio dei ministri ma non è ancora approdato in Parlamento Siamo di fronte a una riforma centralista che aumenta la burocrazia allontana i centri decisionali , indebolisce la pianificazione portuale e svuota le Autorità di sistema , riducendole a meri enti dedicati esclusivamente alla ordinaria amministrazione e poco altro. Per questo abbiamo presentato un ordine del giorno , afferma il consigliere regionale e segretario ligure Davide Natale , primo firmatario del documento che verrà presentato in aula tra due settimane. Le risorse che vengono prese dalle tasse sugli ancoraggi e le tasse sul trasbordo delle merci con questa riforma vanno al centro prosegue Natale -. La società Porti d'Italia, insieme al ministero delle Infrastrutture e al Mef, deciderà attraverso l'accordo di programma quali sono gli investimenti da fare. È un modo veramente borbonico di pensare alla gestione del territorio del nostro Paese . Si parla molto di autonomia differenziata , ma si pratica poco. Addirittura Bucci in qualche suo intervento diceva che sono poche le risorse che arrivano sui territori e che sono troppe le risorse che vanno al centro. Vi faccio un esempio: sapete qual è quota delle concessioni dei terminalisti che andrà verso il centro? Al massimo l'85%, quindi vuol dire che sul territorio rimane il 15% . Quindi noi chiediamo a Bucci di difendere il territorio. Con la riforma il documento di programmazione di sistema strategico verrà adottato direttamente da parte del Mit e non più dal comitato di gestione in conferenza dei servizi. Il Mit inoltre potrà promuovere e proporre al comitato di gestione varianti al piano regolatore portuale. La riforma include anche il cosiddetto emendamento Spinelli : il mutamento di destinazione d'uso nell'ambito della medesima categoria funzionale non si considera un'alterazione della struttura del piano regolatore. Cosa può fare in pratica la Regione Liguria? Dovrebbe fare squadra con le altre regioni che si stanno muovendo per dire che è una riforma che va ripensata. Secondariamente, c'è la Conferenza Stato-Regioni: in quella sede la Regione Liguria può pronunciarsi in maniera formale contro questa riforma . Noi chiediamo che valgano maggiormente gli interessi dei liguri e meno quelli dei partiti, in particolare della Lega. Secondo i dem serve una sinergia e un coordinamento a livello nazionale, rafforzando il ruolo della Conferenza nazionale delle Autorità di sistema portuale prevista dalla riforma Del Rio, ma non si deve sostituire la pianificazione territoriale sulle scelte fondamentali che riguardano lo sviluppo dei singoli



Presentato un ordine del giorno, Natale fa appello al governatore: "Parla sempre di autonomia, questa legge è centralista: ora si esprima contro in Conferenza Stato-Regioni" Genova . Il Partito Democratico dice no alla riforma nazionale dei porti e chiede alla giunta Bucci di manifestare formalmente la contrarietà della Regione Liguria alla legge di riforma che istituisce la società pubblica Porti d'Italia per accentrare la governance e la gestione delle risorse. Il testo è stato approvato in consiglio dei ministri ma non è ancora approdato in Parlamento "Siamo di fronte a una riforma centralista che aumenta la burocrazia allontana i centri decisionali , indebolisce la pianificazione portuale e svuota le Autorità di sistema , riducendole a meri enti dedicati esclusivamente alla ordinaria amministrazione e poco altro. Per questo abbiamo presentato un ordine del giorno", afferma il consigliere regionale e segretario ligure Davide Natale , primo firmatario del documento che verrà presentato in aula tra due settimane. "Le risorse che vengono prese dalle tasse sugli ancoraggi e le tasse sul trasbordo delle merci con questa riforma vanno al centro - prosegue Natale -. La società Porti d'Italia, insieme al ministero delle Infrastrutture e al Mef, deciderà attraverso l'accordo di programma quali sono gli investimenti da fare. È un modo veramente borbonico di pensare alla gestione del territorio del nostro Paese . Si parla molto di autonomia differenziata , ma si pratica poco. Addirittura Bucci in qualche suo intervento diceva che sono poche le risorse che arrivano sui territori e che sono troppe le risorse che vanno al centro. Vi faccio un esempio: sapete qual è quota delle concessioni dei terminalisti che andrà verso il centro? Al massimo l'85%, quindi vuol dire che sul territorio rimane il 15% . Quindi noi chiediamo a Bucci di difendere il territorio". Con la riforma il documento di programmazione di sistema strategico verrà adottato direttamente da parte del Mit e non più dal comitato di gestione in conferenza dei servizi. Il Mit inoltre potrà

Genova24

Genova, Voltri

sistemi portuali . È impensabile che gli interventi di manutenzione straordinaria e la realizzazione delle infrastrutture portuali vengano decisi a livello governativo in modo autonomo in un rapporto diretto tra i ministeri e la nuova società Porti d'Italia, partecipata dagli stessi ministeri. Per il Pd ci sono anche rischi per l'occupazione : Il problema principale è quello della programmazione, che non è più in capo alle Autorità di sistema portuale rileva Natale -.Anche il documento di programmazione strategica verrà fatto in sinergia con il Governo e il segretario generale dell'Autorità portuale verrà nominato dal presidente del comitato di gestione, ma con il parere del ministero. Se tu non hai più la possibilità di pianificare e di programmare, anche le imprese avranno difficoltà a pianificare e programmare. E quindi, se non sai quali sono le risorse che arriveranno sul tuo territorio, difficilmente saprai che tipo di risposte dare alle imprese e, di conseguenza, al mondo del lavoro. Il presidente Bucci rivendica da tempo maggiore autonomia per le Regioni e sostiene che le risorse generate dai porti debbano restare sui territori. Se quelle parole sono vere, non può avallare una riforma che va nella direzione opposta, che centralizza le scelte e sottrae risorse alla Liguria. Se davvero crede nell'autonomia e nella difesa degli interessi dei nostri porti, sostenga la nostra proposta senza ambiguità. In caso contrario, le sue dichiarazioni si ridurrebbero a impronte sulla sabbia pronte per essere cancellate alla prima onda, conclude il Partito Democratico.

Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

PD: La riforma dei porti toglierà risorse, Bucci difenda la Liguria e dica No

Presentato un ordine del giorno, Natale fa appello al governatore: "Parla sempre di autonomia, questa legge è centralista: ora si esprima contro in Conferenza Stato-Regioni" Liguria . Il Partito Democratico dice no alla riforma nazionale dei porti e chiede alla giunta Bucci di manifestare formalmente la contrarietà della Regione Liguria alla legge di riforma che istituisce la società pubblica Porti d'Italia per accentrare la governance e la gestione delle risorse. Il testo è stato approvato in consiglio dei ministri ma non è ancora approdato in Parlamento Siamo di fronte a una riforma centralista che aumenta la burocrazia allontana i centri decisionali , indebolisce la pianificazione portuale e svuota le Autorità di sistema , riducendole a meri enti dedicati esclusivamente alla ordinaria amministrazione e poco altro. Per questo abbiamo presentato un ordine del giorno , afferma il consigliere regionale e segretario ligure Davide Natale , primo firmatario del documento che verrà presentato in aula tra due settimane. Le risorse che vengono prese dalle tasse sugli ancoraggi e le tasse sul trasbordo delle merci con questa riforma vanno al centro prosegue Natale -. La società Porti d'Italia, insieme al ministero delle Infrastrutture e al Mef, deciderà attraverso l'accordo di programma quali sono gli investimenti da fare. È un modo veramente borbonico di pensare alla gestione del territorio del nostro Paese . Si parla molto di autonomia differenziata , ma si pratica poco. Addirittura Bucci in qualche suo intervento diceva che sono poche le risorse che arrivano sui territori e che sono troppe le risorse che vanno al centro. Vi faccio un esempio: sapete qual è quota delle concessioni dei terminalisti che andrà verso il centro? Al massimo l'85%, quindi vuol dire che sul territorio rimane il 15% . Quindi noi chiediamo a Bucci di difendere il territorio. Con la riforma il documento di programmazione di sistema strategico verrà adottato direttamente da parte del Mit e non più dal comitato di gestione in conferenza dei servizi. Il Mit inoltre potrà promuovere e proporre al comitato di gestione varianti al piano regolatore portuale. La riforma include anche il cosiddetto emendamento Spinelli : il mutamento di destinazione d'uso nell'ambito della medesima categoria funzionale non si considera un'alterazione della struttura del piano regolatore. Cosa può fare in pratica la Regione Liguria? Dovrebbe fare squadra con le altre regioni che si stanno muovendo per dire che è una riforma che va ripensata. Secondariamente, c'è la Conferenza Stato-Regioni: in quella sede la Regione Liguria può pronunciarsi in maniera formale contro questa riforma . Noi chiediamo che valgano maggiormente gli interessi dei liguri e meno quelli dei partiti, in particolare della Lega. Secondo i dem serve una sinergia e un coordinamento a livello nazionale, rafforzando il ruolo della Conferenza nazionale delle Autorità di sistema portuale prevista dalla riforma Del Rio, ma non si deve sostituire la pianificazione territoriale sulle scelte fondamentali che riguardano lo sviluppo dei singoli



Presentato un ordine del giorno, Natale fa appello al governatore: "Parla sempre di autonomia, questa legge è centralista: ora si esprima contro in Conferenza Stato-Regioni" Liguria . Il Partito Democratico dice no alla riforma nazionale dei porti e chiede alla giunta Bucci di manifestare formalmente la contrarietà della Regione Liguria alla legge di riforma che istituisce la società pubblica Porti d'Italia per accentrare la governance e la gestione delle risorse. Il testo è stato approvato in consiglio dei ministri ma non è ancora approdato in Parlamento "Siamo di fronte a una riforma centralista che aumenta la burocrazia allontana i centri decisionali , indebolisce la pianificazione portuale e svuota le Autorità di sistema , riducendole a meri enti dedicati esclusivamente alla ordinaria amministrazione e poco altro. Per questo abbiamo presentato un ordine del giorno ", afferma il consigliere regionale e segretario ligure Davide Natale , primo firmatario del documento che verrà presentato in aula tra due settimane. "Le risorse che vengono prese dalle tasse sugli ancoraggi e le tasse sul trasbordo delle merci con questa riforma vanno al centro - prosegue Natale -. La società Porti d'Italia, insieme al ministero delle Infrastrutture e al Mef, deciderà attraverso l'accordo di programma quali sono gli investimenti da fare. È un modo veramente borbonico di pensare alla gestione del territorio del nostro Paese . Si parla molto di autonomia differenziata , ma si pratica poco. Addirittura Bucci in qualche suo intervento diceva che sono poche le risorse che arrivano sui territori e che sono troppe le risorse che vanno al centro. Vi faccio un esempio: sapete qual è quota delle concessioni dei terminalisti che andrà verso il centro? Al massimo l'85%, quindi vuol dire che sul territorio rimane il 15% . Quindi noi chiediamo a Bucci di difendere il territorio". Con la riforma il documento di programmazione di sistema strategico verrà adottato direttamente da parte del Mit e non più dal comitato di gestione in conferenza dei servizi. Il Mit inoltre potrà

Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

sistemi portuali . È impensabile che gli interventi di manutenzione straordinaria e la realizzazione delle infrastrutture portuali vengano decisi a livello governativo in modo autonomo in un rapporto diretto tra i ministeri e la nuova società Porti d'Italia, partecipata dagli stessi ministeri. Per il PD ci sono anche rischi per l'occupazione : Il problema principale è quello della programmazione, che non è più in capo alle Autorità di sistema portuale rileva Natale -.Anche il documento di programmazione strategica verrà fatto in sinergia con il Governo e il segretario generale dell'Autorità portuale verrà nominato dal presidente del comitato di gestione, ma con il parere del ministero. Se tu non hai più la possibilità di pianificare e di programmare, anche le imprese avranno difficoltà a pianificare e programmare. E quindi, se non sai quali sono le risorse che arriveranno sul tuo territorio, difficilmente saprai che tipo di risposte dare alle imprese e, di conseguenza, al mondo del lavoro. Il presidente Bucci rivendica da tempo maggiore autonomia per le Regioni e sostiene che le risorse generate dai porti debbano restare sui territori. Se quelle parole sono vere, non può avallare una riforma che va nella direzione opposta, che centralizza le scelte e sottrae risorse alla Liguria. Se davvero crede nell'autonomia e nella difesa degli interessi dei nostri porti, sostenga la nostra proposta senza ambiguità. In caso contrario, le sue dichiarazioni si ridurrebbero a impronte sulla sabbia pronte per essere cancellate alla prima onda, conclude il Partito Democratico.

Liguria 24

Genova, Voltri

Il Pd porta in consiglio la mozione contro il progetto del Governo: A rischio autonomia e risorse del nostro porto

Redazione Città

La riforma nazionale del sistema portuale approderà nel consiglio comunale della Spezia del prossimo lunedì. Il gruppo consiliare del Partito Democratico ha infatti presentato una mozione per chiedere una posizione unitaria a difesa dell'autonomia dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale e di esprimere una netta contrarietà al progetto di centralizzazione promosso dal governo Meloni. Il documento proposto dai consiglieri dem' Marco Raffaelli, Martina Giannetti, Andrea Frau, Andrea Montefiori, Dino Falugiani, Piera Sommavigo e Viviana Cattani, è stato presentato questa mattina alla stampa partendo preliminarmente dai risultati positivi registrati dallo scalo spezzino negli ultimi anni. Nel 2024 il traffico container ha superato 1,23 milioni di TEU e nei primi nove mesi del 2025 i porti del Mar Ligure Orientale hanno movimentato oltre 13,2 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del 5,1 per cento. A questi numeri si aggiunge il ruolo strategico dell'intermodalità ferroviaria, che conferma l'efficienza logistica del sistema portuale locale si legge nella mozione. Secondo i firmatari del documento, si tratta di risultati eccellenti, legati anche all'azione precipua dell'Autorità di Sistema Portuale, che ha promosso investimenti e progetti di ammodernamento su terminal, infrastrutture portuali e aree retroportuali. Un percorso che rischia ora di essere compromesso dalla riforma approvata dal Consiglio dei Ministri a dicembre 2025 e attualmente in discussione in Parlamento. La riforma prevede la nascita di una società pubblica nazionale, Porti d'Italia S.p.A., alla quale verrebbero affidate le principali scelte strategiche sugli investimenti e sulla programmazione. Tra gli aspetti più contestati c'è la possibilità che una parte delle risorse generate dai porti confluisca in un fondo nazionale. Per il sistema del Mar Ligure Orientale si ipotizza un prelievo di circa 13 milioni di euro, pari a oltre il 40 per cento delle risorse disponibili, si legge nella mozione. Un disegno che prevede una centralizzazione fortissima a discapito dei territori e che prevede un forte drenaggio di risorse dalle singole autorità portuali generando dubbi sulla copertura economica attacca la capogruppo Martina Giannetti -. Si fa fatica a capire come possa essere approvata: per questo sono stati richiesti chiarimenti che non sono arrivati ma non sono arrivate nemmeno prese di posizione da parte delle forze politiche locali. E' chiaro che una gestione centralizzata non può tenere conto delle specificità di ogni singolo porto e la centralità che il nostro porto potrebbe essere davvero messa in discussione. Pensiamo che si possa agire in modo unitario, speriamo si possa avere in consiglio una discussione intellettualmente onesta e procedere insieme. Anche perché gli stessi sindacati si dicono preoccupati per la ricaduta occupazionale e non si capisce come agirebbero sugli organici. Giannetti.



Liguria 24
Il Pd porta in consiglio la mozione contro il progetto del Governo: "A rischio autonomia e risorse del nostro porto"
 02/27/2026 15:52 Redazione Città
 La riforma nazionale del sistema portuale approderà nel consiglio comunale della Spezia del prossimo lunedì. Il gruppo consiliare del Partito Democratico ha infatti presentato una mozione per chiedere una posizione unitaria a difesa dell'autonomia dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale e di esprimere una netta contrarietà al progetto di centralizzazione promosso dal governo Meloni. Il documento proposto dai consiglieri dem' Marco Raffaelli, Martina Giannetti, Andrea Frau, Andrea Montefiori, Dino Falugiani, Piera Sommavigo e Viviana Cattani, è stato presentato questa mattina alla stampa partendo preliminarmente dai risultati positivi registrati dallo scalo spezzino negli ultimi anni. Nel 2024 il traffico container ha superato 1,23 milioni di TEU e nei primi nove mesi del 2025 i porti del Mar Ligure Orientale hanno movimentato oltre 13,2 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del 5,1 per cento. A questi numeri si aggiunge il ruolo strategico dell'intermodalità ferroviaria, che conferma l'efficienza logistica del sistema portuale locale - si legge nella mozione. Secondo i firmatari del documento, si tratta di risultati eccellenti, legati anche all'azione precipua dell'Autorità di Sistema Portuale, che ha promosso investimenti e progetti di ammodernamento su terminal, infrastrutture portuali e aree retroportuali. "Un percorso che rischia ora di essere compromesso dalla riforma approvata dal Consiglio dei Ministri a dicembre 2025 e attualmente in discussione in Parlamento. La riforma prevede la nascita di una società pubblica nazionale, Porti d'Italia S.p.A., alla quale verrebbero affidate le principali scelte strategiche sugli investimenti e sulla programmazione. Tra gli aspetti più contestati c'è la possibilità che una parte delle risorse generate dai porti confluisca in un fondo nazionale. Per il sistema del Mar Ligure Orientale si ipotizza un prelievo di circa 13 milioni di euro, pari a oltre il 40 per cento delle risorse disponibili", si legge nella mozione. "Un disegno che

Riforma porti, il Pd: "Svuota di potere i territori, va modificata"

"La riforma dei porti così come è rischia di avere un pesante impatto sui porti della Liguria allontanando risorse, togliendo voce ai territori e creando nuova burocrazia". È questo il grido d'allarme lanciato dal gruppo consiliare del Partito democratico della Liguria in riferimento alla riforma dei porti. La legge ha avuto il via libera dal Consiglio dei Ministri. Al centro del nuovo assetto c'è la nascita di Porti d'Italia Spa, una società pubblica partecipata dal ministero dell'Economia e delle finanze e vigilata dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. La nuova società sarà responsabile della gestione dei grandi investimenti infrastrutturali strategici, della manutenzione straordinaria, dell'individuazione delle opere di interesse economico generale e della promozione unitaria del **sistema portuale** italiano sui mercati internazionali. In questo quadro le **Autorità di Sistema Portuale** mantengono la gestione territoriale degli scali, la manutenzione ordinaria e il rilascio delle concessioni, ma vengono sollevate dal sostenere finanziariamente le grandi opere. La riforma però deve passare dalle Camere. Per questo il Pd ligure presenterà in consiglio regionale un ordine del giorno che impegna la giunta e il presidente della Regione Marco Bucci "ad assumere tutte le iniziative politiche e istituzionali necessarie a modificare i contenuti del disegno di legge di riforma del **sistema portuale**". Secondo il Pd la nuova riforma andrà a limitare il ruolo delle **Autorità di Sistema portuale** "riducendole a funzioni di gestione ordinaria, manutenzione e amministrativa residuale". Il segretario regionale del Pd Davide Natale spiega che in questo modo l'**Autorità portuale** "non potrà nemmeno comprare una gru". Ma non solo: "La peculiarità dei porti della Liguria è quella di essere dentro alle città e quindi servono sempre di più soldi per cercare di rendere compatibili le attività portuali con quelle della città" analizza ancora il segretario generale. Ma cosa va cambiato? "Prima di tutto serve che l'**Autorità portuale** si impadronisca nuovamente della pianificazione delle opere, il secondo punto fondamentale è quello di dar forza alla conferenza nazionale delle **Autorità di Sistema portuale**, che avrebbero il compito di fare strategie nazionali, sia per quello che riguarda il marketing, sia per quello che riguarda le infrastrutture del nostro paese". 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.



Fumi navi, Assarmatori: "Pronto al cold ironing il 60% delle crociere, meno i traghetti"

Il tema dei fumi delle navi in porto divide porto e città. I fumi delle navi, tema delicatissimo che spesso divide porto e città a Genova, al centro di una lunga riflessione del presidente di Assarmatori, Stefano Messina, nell'ambito di una lunga intervista a PrimoCanale. I residenti delle zone che abitano nelle case che si affacciano sul porto, attendono le sue parole da tempo. L'interlocuzione con le associazioni "preparatissime". Assarmatori ormai da tre anni è interlocutore non solo delle autorità, quindi Autorità di sistema portuale, Comune, l'assessore Silvia Pericu, insediata neanche un anno fa. Abbiamo già fatto numerosi incontri per mettere a disposizione i dati oggettivi, la scienza, cioè è nata, anche grazie a questo continuo scambio di informazioni, un'interlocuzione oggi molto civile, rispettosa, a volte in contraddizione con le associazioni, che io per primo ho voluto ricevere perché la gente che abita lì ha ragione a lamentarsi, cioè lo capisco, come si fa a dire che i fumi ci sono, non è che noi li sottovalutiamo, noi ne abbiamo un rispetto pazzesco. Oggi i combustibili sono questi, le navi vanno con quei combustibili che sono derivati del petrolio, sono quindi prodotti puliti, cosiddetti clean, ma che sono derivati del petrolio, con sempre minore emissioni di zolfo. Poi alcuni membri delle associazioni sono molto preparati perché sono ingegneri, magari in pensione, due o tre li ho conosciuti, molto più di me anche, tant'è che come Assarmatori ci siamo strutturati con una squadretta, per poter essere all'altezza, un po' prendendo dalle singole aziende i tecnici, e poi abbiamo preso un ragazzo altamente specializzato su questo, perché dobbiamo avere la competenza di rispondere, perché ne sanno certamente più di me. Quindi abbiamo iniziato questo percorso di interlocuzione. Controlli sempre più rigidi "come è giusto che sia". E' aumentata anche la rigidità dei controlli, ma siamo noi primi a dire che ci sono delle regole, è giusto che le rispettiamo. Per quanto riguarda invece lo scenario, Matteo Paroli devo dire sta continuando a fare questo lavoro, è un presidente molto autorevole, competente, ha un'esperienza di carriera fatta nelle Autorità di sistema portuale, io credo che anche il cluster in generale, non solo Assarmatori, gli stia dando grande legittimità a lavorare. Cold ironing, i numeri dell'adeguamento delle flotte. Cold ironing, ecco i numeri: il 60% delle navi da crociera che navigano hanno il cold ironing, e queste a breve si avvicinano al 100%, in funzione della pipeline, dell'order book, quota molto più bassa sui traghetti. Siamo intorno al 15-20%, ma io dico la verità, però eravamo 5 anni fa a zero e probabilmente tra qualche anno siamo al raddoppio. Ricordiamoci che il percorso va al 2050, cioè non siamo qui a dire bugie che fra tre anni non ci sono più i fumi, i fumi continueranno. Dal 2030 cosa succede? C'è un'accelerazione con il cold ironing, che piano piano parte, stiamo parlando di un investimento di un miliardo, che va a distribuirsi su tutto il territorio,



Il tema dei fumi delle navi in porto divide porto e città. I fumi delle navi, tema delicatissimo che spesso divide porto e città a Genova, al centro di una lunga riflessione del presidente di Assarmatori, Stefano Messina, nell'ambito di una lunga intervista a PrimoCanale. I residenti delle zone che abitano nelle case che si affacciano sul porto, attendono le sue parole da tempo. L'interlocuzione con le associazioni "preparatissime". Assarmatori ormai da tre anni è interlocutore non solo delle autorità, quindi Autorità di sistema portuale, Comune, l'assessore Silvia Pericu, insediata neanche un anno fa. Abbiamo già fatto numerosi incontri per mettere a disposizione i dati oggettivi, la scienza, cioè è nata, anche grazie a questo continuo scambio di informazioni, un'interlocuzione oggi molto civile, rispettosa, a volte in contraddizione con le associazioni, che io per primo ho voluto ricevere perché la gente che abita lì ha ragione a lamentarsi, cioè lo capisco, come si fa a dire che i fumi ci sono, non è che noi li sottovalutiamo, noi ne abbiamo un rispetto pazzesco. Oggi i combustibili sono questi, le navi vanno con quei combustibili che sono derivati del petrolio, sono quindi prodotti puliti, cosiddetti clean, ma che sono derivati del petrolio, con sempre minore emissioni di zolfo. Poi alcuni membri delle associazioni sono molto preparati perché sono ingegneri, magari in pensione, due o tre li ho conosciuti, molto più di me anche, tant'è che come Assarmatori ci siamo strutturati con una squadretta, per poter essere all'altezza, un po' prendendo dalle singole aziende i tecnici, e poi abbiamo preso un ragazzo altamente specializzato su questo, perché dobbiamo avere la competenza di rispondere, perché ne sanno certamente più di me. Quindi abbiamo iniziato questo percorso di interlocuzione.

sui terminal principali, sui porti italiani, ma ci vogliono anni e anni, ma siamo partiti, ormai abbiamo le navi che fanno gas: c'è stata la nave di GNV pochi mesi fa, ha fatto il primo rifornimento, alla Spezia. Il problema è che oggi solo il 3% a livello nazionale ha la presa a terra, mentre c'è il 60% delle navi da crociera pronto. Il paradosso, mi faccia parlare di una delle nostre battaglie, è che noi paghiamo delle tasse: l'anno scorso abbiamo versato come armatori quasi 500 milioni nelle casse dello Stato con ETS, che è questa tassa ingiusta, l'Europa ci ha preso in giro e noi dobbiamo adeguarci, noi armatori paghiamo le tasse con le navi che scalano i porti italiani e europei, quindi l'Italia è evidentemente molto penalizzata, queste tasse c'era stato promesso nel grande Green Deal della Von der Leyen, che sarebbero rientrate al settore, in realtà la rendicontazione del primo anno di questi quasi 500 milioni dice che la gran parte vanno al bilancio dello Stato, quindi nella finanza pubblica, solo una piccola parte residuale, stiamo parlando di circa 70 milioni di euro, quindi poco più del 10%, al Ministero dell'infrastruttura e dei trasporti. Che noi chiediamo li metta a disposizione per accompagnare gli investimenti, perché 70 milioni in un settore che ha miliardi di investimenti, centinaia di navi, traghetti eccetera, sono insufficienti, in questo ciò che è importante è uno Stato e un Ministero sempre più forte in Europa a difendere il settore. Il Governo sta facendo dei passi per rendere economicamente sostenibile l'allaccio alla corrente degli armatori? Sì sotto il profilo degli aspetti amministrativi, dei provvedimenti, che sono processi complessi, sotto il profilo proprio della delibera, le autorizzazioni, ci sono dietro dei lavori di grande importanza, anche un impatto proprio fisico-manifatturiero, sì. Ci vogliono più soldi e quei soldi non possiamo metterli noi, noi li mettiamo sulle navi, noi facciamo le prese a bordo, facciamo gli scrubber, utilizziamo combustibili che emettono meno, noi non chiediamo soldi pubblici, ma a terra li deve mettere il Governo. Siamo ancora nella fase in cui non è stato deciso il gestore, quanto costerà la corrente, siamo ancora in questa fase, giusto? Assolutamente, ma in quello devo dire che noi non c'entriamo tanto, no, ci allineiamo. Combustibili più puliti, l'ha citato prima, il gas naturale liquefatto, il GNL, è per il futuro dove si va? Quali saranno, secondo lei, i combustibili più puliti e più economici, più vantaggiosi per le flotte da un lato e per l'ambiente dall'altro? Sicuramente a medio-lungo termine il GNL, assolutamente, ce n'è grande disponibilità, ha un impatto ambientale e un'efficienza energetica assolutamente competitiva, ci sono tantissimi studi, investimenti delle major, ma non possiamo inventarci noi il combustibile, già siamo pieni di complicazioni nel nostro lavoro. Arriveranno probabilmente combustibili alternativi, quello che il mercato metterà a disposizione, allora si adegueranno gli impianti di bordo, la cantieristica costruirà navi in coerenza e piano piano le cose accadono, ma non sono cose che accadono nella loro natura". 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.

Pd all'attacco del Governo sui porti: "Riforma centralista e scippo di risorse"

Ordine del giorno contro il ddl Salvini - Rixi e critiche alla nascita della società **Porti** d'Italia, che svuoterebbe le Autorità di Sistema. Dopo aver definito una "gita imbarazzante", il Partito Democraticco attacca di nuovo il centrodestra con un ordine del giorno, primo firmatario Davide Natale, per chiedere alla giunta Bucci di intervenire in Conferenza Stato Regioni e far modificare l'attuale disegno di legge sulla riforma del sistema portuale, che porta la firma di Matteo Salvini e del suo vice, appunto, Edoardo Rixi. "È una riforma che non serve, che danneggia i territori, che porta le risorse dai territori verso il centro. E le Autorità di Sistema Portuale rimarranno delle Autorità dedicate all'ordinaria attività di manutenzione" (nel video l'intervista). Pd anche contro la nascita della nuova società **Porti** d'Italia che svuoterebbe il portafoglio delle attuali Autorità di Sistema Portuale. "**Porti** d'Italia si creerà con un capitale sociale da 500 milioni di euro finanziato dal MEF, ma come? Con gli avanzi di amministrazione delle Autorità di Sistema Portuale. Quindi, praticamente, le finanze delle Autorità di Sistema Portuale - che magari hanno quelle risorse per finanziare iniziative e progetti che le città, i lavoratori e le imprese attendono da tempo - invece vengono scippate. Soluzione secondo il Pd: attuare pienamente la riforma Delrio e valorizzare la Conferenza Nazionale delle Authority con il suo ruolo di coordinamento, anziché una legge centralista calata dall'alto. Appuntamento martedì in Consiglio regionale.



Wista e Fidapa insieme per sostenere la parità di genere nello shipping

Costanza Musso: "Il nostro obiettivo è una nuova rotta verso un'economia del mare più equa e sostenibile" **Genova** - Insieme per trasformare il mare in un orizzonte di opportunità, sviluppo e crescita. Raffaella Femia, presidente di Fidapa (la federazione italiana Donne, Arti, Professioni, Affari,) e Costanza Musso, presidente di Wista Italy, l'associazione delle professioniste dello shipping e della logistica, hanno siglato un protocollo di intesa per promuovere attività formative, favorendo lo sviluppo professionale, la condivisione di esperienze e best practices per garantire opportunità di carriera inclusive nei settori di riferimento. "Questo protocollo" - sottolinea Costanza Musso - "è un passo concreto verso una blue economy più equa e nella quale talento e leadership femminile vengano riconosciuti come leve strategiche di sviluppo. L'impegno a promuovere la presenza femminile in ruoli di responsabilità, mette le basi per modelli sostenibili, capaci di generare valore per l'intero sistema economico e sociale". Per Raffaella Femia "questa intesa traccia una rotta condivisa: promuovere opportunità, competenze e partecipazione delle donne nei settori legati al mare". In particolare l'intesa punta in particolare a promuovere congiuntamente la blue economy e le politiche comunitarie di Dei (Diversity Equity and Inclusion) nel settore marittimo, organizzando eventi e iniziative divulgative e formative e sostenere la presenza delle donne negli organi decisionali pubblici e privati della blue economy italiana.



Shipping Italy

Genova, Voltri

"Fare squadra tra aziende per fronteggiare i rischi della globalizzazione"

Il mondo dell'industria (Pirelli) a confronto con il settore assicurativo (Zurich), peitale (Lercari) e legale (Camera & Partners) al Propeller Club di **Genova**

Genova - "La globalizzazione esiste ancora? Il mondo dell'industria a confronto con il settore assicurativo". Questo il titolo e l'interrogativo posto alla base dell'ultima conviviale del Propeller Club - Port of genoa al quale hanno partecipato i rappresentanti di Pirelli, Zurich, Lercari e Camera & Partners studio legale. Dal confronto fra mondo legale, assicurativo e industriale sono emerse alcune opinioni chiare: "La risposta alla globalizzazione è quella di fare ancora più squadra fra attori coinvolti in un business: azienda, assicuratore, perito dedicato, ecc." ha sottolineato Lucia Bellazzani (Zurich). Nello specifico il case study presentato durante la serata ha visto dialogare a stretto contatto fra loro sia i colleghi all'interno di Pirelli in Italia e nel mondo, sia le controparti assicurative, peritali, e legali. Lorenzo Cella ha raccontato come negli ultimi anni Pirelli abbia dovuto gestire il crescente impatto dei dazi e gli impatti attesi a seguito di annunci e comunicazioni (ad esempio di Trump sul suo sociale network Truth. Nell'ultima presentazione con gli analisti finanziari l'azienda ha fatto sapere che l'impatto sull'Ebit delle criticità logistiche ha pesato per circa 50 milioni di euro. "Sempre di più i nostri flussi destinati agli Stati Uniti si sono spostati verso il Messico e ciò ha significato più trasporti terrestri e meno marittimi, dunque più sinistri stradali e meno marittimi. Le contromisure adottate sono andate verso un'implementazione dei sistemi di cago security e un'attenzione rivolta alla gestione dei vettori terrestri" ha spiegato il responsabile Insurance and Enterprise management di Pirelli. Nel gruppo produttore di pneumatici è in atto un cambio di cultura del rischio per capire quali azioni intraprendere; è stata ad esempio inserita la figura di un perito interno per valutare e prevenire rischi di trasporto oltre a introdurre presidi di security durante il viaggio delle merci. "Una maggiore disciplina nei processi interni e nel risk management diventa un vantaggio competitivo" ha sottolineato Cella, aggiungendo poi un riferimento a "un'attenta disciplina contrattuale nei servizi di logistica (sia a livello italiano che internazionale)". Durante il confronto Giuseppe Ambrosino (Lercari), oltre a evidenziare quanto il perito sia "la prima linea di difesa in caso di sinistri per un'impresa", ha posto l'accento anche sulla constatazione che "non è sempre facile all'interno di un gruppo trovare la sintesi fra le varie anime interne: il responsabile del risk management e quello della logistica hanno priorità e obiettivo talvolta differenti". Dal punto di vista legale Martina Iguera (Camera & Partners) ha riportato l'attenzione al tema della legge applicabile in caso di sinistri durante i trasporti e al limite di responsabilità di 500 dollari per collo o unità (package or customary freight unit) prevista dal diritto marittimo statunitense



02/27/2026 17:05

Nicola Capuzzo

Il mondo dell'industria (Pirelli) a confronto con il settore assicurativo (Zurich), peitale (Lercari) e legale (Camera & Partners) al Propeller Club di Genova - "La globalizzazione esiste ancora? Il mondo dell'industria a confronto con il settore assicurativo". Questo il titolo e l'interrogativo posto alla base dell'ultima conviviale del Propeller Club - Port of genoa al quale hanno partecipato i rappresentanti di Pirelli, Zurich, Lercari e Camera & Partners studio legale. Dal confronto fra mondo legale, assicurativo e industriale sono emerse alcune opinioni chiare: "La risposta alla globalizzazione è quella di fare ancora più squadra fra attori coinvolti in un business: azienda, assicuratore, perito dedicato, ecc." ha sottolineato Lucia Bellazzani (Zurich). Nello specifico il case study presentato durante la serata ha visto dialogare a stretto contatto fra loro sia i colleghi all'interno di Pirelli in Italia e nel mondo, sia le controparti assicurative, peritali, e legali. Lorenzo Cella ha raccontato come negli ultimi anni Pirelli abbia dovuto gestire il crescente impatto dei dazi e gli impatti attesi a seguito di annunci e comunicazioni (ad esempio di Trump sul suo sociale network Truth. Nell'ultima presentazione con gli analisti finanziari l'azienda ha fatto sapere che l'impatto sull'Ebit delle criticità logistiche ha pesato per circa 50 milioni di euro. "Sempre di più i nostri flussi destinati agli Stati Uniti si sono spostati verso il Messico e ciò ha significato più trasporti terrestri e meno marittimi, dunque più sinistri stradali e meno marittimi. Le contromisure adottate sono andate verso un'implementazione dei sistemi di cago security e un'attenzione rivolta alla gestione dei vettori terrestri" ha spiegato il responsabile Insurance and Enterprise management di Pirelli. Nel gruppo produttore di pneumatici è in atto un cambio di cultura del rischio per capire quali azioni intraprendere; è stata ad esempio inserita la figura di un perito interno per valutare e prevenire rischi di trasporto oltre a introdurre presidi di security durante il viaggio

Shipping Italy

Genova, Voltri

e introdotta dal Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) del 1936. Sottolineando quanto sia "importante capire come interpretare un package" e ricordando quanto sia "difficilissimo riuscire ad andare oltre il limite di responsabilità (dimostrando il dolo del vettore o altri casi rarissimi)", Iguera ha spiegato però che "la mitigazione del rischio può avvenire già nella fase precontrattuale. Quanto più si è precisi nel descrivere la merce nel contenitore, tanto più è facile che il giudice riconosca un più alto limite di responsabilità interpretando il package come il singolo carico e non come l'intero container". L'importanza della collaborazione e della sinergia fra attori diversi è l'elemento di grande novità che, secondo Alessandro Lercari, la globalizzazione ha reso possibile e necessario: "Prima i cluster professionali fra loro non interagivano, la globalizzazione ha portato a una sovrapposizione e collaborazione fra soggetti diversi come avvocato, perito, azienda e assicurazione". L'incontro del Propeller **Genova** moderato dal vicepresidente, l'avv. Enrico Molisani, ha offerto in conclusione anche una breve panoramica su quelle che potranno essere le prossime criticità sul mercato degli scambi commerciali internazionale. Per Martina Iguera uno dei grandi temi del momento sono "le sanzioni internazionali che hanno un significativo impatto anche sulle rotte e sulle coperture assicurative". Cella ha fatto sapere che come Gruppo Pirelli guardano con interesse (e qualche apprensione) all'ormai imminente revisione congiunta obbligatoria dell'accordo sul commercio Usmca (ex Nafta) tra Stati Uniti, Messico e Canada. Secondo Lercari "il rischio cyber sarà un fattore che impatterà molto sulle aziende. A livello globale e per qualsiasi attività".

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.

Riforma dei porti, il PD ligure attacca: Accentramento che svuota i territori, Bucci prenda posizione

La Liguria è una regione portuale ricorda Natale con realtà fondamentali come porto di Genova, di Savona-Vado e della Spezia. Le risorse devono essere utilizzate per rilanciare la portualità ligure, non per finanziare strutture centralizzate. Una riforma che accentra e svuota i territori questa l'opinione del Partito Democratico ligure. Una riforma che rappresenterebbe un accentramento delle decisioni strategiche sulla portualità, sottraendo ruolo e autonomia ai territori. Nel mirino la nascita della nuova società "Porti d'Italia", partecipata dal Ministero delle Infrastrutture e dal MEF, che insieme ai dicasteri definirebbe investimenti e linee strategiche attraverso accordi di programma. È necessaria una sinergia nazionale sottolinea il consigliere regionale del PD Davide Natale ma non si può sostituire la pianificazione territoriale sulle scelte fondamentali dei singoli sistemi portuali. Non è pensabile che manutenzioni straordinarie e infrastrutture vengano decise a livello governativo, escludendo di fatto i territori. Tra i punti più contestati c'è la gestione delle entrate generate dai porti: tasse su carico e scarico merci, ancoraggi e quote delle concessioni. Secondo Natale, fino all'85% delle entrate derivanti dalle concessioni dei terminalisti potrebbe confluire in un fondo nazionale, lasciando sui territori solo il 15%. Non condividiamo che una parte così consistente delle entrate generate localmente venga sottratta per confluire in un fondo nazionale, afferma il PD. Critiche anche all'ipotesi che il Ministero dell'Economia utilizzi gli avanzi di amministrazione delle Autorità di sistema portuale per costituire la nuova società, risorse che secondo le opposizioni dovrebbero finanziare investimenti attesi da imprese, lavoratori e amministrazioni locali. Altro nodo centrale riguarda la programmazione strategica. Con la riforma anche il documento di pianificazione verrebbe redatto in sinergia con il Governo, mentre il segretario dell'Autorità portuale sarebbe nominato con il parere del Ministero. Un rafforzamento del ruolo centrale che, secondo Natale, rischia di svuotare le Autorità di sistema, relegandole alla sola ordinaria amministrazione. Le ricadute potrebbero riguardare anche il mondo del lavoro: Se non hai più la possibilità di pianificare e programmare, anche le imprese avranno difficoltà a farlo. Senza certezze sulle risorse che arriveranno sul territorio, diventa complicato dare risposte concrete al tessuto produttivo e quindi all'occupazione. Il PD chiede al presidente Marco Bucci di assumere una posizione chiara in sede politica e nella Conferenza Stato-Regioni. La Liguria è una regione portuale ricorda Natale con realtà fondamentali come porto di Genova, di Savona-Vado e della Spezia. Le risorse devono essere utilizzate per rilanciare la portualità ligure, non per finanziare strutture centralizzate di cui non si avverte l'esigenza. Se il presidente rivendica maggiore autonomia e sostiene che le risorse dei porti debbano restare sui territori conclude il Gruppo PD non può avallare una riforma che va nella direzione opposta. In caso contrario,



"La Liguria è una regione portuale - ricorda Natale - con realtà fondamentali come porto di Genova, di Savona-Vado e della Spezia. Le risorse devono essere utilizzate per rilanciare la portualità ligure, non per finanziare strutture centralizzate. Una riforma che accentra e svuota i territori" questa l'opinione del Partito Democratico ligure. Una riforma che rappresenterebbe un accentramento delle decisioni strategiche sulla portualità, sottraendo ruolo e autonomia ai territori. Nel mirino la nascita della nuova società "Porti d'Italia", partecipata dal Ministero delle Infrastrutture e dal MEF, che insieme ai dicasteri definirebbe investimenti e linee strategiche attraverso accordi di programma. "È necessaria una sinergia nazionale - sottolinea il consigliere regionale del PD Davide Natale - ma non si può sostituire la pianificazione territoriale sulle scelte fondamentali dei singoli sistemi portuali. Non è pensabile che manutenzioni straordinarie e infrastrutture vengano decise a livello governativo, escludendo di fatto i territori". Tra i punti più contestati c'è la gestione delle entrate generate dai porti: tasse su carico e scarico merci, ancoraggi e quote delle concessioni. Secondo Natale, fino all'85% delle entrate derivanti dalle concessioni dei terminalisti potrebbe confluire in un fondo nazionale, lasciando sui territori solo il 15%. "Non condividiamo che una parte così consistente delle entrate generate localmente venga sottratta per confluire in un fondo nazionale", afferma il PD. Critiche anche all'ipotesi che il Ministero dell'Economia utilizzi gli avanzi di amministrazione delle Autorità di sistema portuale per costituire la nuova società, risorse che secondo le opposizioni dovrebbero finanziare investimenti attesi da imprese, lavoratori e amministrazioni locali. Altro nodo centrale riguarda la programmazione strategica. Con la riforma anche il documento di pianificazione verrebbe redatto in sinergia con il Governo, mentre il segretario dell'Autorità portuale sarebbe nominato con il parere del Ministero. Un rafforzamento del ruolo centrale che, secondo Natale, rischia di "svuotare" le Autorità di sistema, relegandole alla sola ordinaria amministrazione. Le ricadute potrebbero riguardare anche il mondo del lavoro: "Se non hai più la possibilità di pianificare e programmare, anche le imprese avranno difficoltà a farlo. Senza certezze sulle risorse che arriveranno sul territorio, diventa complicato dare risposte concrete al tessuto produttivo e quindi all'occupazione". Il PD chiede al presidente Marco Bucci di assumere una posizione chiara in sede politica e nella Conferenza Stato-Regioni. "La Liguria è una regione portuale - ricorda Natale - con realtà fondamentali come porto di Genova, di

TeleNord

Genova, Voltri

le sue parole rischiano di restare solo dichiarazioni di principio. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguitemi sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Tags:.

Protocollo WISTA ItalyFIDAPA per una blue economy inclusiva

Accordo a Genova per promuovere parità di genere, formazione e leadership femminile nel settore marittimo

WISTA Italy e FIDAPA BPW Italy hanno siglato un protocollo d'intesa per sostenere la parità di genere e promuovere una blue economy più inclusiva, innovativa e competitiva. L'accordo punta a rafforzare la presenza femminile nei settori legati al mare attraverso attività formative, networking e iniziative dedicate allo sviluppo professionale. A firmare l'intesa sono state Costanza Musso, presidente di WISTA Italy associazione delle professioniste dello shipping e della logistica attiva da oltre 30 anni e Raffaella Femia, presidente di FIDAPA BPW Italy, sezione Genova. Obiettivi del protocollo: formazione e DEI nel settore marittimo. Il protocollo WISTA Italy FIDAPA blue economy nasce con l'obiettivo di favorire la condivisione di competenze e best practices per garantire opportunità di carriera inclusive nei comparti marittimo e logistico. Tra le priorità dell'accordo vi sono la promozione congiunta dell'economia del mare e delle politiche di Diversity, Equity and Inclusion (DEI), il sostegno alla presenza femminile negli organi decisionali pubblici e privati della blue economy italiana, l'organizzazione di seminari e attività di networking e la realizzazione di iniziative formative rivolte sia agli operatori del settore sia ai nuovi ingressi nelle cosiddette carriere blu. Leadership femminile come leva strategica «Questo protocollo è un passo concreto verso una blue economy più equa, nella quale talento e leadership femminile vengano riconosciuti come leve strategiche di sviluppo», ha dichiarato Costanza Musso. L'impegno a promuovere la presenza delle donne in ruoli di responsabilità, ha aggiunto, pone le basi per modelli sostenibili capaci di generare valore per l'intero sistema economico e sociale. Per Raffaella Femia l'intesa rappresenta «una rotta condivisa per promuovere opportunità, competenze e partecipazione delle donne nei settori legati al mare», sottolineando come collaborazione e visione comune siano fondamentali per trasformare le sfide della blue economy in occasioni di crescita inclusiva. Una collaborazione avviata nel 2019. Il protocollo si inserisce in un percorso di collaborazione attiva tra le due associazioni avviato nel 2019 con il progetto Genova le Donne e il Mare, ideato da Marinella Accinelli per la sezione genovese di FIDAPA. FIDAPA BPW Italy, affiliata alla rete internazionale IFBPW (International Federation of Business and Professional Women), opera per il potenziamento e l'affermazione del ruolo femminile nei contesti decisionali e corporate, con l'obiettivo di contribuire alla riduzione dei gap di genere, retributivi e professionali. In Italia l'associazione conta circa 11.000 socie. Con la firma del protocollo WISTA Italy FIDAPA blue economy, le due realtà rafforzano il proprio impegno congiunto per una governance del mare più equa e orientata alla sostenibilità. Contatta: WISTA Italy Contatta: FIDAPA.



WISTA Italy e FIDAPA BPW Italy hanno siglato un protocollo d'intesa per sostenere la parità di genere e promuovere una blue economy più inclusiva, innovativa e competitiva. L'accordo punta a rafforzare la presenza femminile nei settori legati al mare attraverso attività formative, networking e iniziative dedicate allo sviluppo professionale. A firmare l'intesa sono state Costanza Musso, presidente di WISTA Italy - associazione delle professioniste dello shipping e della logistica attiva da oltre 30 anni - e Raffaella Femia, presidente di FIDAPA BPW Italy, sezione Genova. Obiettivi del protocollo: formazione e DEI nel settore marittimo. Il protocollo WISTA Italy FIDAPA blue economy nasce con l'obiettivo di favorire la condivisione di competenze e best practices per garantire opportunità di carriera inclusive nei comparti marittimo e logistico. Tra le priorità dell'accordo vi sono la promozione congiunta dell'economia del mare e delle politiche di Diversity, Equity and Inclusion (DEI), il sostegno alla presenza femminile negli organi decisionali pubblici e privati della blue economy italiana, l'organizzazione di seminari e attività di networking e la realizzazione di iniziative formative rivolte sia agli operatori del settore sia ai nuovi ingressi nelle cosiddette "carriere blu". Leadership femminile come leva strategica «Questo protocollo è un passo concreto verso una blue economy più equa, nella quale talento e leadership femminile vengano riconosciuti come leve strategiche di sviluppo», ha dichiarato Costanza Musso. L'impegno a promuovere la presenza delle donne in ruoli di responsabilità, ha aggiunto, pone le basi per modelli sostenibili capaci di generare valore per l'intero sistema economico e sociale. Per Raffaella Femia l'intesa rappresenta «una rotta condivisa per promuovere opportunità, competenze e partecipazione delle donne nei settori legati al mare», sottolineando come collaborazione e visione comune siano fondamentali per trasformare le sfide della blue economy in occasioni di crescita inclusiva. Una collaborazione avviata nel 2019. Il protocollo si inserisce in un percorso di

Città della Spezia

La Spezia

Il Pd porta in consiglio la mozione contro il progetto del Governo: "A rischio autonomia e risorse del nostro porto"

I dem chiedono al Comune una posizione unitaria contro la riforma nazionale del **sistema portuale** che punta alla centralizzazione e chiamano in causa anche la Lega, accusata di contraddirsi rispetto alle battaglie sull'autonomia. Nel mirino il rischio di un drenaggio di risorse verso la nuova società pubblica e la perdita di autonomia decisionale dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, con possibili ricadute su investimenti, occupazione e competitività dello scalo spezzino. La riforma nazionale del **sistema portuale** approderà nel consiglio comunale della Spezia del prossimo lunedì. Il gruppo consiliare del Partito Democratico ha infatti presentato una mozione per chiedere una posizione unitaria a difesa dell'autonomia dell'**Autorità di Sistema portuale** del Mar Ligure Orientale e di esprimere una netta contrarietà al progetto di centralizzazione promosso dal governo Meloni. Il documento proposto dai consiglieri 'dem' Marco Raffaelli, Martina Giannetti, Andrea Frau, Andrea Montefiori, Dino Falugiani, Piera Somnavigo e Viviana Cattani, è stato presentato questa mattina alla stampa partendo preliminarmente dai risultati positivi registrati dallo scalo spezzino negli ultimi anni. Nel 2024 il traffico container ha superato 1,23 milioni di TEU e nei primi nove mesi del 2025 i porti del Mar Ligure Orientale hanno movimentato oltre 13,2 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del 5,1 per cento. A questi numeri si aggiunge il ruolo strategico dell'intermodalità ferroviaria, che conferma l'efficienza logistica del **sistema portuale** locale - si legge nella mozione. Secondo i firmatari del documento, si tratta di risultati eccellenti, legati anche all'azione precipua dell'**Autorità di Sistema Portuale**, che ha promosso investimenti e progetti di ammodernamento su terminal, infrastrutture portuali e aree retroportuali. "Un percorso che rischia ora di essere compromesso dalla riforma approvata dal Consiglio dei Ministri a dicembre 2025 e attualmente in discussione in Parlamento. La riforma prevede la nascita di una società pubblica nazionale, Porti d'Italia S.p.A., alla quale verrebbero affidate le principali scelte strategiche sugli investimenti e sulla programmazione. Tra gli aspetti più contestati c'è la possibilità che una parte delle risorse generate dai porti confluisca in un fondo nazionale. Per il **sistema** del Mar Ligure Orientale si ipotizza un prelievo di circa 13 milioni di euro, pari a oltre il 40 per cento delle risorse disponibili", si legge nella mozione. "Un disegno che prevede una centralizzazione fortissima a discapito dei territori e che prevede un forte drenaggio di risorse dalle singole **autorità** portuali generando dubbi sulla copertura economica - attacca la capogruppo Martina Giannetti -. Si fa fatica a capire come possa essere approvata: per questo sono stati richiesti chiarimenti che non sono arrivati ma non sono arrivate nemmeno prese di posizione da parte delle forze politiche locali. E' chiaro che una gestione



02/27/2026 15:41

Fabio Lugarini

I dem chiedono al Comune una posizione unitaria contro la riforma nazionale del sistema portuale che punta alla centralizzazione e chiamano in causa anche la Lega, accusata di contraddirsi rispetto alle battaglie sull'autonomia. Nel mirino il rischio di un drenaggio di risorse verso la nuova società pubblica e la perdita di autonomia decisionale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, con possibili ricadute su investimenti, occupazione e competitività dello scalo spezzino. La riforma nazionale del sistema portuale approderà nel consiglio comunale della Spezia del prossimo lunedì. Il gruppo consiliare del Partito Democratico ha infatti presentato una mozione per chiedere una posizione unitaria a difesa dell'autonomia dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale e di esprimere una netta contrarietà al progetto di centralizzazione promosso dal governo Meloni. Il documento proposto dai consiglieri 'dem' Marco Raffaelli, Martina Giannetti, Andrea Frau, Andrea Montefiori, Dino Falugiani, Piera Somnavigo e Viviana Cattani, è stato presentato questa mattina alla stampa partendo preliminarmente dai risultati positivi registrati dallo scalo spezzino negli ultimi anni. Nel 2024 il traffico container ha superato 1,23 milioni di TEU e nei primi nove mesi del 2025 i porti del Mar Ligure Orientale hanno movimentato oltre 13,2 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del 5,1 per cento. A questi numeri si aggiunge il ruolo strategico dell'intermodalità ferroviaria, che conferma l'efficienza logistica del sistema portuale locale - si legge nella mozione. Secondo i firmatari del documento, si tratta di risultati eccellenti, legati anche all'azione precipua dell'Autorità di Sistema Portuale, che ha promosso investimenti e progetti di ammodernamento su terminal, infrastrutture portuali e aree retroportuali. "Un percorso che rischia ora di essere compromesso dalla riforma approvata dal Consiglio dei Ministri a dicembre 2025 e attualmente in discussione in Parlamento.

Citta della Spezia

La Spezia

centralizzata non può tenere conto delle specificità di ogni singolo porto e la centralità che il nostro porto potrebbe essere davvero messa in discussione. Pensiamo che si possa agire in modo unitario, speriamo si possa avere in consiglio una discussione intellettualmente onesta e procedere insieme. Anche perché gli stessi sindacati si dicono preoccupati per la ricaduta occupazionale e non si capisce come agirebbero sugli organici". Giannetti Altro punto critico riguarda il trasferimento di personale e competenze verso le strutture centrali, con il rischio di un ridimensionamento delle unità operative locali e di una perdita di conoscenze legate alle specificità del territorio. Secondo i proponenti, la concentrazione delle decisioni a livello nazionale ridurrebbe la capacità di programmare interventi mirati sulle esigenze dello scalo spezzino. "Qui non si parla solo del porto ma del futuro strategico della nostra provincia - aggiunge Marco Raffaelli -. I risultati sono dovuti a un modello costruito nel tempo, rispondendo alle esigenze del mercato che cambia repentinamente e al quale bisogna sapersi adattare. Questa proposta del governo è diametralmente opposta alle esigenze: centralizzazione delle risorse, delle strategie. E anche a livello economico il dato è eloquente: si parla di un 13 milioni di euro drenati alla nostra **Autorità portuale**, parliamo di oltre il 40% delle risorse a disposizione. Soldi che non sarebbero più reinvestiti qui ma redistribuiti su scala nazionale. Così si indeboliscono gli scali più efficienti, premiando le direttrici preferite. Per questo motivo ci sentiamo di chiedere al comune di esprimere contrarietà, di coinvolga Regione Liguria e che queste preoccupazioni vengano trasmesse al governo centrale. Non è una battaglia ideologica ma a difesa del territorio. E mi rivolgo in particolare alla Lega parla di autonomia differenziata: ricordo quando Toti voleva proprio portare il tema **portuale** su tavolo dell'autonomia differenziata. Questa proposta va al contrario di quello che da anni propagandano". Nel testo, infine, si evidenzia anche come, al momento, non risultino prese di posizione istituzionali ufficiali da parte dell'amministrazione comunale in difesa dell'autonomia dell'**Autorità portuale**. E Andrea Montefiori rincara sulla Lega: "Un partito che avrebbe principi fondativi contro il centralismo romano e ora si contraddice, incomprensibilmente. Il ddl, come detto, genera dubbi sulla sostenibilità finanziaria. In Liguria si parla di 45 milioni complessivi da mettere nel capitale di una società pubblica. Non si capisce quali siano le positività. E a livello di progettualità mi domando i Prp che fine faranno domani. Non dimentichiamo che prima erano frutto di un'intesa tra porto e comuni di riferimento. E domani? Altro timore è che i presidenti dell'Adsp in un quadro di incertezza si tirino indietro nell'assumere decisioni importanti in questa fase. Io penso che il governo dovrebbe anzi preoccuparsi di aiutare i porti a districarsi fra le conseguenze da vicende internazionali. O al completamento della Pontremolese, che cambierebbe le sorti del nostro scalo". Sulla possibilità di convocare una commissione nella quale gli stessi vertici del porto spezzino possano dire la loro, il Pd è possibilista: "Nessun presidente **portuale** dovrebbe essere d'accordo con questa riforma. Investimenti potrebbero venire meno e se il governo fosse messo nella condizione di scegliere, vincerebbero i capoluoghi di regione e le sedi di porti importanti. Sarebbe interessante chiedere una commissione, se non saranno d'accordo con questo

Citta della Spezia

La Spezia

documento cercheremo ovviamente di ottenere degli approfondimenti", dicono all'unisono.

Pisano: "Un 2026 denso di progetti e scadenze"

ROMA I porti, da dopo la pandemia la cosa si è palesata maggiormente a tutti i livelli, sono in prima linea nel funzionamento della catena logistica italiana e mondiale e la logistica ha assunto negli ultimi anni una percezione comune di grande valore. Ci si è resi conto -ci dice Bruno Pisano, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale, a margine dell'assemblea Confetra 2026- di quanto anche il nostro paese, come in generale tutta l'Europa, dipenda dall'efficienza logistica e quanto in questo settore ci sia bisogno di attenzione e progettualità. Il presidente, in questi mesi dal suo insediamento ha dimostrato di guidare un'Authority attiva su diversi fronti: Abbiamo tanta carne al fuoco. Fra la fine del 2025 e l'inizio del 2026 si sono verificati una serie di eventi tutti estremamente positivi. Penso alle autorizzazioni al dragaggio che sono arrivate grazie all'accordo con Genova per il conferimento dei sedimenti alla diga e che hanno permesso di partire lato pubblico con un progetto di allargamento degli spazi portuali del primo terminalista della Spezia. Cosa che si attendeva da diversi anni e che ha aperto a un grande investimento con un privato lato terra. C'è poi la Zona logistica semplificata, i lavori per la costruzione del molo crociere e i primi test per il cold ironing per la elettrificazione delle banchine. Sarà -afferma Pisano- un 2026 denso di progetti e scadenze e ci auguriamo di fare un bilancio positivo a fine anno.

Messaggero Marittimo.it



Pisano: "Un 2026 denso di progetti e scadenze"

ROMA - I porti, da dopo la pandemia la cosa si è palesata maggiormente a tutti i livelli, sono in prima linea nel funzionamento della catena logistica italiana e mondiale e la logistica ha assunto negli ultimi anni una percezione comune di grande valore.

"Ci si è resi conto -ci dice Bruno Pisano, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale, a margine dell'assemblea Confetra 2026- di quanto anche il nostro paese, come in generale tutta l'Europa, dipenda dall'efficienza logistica e quanto in questo settore ci sia bisogno di attenzione e progettualità".

Il presidente, in questi mesi dal suo insediamento ha dimostrato di guidare un'Authority attiva su diversi fronti: "Abbiamo tanta carne al fuoco. Fra la fine del 2025 e l'inizio del 2026 si sono verificati una serie di eventi tutti estremamente positivi. Penso alle autorizzazioni al dragaggio che sono arrivate grazie all'accordo con Genova per il conferimento dei sedimenti alla diga e che hanno

Il Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma, se non con il consenso. Copyright © 2025 - Editoriale Commercial Marittimo s.r.l. Sede sociale: Piazza Genova, 12 - Livorno. Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 0008020497. P.Iva 0008020497. Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versati

Rinascita del Park Hotel, Grandi (Fdl): "Può essere un volano, ma serve un progetto per Marina"

Il consigliere di Fratelli d'Italia sulla possibile riapertura della struttura turistica: "Il Comune non può limitarsi a controllare, sanzionare o interloquire segretamente" La rinascita del Park Hotel può essere una occasione di rilancio per la località di Marina, ma dal Comune servono interventi concreti, trasparenza e condivisione. Questo il messaggio che Nicola Grandi, capogruppo in Consiglio comunale di Fratelli d'Italia lancia al sindaco di Ravenna. Se infatti il gruppo Zanchetta sembra intenzionato a riaprire la storica struttura alberghiera, "allora al sindaco di Ravenna spetta un compito preciso: costruire le condizioni perché ciò accada. Non si tratta di fare sconti o favori, ma di fare politica nel senso più alto del termine, magari uscendo dalle stanze, magari abbandonando l'approccio basato su incontri carbonari ma cercando di portare la discussione, per una volta, in consiglio comunale, lo spazio dove i cittadini, non dimentichiamolo, sono rappresentati in maniera democratica e diretta". Per Grandi il primo punto è illustrare le opportunità: "Ai proprietari va spiegato chiaramente cosa si può fare, quali margini esistono, quali percorsi sono praticabili. Serve un tavolo tecnico permanente, non uno scontro a distanza o un confronto nelle segrete stanze". Un tema, questo, che riguarda anche la decadenza della concessione balneare dello stabilimento legato all'hotel. Il capogruppo di FdI chiede di "aprire una strada amministrativa chiara e, per quanto possibile, agevolata - e specifica - Non significa bypassare le regole, ma rendere le pratiche comprensibili, accompagnate, rapide. Un investitore che decide di ristrutturare e riaprire un hotel a quattro stelle deve sapere che il Comune è un alleato, non un ostacolo. Che magari esiste uno sportello dedicato, un cronoprogramma certo, interlocutori stabili. La burocrazia non può diventare il motivo per cui Marina resta senza il suo albergo simbolo e l'esperienza insegna che quando si vuole, in questo ambito, si può". Ma per Grandi ciò che manca in particolare sarebbe un progetto per Marina di Ravenna. "Manca un disegno complessivo che restituisca identità alla località. È balneare? È turistica internazionale? È luogo di eventi? È borgo marittimo riqualificato? Senza una risposta chiara, altrimenti ogni investimento resta isolato. Invece di "sfrattare" o irrigidire i rapporti con chi possiede un pezzo strategico del waterfront, sarebbe più lungimirante presentare un piano di rilancio dell'area marittima: riqualificazione degli spazi pubblici, arredo urbano coerente, valorizzazione della passeggiata, integrazione tra stabilimenti, **porto** turistico e offerta alberghiera. Un progetto che dica agli investitori: qui c'è una direzione, qui c'è una città che crede nel turismo di qualità e che magari passi da una rinnovata offerta per chi decida di investire sul commercio all'interno di Marinara, l'altra cattedrale nel deserto. Il Park Hotel può tornare a essere un volano. Ma da solo non basta. E il Comune non può limitarsi a controllare, sanzionare o interloquire segretamente:



Il consigliere di Fratelli d'Italia sulla possibile riapertura della struttura turistica: "Il Comune non può limitarsi a controllare, sanzionare o interloquire segretamente" La rinascita del Park Hotel può essere una occasione di rilancio per la località di Marina, ma dal Comune servono interventi concreti, trasparenza e condivisione. Questo il messaggio che Nicola Grandi, capogruppo in Consiglio comunale di Fratelli d'Italia lancia al sindaco di Ravenna. Se infatti il gruppo Zanchetta sembra intenzionato a riaprire la storica struttura alberghiera, "allora al sindaco di Ravenna spetta un compito preciso: costruire le condizioni perché ciò accada. Non si tratta di fare sconti o favori, ma di fare politica nel senso più alto del termine, magari uscendo dalle stanze, magari abbandonando l'approccio basato su incontri carbonari ma cercando di portare la discussione, per una volta, in consiglio comunale, lo spazio dove i cittadini, non dimentichiamolo, sono rappresentati in maniera democratica e diretta". Per Grandi il primo punto è illustrare le opportunità: "Ai proprietari va spiegato chiaramente cosa si può fare, quali margini esistono, quali percorsi sono praticabili. Serve un tavolo tecnico permanente, non uno scontro a distanza o un confronto nelle segrete stanze". Un tema, questo, che riguarda anche la decadenza della concessione balneare dello stabilimento legato all'hotel. Il capogruppo di FdI chiede di "aprire una strada amministrativa chiara e, per quanto possibile, agevolata - e specifica - Non significa bypassare le regole, ma rendere le pratiche comprensibili, accompagnate, rapide. Un investitore che decide di ristrutturare e riaprire un hotel a quattro stelle deve sapere che il Comune è un alleato, non un ostacolo. Che magari esiste uno sportello dedicato, un

Ravenna Today

Ravenna

deve guidare".

Incontro tra il Prefetto e il Comandante della Stazione Navale GdF di Rimini

Il Prefetto di Ravenna, Raffaele Ricciardi, ha ricevuto nella mattina del 25 febbraio, al Palazzo del Governo, il Comandante della Stazione Navale della Guardia di Finanza di Rimini, Capitano Stefano Di Vozzo, accompagnato dal Comandante della Sezione Operativa Navale di Marina di Ravenna, Tenente Ivan Ravanusa. Come illustrato in una nota "nel corso dell'incontro, molto cordiale ed improntato alla massima cooperazione tra le due Istituzioni, il Prefetto ha ringraziato il Capitano Di Vozzo per la grande ed efficace collaborazione e gli ottimi rapporti esistenti tra l'Ufficio Territoriale del Governo ed il Raggruppamento Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza, in particolare in relazione alla delicatissima attività di Polizia del mare svolta nella provincia di Ravenna, dove sono collocati numerosi siti ed obiettivi sensibili di interesse nazionale. In tale ambito, il Prefetto Ricciardi ed il Capitano Di Vozzo hanno convenuto di rivolgere particolare attenzione anche ai sistemi di protezione, pubblici e privati, delle aziende che operano sulla costa e nel mare ravennate, allo scopo di garantire alle stesse di svolgere la propria attività in sicurezza e tranquillità, sovente anche per perseguire rilevanti interessi pubblici, in considerazione altresì delle importanti prospettive di sviluppo del **porto** cittadino. È stato oggetto di confronto anche la tematica relativa ai numerosi sbarchi di navi di Organizzazioni Non Governative - l'ultimo dei quali risalente allo scorso 16 febbraio - che raccolgono migranti nel mare Mediterraneo e che giungono a Ravenna, individuato quale **Porto** Sicuro, attività che coinvolge, oltre alle altre istituzioni del territorio, anche il Raggruppamento Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza". " Si è trattato - ha affermato il Prefetto - di un utile confronto per conoscere i punti di forza di questo territorio costiero e condividere strategie di intervento, allo scopo di assicurare la massima sicurezza e salvaguardia sia delle persone che delle coste".



02/27/2026 09:02

RAFFAELE RICCIARDI

Il Prefetto di Ravenna, Raffaele Ricciardi, ha ricevuto nella mattina del 25 febbraio, al Palazzo del Governo, il Comandante della Stazione Navale della Guardia di Finanza di Rimini, Capitano Stefano Di Vozzo, accompagnato dal Comandante della Sezione Operativa Navale di Marina di Ravenna, Tenente Ivan Ravanusa. Come illustrato in una nota "nel corso dell'incontro, molto cordiale ed improntato alla massima cooperazione tra le due Istituzioni, il Prefetto ha ringraziato il Capitano Di Vozzo per la grande ed efficace collaborazione e gli ottimi rapporti esistenti tra l'Ufficio Territoriale del Governo ed il Raggruppamento Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza, in particolare in relazione alla delicatissima attività di Polizia del mare svolta nella provincia di Ravenna, dove sono collocati numerosi siti ed obiettivi sensibili di interesse nazionale. In tale ambito, il Prefetto Ricciardi ed il Capitano Di Vozzo hanno convenuto di rivolgere particolare attenzione anche ai sistemi di protezione, pubblici e privati, delle aziende che operano sulla costa e nel mare ravennate, allo scopo di garantire alle stesse di svolgere la propria attività in sicurezza e tranquillità, sovente anche per perseguire rilevanti interessi pubblici, in considerazione altresì delle importanti prospettive di sviluppo del porto cittadino. È stato oggetto di confronto anche la tematica relativa ai numerosi sbarchi di navi di Organizzazioni Non Governative - l'ultimo dei quali risalente allo scorso 16 febbraio - che raccolgono migranti nel mare Mediterraneo e che giungono a Ravenna, individuato quale Porto Sicuro, attività che coinvolge, oltre alle altre istituzioni del territorio, anche il Raggruppamento Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza". " Si è trattato - ha affermato il Prefetto - di un utile

Gli studenti IFTS in visita ai terminal SAPIR e Terminal Container Ravenna

Una giornata di formazione direttamente sul campo per gli studenti del corso IFTS "Tecnico per la Programmazione della Produzione e della Logistica Sostenibile e Digitale", promosso a Ravenna, che hanno visitato i terminal Sapir e Terminal Container Ravenna (TCR), realtà operative strategiche dello scalo ravennate. La visita si è articolata in una sessione introduttiva in aula e in un percorso guidato all'interno dei piazzali e delle strutture operative dei terminal, offrendo un contatto diretto con i processi della logistica portuale moderna: dalla gestione dei container reefer alle dinamiche delle rotte mediterranee, fino agli strumenti digitali che governano i flussi delle merci.

Durante la parte teorica, i referenti aziendali hanno illustrato il posizionamento strategico dei due terminal nel contesto della portualità italiana e mediterranea, con particolare attenzione alle sfide della sostenibilità e della digitalizzazione dei processi logistici, temi centrali nel percorso IFTS. Il tour operativo ha consentito agli studenti di osservare da vicino le attività di movimentazione, i sistemi di controllo e le infrastrutture tecnologiche che rendono Ravenna uno scalo competitivo sulle rotte internazionali. "Accogliere studenti di ogni ordine

e grado - dalle scuole primarie fino ai percorsi universitari e ai corsi IFTS - è per noi molto più di un gesto di apertura: è un impegno concreto verso il territorio e verso il futuro della professione portuale - ha dichiarato Giannantonio Mingozzi, presidente di TCR -. Far toccare con mano la realtà operativa di un **porto** è il modo migliore per trasformare le competenze tecniche in consapevolezza professionale. Investire nella formazione delle nuove generazioni significa investire nella competitività del **porto** e dell'intera comunità ravennate". Comment i.



Park Hotel di Marina di Ravenna, Grandi (Fdl): "Meno carte bollate e più visione"

"Se davvero Marina di Ravenna ha bisogno che il Park Hotel torni a vivere - e ne ha un bisogno disperato - allora forse è il momento di cambiare approccio. Non fatto di ordinanze, ricorsi, carte bollate e bracci di ferro, ma che preveda una strategia. Una visione. Un progetto". Lo dichiara Nicola Grandi, consigliere comunale e capogruppo di Fratelli d'Italia, intervenendo sul futuro dell'albergo simbolo della località balneare. "Il gigante abbandonato non è solo un immobile chiuso - afferma il capogruppo di Fratelli d'Italia -: è il simbolo di una località che ha perso identità e centralità. E se l'obiettivo è che il gruppo Zanchetta riapra il Park Hotel, allora al sindaco di Ravenna spetta un compito preciso: costruire le condizioni perché ciò accada", afferma. Secondo Grandi non si tratta di concedere favori, ma di esercitare pienamente il ruolo politico dell'amministrazione. "Non si tratta di fare sconti, ma di fare politica nel senso più alto del termine. Portando la discussione in consiglio comunale, lo spazio dove i cittadini sono rappresentati in maniera democratica e diretta, e superando la logica degli incontri riservati". Il consigliere individua tre direttrici.

" Primo: illustrare le opportunità. La Regione Emilia-Romagna offre strumenti normativi importanti in ambito di riqualificazione e ricettività turistica. Esistono incentivi, possibilità di intervento in caso di rigenerazione urbana, strumenti per la riconversione e l'innalzamento qualitativo delle strutture alberghiere. Ai proprietari va spiegato chiaramente cosa si può fare, quali margini esistono, quali percorsi sono praticabili. Serve un tavolo tecnico permanente, non uno scontro a distanza". " Secondo: aprire una strada amministrativa chiara e, per quanto possibile, agevolata. Non significa aggirare le regole, ma rendere le pratiche comprensibili, accompagnate, rapide. Un investitore che decide di ristrutturare e riaprire un hotel a quattro stelle deve sapere che il Comune è un alleato, non un ostacolo. La burocrazia non può diventare il motivo per cui Marina resta senza il suo albergo simbolo". Il terzo punto riguarda la strategia complessiva per la località. "Anche il miglior hotel non può funzionare in un contesto urbano che non è all'altezza. Chi sceglie un quattro stelle cerca un'esperienza complessiva: arredi urbani curati, spazi pubblici decorosi, passeggiate valorizzate, illuminazione adeguata, offerta culturale coerente, sicurezza percepita e reale. Oggi Marina fatica a offrire tutto questo in modo organico". "Manca un disegno complessivo che restituisca identità alla località - continua Grandi -. È balneare? È turistica internazionale? È luogo di eventi? È borgo marittimo riqualificato? Senza una risposta chiara, ogni investimento resta isolato". Da qui l'invito a un piano di rilancio dell'area marittima che integri riqualificazione degli spazi pubblici, valorizzazione della passeggiata e connessione tra stabilimenti, **porto** turistico e offerta alberghiera. "Il Park Hotel può tornare a essere un volano. Ma da solo non basta. Il Comune

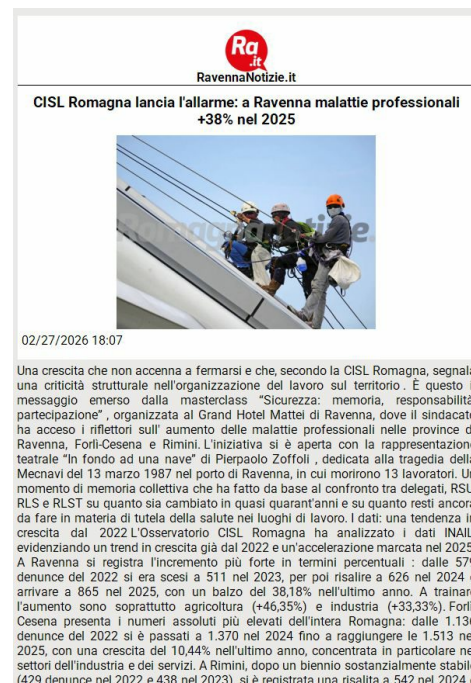


"Se davvero Marina di Ravenna ha bisogno che il Park Hotel torni a vivere - e ne ha un bisogno disperato - allora forse è il momento di cambiare approccio. Non fatto di ordinanze, ricorsi, carte bollate e bracci di ferro, ma che preveda una strategia. Una visione. Un progetto". Lo dichiara Nicola Grandi, consigliere comunale e capogruppo di Fratelli d'Italia, intervenendo sul futuro dell'albergo simbolo della località balneare. "Il gigante abbandonato non è solo un immobile chiuso - afferma il capogruppo di Fratelli d'Italia -: è il simbolo di una località che ha perso identità e centralità. E se l'obiettivo è che il gruppo Zanchetta riapra il Park Hotel, allora al sindaco di Ravenna spetta un compito preciso: costruire le condizioni perché ciò accada", afferma. Secondo Grandi non si tratta di concedere favori, ma di esercitare pienamente il ruolo politico dell'amministrazione. "Non si tratta di fare sconti, ma di fare politica nel senso più alto del termine. Portando la discussione in consiglio comunale, lo spazio dove i cittadini sono rappresentati in maniera democratica e diretta, e superando la logica degli incontri riservati". Il consigliere individua tre direttrici. " Primo: illustrare le opportunità. La Regione Emilia-Romagna offre strumenti normativi importanti in ambito di riqualificazione e ricettività turistica. Esistono incentivi, possibilità di intervento in caso di rigenerazione urbana, strumenti per la riconversione e l'innalzamento qualitativo delle strutture alberghiere. Ai proprietari va spiegato chiaramente cosa si può fare, quali margini esistono, quali percorsi sono praticabili. Serve un tavolo tecnico permanente, non uno scontro a distanza". " Secondo: aprire una strada amministrativa chiara e, per quanto possibile, agevolata. Non significa aggirare le regole, ma rendere le pratiche

non può limitarsi a controllare o sanzionare: deve guidare. È il tempo della visione e della condivisione", conclude Grandi.

CISL Romagna lancia l'allarme: a Ravenna malattie professionali +38% nel 2025

Una crescita che non accenna a fermarsi e che, secondo la CISL Romagna, segnala una criticità strutturale nell'organizzazione del lavoro sul territorio. È questo il messaggio emerso dalla masterclass "Sicurezza: memoria, responsabilità, partecipazione", organizzata al Grand Hotel Mattei di Ravenna, dove il sindacato ha acceso i riflettori sull'aumento delle malattie professionali nelle province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini. L'iniziativa si è aperta con la rappresentazione teatrale "In fondo ad una nave" di Pierpaolo Zoffoli, dedicata alla tragedia della Mecnavi del 13 marzo 1987 nel porto di Ravenna, in cui morirono 13 lavoratori. Un momento di memoria collettiva che ha fatto da base al confronto tra delegati, RSU, RLS e RLST su quanto sia cambiato in quasi quarant'anni e su quanto resti ancora da fare in materia di tutela della salute nei luoghi di lavoro. I dati: una tendenza in crescita dal 2022. L'Osservatorio CISL Romagna ha analizzato i dati INAIL, evidenziando un trend in crescita già dal 2022 e un'accelerazione marcata nel 2025. A Ravenna si registra l'incremento più forte in termini percentuali: dalle 579 denunce del 2022 si era scesi a 511 nel 2023, per poi risalire a 626 nel 2024 e arrivare a 865 nel 2025, con un balzo del 38,18% nell'ultimo anno. A trainare l'aumento sono soprattutto agricoltura (+46,35%) e industria (+33,33%). Forlì-Cesena presenta i numeri assoluti più elevati dell'intera Romagna: dalle 1.136 denunce del 2022 si è passati a 1.370 nel 2024 fino a raggiungere le 1.513 nel 2025, con una crescita del 10,44% nell'ultimo anno, concentrata in particolare nei settori dell'industria e dei servizi. A Rimini, dopo un biennio sostanzialmente stabile (429 denunce nel 2022 e 438 nel 2023), si è registrata una risalita a 542 nel 2024 e 584 nel 2025, con un incremento del 7,75%, anche qui trainato dal comparto industria e servizi. Un andamento che supera la media regionale dell'Emilia-Romagna, attestata comunque su un preoccupante +7,46%. Marinelli: "Non è solo statistica, è sofferenza reale". "L'aumento delle denunce di malattia professionale in Romagna è un dato che ci preoccupa profondamente e che non può essere ridotto a una semplice variazione statistica - dichiara Francesco Marinelli, segretario generale CISL Romagna -. I numeri che registriamo a Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini mostrano una tendenza strutturale: c'è un problema che riguarda l'organizzazione del lavoro, i carichi sempre più pesanti e i ritmi produttivi, oltre a una prevenzione che non sempre riesce a stare al passo con i cambiamenti". Secondo Marinelli, quando crescono le denunce cresce anche la sofferenza nei luoghi di lavoro. "Parliamo di persone che si ammalano a causa della propria attività lavorativa, ma parliamo anche di un disagio diffuso che oggi emerge sempre con più forza. Non basta registrare un dato, serve un cambio di passo concreto: più investimenti in prevenzione, più formazione continua e controlli più efficaci. Ma soprattutto serve un cambiamento culturale". Anche gli infortuni



restano elevati Al quadro delle malattie professionali si aggiungono i dati sugli infortuni 2025 . In provincia di Forlì-Cesena le denunce sono state 7.236, in aumento rispetto all'anno precedente; a **Ravenna** si registrano 7.052 casi, dato sostanzialmente stabile; a Rimini le denunce sono 5.190, in linea con il 2024. "Numeri che, letti insieme alla crescita delle malattie professionali, delineano un quadro complessivo di forte pressione sui luoghi di lavoro del territorio romagnolo - osserva Marinelli -. Se da un lato le patologie lavoro-correlate evidenziano un problema strutturale legato all'organizzazione, ai carichi e ai ritmi produttivi, dall'altro il volume degli infortuni conferma come la prevenzione e la gestione del rischio debbano diventare un asse centrale delle politiche aziendali". "Senza partecipazione non c'è vera sicurezza" Per la CISL Romagna la risposta non può limitarsi al rispetto formale degli adempimenti normativi, ma deve passare attraverso un modello di partecipazione attiva dei lavoratori. "Senza partecipazione non c'è vera sicurezza - ribadisce Marinelli -. Chi lavora conosce i rischi quotidiani meglio di chiunque altro e deve essere parte attiva nelle scelte organizzative". "La salute non è un costo da comprimere nei bilanci aziendali, ma un diritto fondamentale - conclude il segretario -. Il nostro obiettivo è intervenire prima che il rischio si trasformi in malattia. Su questo continueremo a incalzare imprese e istituzioni con determinazione". Comment i.

Il Porto di Ravenna apre le porte agli studenti IFTS: visita ai terminal Sapir e TCR

Una giornata di formazione direttamente sul campo per gli studenti del corso IFTS Tecnico per la Programmazione della Produzione e della Logistica Sostenibile e Digitale, promosso a **Ravenna**, che hanno visitato i terminal di SAPIR e Terminal Container **Ravenna** (TCR), due realtà operative di riferimento del **Porto** di **Ravenna**. La visita si è articolata in una sessione in aula e in un percorso guidato all'interno dei piazzali e delle strutture operative dei terminal, offrendo ai partecipanti un contatto diretto con i processi della logistica portuale moderna. Dalla gestione dei container reefer alle dinamiche delle rotte mediterranee, fino agli strumenti digitali che regolano i flussi di merce, gli studenti hanno potuto osservare da vicino il funzionamento di uno scalo strategico per il traffico internazionale. Durante l'incontro in aula, i referenti aziendali hanno illustrato il posizionamento di Sapir e TCR nel contesto della portualità italiana e mediterranea, con particolare attenzione alle sfide legate alla sostenibilità ambientale e alla digitalizzazione dei processi logistici, temi centrali nel percorso formativo IFTS. Il tour operativo ha invece consentito di approfondire le attività di movimentazione, i sistemi di controllo e le infrastrutture tecnologiche che rendono **Ravenna** un hub competitivo sulle rotte commerciali. «Accogliere studenti di ogni ordine e grado - dalle scuole primarie ai percorsi universitari e ai corsi IFTS - è per noi molto più di un gesto di apertura: è un impegno concreto verso il territorio e verso il futuro della professione portuale», ha dichiarato Giannantonio Mingozzi, presidente di TCR. «Far toccare con mano la realtà operativa di un **porto** è il modo migliore per trasformare le competenze tecniche in consapevolezza professionale. Ogni studente che attraversa questi terminal porta con sé una conoscenza che nessun manuale può sostituire. Investire nella formazione delle nuove generazioni significa investire nella competitività del **porto** e dell'intera comunità ravennate.».



Park Hotel, Grandi al sindaco: «Meno carte bollate, più visione per rilanciare Marina»

Se davvero Marina di Ravenna ha bisogno che il Park Hotel torni a vivere - e ne ha un bisogno disperato - allora è il momento di cambiare approccio. Non uno fatto di ordinanze, ricorsi, carte bollate e bracci di ferro, ma una strategia, una visione, un progetto. Nicola Grandi, esponente di Fratelli d'Italia, lancia un messaggio diretto al sindaco di Ravenna: il "gigante abbandonato" non è soltanto un immobile chiuso, ma il simbolo di una località che ha perso identità e centralità. Se l'obiettivo è che il gruppo Zanchetta riapra il Park Hotel, il compito dell'amministrazione è costruire le condizioni perché ciò accada. Non si tratta di fare sconti o favori, ma di fare politica nel senso più alto del termine, portando il confronto fuori dalle stanze riservate e dentro il consiglio comunale, luogo della rappresentanza democratica. Primo punto: illustrare le opportunità. La Regione Emilia-Romagna mette a disposizione strumenti normativi rilevanti per la riqualificazione e la ricettività turistica, con incentivi, possibili deroghe in caso di rigenerazione urbana e percorsi per la riconversione e l'innalzamento qualitativo delle strutture alberghiere. Ai proprietari va spiegato cosa si può fare, quali margini esistono e quali strade sono praticabili. Serve un tavolo tecnico permanente, non uno scontro a distanza. Secondo punto: aprire una strada amministrativa chiara e, per quanto possibile, agevolata. Non significa aggirare le regole, ma rendere le pratiche comprensibili, accompagnate e rapide. Un investitore che decide di ristrutturare e riaprire un quattro stelle deve percepire il Comune come un alleato, con interlocutori stabili, uno sportello dedicato e un cronoprogramma definito. La burocrazia non può essere il motivo per cui Marina resta senza il suo albergo simbolo. Terzo punto, il più importante: un progetto per Marina di Ravenna. Anche il miglior hotel non può funzionare in un contesto urbano non all'altezza. Chi sceglie una struttura di fascia alta cerca un'esperienza complessiva fatta di arredi urbani curati, spazi pubblici decorosi, passeggiate valorizzate, illuminazione adeguata, offerta culturale coerente e sicurezza percepita e reale. Oggi, secondo Grandi, manca un disegno complessivo che restituisca identità alla località: balneare, turistica internazionale, luogo di eventi o borgo marittimo riqualificato? Senza una risposta chiara, ogni investimento rischia di restare isolato. Invece di irrigidire i rapporti con chi possiede un pezzo strategico del waterfront, sarebbe più lungimirante presentare un piano di rilancio dell'area marittima, con riqualificazione degli spazi pubblici, arredo urbano coerente, valorizzazione della passeggiata e integrazione tra stabilimenti, **porto** turistico e offerta alberghiera, magari ripensando anche l'offerta commerciale di Marinara. Il Park Hotel può tornare a essere un volano, ma da solo non basta. Il Comune, conclude Grandi, non può limitarsi a controllare o sanzionare: deve guidare. È un consiglio forse non gradito, ma necessario se si vuole davvero rivedere le luci accese al Park Hotel e restituire



dignità a Marina di Ravenna. Il tempo delle carte è finito, è il momento della visione e della condivisione.

Malattie professionali in crescita, la CISL Romagna lancia l'allarme: «Serve più partecipazione per fermare l'emergenza»

Illness hand. Portrait of a businessman with a beard while working in his office, holding hand Una crescita che non accenna a fermarsi e che vede l'intero territorio romagnolo alle prese con una sfida sempre più critica per la salute dei lavoratori: quella delle malattie professionali. È l'allarme lanciato dalla CISL Romagna nel corso della Masterclass "Sicurezza: memoria, responsabilità, partecipazione", ospitata al Grand Hotel Mattei di **Ravenna**.

L'iniziativa si è aperta con la rappresentazione teatrale "In fondo ad una nave" di e con Pierpaolo Zoffoli, dedicata alla tragedia della Mecnavi del 13 marzo 1987, in cui persero la vita 13 lavoratori nel **porto di Ravenna**. Un momento di memoria che ha introdotto il confronto su quanto sia cambiato e su quanto resti ancora da fare per la tutela della salute nei luoghi di lavoro. I dati: trend in crescita dal 2022. I numeri INAIL analizzati dall'Osservatorio CISL Romagna mostrano una tendenza in aumento già dal 2022, con un'accelerazione marcata nel 2025. **Ravenna** registra l'impennata più significativa: dalle 579 denunce del 2022, dopo una flessione nel 2023 (511), si è passati a 626 casi nel 2024 fino a 865 nel 2025, con un balzo del nell'ultimo anno, trainato da

agricoltura e industria. Forlì-Cesena presenta i numeri assoluti più elevati: dalle 1.136 denunce del 2022 si arriva alle 1.513 del 2025 (+10,44%), con una crescita legata soprattutto a industria e servizi. Rimini, dopo un biennio sostanzialmente stabile, sale a 584 denunce nel 2025 (+7,75%), con un aumento significativo nel comparto industria e servizi. Una dinamica che supera la media regionale dell'Emilia-Romagna (+7,46%) e che, secondo il sindacato, impone un cambio di passo deciso. Partecipazione come chiave della sicurezza Per la CISL Romagna la risposta non può limitarsi agli adempimenti burocratici. Serve un modello fondato sulla partecipazione attiva dei lavoratori, con un ruolo centrale per RSU, RLS e RLST nella contrattazione aziendale. «L'aumento delle denunce di malattia professionale in Romagna è un dato che ci preoccupa profondamente e che non può essere ridotto a una semplice variazione statistica - dichiara Francesco Marinelli, segretario generale CISL Romagna -. I numeri mostrano una tendenza strutturale che riguarda l'organizzazione del lavoro, i carichi sempre più pesanti e i ritmi produttivi». Secondo Marinelli, quando crescono le denunce cresce anche la sofferenza nei luoghi di lavoro. «Parliamo di persone che si ammalano a causa della propria attività lavorativa. Non basta registrare un dato: servono più investimenti in prevenzione, più formazione continua e controlli più efficaci. Ma soprattutto serve un cambiamento culturale». Anche gli infortuni restano alti. Al quadro già preoccupante delle malattie professionali si aggiungono i dati sugli infortuni sul lavoro. Nel 2025 le denunce sono state 7.236 in provincia di Forlì-Cesena, 7.052 a **Ravenna** e 5.190 a Rimini, numeri che confermano una pressione significativa sui luoghi



Illness hand. Portrait of a businessman with a beard while working in his office, holding hand Una crescita che non accenna a fermarsi e che vede l'intero territorio romagnolo alle prese con una sfida sempre più critica per la salute dei lavoratori: quella delle malattie professionali. È l'allarme lanciato dalla CISL Romagna nel corso della Masterclass "Sicurezza: memoria, responsabilità, partecipazione", ospitata al Grand Hotel Mattei di Ravenna. L'iniziativa si è aperta con la rappresentazione teatrale "In fondo ad una nave" di e con Pierpaolo Zoffoli, dedicata alla tragedia della Mecnavi del 13 marzo 1987, in cui persero la vita 13 lavoratori nel porto di Ravenna. Un momento di memoria che ha introdotto il confronto su quanto sia cambiato e su quanto resti ancora da fare per la tutela della salute nei luoghi di lavoro. I dati: trend in crescita dal 2022. I numeri INAIL analizzati dall'Osservatorio CISL Romagna mostrano una tendenza in aumento già dal 2022, con un'accelerazione marcata nel 2025. Ravenna registra l'impennata più significativa: dalle 579 denunce del 2022, dopo una flessione nel 2023 (511), si è passati a 626 casi nel 2024 fino a 865 nel 2025, con un balzo del nell'ultimo anno, trainato da agricoltura e industria. Forlì-Cesena presenta i numeri assoluti più elevati: dalle 1.136 denunce del 2022 si arriva alle 1.513 del 2025 (+10,44%), con una crescita legata soprattutto a industria e servizi. Rimini, dopo un biennio sostanzialmente stabile, sale a 584 denunce nel 2025 (+7,75%), con un aumento significativo nel comparto industria e servizi. Una dinamica che supera la media regionale dell'Emilia-Romagna (+7,46%) e che, secondo il sindacato, impone un cambio di passo deciso. Partecipazione come chiave della sicurezza Per la CISL

di lavoro del territorio romagnolo. «Se da un lato le patologie lavoro-correlate evidenziano un problema strutturale legato a organizzazione e ritmi produttivi, dall'altro il volume degli infortuni dimostra che prevenzione e gestione del rischio devono diventare centrali nelle politiche aziendali», sottolinea Marinelli. « Senza partecipazione non c'è vera sicurezza : chi lavora conosce i rischi quotidiani meglio di chiunque altro e deve essere parte attiva nelle scelte organizzative». Il messaggio finale è netto: «La salute non è un costo da comprimere nei bilanci aziendali, ma un diritto fondamentale. Il nostro obiettivo è intervenire prima che il rischio si trasformi in malattia. Su questo la CISL Romagna continuerà a incalzare imprese e istituzioni con determinazione».

Risveglio Duemila

Ravenna

ZIs Emilia-Romagna, focus su intermodalità e sostenibilità: Premiare chi investe

La Zona Logistica Semplificata punta a rafforzare competitività e attrattività del sistema regionale. Al centro il porto di Ravenna, con oltre 28 milioni di tonnellate movimentate nel 2025 (+9,6 per cento). Annunciato un Tavolo permanente sulla logistica sostenibile. Un confronto sulla logistica e le possibilità per il territorio La Zona Logistica Semplificata (ZLS) dell'Emilia-Romagna accelera il proprio percorso di sviluppo coinvolgendo istituzioni, imprese e tecnici in un confronto promosso da Economia Pulita e ospitato nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale. Un porto al centro della regione. Obiettivo dell'incontro: individuare nuove semplificazioni amministrative, incentivi e leve fiscali capaci di premiare gli investimenti in sostenibilità e rafforzare l'integrazione tra i diversi vettori di trasporto. Un percorso che vede nel porto di Ravenna il perno dell'intero sistema regionale: nel 2025 lo scalo ha superato i 28 milioni di tonnellate di merce movimentata, con una crescita del 9,6 per cento rispetto al 2024 e un incremento ancora più marcato delle rinfuse solide (+10,8 per cento). La ZIs, uno strumento per incentivare le aziende e l'economia Istituita nell'ottobre 2024, la ZLS dell'Emilia-Romagna in linea con le altre sette attive nel Centro-Nord favorisce l'insediamento e lo sviluppo delle attività produttive nelle aree retroportuali attraverso semplificazioni amministrative e strumenti come il credito d'imposta. Secondo lo studio presentato da Uniontrasporti, la ZIs rappresenta un volano per attrarre investimenti italiani e stranieri e rilanciare la competitività del sistema logistico-produttivo. L'assessora Priolo: Incrementare l'intermodalità Nel corso del confronto, l'assessora regionale a Mobilità, Trasporti e Infrastrutture Irene Priolo ha sottolineato la necessità di sviluppare ulteriormente l'intermodalità, sostenere chi investe in innovazione e riduzione dell'impatto ambientale e rafforzare l'integrazione tra porto, ferrovia, autostrade e aree produttive. Annunciata anche l'istituzione di un Tavolo permanente sulla logistica sostenibile con associazioni datoriali, sindacati, cluster regionali e sistema camerale. Per il sindaco Barattoni: trainerà l'economia del territorio Per il sindaco di Ravenna Alessandro Barattoni, la ZIs sarà determinante per attrarre investimenti e consolidare la crescita già registrata dallo scalo. Sulla stessa linea il presidente dell'Autorità portuale Francesco Benevolo, che ha evidenziato l'importanza del confronto con operatori e stakeholder per tradurre lo strumento in interventi concreti. Incentivare le aziende che investono in sostenibilità ambientale Secondo Francesco Montanari, coordinatore scientifico di Economia Pulita, la differenza la faranno i territori capaci di attivare sistemi premianti per le imprese che investono in sostenibilità ambientale, sociale e di governance, incentivando l'intermodalità anche attraverso strumenti come il marebonus regionale. All'evento hanno partecipato, tra gli altri, rappresentanti di associazioni portuali,



La Zona Logistica Semplificata punta a rafforzare competitività e attrattività del sistema regionale. Al centro il porto di Ravenna, con oltre 28 milioni di tonnellate movimentate nel 2025 (+9,6 per cento). Annunciato un Tavolo permanente sulla logistica sostenibile. Un confronto sulla logistica e le possibilità per il territorio La Zona Logistica Semplificata (ZLS) dell'Emilia-Romagna accelera il proprio percorso di sviluppo coinvolgendo istituzioni, imprese e tecnici in un confronto promosso da Economia Pulita e ospitato nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale. Un porto al centro della regione. Obiettivo dell'incontro: individuare nuove semplificazioni amministrative, incentivi e leve fiscali capaci di premiare gli investimenti in sostenibilità e rafforzare l'integrazione tra i diversi vettori di trasporto. Un percorso che vede nel porto di Ravenna il perno dell'intero sistema regionale: nel 2025 lo scalo ha superato i 28 milioni di tonnellate di merce movimentata, con una crescita del 9,6 per cento rispetto al 2024 e un incremento ancora più marcato delle rinfuse solide (+10,8 per cento). La ZIs, uno strumento per incentivare le aziende e l'economia Istituita nell'ottobre 2024, la ZLS dell'Emilia-Romagna - in linea con le altre sette attive nel Centro-Nord - favorisce l'insediamento e lo sviluppo delle attività produttive nelle aree retroportuali attraverso semplificazioni amministrative e strumenti come il credito d'imposta. Secondo lo studio presentato da Uniontrasporti, la ZIs rappresenta un volano per attrarre investimenti italiani e stranieri e rilanciare la competitività del sistema logistico-produttivo. L'assessora Priolo: "Incrementare l'intermodalità" Nel corso del confronto, l'assessora regionale a Mobilità, Trasporti e Infrastrutture Irene Priolo ha sottolineato la necessità di sviluppare ulteriormente l'intermodalità, sostenere chi investe in innovazione e riduzione dell'impatto ambientale e rafforzare l'integrazione tra porto, ferrovia, autostrade e aree produttive. Annunciata anche

Risveglio Duemila

Ravenna

del sistema camerale e di importanti realtà industriali e logistiche nazionali , a conferma del ruolo strategico della ZIs come leva di sviluppo stabile, occupazione qualificata e maggiore attrattività per nuovi investimenti.

Marina di Carrara, passeggiata danneggiata: Autorità portuale impegnata per «sanare la situazione»

Voice by MARINA DI CARRARA In riferimento al danneggiamento della piattaforma che si trova all'inizio della passeggiata sul mare di Marina di Carrara e che è stata seriamente deteriorata dalle mareggiate, l'Autorità di Sistema Portuale rende noto di essersi attivata «per quanto necessario, avviando una serie di approfondimenti tecnici della problematica, che prevedono il coinvolgimento dei progettisti, della ditta esecutrice dei lavori e del collaudatore, con la finalità di individuare gli interventi più indicati per sanare la situazione. Nel frattempo, si è provveduto a delimitare l'area per impedire agli utenti di avvicinarsi all'opera danneggiata».

Voce Apuana

Marina di Carrara, passeggiata danneggiata: Autorità portuale impegnata per «sanare la situazione»



02/27/2026 07:10

Voice by MARINA DI CARRARA – In riferimento al danneggiamento della piattaforma che si trova all'inizio della passeggiata sul mare di Marina di Carrara e che è stata seriamente deteriorata dalle mareggiate, l'Autorità di Sistema Portuale rende noto di essersi attivata «per quanto necessario, avviando una serie di approfondimenti tecnici della problematica, che prevedono il coinvolgimento dei progettisti, della ditta esecutrice dei lavori e del collaudatore, con la finalità di individuare gli interventi più indicati per sanare la situazione. Nel frattempo, si è provveduto a delimitare l'area per impedire agli utenti di avvicinarsi all'opera danneggiata».

Informatore Navale

Livorno

"Il porto di Livorno getta un ponte con la Svizzera" L'ambasciatore della Svizzera in Italia visita la Fortezza Vecchia

L'ambasciatore della Svizzera in Italia, Roberto Balzaretti ha incontrato il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio e il comandante della Capitaneria di **Porto**, Giovanni Canu. L'occasione è stata fornita dal progetto "In Cammino con la Svizzera", che in due anni porterà il diplomatico elvetico a visitare le venti regioni italiane, con un focus su innovazione, sostenibilità e rapporti con l'Europa. Nell'ambito della seconda tappa dell'iniziativa, che si svolgerà in Toscana dal 25 al 28 febbraio, l'Ambasciatore Balzaretti ha voluto espressamente assegnare una priorità strategica alla Città dei Quattro Mori, con cui gli svizzeri hanno un legame storico che dura dal 1631, anno in cui, grazie a una specifica autorizzazione del Granduca, una cinquantina di ticinesi fondò in **porto** una propria comunità di facchinaggio, gettando così le basi per la nascita di una comunità elvetica che oggi ha mantenuto una propria identità tramite la Società Svizzera di Mutuo Soccorso. La Sala Ferretti del Fortilizio ha fatto da sfondo all'antica amicizia che lega i due Paesi. Di fronte alla rappresentazione di una serie di pannelli messi a disposizione dell'Archivio di Stato, nei quali sono rappresentate scene di vita lavorativa in **porto** con protagonisti i facchini ticinesi, il diplomatico, Gariglio e l'Ammiraglio Canu si sono soffermati sul futuro della logistica euro-mediterranea in un contesto che resta segnato da tensioni geopolitiche, trasformazioni tecnologiche, guerre commerciali e militari. Il messaggio di fondo è che la rete dei porti e interporti italiani può offrire una valida alternativa ai porti del Nord Europa per la Svizzera. Per intercettare ulteriori traffici servono però regole certe nelle concessioni demaniali, investimenti nel potenziamento delle infrastrutture e della digitalizzazione, della ricerca e della formazione, con un occhio attento alla sostenibilità ambientale. Da questo punto di vista, l'occasione dell'incontro ha permesso al Presidente dell'AdSP di fare il punto della situazione sui numerosi interventi in cantiere per dare al **porto** di **Livorno** un nuovo slancio competitivo. Al centro del confronto la Darsena Europa, l'opera con la quale lo scalo labronico mira ad acquisire un posizionamento strategico distintivo per poter affrontare le sfide del mercato globale. Occhi puntati anche sul **porto** esistente, con i lavori in corso per l'allargamento del Canale di Accesso, e sulla digitalizzazione, oggi necessaria per garantire tempi rapidi nell'inoltro della merce alle catchment area di riferimento. "Con l'iniziativa di oggi - ha dichiarato Gariglio - celebriamo non soltanto la storicità di un legame che è sopravvissuto al passare del tempo, ma intendiamo gettare uno sguardo anche al futuro e traguardare le prospettive di sviluppo economico offerte dall'apertura della Galleria di Base del San Gottardo, che potrebbe permettere a **Livorno** di intercettare una quota parte dei flussi di traffico verso la Svizzera e la Germania meridionale. Per questo motivo - ha aggiunto - diventa ancora più strategico per il nostro Sistema investire

Informatore Navale
"Il porto di Livorno getta un ponte con la Svizzera" L'ambasciatore della Svizzera in Italia visita la Fortezza Vecchia 02/27/2026 09:37 L'ambasciatore della Svizzera in Italia, Roberto Balzaretti ha incontrato il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio e il comandante della Capitaneria di Porto, Giovanni Canu. L'occasione è stata fornita dal progetto "In Cammino con la Svizzera", che in due anni porterà il diplomatico elvetico a visitare le venti regioni italiane, con un focus su innovazione, sostenibilità e rapporti con l'Europa. Nell'ambito della seconda tappa dell'iniziativa, che si svolgerà in Toscana dal 25 al 28 febbraio, l'Ambasciatore Balzaretti ha voluto espressamente assegnare una priorità strategica alla Città dei Quattro Mori, con cui gli svizzeri hanno un legame storico che dura dal 1631, anno in cui, grazie a una specifica autorizzazione del Granduca, una cinquantina di ticinesi fondò in porto una propria comunità di facchinaggio, gettando così le basi per la nascita di una comunità elvetica che oggi ha mantenuto una propria identità tramite la Società Svizzera di Mutuo Soccorso. La Sala Ferretti del Fortilizio ha fatto da sfondo all'antica amicizia che lega i due Paesi. Di fronte alla rappresentazione di una serie di pannelli messi a disposizione dell'Archivio di Stato, nei quali sono rappresentate scene di vita lavorativa in porto con protagonisti i facchini ticinesi, il diplomatico, Gariglio e l'Ammiraglio Canu si sono soffermati sul futuro della logistica euro-mediterranea in un contesto che resta segnato da tensioni geopolitiche, trasformazioni tecnologiche, guerre commerciali e militari. Il messaggio di fondo è che la rete dei porti e interporti italiani può offrire una valida alternativa ai porti del Nord Europa per la Svizzera. Per intercettare ulteriori traffici servono però regole certe nelle concessioni demaniali, investimenti nel potenziamento delle infrastrutture e della digitalizzazione, della ricerca e della formazione, con un occhio attento alla sostenibilità ambientale. Da questo punto di vista, l'occasione dell'incontro ha permesso al Presidente dell'AdSP di fare il punto della situazione sui numerosi interventi in cantiere per dare al porto di Livorno un nuovo slancio competitivo. Al centro del confronto la Darsena Europa, l'opera con la quale lo scalo labronico mira ad acquisire un posizionamento strategico distintivo per poter affrontare le sfide del mercato globale. Occhi puntati anche sul porto esistente, con i lavori in corso per l'allargamento del Canale di Accesso, e sulla digitalizzazione, oggi necessaria per garantire tempi rapidi nell'inoltro della merce alle catchment area di riferimento. "Con l'iniziativa di oggi - ha dichiarato Gariglio - celebriamo non soltanto la storicità di un legame che è sopravvissuto al passare del tempo, ma intendiamo gettare uno sguardo anche al futuro e traguardare le prospettive di sviluppo economico offerte dall'apertura della Galleria di Base del San Gottardo, che potrebbe permettere a Livorno di intercettare una quota parte dei flussi di traffico verso la Svizzera e la Germania meridionale. Per questo motivo - ha aggiunto - diventa ancora più strategico per il nostro Sistema investire nell'aumento della competitività ferroviaria e in una maggiore integrazione con i

Informatore Navale

Livorno

nell'aumento della competitività ferroviaria e in una maggiore integrazione con i Corridoi TEN-T. Chiaramente, il completamento della Darsena Europa rimane fondamentale per accogliere le portacontainer di ultima generazione e acquisire anche una parte dei traffici provenienti dal Far East". "Siamo onorati della visita istituzionale dell'Ambasciatore svizzero che ha voluto suggellare il sentimento di vicinanza - sempre vivo - tra la comunità elvetica e La città di **Livorno**, in particolare con il suo **porto**, cuore pulsante, oggi come ieri, della sua economia" ha dichiarato Canu, che ha aggiunto: "La narrazione storica che abbiamo avuto il piacere di ricordare è la più autentica testimonianza di come il lavoro portuale oggi come ieri sia sinonimo non solo di redditività, ma anche di tradizione e di inclusione. Sulla base di questi valori e nell'ottica di assicurare lo sviluppo del **porto** sotto l'egida della sicurezza e dell'innovazione, siamo al fianco dell'Autorità di Sistema portuale e di tutti coloro che concorreranno a consolidare la strategica importanza dello scalo labronico nel panorama internazionale". Per l'Ambasciatore Balzaretti la visita di oggi dimostra l'importanza di coltivare i legami tra **Livorno** e Svizzera. "Questa città, con il suo **porto**, non è solo memoria storica, ma anche una porta strategica verso il futuro" ha dichiarato. "Oggi - ha sottolineato - l'innovazione offre strumenti per ampliare queste connessioni, trasformandole in nuove opportunità per lo sviluppo economico di cui possono beneficiare entrambi i Paesi. La Svizzera, nel cuore dell'Europa, ha costante interesse a rafforzare nuove vie di collegamento, di scambi e di collaborazione: **Livorno** porta in sé le premesse per essere una di queste arterie vitali".

Ponte sullo Scolmatore, la Regione disposta ad anticipare il finanziamento

Giani annuncia che li prenderebbe dai fondi che ha lì per la Darsena Europa LIVORNO. «Al prefetto di Livorno ho manifestato tutta la disponibilità della Regione Toscana: nel bilancio 2026 abbiamo riproposto un finanziamento di 200 milioni per la Darsena Europa. Ne possiamo anticipare 35-40 per fare al Calambrone il ponte mobile e rialzabile». L'annuncio arriva dal "governatore" Eugenio Giani al termine di un incontro nel Palazzo del Governo al tavolo coordinato dal prefetto di Livorno, Giancarlo Dionisi, al quale hanno partecipato, oltre all'assessore regionale alle Infrastrutture Filippo Boni, i sindaci di Pisa e di Livorno più il presidente dell'Autorità di Sistema portuale e, in videocollegamento, un dirigente del Dipartimento del ministero delle infrastrutture. Obiettivo: prendere di petto la questione del nuovo ponte sullo Scolmatore. Mette d'accordo livornesi e pisani: è indispensabile. Per gli uni: perché consente finalmente di dare dalla foce dello Scolmatore uno sbocco a mare alle industrie, soprattutto cantieri nautici, dislocate lungo il Canale dei Navicelli, compresa la Darsena Pisana. Per gli altri: perché permetterebbe di risolvere definitivamente l'incredibile storia dei quattro ponti levatoi raggruppati in neanche 300 metri che di fatto, se alzati, isolano la Darsena Toscana e, in prospettiva, la Darsena Europa. La mossa di Giani punta a non restare fermi con le mani in mano nell'attesa che a Roma si trovino i finanziamenti per finanziare la realizzazione del nuovo ponte: lungo 145 metri, tre campate con la centrale mobile per lasciar passare le barche. «Realizziamolo subito, il ponte mobile allo Scolmatore», dice Giani mettendo sul tavolo la disponibilità ad anticipare le risorse finanziarie che servono. Il presidente della Regione Toscana vuol accelerare i tempi: lo dice segnalando che lo sviluppo dei cantieri pisani renderà ancor più pressante il problema. Del resto, l'ha sperimentato il presidente dell'Authority, **Davide Gariglio**, appena messo piede a Livorno: la prima grana che gli è capitata è stata proprio la contestazione degli industriali pisani perché c'erano stati intoppi nel passaggio dal Canale dei Navicelli alla Darsena Toscana. Giani sa bene anche che quando gli yacht pisani potranno uscire dalla foce dello Scolmatore - cosa ora impossibile perché l'attuale ponte è bassissimo sul pelo dell'acqua - si potrà affrontare anche il caso dei quattro ponti l'uno a contatto di gomito con l'altro e smetterla di far entrare dalle porte vicine i sedimenti che si riversano in Darsena Toscana creando i soliti problemi di pescaggio delle navi portacontainer. Da un punto di vista dei rapporti politici, potrebbe essere anche il segnale di un cambio di fase: anziché continuare a scontrarsi con Roma (con il viceministro Rixi più che con il ministro Salvini), si potrebbe pragmaticamente gestire tempi e finanza, magari ottenendo lo sblocco di qualche attenzione in più per la Darsena Europa che ha bisogno di rifinanziamento. Intanto, l'amministrazione di centrodestra di Pisa potrebbe ritrovarsi



Giani annuncia che li prenderebbe dai fondi che ha lì per la Darsena Europa LIVORNO. «Al prefetto di Livorno ho manifestato tutta la disponibilità della Regione Toscana: nel bilancio 2026 abbiamo riproposto un finanziamento di 200 milioni per la Darsena Europa. Ne possiamo anticipare 35-40 per fare al Calambrone il ponte mobile e rialzabile». L'annuncio arriva dal "governatore" Eugenio Giani al termine di un incontro nel Palazzo del Governo al tavolo coordinato dal prefetto di Livorno, Giancarlo Dionisi, al quale hanno partecipato, oltre all'assessore regionale alle Infrastrutture Filippo Boni, i sindaci di Pisa e di Livorno più il presidente dell'Autorità di Sistema portuale e, in videocollegamento, un dirigente del Dipartimento del ministero delle infrastrutture. Obiettivo: prendere di petto la questione del nuovo ponte sullo Scolmatore. Mette d'accordo livornesi e pisani: è indispensabile. Per gli uni: perché consente finalmente di dare dalla foce dello Scolmatore uno sbocco a mare alle industrie, soprattutto cantieri nautici, dislocate lungo il Canale dei Navicelli, compresa la Darsena Pisana. Per gli altri: perché permetterebbe di risolvere definitivamente l'incredibile storia dei quattro ponti levatoi raggruppati in neanche 300 metri che di fatto, se alzati, isolano la Darsena Toscana e, in prospettiva, la Darsena Europa. La mossa di Giani punta a non restare fermi con le mani in mano nell'attesa che a Roma si trovino i finanziamenti per finanziare la realizzazione del nuovo ponte: lungo 145 metri, tre campate con la centrale mobile per lasciar passare le barche. «Realizziamolo subito, il ponte mobile allo Scolmatore», dice Giani mettendo sul tavolo la disponibilità ad anticipare le risorse finanziarie che servono. Il presidente della Regione Toscana vuol accelerare i tempi: lo dice segnalando che lo sviluppo dei cantieri pisani renderà ancor più pressante il problema. Del resto, l'ha sperimentato il presidente dell'Authority, Davide Gariglio, appena messo piede a Livorno: la prima grana che gli è capitata è stata proprio la

La Gazzetta Marittima

Livorno

con il ponte del Calambrone pronto e infiocchettato giusto in vista delle elezioni in agenda fra due anni.

Per gli studenti dell'istituto Cappellini l'aula scolastica è una nave

Stage di formazione scuola-lavoro a bordo di Moby Fantasy e Moby Legacy **LIVORNO**. "Oltre l'orizzonte": così si intitola lo stage che per gli alunni dell'Istituto Nautico Cappellini ha trasformato le aule di scuola facendole concretizzare in una nave. Gli studenti hanno concluso positivamente il loro stage di formazione scuola-lavoro a bordo dei nuovi traghetti "Moby Fantasy" e "Moby Legacy" nella tratta fra **Livorno** e Olbia. Ne dà notizia la compagnia della Balena Blu segnalando che «l'esperienza ha permesso agli studenti delle classi quarte "Cmn" (ex Capitani) e "Amie" (macchinisti ed elettricisti di bordo) di mettere in pratica quanto già appreso in classe, affinando le loro competenze tecniche attraverso l'attività a bordo di navi tecnologicamente avanzate. Hanno in tal modo potuto vivere operativamente in prima persona la vita di bordo, sperimentando le responsabilità e i compiti dell'ufficiale della Marina mercantile. L'Istituto livornese Cappellini - viene fatto rilevare dalla compagnia di navigazione - ha sempre mostrato «grande interesse verso una formazione innovativa e verso attività pratiche svolte anche in aziende o enti del territorio, in particolare a bordo delle navi». Da quest'anno la scuola collabora a stretto contatto con la compagnia di navigazione Moby. Il buon esito dello stage è stato possibile grazie alla disponibilità e accoglienza della compagnia e del personale di bordo, che l'Istituto Cappellini ringrazia.

La Gazzetta Marittima

Per gli studenti dell'istituto Cappellini l'aula scolastica è una nave



02/27/2026 11:27

Stage di formazione scuola-lavoro a bordo di Moby Fantasy e Moby Legacy **LIVORNO**. "Oltre l'orizzonte": così si intitola lo stage che per gli alunni dell'Istituto Nautico Cappellini ha trasformato le aule di scuola facendole concretizzare in una nave. Gli studenti hanno concluso positivamente il loro stage di formazione scuola-lavoro a bordo dei nuovi traghetti "Moby Fantasy" e "Moby Legacy" nella tratta fra Livorno e Olbia. Ne dà notizia la compagnia della Balena Blu segnalando che «l'esperienza ha permesso agli studenti delle classi quarte "Cmn" (ex Capitani) e "Amie" (macchinisti ed elettricisti di bordo) di mettere in pratica quanto già appreso in classe, affinando le loro competenze tecniche attraverso l'attività a bordo di navi tecnologicamente avanzate. Hanno in tal modo potuto vivere operativamente in prima persona la vita di bordo, sperimentando le responsabilità e i compiti dell'ufficiale della Marina mercantile. L'Istituto livornese Cappellini - viene fatto rilevare dalla compagnia di navigazione - ha sempre mostrato «grande interesse verso una formazione innovativa e verso attività pratiche svolte anche in aziende o enti del territorio, in particolare a bordo delle navi». Da quest'anno la scuola collabora a stretto contatto con la compagnia di navigazione Moby. Il buon esito dello stage è stato possibile grazie alla disponibilità e accoglienza della compagnia e del personale di bordo, che l'Istituto Cappellini ringrazia.

Piombino potenzia la rete elettrica, ecco l'identikit degli interventi

Oltre 20 chilometri di cavo interrato, tre nuove dorsali elettriche, l'energia per le banchine PIOMBINO (Livorno). Quattordici milioni e mezzo di euro sono già stati investiti tra il 2023 e lo scorso anno nella zona di Piombino per il restyling della rete elettrica sia nel centro storico che nelle aree industriali, artigianali e turistiche. In particolare, sono state realizzate tre nuove dorsali elettriche di media tensione, con la posa di oltre 20 chilometri di cavo interrato fra media e bassa tensione (a servizio della città e del progetto "cold ironing" per l'elettificazione delle banchine portuali). È stata aumentata la disponibilità di potenza sul 25% delle cabine elettriche in muratura della città e sono state costruite «nuove trasversali sotterranee tra la piscina comunale, la Guardia di Finanza e il centro commerciale Conad, tra via Dalmazia e via Senni», oltre a esser stati «rinnovati gli impianti, tramite interrimento linee e installazione di apparecchiature di ultima generazione, tra San Rocco e Capriola, via Nenni, via Batteria, in area Apea e nelle zone turistiche di Calamoresca, lungomare Marconi, Torre Mozza, Salivoli, via dei Cavalleggeri, Riotorto, Carbonifera e Perelli». A dirlo è E-Distribuzione, la società del gruppo Enel che gestisce la rete elettrica di media e bassa tensione e che, anche con i fondi Pnrr, sta portando avanti un imponente piano di lavori: i vertici locali dell'azienda elettrica hanno incontrato il sindaco piombinese Francesco Ferrari e gli hanno illustrato il piano di innovazione del sistema elettrico cittadino. Viene messo in risalto che la programmazione degli interventi previsti dal piano di potenziamento del sistema elettrico, «anche grazie ai fondi Pnrr», puntano a «incrementare la "hosting capacity"». Cos'è? E-Distribuzione illustra così questa trasformazione: «È la capacità della rete elettrica di ospitare e integrare ulteriore generazione di energia distribuita da fonti rinnovabili, aumentare la potenza a disposizione, favorire l'elettificazione dei consumi, potenziare la resilienza del sistema elettrico con riduzione di probabilità, durata ed entità di interruzioni di corrente in caso di fenomeni climatici estremi». La società spiega che stiamo parlando di operazioni che consentono di «rendere sempre più efficiente il sistema elettrico» e di «proseguire nella "magliatura" della rete consolidando le richiusure in anello esistenti». Si tratta - viene messo in evidenza - di «reti elettriche automatizzate che, tramite le cabine e le nuove direttrici elettriche interconnesse, congiungono più linee in un "sistema a ragnatela": in caso di disservizio relativo a una di esse, isolano automaticamente il tratto di rete danneggiato per erogare immediatamente elettricità dalle linee elettriche di riserva, le cosiddette "controalimentanti"». E per il 2026, cosa è previsto? E-Distribuzione annuncia che «potrà effettuare investimenti per circa ulteriori 5 milioni di euro». In particolare: l'avanzamento della cabina primaria Montegemoli («costituirebbe una nuova porta d'accesso dell'energia in città»),



02/27/2026 17:53

Oltre 20 chilometri di cavo interrato, tre nuove dorsali elettriche, l'energia per le banchine PIOMBINO (Livorno). Quattordici milioni e mezzo di euro sono già stati investiti tra il 2023 e lo scorso anno nella zona di Piombino per il restyling della rete elettrica sia nel centro storico che nelle aree industriali, artigianali e turistiche. In particolare, sono state realizzate tre nuove dorsali elettriche di media tensione, con la posa di oltre 20 chilometri di cavo interrato fra media e bassa tensione (a servizio della città e del progetto "cold ironing" per l'elettificazione delle banchine portuali). È stata aumentata la disponibilità di potenza sul 25% delle cabine elettriche in muratura della città e sono state costruite «nuove trasversali sotterranee tra la piscina comunale, la Guardia di Finanza e il centro commerciale Conad, tra via Dalmazia e via Senni», oltre a esser stati «rinnovati gli impianti, tramite interrimento linee e installazione di apparecchiature di ultima generazione, tra San Rocco e Capriola, via Nenni, via Batteria, in area Apea e nelle zone turistiche di Calamoresca, lungomare Marconi, Torre Mozza, Salivoli, via dei Cavalleggeri, Riotorto, Carbonifera e Perelli». A dirlo è E-Distribuzione, la società del gruppo Enel che gestisce la rete elettrica di media e bassa tensione e che, anche con i fondi Pnrr, sta portando avanti un imponente piano di lavori: i vertici locali dell'azienda elettrica hanno incontrato il sindaco piombinese Francesco Ferrari e gli hanno illustrato il piano di innovazione del sistema elettrico cittadino. Viene messo in risalto che la programmazione degli interventi previsti dal piano di potenziamento del sistema elettrico, «anche grazie ai fondi Pnrr», puntano a «incrementare la "hosting capacity"». Cos'è? E-Distribuzione illustra così questa trasformazione: «È la capacità della rete elettrica di ospitare e integrare ulteriore generazione di energia distribuita da fonti rinnovabili, aumentare la potenza a disposizione, favorire l'elettificazione dei consumi, potenziare la resilienza del sistema elettrico con riduzione di probabilità, durata ed entità di interruzioni di corrente in caso di

La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

oltre a altri interventi per il restyling delle reti di bassa tensione nel centro città e lungo la Costa est, alla quale si aggiunge «la realizzazione di una nuova linea per l'ospedale». A tal fine, viene segnalato che sarà costituito un tavolo tecnico con l'amministrazione comunale per seguire le progettualità e ottimizzare la programmazione dei cantieri. Queste le parole del sindaco piombinese Francesco Ferrari: «Piombino è una città in forte evoluzione, con un sistema economico e sociale che in questi anni sta subendo grandi trasformazioni. Tutto questo è destinato a vedere una forte accelerazione nei prossimi anni, con la prospettiva di un grande rilancio industriale, l'insediamento di nuove piccole e medie imprese e un sistema turistico sempre più diffuso». Aggiungendo poi: «Inevitabilmente contare su una rete elettrica all'altezza delle esigenze della città è un elemento strategico dello sviluppo: basti pensare ai vantaggi che la piena realizzazione dei progetti Enel avrà per le aziende e i nuovi insediamenti produttivi, con una riduzione drastica dei tempi di allaccio o aumento della fornitura. Sostenere l'attrattività di un territorio passa attraverso progetti strategici come questo».

Interporto Marche Spa: iniziato lo studio sul traffico per valutare l'impatto del futuro sviluppo del polo intermodale di Jesi.

Ieri mattina, presso l'Assessorato regionale con deleghe allo Sviluppo Economico, Industria, Artigianato, Internazionalizzazione, ZES, Energia, Porti e Aeroporto, si è svolto un incontro tra l'assessore Giacomo Bugaro, il Dott. Massimo Stronati (Presidente di Interporto Marche S.p.A.), l'Arch. Corrado Baldelli (consulente di Interporto Marche S.p.A.) e gli ingegneri Tito e Riccardo Berti Nulli, dirigenti della società di ingegneria Sintagma di Perugia, tra i principali operatori italiani nel settore della progettazione infrastrutturale. Al centro della riunione, la definizione della cornice operativa dello studio che Sintagma sta svolgendo su incarico di Interporto Marche relativo all'impatto sulla viabilità locale dell'insediamento Amazon, con particolare attenzione alle ricadute sulla rete stradale e autostradale e sui principali nodi infrastrutturali. L'assessore Bugaro ha sottolineato la rilevanza strategica dell'incarico, raccomandando il massimo rigore tecnico e scientifico nello svolgimento delle analisi. Il presidente Massimo Stronati ha a sua volta ribadito l'importanza di garantire la massima serietà e accuratezza nello studio, mettendo a disposizione la struttura di Interporto Marche per supportare la società incaricata nel reperimento di eventuali dati e informazioni utili. La società Sintagma ha già presentato un piano di indagini che prevede l'installazione di sistemi di monitoraggio, costituiti da sensori e telecamere, nei principali punti della viabilità locale ed extraurbana. Al termine dello studio saranno elaborate eventuali proposte progettuali e indicazioni operative volte a prevenire o risolvere le criticità che dovessero emergere. Interporto Marche S.p.A., di concerto con la Regione Marche, aveva affidato lo scorso 2 febbraio a Sintagma S.r.l., società di ingegneria e consulenza specializzata nella pianificazione dei trasporti, uno studio approfondito sugli impatti del traffico e della mobilità legati allo sviluppo del nuovo polo logistico nell'area interportuale marchigiana. Lo studio avrà l'obiettivo di analizzare e valutare gli effetti sulla viabilità locale e sovracomunale generati dall'insediamento dell'intero polo logistico che vedrà presto anche l'operatività del nuovo hub di Amazon. Lo studio prenderà a riferimento i flussi merci, la mobilità dei lavoratori e l'interazione con le infrastrutture logistiche strategiche esistenti al fine di individuare eventuali criticità e proporre soluzioni migliorative o correttive in grado di garantire sicurezza, fluidità del traffico e sostenibilità nel medio-lungo periodo. L'analisi si inserisce in un contesto infrastrutturale complesso e strategico per la regione, caratterizzato dalla presenza dell'Interporto Marche, dalla prossimità con il Porto di Ancona, dall'asse della SS76, dall'autostrada A14 e dalle principali direttrici di collegamento con i comuni di Jesi, Chiaravalle e Ancona. Un'area in cui convergono traffici merci, mobilità ordinaria e prospettive di ulteriore sviluppo logistico e produttivo. Il lavoro affidato a Sintagma prevede una campagna articolata di rilievi del



02/27/2026 15:50

Ieri mattina, presso l'Assessorato regionale con deleghe allo Sviluppo Economico, Industria, Artigianato, Internazionalizzazione, ZES, Energia, Porti e Aeroporto, si è svolto un incontro tra l'assessore Giacomo Bugaro, il Dott. Massimo Stronati (Presidente di Interporto Marche S.p.A.), l'Arch. Corrado Baldelli (consulente di Interporto Marche S.p.A.) e gli ingegneri Tito e Riccardo Berti Nulli, dirigenti della società di ingegneria Sintagma di Perugia, tra i principali operatori italiani nel settore della progettazione infrastrutturale. Al centro della riunione, la definizione della cornice operativa dello studio che Sintagma sta svolgendo su incarico di Interporto Marche relativo all'impatto sulla viabilità locale dell'insediamento Amazon, con particolare attenzione alle ricadute sulla rete stradale e autostradale e sui principali nodi infrastrutturali. L'assessore Bugaro ha sottolineato la rilevanza strategica dell'incarico, raccomandando il massimo rigore tecnico e scientifico nello svolgimento delle analisi. Il presidente Massimo Stronati ha a sua volta ribadito l'importanza di garantire la massima serietà e accuratezza nello studio, mettendo a disposizione la struttura di Interporto Marche per supportare la società incaricata nel reperimento di eventuali dati e informazioni utili. La società Sintagma ha già presentato un piano di indagini che prevede l'installazione di sistemi di monitoraggio, costituiti da sensori e telecamere, nei principali punti della viabilità locale ed extraurbana. Al termine dello studio saranno elaborate eventuali proposte progettuali e indicazioni operative volte a prevenire o risolvere le criticità che dovessero emergere. Interporto Marche S.p.A., di concerto con la Regione Marche, aveva affidato lo scorso 2 febbraio a Sintagma S.r.l., società di ingegneria e consulenza specializzata nella pianificazione dei trasporti, uno studio approfondito sugli impatti del traffico e della mobilità legati allo sviluppo del nuovo polo logistico nell'area interportuale marchigiana. Lo studio avrà l'obiettivo di analizzare e

Adriaeco

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

traffico, con conteggi veicolari classificati su sezioni stradali e nodi critici, l'utilizzo di modelli avanzati di simulazione macro e micro e la costruzione di diversi scenari operativi di breve, medio e lungo periodo in funzione dell'evoluzione delle attività logistiche e delle infrastrutture. Elemento qualificante dello studio sarà il coinvolgimento strutturato degli stakeholder istituzionali e operativi tra cui Interporto Marche, Regione Marche, gli enti locali, i gestori delle infrastrutture stradali e autostradali, l'Autorità portuale e gli operatori logistici, per garantire un quadro conoscitivo condiviso e coerente con la pianificazione territoriale e dei trasporti. L'obiettivo dichiarato congiuntamente Interporto Marche e Regione Marche è quello di dotarsi di uno strumento tecnico solido e indipendente che consenta di governare lo sviluppo logistico in modo ordinato, prevenendo congestioni e impatti negativi sulla viabilità, e accompagnando la crescita dell'Interporto e del sistema produttivo regionale nel segno dell'integrazione, dell'intermodalità e della sostenibilità. Lo studio rappresenta un passaggio strategico di supporto alle decisioni pubbliche, utile a programmare interventi infrastrutturali e gestionali, definire priorità di investimento e garantire che lo sviluppo del polo logistico avvenga in equilibrio con il territorio e con le comunità locali.

foto REGIONE - I porti al centro di una regione adriatico-ionica

(AGENPARL) - Fri 27 February 2026 **PORTI** PROTAGONISTI DELLA MACROREGIONE ADRIATICO-IONICA: SINERGIE E SVILUPPO PER UNA TRANSIZIONE ECOLOGICA EFFICACE. Ancona, presso il Salone Marconi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale l'iniziativa "I **porti** al centro di una regione adriatico-ionica: cooperazione e competitività per una transizione sostenibile". Presenti il presidente Francesco Acquaroli e l'assessore Giacomo Bugaro. Fotoreporter Maurizio Rillo Ufficio stampa Giunta Regione Marche 60125 Ancona 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.



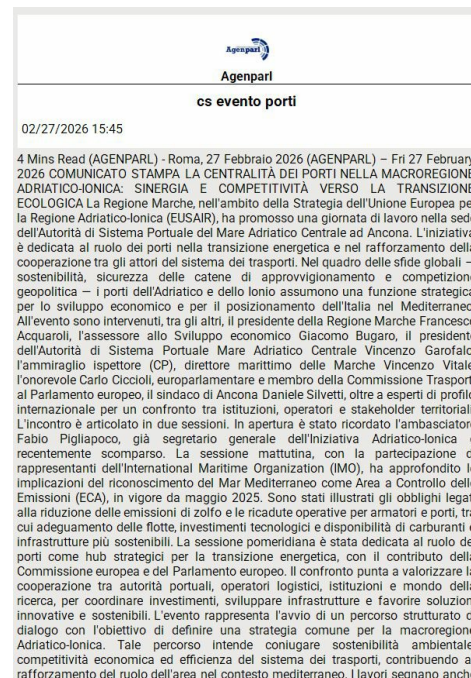
cs evento porti

4 Mins Read (AGENPARL) - Roma, 27 Febbraio 2026 (AGENPARL) - Fri 27 February 2026 COMUNICATO STAMPA LA CENTRALITÀ DEI **PORTI**

NELLA MACROREGIONE ADRIATICO-IONICA: SINERGIA E COMPETITIVITÀ VERSO LA TRANSIZIONE ECOLOGICA La Regione Marche, nell'ambito della Strategia dell'Unione Europea per la Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR), ha promosso una giornata di lavoro nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ad Ancona.

L'iniziativa è dedicata al ruolo dei **porti** nella transizione energetica e nel rafforzamento della cooperazione tra gli attori del sistema dei trasporti. Nel quadro delle sfide globali - sostenibilità, sicurezza delle catene di approvvigionamento e competizione geopolitica - i **porti** dell'Adriatico e dello Ionio assumono una funzione strategica per lo sviluppo economico e per il posizionamento dell'Italia nel Mediterraneo. All'evento sono intervenuti, tra gli altri, il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli, l'assessore allo Sviluppo economico Giacomo Bugaro, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Centrale Vincenzo Garofalo, l'ammiraglio ispettore

(CP), direttore marittimo delle Marche Vincenzo Vitale, l'onorevole Carlo Ciccio, europarlamentare e membro della Commissione Trasporti al Parlamento europeo, il sindaco di Ancona Daniele Silveti, oltre a esperti di profilo internazionale per un confronto tra istituzioni, operatori e stakeholder territoriali. L'incontro è articolato in due sessioni. In apertura è stato ricordato l'ambasciatore Fabio Pigliapoco, già segretario generale dell'Iniziativa Adriatico-Ionica e recentemente scomparso. La sessione mattutina, con la partecipazione di rappresentanti dell'International Maritime Organization (IMO), ha approfondito le implicazioni del riconoscimento del Mar Mediterraneo come Area a Controllo delle Emissioni (ECA), in vigore da maggio 2025. Sono stati illustrati gli obblighi legati alla riduzione delle emissioni di zolfo e le ricadute operative per armatori e **porti**, tra cui adeguamento delle flotte, investimenti tecnologici e disponibilità di carburanti e infrastrutture più sostenibili. La sessione pomeridiana è stata dedicata al ruolo dei **porti** come hub strategici per la transizione energetica, con il contributo della Commissione europea e del Parlamento europeo. Il confronto punta a valorizzare la cooperazione tra autorità portuali, operatori logistici, istituzioni e mondo della ricerca, per coordinare investimenti, sviluppare infrastrutture e favorire soluzioni innovative e sostenibili. L'evento rappresenta l'avvio di un percorso strutturato di dialogo con l'obiettivo di definire una strategia comune per la macroregione Adriaticolonica. Tale percorso intende coniugare sostenibilità ambientale, competitività economica ed efficienza del sistema dei trasporti, contribuendo al rafforzamento del ruolo dell'area nel contesto mediterraneo. I lavori segnano anche l'inizio di un percorso in vista dell'elaborazione di un accordo volontario che gli attori del settore potranno



Agenparl

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

sottoscrivere come impegno congiunto verso la transizione energetica. Le dichiarazioni "La Regione Marche - ha affermato il presidente Francesco Acquaroli - è impegnata a recuperare la competitività del porto di Ancona e a rilanciare la centralità dell'Adriatico nel Mediterraneo. La Macro Regione Adriatico-Ionica è una strategia importante per la crescita e lo sviluppo della regione e richiede la collaborazione di tutte le parti coinvolte. Il porto di Ancona ha bisogno di un profondo restyling e di investimenti strutturali, come l'ampliamento della penisola, per recuperare la competitività e trainare la crescita del territorio. In questo contesto, la collaborazione tra le istituzioni nazionali e internazionali è fondamentale per raggiungere questi obiettivi". "La Regione - continua Acquaroli - continuerà a lavorare per promuovere la Macro Regione e per valorizzare l'importanza dei **porti** per la produttività del sistema economico locale. Il porto di Ancona è fondamentale per la regione non solo per i traffici, ma anche per l'industria e l'occupazione, in quanto coinvolge l'eccellenza manifatturiera locale". "La Regione Marche intende rafforzare il proprio ruolo di leadership nel Mediterraneo, valorizzando la sua posizione strategica e le infrastrutture. L'obiettivo è coniugare sostenibilità e competitività per sostenere la crescita economica del territorio - ha commentato l'assessore regionale alla Sviluppo economico, Giacomo Bugaro, nel suo intervento, sottolineando inoltre come l'ingresso del Mediterraneo nell'Area a Controllo delle Emissioni per lo zolfo rappresenti una svolta storica. "Il porto di Ancona - ha continuato - ha scelto di anticipare gli obblighi europei con l'Ancona Blue Agreement, riducendo in anticipo i limiti di zolfo nei carburanti navali. Sono stati inoltre rafforzati i controlli in porto, con benefici concreti sulla qualità dell'aria per la città. Questo dimostra che tutela ambientale e competitività possono procedere insieme. Ancona si propone così come modello di porto di nuova generazione, a basse emissioni e integrato nel tessuto urbano. La sfida è costruire un sistema logistico più resiliente, innovativo e vicino alle comunità, capace di guidare la crescita sostenibile dell'intera Macroregione Adriatico-Ionica. 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

Elettificazione delle banchine in completamento al porto di Ancona

A dirlo è stato il presidente dell'Autorità di sistema portuale Vincenzo Garofalo dicendo che il collaudo dovrà svolgersi entro il 30 giugno **ANCONA** - L'elettificazione delle banchine del **porto** di **Ancona** è in dirittura di arrivo, in vista con il collaudo previsto entro e non oltre il 30 giugno. A dirlo, come riporta Ansa Marche, è stato oggi il presidente dell'Autorità di sistema portuale Vincenzo Garofalo, a margine dell'evento "I porti al centro di una regione adriatico-ionica: cooperazione e competitività per una transizione sostenibile" Vincenzo Garofalo ha aggiunto: «Quelli della transizione e della sostenibilità sono temi che non possono essere discostati da nessun piano di sviluppo. Sono convinto - ha aggiunto Garofalo - che quello che abbiamo messo in piedi sia in linea con quelle che sono le aspettative». Daniele Silveti Sul tema si è espresso anche il sindaco di **Ancona** Daniele Silveti: «Bene l'elettificazione delle banchine e bene gli accordi che prevedono propulsioni che facciano caso alla qualità dell'aria. Siamo sensibili a quelle che sono le scelte e le strategie che le autorità portuali adotteranno sull'impatto ambientale e la sostenibilità e siamo anche attenti a capire gli investimenti che effettueranno per dare risposte ai cittadini sulla qualità della vita».



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La centralità del porto di Ancona per il rilancio delle Marche nel Mediterraneo

Palazzo Raffaello, nell'ambito dell'Eusair, ha promosso una giornata di lavoro nella sede dell'Autorità di sistema portuale. Il confronto punta a valorizzare la cooperazione tra Adsp, operatori logistici, istituzioni e mondo della ricerca **ANCONA** - La Regione Marche, nell'ambito della Strategia dell'Unione Europea per la Regione Adriatico-Ionica, nota anche come Eusair, ha promosso una giornata di lavoro nella sede dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale ad **Ancona**. L'iniziativa è dedicata al ruolo dei porti nella transizione energetica e nel rafforzamento della cooperazione tra gli attori del sistema dei trasporti. Nel quadro delle sfide globali: sostenibilità, sicurezza delle catene di approvvigionamento e competizione geopolitica, i porti dell'Adriatico e dello Ionio assumono una funzione strategica per lo sviluppo economico e per il posizionamento dell'Italia nel Mediterraneo. All'evento sono intervenuti, tra gli altri, il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli, l'assessore regionale allo Sviluppo economico Giacomo Bugaro, il presidente dell'Autorità di sistema portuale Mare Adriatico centrale Vincenzo Garofalo, l'ammiraglio ispettore, direttore marittimo delle Marche Vincenzo Vitale, l'europarlamentare Carlo Ciccio, membro della Commissione Trasporti al Parlamento europeo, il sindaco di **Ancona** Daniele Silvetti, oltre a esperti di profilo internazionale per un confronto tra istituzioni, operatori e stakeholder territoriali. Detto che in apertura è stato ricordato l'ambasciatore Fabio Pigliapoco, già segretario generale dell'Iniziativa Adriatico-Ionica e recentemente scomparso, l'incontro si è articolato in due sessioni ben distinte. Quella mattutina, con la partecipazione di rappresentanti dell'International maritime organization, ha approfondito le implicazioni del riconoscimento del Mar Mediterraneo come Area a controllo delle emissioni, in vigore da maggio 2025. Sono stati illustrati gli obblighi legati alla riduzione delle emissioni di zolfo e le ricadute operative per armatori e porti, tra cui adeguamento delle flotte, investimenti tecnologici e disponibilità di carburanti e infrastrutture più sostenibili. La sessione pomeridiana è stata invece dedicata al ruolo dei porti come hub strategici per la transizione energetica, con il contributo della Commissione europea e del Parlamento europeo. Il confronto punta a valorizzare la cooperazione tra autorità portuali, operatori logistici, istituzioni e mondo della ricerca, per coordinare investimenti, sviluppare infrastrutture e favorire soluzioni innovative e sostenibili. L'evento rappresenta l'avvio di un percorso strutturato di dialogo con l'obiettivo di definire una strategia comune per la macroregione Adriaticolonica. Tale percorso intende coniugare sostenibilità ambientale, competitività economica ed efficienza del sistema dei trasporti, contribuendo al rafforzamento del ruolo dell'area nel contesto mediterraneo. I lavori segnano anche l'inizio di un percorso in vista dell'elaborazione di un accordo



02/27/2026 17:37

Palazzo Raffaello, nell'ambito dell'Eusair, ha promosso una giornata di lavoro nella sede dell'Autorità di sistema portuale. Il confronto punta a valorizzare la cooperazione tra Adsp, operatori logistici, istituzioni e mondo della ricerca **ANCONA** - La Regione Marche, nell'ambito della Strategia dell'Unione Europea per la Regione Adriatico-Ionica, nota anche come Eusair, ha promosso una giornata di lavoro nella sede dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale ad Ancona. L'iniziativa è dedicata al ruolo dei porti nella transizione energetica e nel rafforzamento della cooperazione tra gli attori del sistema dei trasporti. Nel quadro delle sfide globali: sostenibilità, sicurezza delle catene di approvvigionamento e competizione geopolitica, i porti dell'Adriatico e dello Ionio assumono una funzione strategica per lo sviluppo economico e per il posizionamento dell'Italia nel Mediterraneo. All'evento sono intervenuti, tra gli altri, il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli, l'assessore regionale allo Sviluppo economico Giacomo Bugaro, il presidente dell'Autorità di sistema portuale Mare Adriatico centrale Vincenzo Garofalo, l'ammiraglio ispettore, direttore marittimo delle Marche Vincenzo Vitale, l'europarlamentare Carlo Ciccio, membro della Commissione Trasporti al Parlamento europeo, il sindaco di Ancona Daniele Silvetti, oltre a esperti di profilo internazionale per un confronto tra istituzioni, operatori e stakeholder territoriali. Detto che in apertura è stato ricordato l'ambasciatore Fabio Pigliapoco, già segretario generale dell'Iniziativa Adriatico-Ionica e recentemente scomparso, l'incontro si è articolato in due sessioni ben distinte. Quella mattutina, con la partecipazione di rappresentanti dell'International maritime organization, ha

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

volontario che gli attori del settore potranno sottoscrivere come impegno congiunto verso la transizione energetica. Francesco Acquaroli «La Regione Marche - ha affermato Francesco Acquaroli - è impegnata a recuperare la competitività del porto di Ancona e a rilanciare la centralità dell'Adriatico nel Mediterraneo. La Macro Regione Adriatico-Ionica è una strategia importante per la crescita e lo sviluppo della regione e richiede la collaborazione di tutte le parti coinvolte. Il porto di Ancona ha bisogno di un profondo restyling e di investimenti strutturali, come l'ampliamento della Penisola, per recuperare la competitività e trainare la crescita del territorio. In questo contesto, la collaborazione tra le istituzioni nazionali e internazionali è fondamentale per raggiungere questi obiettivi». Il governatore delle Marche ha proseguito: «La Regione continuerà a lavorare per promuovere la Macro Regione e per valorizzare l'importanza dei porti per la produttività del sistema economico locale. Il porto di Ancona è fondamentale per la regione non solo per i traffici, ma anche per l'industria e l'occupazione, in quanto coinvolge l'eccellenza manifatturiera locale». Giacomo Bugaro Giacomo Bugaro : «La Regione Marche intende rafforzare il proprio ruolo di leadership nel Mediterraneo, valorizzando la sua posizione strategica e le infrastrutture. L'obiettivo è coniugare sostenibilità e competitività per sostenere la crescita economica del territorio. Il porto di Ancona ha scelto di anticipare gli obblighi europei con l'Ancona Blue Agreement, riducendo in anticipo i limiti di zolfo nei carburanti navali. Sono stati inoltre rafforzati i controlli in porto, con benefici concreti sulla qualità dell'aria per la città. Questo dimostra che tutela ambientale e competitività possono procedere insieme. Ancona si propone così come modello di porto di nuova generazione, a basse emissioni e integrato nel tessuto urbano. La sfida è costruire un sistema logistico più resiliente, innovativo e vicino alle comunità, capace di guidare la crescita sostenibile dell'intera Macroregione Adriatico-Ionica». Vincenzo Garofalo : «Il nostro sistema portuale è parte attiva della Macroregione Adriatico Ionica, protagonista dello sviluppo economico e sociale, con il porto di Ancona al centro delle Autostrade del mare e dei Corridoi europei Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico. Una posizione geografica che ci offre grandi opportunità di crescita per i traffici marittimi che deve affiancarsi all'indispensabile transizione ambientale che stiamo applicando nella nostra programmazione, un esempio è la definizione del nuovo Piano regolatore portuale di Ancona, e negli investimenti in corso. Grazie al Pnrr, entro il 30 giugno completeremo l'elettificazione delle banchine traghetti del porto dorico. Il confronto di oggi ci consente di riflettere sul valore aggiunto del trasporto marittimo nell'economia dei nostri Paesi e della Ue, sulla relazione tra porti e città, fatta di prossimità, e sulle sfide per la sostenibilità e la decarbonizzazione che richiedono un opportuno tagliando sull'Ets che sta cominciando ad avere importanti conseguenze sull'economia del mare e sulle politiche ambientali, visto che sta riportando sulle strade tanti veicoli che prima transitavano via nave». Giuseppe Spera , vice rappresentante permanente dell'Italia presso l'International maritime organization: «L'istituzione dell'area Seca, Sulfur emission control area, nel Mediterraneo è un passo importante per la decarbonizzazione del settore

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

marittimo. La creazione di un'area Seca e di una seconda area Neca potrebbe completare il processo di sostenibilità ambientale del Mediterraneo, con benefici per l'ambiente e l'industria marittima. L'area Seca comporterà una riduzione delle emissioni e potrebbe generare richieste per la cantieristica di navi ecologiche». Pier Paolo Settembri, vice capo di Gabinetto del Commissario europeo ai Trasporti Apostolos Tzitzikostas, ha annunciato che la Commissione europea adotterà una strategia europea dei porti e una strategia sull'industria marittima: «I porti hanno un ruolo fondamentale nella rete transeuropea dei trasporti e devono rispondere a criteri di competitività e sostenibilità ambientale. La strategia europea dei porti mirerà a promuovere la competitività, la sicurezza e la transizione ambientale, tenendo conto del ruolo degli scali come punti d'ingresso e presidio per i commerci internazionali».

Porto di Ancona, 'quasi completata l'elettrificazione delle banchine'

Evento sulla regione adriatico-ionica tra sviluppo e transizione "Siamo verso la conclusione dell'elettrificazione delle banchine del porto di Ancona, i lavori sono quasi completati e devono essere collaudati entro il 30 giugno". Così il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo, a margine dell'evento 'I porti al centro di una regione adriatico-ionica: cooperazione e competitività per una transizione sostenibile', al porto di Ancona - con due sessioni distinte - e che coinvolge autorità locali e nazionali oltre alla ministra delle Infrastrutture e del Mare della Croazia, Jana Boric. "Quelli della transizione e della sostenibilità sono temi che non possono essere discostati da nessun piano di sviluppo. Sono convinto - ha aggiunto Garofalo - che quello che abbiamo messo in piedi sia in linea con quelle che sono le aspettative". Nella mattinata i lavori si sono concentrati sulla cooperazione tra i porti, con un focus particolare sul mar Mediterraneo, riconosciuto nel 2025 come 'Zona a controllo delle emissioni-Eca' e che prevede l'obbligo di uso di combustibili con tenore di zolfo limitato. Un passaggio che viene ritenuto "impegnativo ma fondamentale per uno dei banchi marittimi più trafficati del mondo". "Bene l'elettrificazione delle banchine e bene gli accordi che prevedono propulsioni che facciano caso alla qualità dell'aria. Siamo sensibili a quelle che sono le scelte e le strategie che le autorità portuali adotteranno sull'impatto ambientale e la sostenibilità - ha commentato il sindaco di Ancona, Daniele Silveti - e siamo anche attenti a capire gli investimenti che effettueranno per dare risposte ai cittadini sulla qualità della vita".



Bugaro, 'elettrificazione banchine ad Ancona è processo irreversibile'

"La sostenibilità sarà un nuovo motore di sviluppo" "Al 30 giugno sarà collaudata l'elettrificazione delle banchine del **porto** di **Ancona**. Anche il banchinamento del Molo Clementino, qualora fosse accordato dal Mase il Via-Vas, dovrà essere totalmente elettrificato. Un processo irreversibile che vede il nostro **porto** trovare nella sostenibilità un nuovo punto di sviluppo". Così l'assessore delle Marche ai Porti, Giacomo Bugaro, a margine di un evento al **porto** di **Ancona** dedicato al rapporto tra sostenibilità e competitività degli scali. "Sappiamo che dobbiamo abbattere le emissioni. - ha aggiunto Bugaro - Ma questo aspetto va inserito in una strategia più ampia, che riguarda anche il ruolo della Regione inserita nella Strategia adriatico-ionica e che permette a **porto**, aeroporto e interporto di essere motore di sviluppo anche dell'area balcanica". Per quanto riguarda la delibera regionale con la quale è stato definito il **porto** di **Ancona** come zona franco interclusa - che prevede esenzione dall'Iva e nessun rilascio di fidejussioni per chi gestisce e spedisce le merci - Bugaro ha ricordato che la delibera "è stata inviata alla struttura di missione". "Siamo in attesa che venga emesso il bando per concretizzare una misura che darà una mano alla nostra economia", ha concluso Bugaro.



Marche, centralità dei porti nella macroregione Adriatico-Ionica

Roma, 27 feb. (askanews) La Regione Marche, nell'ambito della Strategia dell'Unione Europea per la Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR), ha promosso una giornata di lavoro nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ad Ancona. L'iniziativa è dedicata al ruolo dei porti nella transizione energetica e nel rafforzamento della cooperazione tra gli attori del sistema dei trasporti. Nel quadro delle sfide globali – sostenibilità, sicurezza delle catene di approvvigionamento e competizione geopolitica – i porti dell'Adriatico e dello Ionio assumono una funzione strategica per lo sviluppo economico e per il posizionamento dell'Italia nel Mediterraneo. All'evento sono intervenuti, tra gli altri, il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli, l'assessore allo Sviluppo economico Giacomo Bugaro, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Centrale Vincenzo Garofalo, l'ammiraglio ispettore (CP), direttore marittimo delle Marche Vincenzo Vitale, l'onorevole Carlo Ciccio, europarlamentare e membro della Commissione Trasporti al Parlamento europeo, il sindaco di Ancona Daniele Silveti, oltre a esperti di profilo internazionale per un confronto tra istituzioni, operatori e stakeholder territoriali. L'incontro è articolato in due sessioni. In apertura è stato ricordato l'ambasciatore Fabio Pigliapoco, già segretario generale dell'Iniziativa Adriatico-Ionica e recentemente scomparso. La sessione mattutina, con la partecipazione di rappresentanti dell'International Maritime Organization (IMO), ha approfondito le implicazioni del riconoscimento del Mar Mediterraneo come Area a Controllo delle Emissioni (ECA), in vigore da maggio 2025. Sono stati illustrati gli obblighi legati alla riduzione delle emissioni di zolfo e le ricadute operative per armatori e porti, tra cui adeguamento delle flotte, investimenti tecnologici e disponibilità di carburanti e infrastrutture più sostenibili. La sessione pomeridiana è stata dedicata al ruolo dei porti come hub strategici per la transizione energetica, con il contributo della Commissione europea e del Parlamento europeo. Il confronto punta a valorizzare la cooperazione tra autorità portuali, operatori logistici, istituzioni e mondo della ricerca, per coordinare investimenti, sviluppare infrastrutture e favorire soluzioni innovative e sostenibili. L'evento rappresenta l'avvio di un percorso strutturato di dialogo con l'obiettivo di definire una strategia comune per la macroregione Adriatico-Ionica. Tale percorso intende coniugare sostenibilità ambientale, competitività economica ed efficienza del sistema dei trasporti, contribuendo al rafforzamento del ruolo dell'area nel contesto mediterraneo. I lavori segnano anche l'inizio di un percorso in vista dell'elaborazione di un accordo volontario che gli attori del settore potranno sottoscrivere come impegno congiunto verso la transizione energetica. La Regione Marche ha affermato il presidente Francesco Acquaroli è impegnata a recuperare la competitività del porto di Ancona e a rilanciare la centralità dell'Adriatico nel Mediterraneo. La



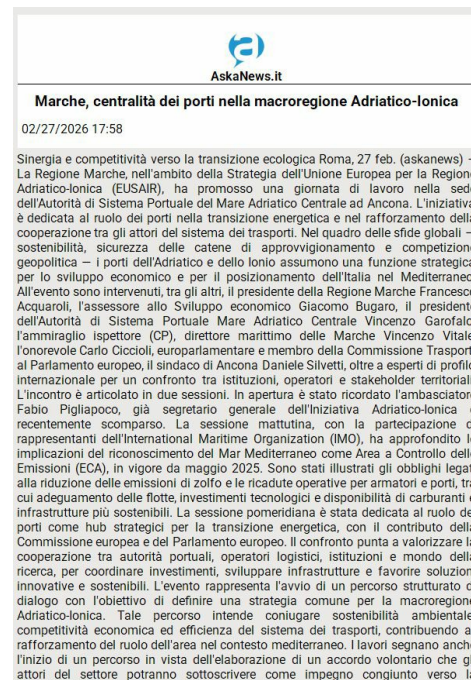
02/27/2026 18:08

Roma, 27 feb. (askanews) – La Regione Marche, nell'ambito della Strategia dell'Unione Europea per la Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR), ha promosso una giornata di lavoro nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ad Ancona. L'iniziativa è dedicata al ruolo dei porti nella transizione energetica e nel rafforzamento della cooperazione tra gli attori del sistema dei trasporti. Nel quadro delle sfide globali – sostenibilità, sicurezza delle catene di approvvigionamento e competizione geopolitica – i porti dell'Adriatico e dello Ionio assumono una funzione strategica per lo sviluppo economico e per il posizionamento dell'Italia nel Mediterraneo. All'evento sono intervenuti, tra gli altri, il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli, l'assessore allo Sviluppo economico Giacomo Bugaro, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Centrale Vincenzo Garofalo, l'ammiraglio ispettore (CP), direttore marittimo delle Marche Vincenzo Vitale, l'onorevole Carlo Ciccio, europarlamentare e membro della Commissione Trasporti al Parlamento europeo, il sindaco di Ancona Daniele Silveti, oltre a esperti di profilo internazionale per un confronto tra istituzioni, operatori e stakeholder territoriali. L'incontro è articolato in due sessioni. In apertura è stato ricordato l'ambasciatore Fabio Pigliapoco, già segretario generale dell'Iniziativa Adriatico-Ionica e recentemente scomparso. La sessione mattutina, con la partecipazione di rappresentanti dell'International Maritime Organization (IMO), ha approfondito le implicazioni del riconoscimento del Mar Mediterraneo come Area a Controllo delle Emissioni (ECA), in vigore da maggio 2025. Sono stati illustrati gli obblighi legati alla riduzione delle emissioni di zolfo e le ricadute operative per armatori e porti, tra cui adeguamento delle flotte.

Macro Regione Adriatico-Ionica è una strategia importante per la crescita e lo sviluppo della regione e richiede la collaborazione di tutte le parti coinvolte. Il porto di Ancona ha bisogno di un profondo restyling e di investimenti strutturali, come l'ampliamento della penisola, per recuperare la competitività e trainare la crescita del territorio. In questo contesto, la collaborazione tra le istituzioni nazionali e internazionali è fondamentale per raggiungere questi obiettivi. La Regione continua Acquaroli continuerà a lavorare per promuovere la Macro Regione e per valorizzare l'importanza dei porti per la produttività del sistema economico locale. Il porto di Ancona è fondamentale per la regione non solo per i traffici, ma anche per l'industria e l'occupazione, in quanto coinvolge l'eccellenza manifatturiera locale. [Sinergia e competitività verso la transizione ecologica|PN_20260227_00123|gn00 rg11|27/02/2026 17:57:17|Marche, centralità dei porti nella macroregione Adriatico-Ionica|Marche|Cronaca, Marche].

Marche, centralità dei porti nella macroregione Adriatico-Ionica

Sinergia e competitività verso la transizione ecologica Roma, 27 feb. (askanews) - La Regione Marche, nell'ambito della Strategia dell'Unione Europea per la Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR), ha promosso una giornata di lavoro nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ad **Ancona**. L'iniziativa è dedicata al ruolo dei porti nella transizione energetica e nel rafforzamento della cooperazione tra gli attori del sistema dei trasporti. Nel quadro delle sfide globali - sostenibilità, sicurezza delle catene di approvvigionamento e competizione geopolitica - i porti dell'Adriatico e dello Ionio assumono una funzione strategica per lo sviluppo economico e per il posizionamento dell'Italia nel Mediterraneo. All'evento sono intervenuti, tra gli altri, il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli, l'assessore allo Sviluppo economico Giacomo Bugaro, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Centrale Vincenzo Garofalo, l'ammiraglio ispettore (CP), direttore marittimo delle Marche Vincenzo Vitale, l'onorevole Carlo Ciccio, europarlamentare e membro della Commissione Trasporti al Parlamento europeo, il sindaco di **Ancona** Daniele Silveti, oltre a esperti di profilo internazionale per un confronto tra istituzioni, operatori e stakeholder territoriali. L'incontro è articolato in due sessioni. In apertura è stato ricordato l'ambasciatore Fabio Pigliapoco, già segretario generale dell'Iniziativa Adriatico-Ionica e recentemente scomparso. La sessione mattutina, con la partecipazione di rappresentanti dell'International Maritime Organization (IMO), ha approfondito le implicazioni del riconoscimento del Mar Mediterraneo come Area a Controllo delle Emissioni (ECA), in vigore da maggio 2025. Sono stati illustrati gli obblighi legati alla riduzione delle emissioni di zolfo e le ricadute operative per armatori e porti, tra cui adeguamento delle flotte, investimenti tecnologici e disponibilità di carburanti e infrastrutture più sostenibili. La sessione pomeridiana è stata dedicata al ruolo dei porti come hub strategici per la transizione energetica, con il contributo della Commissione europea e del Parlamento europeo. Il confronto punta a valorizzare la cooperazione tra autorità portuali, operatori logistici, istituzioni e mondo della ricerca, per coordinare investimenti, sviluppare infrastrutture e favorire soluzioni innovative e sostenibili. L'evento rappresenta l'avvio di un percorso strutturato di dialogo con l'obiettivo di definire una strategia comune per la macroregione Adriatico-Ionica. Tale percorso intende coniugare sostenibilità ambientale, competitività economica ed efficienza del sistema dei trasporti, contribuendo al rafforzamento del ruolo dell'area nel contesto mediterraneo. I lavori segnano anche l'inizio di un percorso in vista dell'elaborazione di un accordo volontario che gli attori del settore potranno sottoscrivere come impegno congiunto verso la transizione energetica. "La Regione Marche - ha affermato il presidente Francesco Acquaroli - è impegnata a recuperare la competitività del **porto** di **Ancona** e a



rilanciare la centralità dell'Adriatico nel Mediterraneo. La Macro Regione Adriatico-Ionica è una strategia importante per la crescita e lo sviluppo della regione e richiede la collaborazione di tutte le parti coinvolte. Il porto di Ancona ha bisogno di un profondo restyling e di investimenti strutturali, come l'ampliamento della penisola, per recuperare la competitività e trainare la crescita del territorio. In questo contesto, la collaborazione tra le istituzioni nazionali e internazionali è fondamentale per raggiungere questi obiettivi. La Regione - continua Acquaroli - continuerà a lavorare per promuovere la Macro Regione e per valorizzare l'importanza dei porti per la produttività del sistema economico locale. Il porto di Ancona è fondamentale per la regione non solo per i traffici, ma anche per l'industria e l'occupazione, in quanto coinvolge l'eccellenza manifatturiera locale".

La Regione Marche promuove la sinergia portuale strategica nella Macroregione Adriatico-Ionica

Giornata di lavoro ad Ancona sul ruolo strategico dell'Italia con i porti dell'Adriatico-Ionio in sinergia per sviluppo economico e competitività con il posizionamento nel Mediterraneo. La Regione Marche, nell'ambito della Strategia dell'Unione Europea per la Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR), ha organizzato una giornata di lavoro. La centralità dei porti nella Macroregione Adriatico-Ionica: sinergia e competitività verso la transizione ecologica presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ad Ancona, focalizzandosi sul ruolo dei porti nella transizione energetica e nel rafforzamento della cooperazione tra gli attori del sistema dei trasporti. L'evento si è rivelato un momento cruciale di dialogo e collaborazione per definire strategie comuni di sostenibilità e competitività a livello macroregionale. In un contesto globale caratterizzato da sfide come la sostenibilità, la sicurezza delle catene di approvvigionamento e la crescente competizione geopolitica, i porti dell'Adriatico e dello Ionio hanno acquisito una funzione sempre più strategica per lo sviluppo economico della regione e per il posizionamento dell'Italia nel Mediterraneo. La giornata ha visto la partecipazione di numerosi esponenti istituzionali e internazionali, tra cui il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli, l'assessore allo Sviluppo economico Giacomo Bugaro, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Centrale Vincenzo Garofalo, e l'ammiraglio Vincenzo Vitale, direttore marittimo delle Marche. Il programma dell'incontro è stato articolato in due sessioni. La sessione mattutina ha visto la partecipazione di esperti internazionali, tra cui rappresentanti dell'International Maritime Organization (IMO), che hanno approfondito il riconoscimento del Mar Mediterraneo come Area a Controllo delle Emissioni (ECA), in vigore dal maggio 2025. Sono stati discussi gli obblighi di riduzione delle emissioni di zolfo, le ricadute operative per armatori e porti, come l'adeguamento delle flotte e gli investimenti in tecnologie sostenibili. Nel pomeriggio, il focus si è spostato sul ruolo dei porti come hub strategici per la transizione energetica, con un ampio contributo da parte della Commissione Europea e del Parlamento Europeo. La discussione ha messo in evidenza la necessità di una cooperazione tra autorità portuali, operatori logistici, istituzioni e mondo della ricerca, al fine di coordinare investimenti, sviluppare infrastrutture e favorire soluzioni innovative in grado di garantire sostenibilità e efficienza nel settore dei trasporti. L'evento ha rappresentato un passo significativo verso la definizione di una strategia comune per la macroregione Adriatico-Ionica, con l'obiettivo di integrare sostenibilità ambientale, competitività economica ed efficienza del sistema di trasporti. Un percorso che contribuirà a rafforzare il ruolo centrale dell'area nel Mediterraneo e che, a lungo termine, mira a consolidare la posizione dei porti come motori di sviluppo economico sostenibile. L'incontro ha anche segnato l'inizio di



02/27/2026 16:35

Giornata di lavoro ad Ancona sul ruolo strategico dell'Italia con i porti dell'Adriatico-Ionio in sinergia per sviluppo economico e competitività con il posizionamento nel Mediterraneo. La Regione Marche, nell'ambito della Strategia dell'Unione Europea per la Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR), ha organizzato una giornata di lavoro. "La centralità dei porti nella Macroregione Adriatico-Ionica: sinergia e competitività verso la transizione ecologica" presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ad Ancona, focalizzandosi sul ruolo dei porti nella transizione energetica e nel rafforzamento della cooperazione tra gli attori del sistema dei trasporti. L'evento si è rivelato un momento cruciale di dialogo e collaborazione per definire strategie comuni di sostenibilità e competitività a livello macroregionale. In un contesto globale caratterizzato da sfide come la sostenibilità, la sicurezza delle catene di approvvigionamento e la crescente competizione geopolitica, i porti dell'Adriatico e dello Ionio hanno acquisito una funzione sempre più strategica per lo sviluppo economico della regione e per il posizionamento dell'Italia nel Mediterraneo. La giornata ha visto la partecipazione di numerosi esponenti istituzionali e internazionali, tra cui il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli, l'assessore allo Sviluppo economico Giacomo Bugaro, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Centrale Vincenzo Garofalo, e l'ammiraglio Vincenzo Vitale, direttore marittimo delle Marche. Il programma dell'incontro è stato articolato in due sessioni. La sessione mattutina ha visto la partecipazione di esperti internazionali, tra cui rappresentanti dell'International Maritime Organization (IMO), che hanno approfondito il riconoscimento del Mar Mediterraneo come Area a Controllo delle Emissioni (ECA), in vigore dal maggio 2025. Sono stati discussi gli obblighi di riduzione delle emissioni di zolfo, le ricadute operative per armatori e porti, come l'adeguamento

Corriere dell'Economia

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

un percorso per l'elaborazione di un accordo volontario che gli attori del settore potranno sottoscrivere come impegno congiunto verso la transizione energetica . Questo impegno collettivo si propone di favorire una visione comune per il futuro dei porti e delle infrastrutture logistiche nell'area Adriatico-Ionica.

Il capoluogo delle Marche invade Roma per l'audizione al Ministero: «Vogliamo diventare Capitale della cultura»

di Stefano Rispoli venerdì 27 febbraio 2026, 02:15 - Ultimo aggiornamento: | 1 Minuto di Lettura dal nostro inviato ROMA - Sono quasi le 9 e sull'uscio del Ministero della Cultura c'è solo la festante e sparuta delegazione di Anagni, pronta a declamare il suo progetto. Non c'è traccia della Dorica. Resto solo, pensieroso. Sta' a vedere che ho sbagliato orario. No, sono in anticipo io. Effetti collaterali della Dat : nessuno, tranne il sottoscritto e Vincenzo Garofalo (presidente dell'Autorità portuale, con il fido Guido Vettorel) si è affidato al volo di continuità delle 6 per arrivare all'appuntamento con le audizioni di Ancona Capitale della cultura 2028.



Porto di Ancona, elettrificazione delle banchine: «Lavori quasi finiti, collaudi a giugno»

Bugaro al forum nella sede dell'Authority: «Anche il Molo Clementino, se si farà, dovrà essere green» di Michele Rocchetti sabato 28 febbraio 2026, 03:50 3 Minuti di Lettura ANCONA - «I lavori per l'elettrificazione delle banchine sono quasi completati, abbiamo già pagato gli oneri di allaccio ed entro il 30 giugno dovranno essere fatti i collaudi»: lo ha assicurato l'assessore regionale Giacomo Bugaro, a margine del convegno di ieri I porti al centro di una regione adriatico-ionica, nella sede dell' **Autorità** portuale APPROFONDIMENTI DUELLO PER L'HUB Porto di Ancona, pure Global Ports vuole gestire il terminal in banchina 15: la sfida dei turchi a Msc La transizione energetica Il presidente Vincenzo Garofalo ha sottolineato come «il tema della transizione energetica e della sostenibilità ambientale non può essere discostato da alcun piano di sviluppo: sono convinto che quello che stiamo mettendo a punto sia in linea con le aspettative». Si è infatti deciso di investire in banchine più moderne ed efficienti, che avranno un minor impatto sulla città, ma che saranno anche occasione di sviluppo sempre più duraturo e coerente rispetto alle esigenze commerciali e produttive. «Bene l'elettrificazione delle banchine e bene gli accordi che prevedono combustibili attenti alla qualità dell'aria - ha commentato il sindaco Daniele Silveti -. Perché i traffici portuali sono importanti per lo sviluppo economico, ma ad essi corrisponde un impatto sulla qualità della vita dei cittadini cui va data risposta». E infatti, per l'assessore regionale ai Porti Giacomo Bugaro, la strategia vincente è quella che tiene insieme sostenibilità e competitività: «Sappiamo di dover andare ad abbattere le emissioni, tanto che anche il Molo Clementino, qualora fosse accordato dal Mase il Via-Vas, dovrà essere totalmente elettrificato, ma questo aspetto va inserito in un contesto geopolitico più ampio come quello della Strategia adriatico-ionica, mettendo al centro le nostre piazze logistiche (porto, aeroporto, interporto) quale elemento di sviluppo della nostra regione, ma anche dell'area balcanica». A tal proposito il presidente della Regione Francesco Acquaroli ha dichiarato che intorno alla competitività dei porti, importanti non soltanto dal punto di vista dei traffici, ma anche a livello produttivo, si gioca la competitività economica di tutte le Marche, «per questo stiamo lavorando per dotarli delle infrastrutture adeguate». Ma si lavora anche a livello burocratico. Bugaro ha annunciato che la delibera regionale con la quale è stato definito il porto di Ancona come zona franco interclusa, cosa che consente di ricevere merci senza l'applicazione dell'Iva e il rilascio di fidejussioni, è stata inviata alla struttura di missione. Quanto all'imminente bando per la gestione dell'hub crocieristico, Bugaro ha detto: «Vinca il migliore. In ogni caso il fatto che due player di livello mondiale come Msc e Global Port siano interessati al porto di Ancona dà la misura di quanto esso sia strategico e attrattivo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Bugaro al forum nella sede dell'Authority: «Anche il Molo Clementino, se si farà, dovrà essere green» di Michele Rocchetti sabato 28 febbraio 2026, 03:50 3 Minuti di Lettura ANCONA - «I lavori per l'elettrificazione delle banchine sono quasi completati, abbiamo già pagato gli oneri di allaccio ed entro il 30 giugno dovranno essere fatti i collaudi»: lo ha assicurato l'assessore regionale Giacomo Bugaro, a margine del convegno di ieri I porti al centro di una regione adriatico-ionica, nella sede dell' **Autorità** portuale APPROFONDIMENTI DUELLO PER L'HUB Porto di Ancona, pure Global Ports vuole gestire il terminal in banchina 15: la sfida dei turchi a Msc La transizione energetica Il presidente Vincenzo Garofalo ha sottolineato come «il tema della transizione energetica e della sostenibilità ambientale non può essere discostato da alcun piano di sviluppo: sono convinto che quello che stiamo mettendo a punto sia in linea con le aspettative». Si è infatti deciso di investire in banchine più moderne ed efficienti, che avranno un minor impatto sulla città, ma che saranno anche occasione di sviluppo sempre più duraturo e coerente rispetto alle esigenze commerciali e produttive. «Bene l'elettrificazione delle banchine e bene gli accordi che prevedono combustibili attenti alla qualità dell'aria - ha commentato il sindaco Daniele Silveti -. Perché i traffici portuali sono importanti per lo sviluppo economico, ma ad essi corrisponde un impatto sulla qualità della vita dei cittadini cui va data risposta». E infatti, per l'assessore regionale ai Porti Giacomo Bugaro, la strategia vincente è quella che tiene insieme sostenibilità e competitività: «Sappiamo di dover andare ad abbattere le emissioni, tanto che anche il Molo Clementino, qualora fosse accordato dal Mase il Via-Vas, dovrà essere totalmente elettrificato, ma questo aspetto va inserito in un contesto geopolitico più ampio come quello della Strategia adriatico-ionica, mettendo al centro le nostre piazze logistiche (porto, aeroporto, interporto) quale elemento di

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Hub Amazon, al via lo studio sugli impatti del traffico e della mobilità

ANCONA Ieri mattina tavolo tecnico in Regione per definire la cornice operativa dell'analisi dei flussi veicolari che si inserisce in un contesto infrastrutturale complesso e strategico per la presenza dell'Interporto Marche di Jesi, il porto di Ancona, l'asse della Ss76, l'A14 e le principali direttrici di collegamento con i comuni di Jesi, Chiaravalle e il capoluogo di regione. Facebook X LinkedIn Whatsapp Stampa Email L'incontro di ieri mattina in Regione per analizzare la cornice di intervento dello studio sui flussi di traffico e mobilità verso l'Interporto di Jesi con l'avvento del nuovo polo logistico Amazon ieri mattina, presso l'Assessorato regionale con deleghe allo Sviluppo Economico, Industria, Artigianato, Internazionalizzazione, Zes, Energia, Porti e Aeroporto, si è svolto un incontro tra l'assessore Giacomo Bugaro, Massimo Stronati (presidente di Interporto Marche S.p.A.), l'architetto Corrado Baldelli (consulente di Interporto Marche S.p.A.) e gli ingegneri Tito e Riccardo Berti Nulli, dirigenti della società di ingegneria Sintagma di Perugia, tra i principali operatori italiani nel settore della progettazione infrastrutturale.

Al centro della riunione, la definizione della cornice operativa dello studio che Sintagma sta svolgendo su incarico di Interporto Marche relativo all'impatto sulla viabilità locale dell'insediamento Amazon, con particolare attenzione alle ricadute sulla rete stradale e autostradale e sui principali nodi infrastrutturali. «L'assessore Bugaro si legge in una nota di Interporto Marche ha sottolineato la rilevanza strategica dell'incarico, raccomandando il massimo rigore tecnico e scientifico nello svolgimento delle analisi. Il presidente Massimo Stronati ha a sua volta ribadito l'importanza di garantire la massima serietà e accuratezza nello studio, mettendo a disposizione la struttura di Interporto Marche per supportare la società incaricata nel reperimento di eventuali dati e informazioni utili. La società Sintagma ha già presentato un piano di indagini che prevede l'installazione di sistemi di monitoraggio, costituiti da sensori e telecamere, nei principali punti della viabilità locale ed extraurbana. Al termine dello studio saranno elaborate eventuali proposte progettuali e indicazioni operative volte a prevenire o risolvere le criticità che dovessero emergere». Interporto Marche S.p.A., di concerto con la Regione Marche, aveva affidato lo scorso 2 febbraio a Sintagma S.r.l., società di ingegneria e consulenza specializzata nella pianificazione dei trasporti, uno studio approfondito sugli impatti del traffico e della mobilità legati allo sviluppo del nuovo polo logistico nell'area interportuale marchigiana. Lo studio avrà l'obiettivo di analizzare e valutare gli effetti sulla viabilità locale e sovracomunale generati dall'insediamento dell'intero polo logistico che vedrà presto anche l'operatività del nuovo hub di Amazon. Lo studio prenderà a riferimento i flussi merci, la mobilità dei lavoratori e l'interazione con le infrastrutture logistiche strategiche esistenti al fine di individuare



ANCONA - Ieri mattina tavolo tecnico in Regione per definire la cornice operativa dell'analisi dei flussi veicolari che si inserisce in un contesto infrastrutturale complesso e strategico per la presenza dell'Interporto Marche di Jesi, il porto di Ancona, l'asse della Ss76, l'A14 e le principali direttrici di collegamento con i comuni di Jesi, Chiaravalle e il capoluogo di regione. Facebook X LinkedIn Whatsapp Stampa Email L'incontro di ieri mattina in Regione per analizzare la cornice di intervento dello studio sui flussi di traffico e mobilità verso l'Interporto di Jesi con l'avvento del nuovo polo logistico Amazon ieri mattina, presso l'Assessorato regionale con deleghe allo Sviluppo Economico, Industria, Artigianato, Internazionalizzazione, Zes, Energia, Porti e Aeroporto, si è svolto un incontro tra l'assessore Giacomo Bugaro, Massimo Stronati (presidente di Interporto Marche S.p.A.), l'architetto Corrado Baldelli (consulente di Interporto Marche S.p.A.) e gli ingegneri Tito e Riccardo Berti Nulli, dirigenti della società di ingegneria Sintagma di Perugia, tra i principali operatori italiani nel settore della progettazione infrastrutturale. Al centro della riunione, la definizione della cornice operativa dello studio che Sintagma sta svolgendo su incarico di Interporto Marche relativo all'impatto sulla viabilità locale dell'insediamento Amazon, con particolare attenzione alle ricadute sulla rete stradale e autostradale e sui principali nodi infrastrutturali. «L'assessore Bugaro - si legge in una nota di Interporto Marche - ha sottolineato la rilevanza strategica dell'incarico, raccomandando il massimo rigore tecnico e scientifico nello svolgimento delle analisi. Il presidente Massimo Stronati ha a sua volta ribadito l'importanza di garantire la massima serietà e accuratezza nello studio, mettendo a disposizione la struttura di Interporto Marche per supportare la società incaricata nel reperimento di eventuali dati e informazioni utili. La società Sintagma ha già presentato un piano di indagini che prevede

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

eventuali criticità e proporre soluzioni migliorative o correttive in grado di garantire sicurezza, fluidità del traffico e sostenibilità nel medio-lungo periodo. L'analisi si inserisce in un contesto infrastrutturale complesso e strategico per la regione, caratterizzato dalla presenza dell' Interporto Marche, dalla prossimità con il Porto di Ancona, dall'asse della S s 76, dall' autostrada A14 e dalle principali direttrici di collegamento con i comuni di Jesi, Chiaravalle e Ancona. Un'area in cui convergono traffici merci, mobilità ordinaria e prospettive di ulteriore sviluppo logistico e produttivo. Il lavoro affidato a Sintagma prevede una campagna articolata di rilievi del traffico, con conteggi veicolari classificati su sezioni stradali e nodi critici, l'utilizzo di modelli avanzati di simulazione macro e micro e la costruzione di diversi scenari operativi di breve, medio e lungo periodo in funzione dell'evoluzione delle attività logistiche e delle infrastrutture. Elemento qualificante dello studio sarà il coinvolgimento strutturato degli stakeholder istituzionali e operativi tra cui Interporto Marche, Regione Marche, gli enti locali, i gestori delle infrastrutture stradali e autostradali, l'Autorità portuale e gli operatori logistici, per garantire un quadro conoscitivo condiviso e coerente con la pianificazione territoriale e dei trasporti. «L'obiettivo dichiarano congiuntamente Interporto Marche e Regione Marche è quello di dotarsi di uno strumento tecnico solido e indipendente che consenta di governare lo sviluppo logistico in modo ordinato, prevenendo congestioni e impatti negativi sulla viabilità, e accompagnando la crescita dell'Interporto e del sistema produttivo regionale nel segno dell'integrazione, dell'intermodalità e della sostenibilità». Lo studio rappresenta un passaggio strategico di supporto alle decisioni pubbliche, utile a programmare interventi infrastrutturali e gestionali, definire priorità di investimento e garantire che lo sviluppo del polo logistico avvenga in equilibrio con il territorio e con le comunità locali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona, sfida verde: sostenibilità e crescita al centro della Macroregione

ECONOMIA - La giornata di lavoro è stata ospitata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale nell'ambito della Strategia europea per la Regione Adriatico-Ionica (Eusair) Facebook X LinkedIn Whatsapp Stampa Email L'assessore Giacomo Bugaro durante l'evento Porti e sostenibilità al centro: la Regione Marche avvia un confronto per rafforzare la competitività e il ruolo strategico del porto di Ancona e degli scali dell'Adriatico e dello Ionio.

La giornata di lavoro, ospitata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale nell'ambito della Strategia europea per la Regione Adriatico-Ionica (Eusair), ha visto la partecipazione del presidente della Regione Francesco Acquaroli, dell'assessore Giacomo Bugaro, del presidente dell'Autorità portuale Vincenzo Garofalo, del sindaco Daniele Silvetti e di esperti internazionali. Le sessioni hanno affrontato il riconoscimento del Mediterraneo come Area a Controllo delle Emissioni (Eca), gli adeguamenti delle flotte, le infrastrutture sostenibili e il ruolo dei porti come hub strategici per la transizione energetica. «La Regione Marche punta a rilanciare la centralità dell'Adriatico e a rendere Ancona più competitiva e sostenibile», ha

dichiarato Acquaroli, sottolineando la necessità di investimenti strutturali e collaborazione internazionale. «Bugaro ha evidenziato l'anticipo degli obblighi europei con l'Ancona Blue Agreement, che riduce le emissioni di zolfo nei carburanti navali e migliora la qualità dell'aria, dimostrando che sostenibilità e competitività possono procedere insieme». «Garofalo ha aggiunto che Ancona, al centro delle Autostrade del mare e dei corridoi europei, sfrutterà il Pnrr per elettrificare le banchine traghetti, rafforzando infrastrutture e transizione ambientale». «L'incontro segna l'avvio di un percorso strutturato per costruire porti più verdi, resilienti e competitivi, con la Macroregione Adriatico-Ionica come modello integrato di sviluppo economico e ambientale». Secondo Giuseppe Spera (Imo) e Pier Paolo Settembri (Commissione europea), l'istituzione dell'area Seca e le future strategie europee per porti e industria marittima rafforzano competitività, sicurezza e sostenibilità, aprendo nuove opportunità per traffici, cantieristica e innovazione nel Mediterraneo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



02/27/2026 16:03

ECONOMIA - La giornata di lavoro è stata ospitata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale nell'ambito della Strategia europea per la Regione Adriatico-Ionica (Eusair) Facebook X LinkedIn Whatsapp Stampa Email L'assessore Giacomo Bugaro durante l'evento Porti e sostenibilità al centro: la Regione Marche avvia un confronto per rafforzare la competitività e il ruolo strategico del porto di Ancona e degli scali dell'Adriatico e dello Ionio. La giornata di lavoro, ospitata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale nell'ambito della Strategia europea per la Regione Adriatico-Ionica (Eusair), ha visto la partecipazione del presidente della Regione Francesco Acquaroli, dell'assessore Giacomo Bugaro, del presidente dell'Autorità portuale Vincenzo Garofalo, del sindaco Daniele Silvetti e di esperti internazionali. Le sessioni hanno affrontato il riconoscimento del Mediterraneo come Area a Controllo delle Emissioni (Eca), gli adeguamenti delle flotte, le infrastrutture sostenibili e il ruolo dei porti come hub strategici per la transizione energetica. «La Regione Marche punta a rilanciare la centralità dell'Adriatico e a rendere Ancona più competitiva e sostenibile», ha dichiarato Acquaroli, sottolineando la necessità di investimenti strutturali e collaborazione internazionale. «Bugaro ha evidenziato l'anticipo degli obblighi europei con l'Ancona Blue Agreement, che riduce le emissioni di zolfo nei carburanti navali e migliora la qualità dell'aria, dimostrando che sostenibilità e competitività possono procedere insieme». «Garofalo ha aggiunto che Ancona, al centro delle Autostrade del mare e dei corridoi europei, sfrutterà il Pnrr per elettrificare le banchine traghetti, rafforzando infrastrutture e transizione ambientale». «L'incontro segna l'avvio di un percorso strutturato per costruire porti più verdi, resilienti e competitivi, con la Macroregione Adriatico-Ionica come modello integrato di sviluppo economico e ambientale». Secondo Giuseppe Spera (Imo) e Pier Paolo Settembri (Commissione

Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Palumbo Superyachts realizzerà un nuovo polo per la cantieristica navale in metallo ad Ortona

Palumbo Superyachts, società del gruppo navalmeccanico napoletano Palumbo, ha reso noto di aver ottenuto in concessione un'area demaniale marittima di 13mila metri quadri nel **porto** di **Ortona** destinata allo sviluppo delle attività cantieristiche legate ai brand ISA Yachts, Columbus Yachts, Extra Yachts e Mondomarine. L'azienda ha evidenziato che l'area, con sbocco diretto sul mare incluso uno scalo di alaggio, rafforza la presenza industriale di Palumbo Superyachts sull'Adriatico per la costruzione di nuove imbarcazioni e che l'operazione si inserisce in una fase di forte crescita, con oltre un miliardo di euro di ordini a portafoglio e 24 superyacht attualmente in costruzione.

Informare

Palumbo Superyachts realizzerà un nuovo polo per la cantieristica navale in metallo ad Ortona



02/27/2026 10:57

Palumbo Superyachts, società del gruppo navalmeccanico napoletano Palumbo, ha reso noto di aver ottenuto in concessione un'area demaniale marittima di 13mila metri quadri nel porto di Ortona destinata allo sviluppo delle attività cantieristiche legate ai brand ISA Yachts, Columbus Yachts, Extra Yachts e Mondomarine. L'azienda ha evidenziato che l'area, con sbocco diretto sul mare incluso uno scalo di alaggio, rafforza la presenza industriale di Palumbo Superyachts sull'Adriatico per la costruzione di nuove imbarcazioni e che l'operazione si inserisce in una fase di forte crescita, con oltre un miliardo di euro di ordini a portafoglio e 24 superyacht attualmente in costruzione.

Senigallia Notizie

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Impatto Amazon sulla viabilità del territorio, studio in corso

Pubblicato Venerdì Febbraio, Regione Marche

Il 26 febbraio presso l'Assessorato regionale con deleghe allo Sviluppo Economico, Industria, Artigianato, Internazionalizzazione, ZES, Energia, Porti e Aeroporto, si è svolto un incontro tra l'assessore Giacomo Bugaro, il Dott. Massimo Stronati (Presidente di Interporto Marche S.p.A.), l'Arch. Corrado Baldelli (consulente di Interporto Marche S.p.A.) e gli ingegneri Tito e Riccardo Berti Nulli, dirigenti della società di ingegneria Sintagma di Perugia, tra i principali operatori italiani nel settore della progettazione infrastrutturale. Al centro della riunione, la definizione della cornice operativa dello studio che Sintagma sta svolgendo su incarico di Interporto Marche relativo all'impatto sulla viabilità locale dell'insediamento Amazon, con particolare attenzione alle ricadute sulla rete stradale e autostradale e sui principali nodi infrastrutturali. L'assessore Bugaro ha sottolineato la rilevanza strategica dell'incarico, raccomandando il massimo rigore tecnico e scientifico nello svolgimento delle analisi. Il presidente Massimo Stronati ha a sua volta ribadito l'importanza di garantire la massima serietà e accuratezza nello studio, mettendo a disposizione la struttura di Interporto Marche per supportare la società incaricata nel reperimento di eventuali dati e informazioni utili. La società Sintagma ha già presentato un piano di indagini che prevede l'installazione di sistemi di monitoraggio, costituiti da sensori e telecamere, nei principali punti della viabilità locale ed extraurbana. Al termine dello studio saranno elaborate eventuali proposte progettuali e indicazioni operative volte a prevenire o risolvere le criticità che dovessero emergere. Interporto Marche S.p.A., di concerto con la Regione Marche, aveva affidato lo scorso 2 febbraio a Sintagma S.r.l., società di ingegneria e consulenza specializzata nella pianificazione dei trasporti, uno studio approfondito sugli impatti del traffico e della mobilità legati allo sviluppo del nuovo polo logistico nell'area interportuale marchigiana. Lo studio avrà l'obiettivo di analizzare e valutare gli effetti sulla viabilità locale e sovracomunale generati dall'insediamento dell'intero polo logistico che vedrà presto anche l'operatività del nuovo hub di Amazon. Lo studio prenderà a riferimento i flussi merci, la mobilità dei lavoratori e l'interazione con le infrastrutture logistiche strategiche esistenti al fine di individuare eventuali criticità e proporre soluzioni migliorative o correttive in grado di garantire sicurezza, fluidità del traffico e sostenibilità nel medio-lungo periodo. L'analisi si inserisce in un contesto infrastrutturale complesso e strategico per la regione, caratterizzato dalla presenza dell'Interporto Marche, dalla prossimità con il Porto di Ancona, dall'asse della SS76, dall'autostrada A14 e dalle principali direttrici di collegamento con i comuni di Jesi, Chiaravalle e Ancona. Un'area in cui convergono traffici merci, mobilità ordinaria e prospettive di ulteriore sviluppo logistico e produttivo. Il lavoro affidato a Sintagma prevede una campagna articolata di rilievi



Senigallia Notizie

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

del traffico, con conteggi veicolari classificati su sezioni stradali e nodi critici, l'utilizzo di modelli avanzati di simulazione macro e micro e la costruzione di diversi scenari operativi di breve, medio e lungo periodo in funzione dell'evoluzione delle attività logistiche e delle infrastrutture. Elemento qualificante dello studio sarà il coinvolgimento strutturato degli stakeholder istituzionali e operativi tra cui Interporto Marche, Regione Marche, gli enti locali, i gestori delle infrastrutture stradali e autostradali, l'Autorità portuale e gli operatori logistici, per garantire un quadro conoscitivo condiviso e coerente con la pianificazione territoriale e dei trasporti. L'obiettivo dichiarato congiuntamente Interporto Marche e Regione Marche è quello di dotarsi di uno strumento tecnico solido e indipendente che consenta di governare lo sviluppo logistico in modo ordinato, prevenendo congestioni e impatti negativi sulla viabilità, e accompagnando la crescita dell'Interporto e del sistema produttivo regionale nel segno dell'integrazione, dell'intermodalità e della sostenibilità. Lo studio rappresenta un passaggio strategico di supporto alle decisioni pubbliche, utile a programmare interventi infrastrutturali e gestionali, definire priorità di investimento e garantire che lo sviluppo del polo logistico avvenga in equilibrio con il territorio e con le comunità locali.

Ship 2 Shore

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Palumbo Superyachts punta su Ortona e consolida l'asse dell'Adriatico

Acquisita un'area da oltre 13 mila mq nel **porto** abruzzese per potenziare la costruzione di yacht in metallo. Portafoglio ordini sopra il miliardo e 24 superyacht in produzione sostengono la nuova espansione industriale Palumbo Superyachts amplia la propria impronta industriale sull'Adriatico con l'acquisizione della concessione di un'area demaniale marittima di 13.048,98 metri quadrati nel **porto** di **Ortona**. Il sito sarà destinato allo sviluppo delle attività cantieristiche legate ai brand ISA Yachts, Columbus Yachts, Extra Yachts e Mondomarine. L'area, dotata di sbocco diretto sul mare e di scalo di alaggio, si inserisce in un contesto portuale strategico per l'Adriatico e rappresenta un asset chiave per l'ampliamento delle capacità produttive e logistiche della Divisione Superyachts del gruppo. La scelta di **Ortona** non è casuale. Il territorio vanta una consolidata tradizione nella carpenteria metallica e nella lavorazione dell'acciaio, oltre alla presenza di un **porto** commerciale strutturato e di una filiera industriale specializzata. Un ecosistema produttivo che si integra con l'expertise di Palumbo Superyachts nella costruzione di yacht in acciaio e alluminio di grandi dimensioni. L'operazione rafforza così la presenza industriale del gruppo lungo l'asse adriatico, con l'obiettivo di sostenere la crescita nel segmento delle nuove costruzioni tra i 30 e i 100 metri. L'acquisizione si colloca in una fase di forte espansione per l'azienda, che può contare su oltre 1 miliardo di euro di ordini a portafoglio e 24 superyacht attualmente in costruzione nei diversi cantieri del network internazionale. Numeri che confermano la solidità industriale e commerciale del gruppo e il suo posizionamento nel panorama globale della nautica di alta gamma. "**Ortona** rappresenta un passaggio strategico nel percorso di crescita di Palumbo Superyachts", ha dichiarato Giuseppe Palumbo, amministratore unico della società. "Abbiamo scelto un territorio che ha nel proprio DNA la costruzione navale in metallo e che possiede competenze tecniche di grande valore. Il nostro obiettivo è rafforzare ulteriormente la capacità produttiva, investendo in infrastrutture, persone e innovazione. Guardiamo al futuro con ambizione, certi che questo nuovo sviluppo contribuirà in modo significativo alla competitività della nautica italiana sui mercati globali". Grazie alla collocazione nel **porto** di **Ortona** e allo sbocco diretto sul mare, il nuovo insediamento potrà supportare le attività di costruzione, allestimento e logistica di yacht di grande dimensione, integrandosi con la rete internazionale del gruppo e consolidando il ruolo dell'Italia come riferimento mondiale nella costruzione di superyacht.

Ship 2 Shore

Palumbo Superyachts punta su Ortona e consolida l'asse dell'Adriatico

02/27/2026 11:09

Acquisita un'area da oltre 13 mila mq nel porto abruzzese per potenziare la costruzione di yacht in metallo. Portafoglio ordini sopra il miliardo e 24 superyacht in produzione sostengono la nuova espansione industriale Palumbo Superyachts amplia la propria impronta industriale sull'Adriatico con l'acquisizione della concessione di un'area demaniale marittima di 13.048,98 metri quadrati nel porto di Ortona. Il sito sarà destinato allo sviluppo delle attività cantieristiche legate ai brand ISA Yachts, Columbus Yachts, Extra Yachts e Mondomarine. L'area, dotata di sbocco diretto sul mare e di scalo di alaggio, si inserisce in un contesto portuale strategico per l'Adriatico e rappresenta un asset chiave per l'ampliamento delle capacità produttive e logistiche della Divisione Superyachts del gruppo. La scelta di Ortona non è casuale. Il territorio vanta una consolidata tradizione nella carpenteria metallica e nella lavorazione dell'acciaio, oltre alla presenza di un porto commerciale strutturato e di una filiera industriale specializzata. Un ecosistema produttivo che si integra con l'expertise di Palumbo Superyachts nella costruzione di yacht in acciaio e alluminio di grandi dimensioni. L'operazione rafforza così la presenza industriale del gruppo lungo l'asse adriatico, con l'obiettivo di sostenere la crescita nel segmento delle nuove costruzioni tra i 30 e i 100 metri. L'acquisizione si colloca in una fase di forte espansione per l'azienda, che può contare su oltre 1 miliardo di euro di ordini a portafoglio e 24 superyacht attualmente in costruzione nei diversi cantieri del network internazionale. Numeri che confermano la solidità industriale e commerciale del gruppo e il suo posizionamento nel panorama globale della nautica di alta gamma. "Ortona rappresenta un passaggio strategico nel percorso di crescita di Palumbo Superyachts", ha dichiarato Giuseppe Palumbo, amministratore unico della società. "Abbiamo scelto un territorio che ha nel proprio DNA la costruzione navale in metallo e che possiede competenze tecniche di grande valore. Il nostro obiettivo è rafforzare ulteriormente la capacità produttiva, investendo in infrastrutture, persone e innovazione. Guardiamo al futuro con ambizione, certi che questo nuovo sviluppo contribuirà in modo significativo alla competitività della nautica italiana sui mercati globali". Grazie alla collocazione nel porto di Ortona e allo sbocco diretto sul mare, il nuovo insediamento potrà supportare le attività di costruzione, allestimento e logistica di yacht di grande dimensione, integrandosi con la rete internazionale del gruppo e consolidando il ruolo dell'Italia come riferimento mondiale nella costruzione di superyacht.

Elettificazione banchine porto di Ancona: verso il collaudo entro giugno

Collaudo entro giugno e focus su cooperazione adriatico-ionica e riduzione delle emissioni nel Mediterraneo

L'elettificazione delle banchine del porto di Ancona è ormai in fase conclusiva e i lavori saranno collaudati entro il 30 giugno. L'annuncio è arrivato dal presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo, a margine dell'evento dedicato al ruolo dei porti nella regione adriatico-ionica, con la partecipazione di rappresentanti istituzionali italiani e della ministra croata delle Infrastrutture e del Mare, Jana Boric. Secondo Garofalo, transizione e sostenibilità non possono essere separate dalle strategie di sviluppo portuale. L'intervento di elettificazione rappresenta infatti un passaggio concreto verso la riduzione dell'impatto ambientale dello scalo dorico. Mediterraneo zona ECA: obblighi e nuove sfide per i porti Il confronto tra le autorità si è concentrato anche sulle prospettive del Mediterraneo, riconosciuto nel 2025 come Zona a controllo delle emissioni (ECA). Il nuovo regime impone l'utilizzo di combustibili a basso contenuto di zolfo, una misura considerata impegnativa ma essenziale per uno dei bacini marittimi più trafficati al mondo. In questo scenario, l'elettificazione delle banchine del porto di Ancona consente alle navi in sosta di spegnere i motori ausiliari e collegarsi alla rete elettrica di terra, riducendo emissioni inquinanti e rumore nelle aree urbane limitrofe. Impatto ambientale e qualità della vita Anche il sindaco di Ancona, Daniele Silvetti, ha evidenziato l'importanza degli investimenti in sostenibilità portuale, sottolineando la necessità di garantire risposte concrete ai cittadini in termini di qualità dell'aria e vivibilità. L'intervento si inserisce in un percorso più ampio di modernizzazione infrastrutturale del sistema portuale adriatico centrale, con l'obiettivo di coniugare competitività e tutela ambientale. Il completamento dell'elettificazione banchine porto di Ancona rappresenta dunque un passaggio strategico non solo per lo scalo marchigiano, ma per l'intero corridoio adriatico-ionico. Fonte: Ansa.



Ad Ancona l'iniziativa "I porti al centro di una regione adriatico-ionica: cooperazione e competitività per una transizione sostenibile"

La Regione Marche, nell'ambito della Strategia dell'Unione Europea per la Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR), ha promosso una giornata di lavoro nella sede dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale ad Ancona. L'iniziativa è dedicata al ruolo dei porti nella transizione energetica e nel rafforzamento della cooperazione tra gli attori del **sistema** dei trasporti. Nel quadro delle sfide globali sostenibilità, sicurezza delle catene di approvvigionamento e competizione geopolitica i porti dell'Adriatico e dello Ionio assumono una funzione strategica per lo sviluppo economico e per il posizionamento dell'Italia nel Mediterraneo. All'evento sono intervenuti, tra gli altri, il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli, l'assessore allo Sviluppo economico Giacomo Bugaro, il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** Mare Adriatico Centrale Vincenzo Garofalo, l'ammiraglio ispettore (CP), direttore marittimo delle Marche Vincenzo Vitale, l'onorevole Carlo Ciccio, europarlamentare e membro della Commissione Trasporti al Parlamento europeo, il sindaco di Ancona Daniele Silvetti, oltre a esperti di profilo internazionale per un confronto tra istituzioni, operatori e stakeholder territoriali. L'incontro è articolato in due sessioni. In apertura è stato ricordato l'ambasciatore Fabio Pigliapoco, già segretario generale dell'Iniziativa Adriatico-Ionica e recentemente scomparso. La sessione mattutina, con la partecipazione di rappresentanti dell'International Maritime Organization (IMO), ha approfondito le implicazioni del riconoscimento del Mar Mediterraneo come Area a Controllo delle Emissioni (ECA), in vigore da maggio 2025. Sono stati illustrati gli obblighi legati alla riduzione delle emissioni di zolfo e le ricadute operative per armatori e porti, tra cui adeguamento delle flotte, investimenti tecnologici e disponibilità di carburanti e infrastrutture più sostenibili. La sessione pomeridiana è stata dedicata al ruolo dei porti come hub strategici per la transizione energetica, con il contributo della Commissione europea e del Parlamento europeo. Il confronto punta a valorizzare la cooperazione tra **autorità** portuali, operatori logistici, istituzioni e mondo della ricerca, per coordinare investimenti, sviluppare infrastrutture e favorire soluzioni innovative e sostenibili. L'evento rappresenta l'avvio di un percorso strutturato di dialogo con l'obiettivo di definire una strategia comune per la macroregione Adriaticolonica. Tale percorso intende coniugare sostenibilità ambientale, competitività economica ed efficienza del **sistema** dei trasporti, contribuendo al rafforzamento del ruolo dell'area nel contesto mediterraneo. I lavori segnano anche l'inizio di un percorso in vista dell'elaborazione di un accordo volontario che gli attori del settore potranno sottoscrivere come impegno congiunto verso la transizione energetica. La Regione Marche ha affermato il presidente Francesco Acquaroli - è impegnata a recuperare la competitività del porto di Ancona e a rilanciare la centralità dell'Adriatico



nel Mediterraneo. La Macro Regione Adriatico-Ionica è una strategia importante per la crescita e lo sviluppo della regione e richiede la collaborazione di tutte le parti coinvolte. Il porto di Ancona ha bisogno di un profondo restyling e di investimenti strutturali, come l'ampliamento della penisola, per recuperare la competitività e trainare la crescita del territorio. In questo contesto, la collaborazione tra le istituzioni nazionali e internazionali è fondamentale per raggiungere questi obiettivi. La Regione continua Acquaroli - continuerà a lavorare per promuovere la Macro Regione e per valorizzare l'importanza dei porti per la produttività del **sistema** economico locale. Il porto di Ancona è fondamentale per la regione non solo per i traffici, ma anche per l'industria e l'occupazione, in quanto coinvolge l'eccellenza manifatturiera locale. La Regione Marche intende rafforzare il proprio ruolo di leadership nel Mediterraneo, valorizzando la sua posizione strategica e le infrastrutture. L'obiettivo è coniugare sostenibilità e competitività per sostenere la crescita economica del territorio - ha commentato l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Giacomo Bugaro, nel suo intervento, sottolineando inoltre come l'ingresso del Mediterraneo nell'Area a Controllo delle Emissioni per lo zolfo rappresenti una svolta storica. Il porto di Ancona ha continuato - ha scelto di anticipare gli obblighi europei con l'Ancona Blue Agreement, riducendo in anticipo i limiti di zolfo nei carburanti navali. Sono stati inoltre rafforzati i controlli in porto, con benefici concreti sulla qualità dell'aria per la città. Questo dimostra che tutela ambientale e competitività possono procedere insieme. Ancona si propone così come modello di porto di nuova generazione, a basse emissioni e integrato nel tessuto urbano. La sfida è costruire un **sistema** logistico più resiliente, innovativo e vicino alle comunità, capace di guidare la crescita sostenibile dell'intera Macroregione Adriatico-Ionica. Il nostro **sistema portuale** è parte attiva della Macroregione Adriatico Ionica, protagonista dello sviluppo economico e sociale, con il porto di Ancona al centro delle Autostrade del mare e dei Corridoi europei Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico ha detto Vincenzo Garofalo, presidente **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale -. Una posizione geografica che ci offre grandi opportunità di crescita per i traffici marittimi che deve affiancarsi all'indispensabile transizione ambientale che stiamo applicando nella nostra programmazione, un esempio è la definizione del nuovo Piano regolatore **portuale** di Ancona, e negli investimenti in corso. Grazie al Pnrr, entro il 30 giugno completeremo l'elettrificazione delle banchine traghetti del porto dorico. Il confronto di oggi ci consente di riflettere sul valore aggiunto del trasporto marittimo nell'economia dei nostri Paesi e della Ue, sulla relazione tra porti e città, fatta di prossimità, e sulle sfide per la sostenibilità e la decarbonizzazione che richiedono un opportuno tagliando sull'Ets che sta cominciando ad avere importanti conseguenze sull'economia del mare e sulle politiche ambientali, visto che sta riportando sulle strade tanti veicoli che prima transitavano via nave. Giuseppe Spera, vice rappresentante permanente dell'Italia presso l'International Maritime Organization, ha detto che l'istituzione dell'area SECA (Sulfur Emission Control Area) nel Mediterraneo sia un passo importante per la decarbonizzazione del settore marittimo. La creazione di un'area SECA e di una seconda area NECA

(Nitrogen Emission Control Area) potrebbe completare il processo di sostenibilità ambientale del Mediterraneo, con benefici per l'ambiente e l'industria marittima. L'area SECA comporterà una riduzione delle emissioni e potrebbe generare richieste per la cantieristica di navi ecologiche. Pier Paolo Settembri, vice capo di Gabinetto del Commissario europeo ai Trasporti Apostolos Tzitzikostas, ha annunciato che la Commissione europea adotterà una strategia europea dei porti e una strategia sull'industria marittima. I porti hanno un ruolo fondamentale nella rete transeuropea dei trasporti e devono rispondere a criteri di competitività e sostenibilità ambientale. La strategia europea dei porti mirerà a promuovere la competitività, la sicurezza e la transizione ambientale, tenendo conto del ruolo degli scali come punti d'ingresso e presidio per i commerci internazionali.

Ciccioli (Europarlamentare FDI-ECR): "Macroregione Adriatico-Ionica leva strategica per competitività e futuro"

"I nostri porti sono il cuore pulsante della competitività europea e della proiezione strategica dell'Italia nel Mediterraneo. La Macroregione Adriatico-Ionica rappresenta oggi un laboratorio di un'area politica ed economica decisiva per coniugare trasporto marittimo con sostenibilità, sicurezza delle rotte e sviluppo industriale". Con queste parole l'on. Carlo Ciccioli, europarlamentare di Fratelli d'Italia e membro della Commissione Trasporti del Parlamento europeo, ha introdotto l'evento internazionale 'I porti al centro di una regione adriatico-ionica: cooperazione per una transizione competitiva', promosso dalla Regione Marche nell'ambito della Strategia EUSAIR, di cui il prossimo giugno l'Italia avrà la presidenza di turno, ospitato presso l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale di Ancona oggi 27 febbraio, nella Sala Marconi. "Nel corso della sessione mattutina, dedicata alle implicazioni del riconoscimento del Mar Mediterraneo come Area a Controllo delle Emissioni (ECA), ho sottolineato come la transizione sostenibile non debba trasformarsi in un fattore di penalizzazione competitiva per il **sistema portuale** del Mediterraneo ed internazionale. Infatti, ciò impone nel Mediterraneo investimenti significativi in carburanti alternativi e tecnologie innovative. È fondamentale che l'Unione europea accompagni questo processo con strumenti finanziari adeguati e con una strategia che eviti squilibri tra le diverse aree marittime, soprattutto con il Nord Africa. Ho auspicato, inoltre, la necessità di un accordo tra i porti dell'area adriatico-ionica, anche dei Balcani occidentali, capace di armonizzare le politiche ambientali con l'accesso alle nuove tecnologie, rafforzando così il nostro ruolo nella macroregione". Nel pomeriggio, la seconda sessione dei lavori dedicata al ruolo dei porti commerciali come hub di sviluppo tra geopolitica, logistica e transizione sostenibile. "Non possiamo pensare ai porti solo come infrastrutture logistiche, ma come piattaforme industriali, energetiche e strategiche. La sfida è integrare fondi europei 2021-2027, innovazione tecnologica e visione geopolitica, facendo della Macroregione Adriatico-Ionica un modello di cooperazione avanzata. In quest'ottica è fondamentale il dialogo costante tra Parlamento europeo, Commissione e territori, valorizzando il contributo del **sistema portuale** italiano nel quadro del corridoio Adriatico-Ionico e del "Patto per il Mediterraneo" siglato dall'Unione Europea nell'ottobre 2025. L'evento di Ancona rappresenta l'avvio di un percorso di confronto tra istituzioni, operatori portuali e stakeholder economici, finalizzato alla definizione di una strategia comune per la Macroregione, soprattutto ora con la Presidenza italiana di EUSAIR, appunto da giugno prossimo a maggio 2027, che rappresenta un'occasione storica per consolidare la leadership dell'Italia nell'Adriatico e nello Ionio. Il futuro geopolitico è rappresentato dalla perdita di centralità delle politiche atlantiche e dall'aumento dell'interscambio tra Sud Europa, chiave



"I nostri porti sono il cuore pulsante della competitività europea e della proiezione strategica dell'Italia nel Mediterraneo. La Macroregione Adriatico-Ionica rappresenta oggi un laboratorio di un'area politica ed economica decisiva per coniugare trasporto marittimo con sostenibilità, sicurezza delle rotte e sviluppo industriale". Con queste parole l'on. Carlo Ciccioli, europarlamentare di Fratelli d'Italia e membro della Commissione Trasporti del Parlamento europeo, ha introdotto l'evento internazionale 'I porti al centro di una regione adriatico-ionica: cooperazione per una transizione competitiva', promosso dalla Regione Marche nell'ambito della Strategia EUSAIR, di cui il prossimo giugno l'Italia avrà la presidenza di turno, ospitato presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale di Ancona oggi 27 febbraio, nella Sala Marconi. "Nel corso della sessione mattutina, dedicata alle implicazioni del riconoscimento del Mar Mediterraneo come Area a Controllo delle Emissioni (ECA), ho sottolineato come la transizione sostenibile non debba trasformarsi in un fattore di penalizzazione competitiva per il sistema portuale del Mediterraneo ed internazionale. Infatti, ciò impone nel Mediterraneo investimenti significativi in carburanti alternativi e tecnologie innovative. È fondamentale che l'Unione europea accompagni questo processo con strumenti finanziari adeguati e con una strategia che eviti squilibri tra le diverse aree marittime, soprattutto con il Nord Africa. Ho auspicato, inoltre, la necessità di un accordo tra i porti dell'area adriatico-ionica, anche dei Balcani occidentali, capace di armonizzare le politiche ambientali con l'accesso alle nuove tecnologie, rafforzando così il nostro ruolo nella macroregione". Nel pomeriggio, la seconda sessione dei lavori dedicata al ruolo dei porti commerciali come hub di sviluppo tra geopolitica, logistica e transizione sostenibile. "Non possiamo pensare ai porti solo come infrastrutture logistiche, ma come piattaforme industriali, energetiche e strategiche. La sfida è integrare fondi

d'accesso all'intera Europa, paesi del Nord Africa, cerniera per l'ingresso nell'intero continente sub-sahariano e l'accesso al Medio Oriente e al mondo arabo come connessione al continente asiatico con India, Cina ed Estremo Oriente. Di fatto ritorniamo ad essere il crocevia del mondo come all'epoca della Serenissima Repubblica di Venezia. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 27-02-2026 alle 19:02 sul giornale del 27 febbraio 2026 0 letture
Commenti.

L'Agone

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Boat Days 2026: a Civitavecchia, il mare a 360 gradi.

Comunicato stampa Sport, nautica e sicurezza protagonisti al Porto di Civitavecchia dal 20 al 22 e dal 27 al 29 marzo. Alla quinta edizione di Boat Days, in programma a Civitavecchia dal 20 al 22 marzo e dal 27 al 29 marzo 2026, il mare sarà protagonista in tutte le sue forme. Non solo imbarcazioni, gommoni e motori: l'evento amplia il proprio orizzonte includendo il vasto mondo degli sport acquatici, espressione autentica del vivere il mare. La nautica nasce anche dai piccoli natanti e dalla pratica sportiva. Discipline come canoa, vela, windsurf, surf, nuoto, canottaggio, SUP e wakeboard trovano nel mare il loro elemento naturale e rappresentano un fondamentale punto di accesso alla cultura nautica. Durante Boat Days, il pubblico potrà conoscere e avvicinarsi a queste attività grazie alla presenza delle Federazioni sportive, che offriranno dimostrazioni e occasioni di prova sia a terra sia negli spazi acquatici dell'evento. Tutte le attività in acqua si svolgeranno grazie alla preziosa e fattiva collaborazione della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Civitavecchia, che disciplinerà e garantirà lo svolgimento in piena sicurezza delle iniziative in programma. Un'occasione per far conoscere da vicino le donne e gli uomini impegnati ogni giorno nella salvaguardia della vita umana in mare, nella sicurezza della navigazione e nella tutela dell'ambiente marino e le principali regole per "navigare informati". L'area espositiva dedicata agli sport acquatici si svilupperà sotto l'imponente Forte Michelangelo, simbolo della città di Civitavecchia, creando un connubio suggestivo tra sport, mare e storia. Le attività in programma Federazione Italiana Canottaggio: attività dimostrative con remoergometri, con la presenza di tecnici federali. Lega Navale Italiana: attività promozionali della vela negli specchi acquei disponibili con imbarcazioni Optimist, Trident e windsurf. Federazione Italiana Surfing, Sci Nautico e Wakeboard: attività promozionali e dimostrative della disciplina SUP (Stand Up Paddleboard) negli specchi acquei antistanti la Marina di Piazza della Vita e l'area **portuale** in prossimità del Forte Michelangelo. Federazione Italiana Nuoto - settore salvamento: dimostrazioni di soccorso con unità cinofile, assistenti bagnanti e atleti. Federazione Italiana Canoa Kayak: attività promozionali e dimostrative delle discipline canoa e kayak velocità, polo, slalom e dragon boat. Nel primo weekend, 21 e 22 marzo, si svolgerà inoltre la 4ª Rome International Canoe Polo Tournament, competizione di rilievo internazionale inserita nella Top Ten dei tornei di specialità. Un'area che amplia ulteriormente l'offerta espositiva di Boat Days, dando spazio a tutte quelle attività sportive che ogni diportista o semplice amante del mare può praticare, rafforzando il legame tra nautica, sport e cultura del mare. Boat Days si conferma così un evento capace di raccontare il mare a 360 gradi, come luogo di navigazione, di sport, di passione e di condivisione. L'ingresso è completamente gratuito



L'Agone

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

per permettere a tutti di vivere questa esperienza unica. Boat Days è organizzato dal Consorzio Mare Lazio, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la Guardia Costiera di Civitavecchia e con il contributo del Comune di Civitavecchia. L'evento gode inoltre del patrocinio di Confindustria Nautica, Regione Lazio, Sport e Salute, CONI, Federazione Italiana Vela, Lega Navale Italiana, Federazione Italiana Canoa Kayak, Federazione Italiana Nuoto e Federazione Italiana Surfing, Sci Nautico e Wakeboard. Technical Partners di questa edizione IDI farmaceutici, Idisole, Orsolini e Toio. Appuntamento dal 20 al 22 marzo e dal 27 al 29 marzo 2026 a Civitavecchia con accesso da Piazza della Vita con ingresso gratuito dalle 10:00 alle 18:00.

Maremma News

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tarquinia si candida a Capitale Italiana della Cultura 2028: audizione al MIC il 27 febbraio

Tarquinia, capofila della rete DMO Etruskey, si prepara per l'audizione finale per la Capitale Italiana della Cultura 2028 Tarquinia : La città candidata capofila della rete dei 12 Comuni della Destination Management Organization Etruskey, si prepara per l'audizione finale davanti alla Commissione del Ministero della Cultura, che decreterà la Capitale Italiana della Cultura 2028. L'appuntamento è fissato per venerdì 27 febbraio alle ore 15:15 e potrà essere seguito in diretta streaming sul canale YouTube del Ministero della Cultura. A presentare il dossier dal titolo "La cultura è volo" e a illustrare i progetti, che animano la proposta, saranno i membri di una delegazione di alto profilo: Francesco Sposetti, Sindaco di Tarquinia; Vincenzo Bellelli, Direttore PACT (Parco Archeologico di Cerveteri e Tarquinia); Letizia Casuccio, Presidente DMO Etruskey; **Raffaele Latrofa**, Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** (porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta); Lorenza Fruci, Coordinatrice del Dossier; Francesco Spano, Direttore Federculture. Saranno inoltre pronti a fornire ulteriori dettagli e a rispondere alle domande della Commissione, testimoniando la solidità e la completezza del progetto: Federica Scala, Destination Manager DMO Etruskey; Luca Gufi, in rappresentanza del Comune di Tarquinia; Michele Pigliucci, Professore di Geografia economica e politica presso la Link Campus University. L'ingresso nella decina delle città finaliste rappresenta un traguardo straordinario e il coronamento di un lavoro intenso e partecipato, avviato nel 2022 dalla DMO Etruskey con una governance da subito attiva e capillare, che ha coinvolto i dodici comuni associati (Allumiere, Barbarano Romano, Blera, Canale Monterano, Cerveteri, Civitavecchia, Ladispoli, Montalto di Castro, Monte Romano, Santa Marinella, Tarquinia e Tolfi) in un percorso di valorizzazione culturale e territoriale. Una candidatura di **sistema**, dunque non occasionale, sostenuta anche da un partenariato istituzionale importante, composto dal PACT Parco Archeologico di Cerveteri e Tarquinia - sito UNESCO dal 2004-, dal Museo Nazionale Etrusco di Villa Giulia di Roma, dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, dalla Direzione Regionale Musei Nazionali Lazio e dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti Paesaggio Etruria Meridionale. L'audizione rappresenterà non solo un momento di valutazione, ma anche un'occasione per presentare al Paese la straordinaria offerta culturale e turistica che il territorio della DMO Etruskey è in grado di offrire.



Tarquinia, capofila della rete DMO Etruskey, si prepara per l'audizione finale per la Capitale Italiana della Cultura 2028 Tarquinia : La città candidata capofila della rete dei 12 Comuni della Destination Management Organization Etruskey, si prepara per l'audizione finale davanti alla Commissione del Ministero della Cultura, che decreterà la Capitale Italiana della Cultura 2028. L'appuntamento è fissato per venerdì 27 febbraio alle ore 15:15 e potrà essere seguito in diretta streaming sul canale YouTube del Ministero della Cultura. A presentare il dossier dal titolo "La cultura è volo" e a illustrare i progetti, che animano la proposta, saranno i membri di una delegazione di alto profilo: Francesco Sposetti, Sindaco di Tarquinia; Vincenzo Bellelli, Direttore PACT (Parco Archeologico di Cerveteri e Tarquinia); Letizia Casuccio, Presidente DMO Etruskey; Raffaele Latrofa, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale (porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta); Lorenza Fruci, Coordinatrice del Dossier; Francesco Spano, Direttore Federculture. Saranno inoltre pronti a fornire ulteriori dettagli e a rispondere alle domande della Commissione, testimoniando la solidità e la completezza del progetto: Federica Scala, Destination Manager DMO Etruskey; Luca Gufi, in rappresentanza del Comune di Tarquinia; Michele Pigliucci, Professore di Geografia economica e politica presso la Link Campus University. L'ingresso nella decina delle città finaliste rappresenta un traguardo straordinario e il coronamento di un lavoro intenso e partecipato, avviato nel 2022 dalla DMO Etruskey con una governance da subito attiva e capillare, che ha coinvolto i dodici comuni associati (Allumiere, Barbarano Romano, Blera, Canale Monterano, Cerveteri, Civitavecchia, Ladispoli, Montalto di Castro, Monte Romano, Santa Marinella, Tarquinia e Tolfi) in un percorso di valorizzazione culturale e territoriale. Una candidatura di sistema, dunque non occasionale, sostenuta anche da un

Informazioni Marittime

Napoli

Cma Cgm inserisce Napoli in una linea intra-Med

Sul collegamento gestito dalla compagnia francese sono impiegate tre navi da 900 teu. Nei giorni scorsi ci sono state le prime due toccate a Napoli di un servizio intra-Med che la compagnia francese Cma Cgm ha da poco deciso di allungare fino al capoluogo campano. Si tratta, rende noto Shippingitaly, dell' EuroNaf Alga, che collega Francia, Algeria e Italia. Con una rotazione di tre settimane, ognuna delle tre navi da 900 teu impiegate - Hanna Christina e Henneke Rambow - viaggiano in northbound da Algeri a Napoli, per poi scalare in southbound a La Spezia, **Genova** e Marsiglia, prima della ripartenza per il paese nordafricano. Nel porto di Napoli le navi di Cma Cgm approderanno al Terminal Flavio Gioia (Gruppo Roberto Bucci), mentre a La Spezia e **Genova** sono confermati gli scali al Lsct - La Spezia Container Terminal e al Sec. Condividi Tag cma cgm Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Cma Cgm inserisce Napoli in una linea intra-Med



02/27/2026 18:41

Sul collegamento gestito dalla compagnia francese sono impiegate tre navi da 900 teu. Nei giorni scorsi ci sono state le prime due toccate a Napoli di un servizio intra-Med che la compagnia francese Cma Cgm ha da poco deciso di allungare fino al capoluogo campano. Si tratta, rende noto Shippingitaly, dell' EuroNaf Alga, che collega Francia, Algeria e Italia. Con una rotazione di tre settimane, ognuna delle tre navi da 900 teu impiegate - Hanna Christina e Henneke Rambow - viaggiano in northbound da Algeri a Napoli, per poi scalare in southbound a La Spezia, Genova e Marsiglia, prima della ripartenza per il paese nordafricano. Nel porto di Napoli le navi di Cma Cgm approderanno al Terminal Flavio Gioia (Gruppo Roberto Bucci), mentre a La Spezia e Genova sono confermati gli scali al Lsct - La Spezia Container Terminal e al Sec. Condividi Tag cma cgm Articoli correlati.

Shipping Italy

Napoli

Napoli inserita in una linea intra-Med di Cma Cgm

Il Terminal Flavio Gioia arricchirà la linea che collega Francia, Algeri a e Italia Sono state effettuate nelle ultime due settimane le prime due toccate a Napoli di un servizio intramed che la compagnia francese Cma Cgm ha da poco deciso di allungare sotto il Vesuvio. Si tratta dell'EuroNaf Alga, che collega Francia, Algeria e Italia. Con una rotazione di tre settimane, ognuna delle tre navi impiegate - le portacontainer da 900 Teu Hanna, Christina e Henneke Rambow - viaggiano in northbound da Algeri a Napoli, per poi scalare in southbound a La Spezia, **Genova** e Marsiglia, prima della ripartenza per il paese nordafricano. A Napoli le navi di Cma Cgm approderanno al Terminal Flavio Gioia, mentre a La Spezia e **Genova** sono confermati gli scali al Lsct - La Spezia Container Terminal e al Sech. **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.**

Shipping Italy

Napoli inserita in una linea intra-Med di Cma Cgm



02/27/2026 13:54

Nicola Capuzzo

Il Terminal Flavio Gioia arricchirà la linea che collega Francia, Algeri a e Italia Sono state effettuate nelle ultime due settimane le prime due toccate a Napoli di un servizio intramed che la compagnia francese Cma Cgm ha da poco deciso di allungare sotto il Vesuvio. Si tratta dell'EuroNaf Alga, che collega Francia, Algeria e Italia. Con una rotazione di tre settimane, ognuna delle tre navi impiegate - le portacontainer da 900 Teu Hanna, Christina e Henneke Rambow - viaggiano in northbound da Algeri a Napoli, per poi scalare in southbound a La Spezia, Genova e Marsiglia, prima della ripartenza per il paese nordafricano. A Napoli le navi di Cma Cgm approderanno al Terminal Flavio Gioia, mentre a La Spezia e Genova sono confermati gli scali al Lsct - La Spezia Container Terminal e al Sech. **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.**

Seconda giornata del 10° Seminario Nazionale di Pastorale Sociale e del Lavoro, Visita alla città di Brindisi

Ogni Comunità, Casa della Pace-(LeoneXIV). Educare alla Pace e alla Nonviolenza. Per la seconda giornata del 10° Seminario Nazionale di Pastorale Sociale e del Lavoro, dopo una mattinata intensa e interessante con relazioni importanti presso l'Autorità Portuale, nel pomeriggio, è stata organizzata una Visita alla città di Brindisi, a cura dell'Associazione Le Colonne. Tutti i partecipanti al Seminario si sono ritrovati presso il Nuovo Teatro Verdi dove, ad attenderli, hanno trovato don Mimmo Roma, Parroco della Cattedrale, sempre presente e attivo durante queste giornate di Seminario. I partecipanti sono stati divisi in gruppi e, con le guide dell'Associazione Le Colonne, hanno iniziato il tour alla scoperta della nostra bellissima città che ha tanto da offrire dal punto di vista storico e non solo, con il suo porto e tanto altro. Non soltanto visita alle bellezze artistiche, ma, anche, un racconto di Brindisi città di pace, dallo sbarco degli Albanesi, occasione in cui i cittadini hanno dimostrato di potere intervenire prima dello Stato. Eventi in cui la comunità e il territorio sono stati protagonisti di pace. Le vie, le storie, tutto ha contribuito a rendere la passeggiata realmente interessante e ad approfondire il vero valore della pace. Brindisi con il suo ruolo storico di Porto di Accoglienza e incontro nel Mediterraneo. Visite guidate che, sicuramente, lasceranno un ricordo importante in tutti i partecipanti. Il Seminario Nazionale si sta rivelando un'occasione speciale per la nostra città sotto tutti i punti di vista. Anna Consales.

Brindisitime.it Network	
Seconda giornata del 10° Seminario Nazionale di Pastorale Sociale e del Lavoro, "Visita alla città di Brindisi"	
02/27/2026 16:40	
"Ogni Comunità, Casa della Pace-(LeoneXIV). Educare alla Pace e alla Nonviolenza". Per la seconda giornata del 10° Seminario Nazionale di Pastorale Sociale e del Lavoro, dopo una mattinata intensa e interessante con relazioni importanti presso l'Autorità Portuale, nel pomeriggio, è stata organizzata una "Visita alla città di Brindisi", a cura dell'Associazione "Le Colonne". Tutti i partecipanti al Seminario si sono ritrovati presso il Nuovo Teatro Verdi dove, ad attenderli, hanno trovato don Mimmo Roma, Parroco della Cattedrale, sempre presente e attivo durante queste giornate di Seminario. I partecipanti sono stati divisi in gruppi e, con le guide dell'Associazione "Le Colonne", hanno iniziato il tour alla scoperta della nostra bellissima città che ha tanto da offrire dal punto di vista storico e non solo, con il suo porto e tanto altro. Non soltanto visita alle bellezze artistiche, ma, anche, un racconto di Brindisi città di pace, dallo sbarco degli Albanesi, occasione in cui i cittadini hanno dimostrato di potere intervenire prima dello Stato. Eventi in cui la comunità e il territorio sono stati protagonisti di pace. Le vie, le storie, tutto ha contribuito a rendere la passeggiata realmente interessante e ad approfondire il vero valore della pace. Brindisi con il suo ruolo storico di Porto di Accoglienza e incontro nel Mediterraneo. Visite guidate che, sicuramente, lasceranno un ricordo importante in tutti i partecipanti. Il Seminario Nazionale si sta rivelando un'occasione speciale per la nostra città sotto tutti i punti di vista. Anna Consales.	

Crotoneok

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Cirò Marina, petizione per il novellame: lo sto con i pescatori

Mobilizzazione del Movimento Popolare il 28 febbraio e 1° marzo: gazebo e raccolta firme per tutelare sardella, lavoro e tradizione marittima Cirò Marina lo sto con i pescatori. Con questo slogan il Movimento Popolare Cirò Marina lancia una mobilitazione pubblica a sostegno della marineria locale e della tutela della pesca del novellame, il cosiddetto bianchetto, tradizione secolare che in città è legata alla produzione della sardella, simbolo identitario e gastronomico del territorio. Il Movimento Popolare Cirò Marina annuncia per sabato 28 febbraio e domenica 1° marzo 2026 una petizione popolare per chiedere interventi urgenti contro gli attuali divieti normativi che, secondo i promotori, stanno provocando pesanti ricadute economiche e occupazionali su decine di famiglie. Al centro della protesta la salvaguardia della sardella, considerata un pilastro della cultura marinara crototana. Per raccogliere le adesioni sarà allestito un gazebo in Largo Via Santa Lucia sabato dalle 8 alle 20 e domenica dalle 8 alle 13. La petizione sarà inoltre diffusa online attraverso la piattaforma Change.org, con l'obiettivo di ampliare la partecipazione anche oltre i confini locali. Il Movimento agisce su delega delle cooperative di pesca del territorio Zeus, Italia, Anfitrite e Ionica Pesca e con il supporto delle sigle sindacali CISL, CGIL e UIL. È stata formalmente richiesta l'apertura urgente di un tavolo tecnico al Ministero dell'Agricoltura, alla Regione Calabria, alla Prefettura di Crotone e alla Capitaneria di Porto di Crotone. Tre le proposte principali avanzate: una deroga specifica e regolamentata per la pesca tradizionale a Cirò Marina; l'introduzione di un calendario di uscite nel periodo dicembre-aprile sotto stretto monitoraggio delle autorità portuali; un equilibrio tra tutela dell'ecosistema marino e sostenibilità economica delle comunità costiere.



Capitale del Mare, Cagliari in corsa. Mercoledì la cerimonia che assegnerà un milione di euro al comune vincitore

Capitale del Mare, Cagliari in corsa. Mercoledì la cerimonia che assegnerà un milione di euro al comune vincitore. C'è grande attesa a Cagliari per la scelta della Capitale del Mare 2026: mercoledì alle 11, con una cerimonia in diretta streaming dalla sala Monumentale della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ci sarà la proclamazione del comune vincitore alla presenza del ministro Nello Musumeci; saranno presenti i sindaci dei 54 comuni candidati. Il Capoluogo ha approvato la candidatura lo scorso 29 gennaio con una delibera di Giunta: la proposta, presentata dal sindaco Massimo Zedda, è frutto di un lavoro collettivo e condiviso: oltre agli assessorati guidati da Matteo Lecis Cocco Ortu (Pianificazione strategica, urbanistica e ambientale) e Luisa Giua Marassi (Ecologia urbana, ambiente e verde pubblico) il dossier di candidatura vede la partecipazione della Regione, dell' **Autorità portuale**, dell'Università di Cagliari, del Teatro Lirico, della Conservatoria delle Coste, del Parco di Molentargius, della Sovrintendenza, della Città Metropolitana e di numerose associazioni ambientaliste, culturali e sportive che hanno aderito all'iniziativa del Comune dopo l'indizione del bando nel mese di novembre 2025. Il comune vincitore del bando, indetto dal Governo attraverso il Dipartimento Politiche del Mare, riceverà un contributo statale di un milione di euro, integrato da risorse comunali (200mila euro) da stanziare solo dopo l'eventuale assegnazione del titolo. "Crediamo nella candidatura - ha sottolineato il sindaco Massimo Zedda - perché frutto di un lavoro condiviso con numerosi istituzioni e diversi enti, che hanno risposto in tempi brevi e con progetti specifici dettagliati alla proposta di partecipazione che abbiamo formulato. L'obiettivo è rafforzare la vocazione più specifica della città, il suo rapporto con il mare, nella consapevolezza che i progetti saranno portati avanti a prescindere dal risultato finale della partecipazione al bando".



Capitale del Mare, Cagliari in corsa. Mercoledì la cerimonia che assegnerà un milione di euro al comune vincitore. C'è grande attesa a Cagliari per la scelta della Capitale del Mare 2026: mercoledì alle 11, con una cerimonia in diretta streaming dalla sala Monumentale della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ci sarà la proclamazione del comune vincitore alla presenza del ministro Nello Musumeci; saranno presenti i sindaci dei 54 comuni candidati. Il Capoluogo ha approvato la candidatura lo scorso 29 gennaio con una delibera di Giunta: la proposta, presentata dal sindaco Massimo Zedda, è frutto di un lavoro collettivo e condiviso: oltre agli assessorati guidati da Matteo Lecis Cocco Ortu (Pianificazione strategica, urbanistica e ambientale) e Luisa Giua Marassi (Ecologia urbana, ambiente e verde pubblico) il dossier di candidatura vede la partecipazione della Regione, dell' Autorità portuale, dell'Università di Cagliari, del Teatro Lirico, della Conservatoria delle Coste, del Parco di Molentargius, della Sovrintendenza, della Città Metropolitana e di numerose associazioni ambientaliste, culturali e sportive che hanno aderito all'iniziativa del Comune dopo l'indizione del bando nel mese di novembre 2025. Il comune vincitore del bando, indetto dal Governo attraverso il Dipartimento Politiche del Mare, riceverà un contributo statale di un milione di euro, integrato da risorse comunali (200mila euro) da stanziare solo dopo l'eventuale assegnazione del titolo. "Crediamo nella candidatura - ha sottolineato il sindaco Massimo Zedda - perché frutto di un lavoro condiviso con numerosi istituzioni e diversi enti, che hanno risposto in tempi brevi e con progetti specifici dettagliati alla proposta di partecipazione che abbiamo formulato. L'obiettivo è rafforzare la

Messina, sequestrata oltre mezza tonnellata di prodotti ittici privi di tracciabilità

, ovvero la zona di pesca e l'operatore che l'ha effettuata. Ai soggetti responsabili delle condotte illecite sono state notificate le previste sanzioni amministrative in corso con la componente territoriale dello stesso Corpo, volti a verificare la posizione fiscale delle società interessate. L'idoneità al consumo umano, attestata dal competente servizio sanitario, ha consentito la contestuale consegna dell'intero carico a più enti caritatevoli e associazioni di beneficenza operanti sul territorio peloritano. Grazie ai continui controlli eseguiti lungo le principali arterie che collegano il mare ai centri urbani e, in particolare in prossimità di **porti** e punti di approdo, i finanziari hanno disvelato un commercio illecito di pescato di vario genere, veicolato tra le due sponde dello Stretto. Automezzi refrigerati che viaggiavano con carichi di indubbia provenienza, principalmente nelle ore notturne, spesso senza alcun segno distintivo che li relazioni ad una determinata attività commerciale del settore ma che, a volte, proprio per eludere i controlli sulla filiera del sommerso, come le due recenti occasioni, riportavano chiaramente le insegne di aziende ittiche specializzate al trasporto e alla distribuzione nel versante orientale della Sicilia.

- Foto GDF - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



Messina Today

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Memoria e coraggio, intitolato a Omayma Ben Ghalloum il nuovo terminal del porto

La cerimonia questa mattina per omaggiare la giovane tunisina vittima di femminicidio, uccisa dal marito il 4 settembre 2015. Messina non dimentica Omayma Ben Ghalloum, a cui è stato intitolato il nuovo terminal passeggeri della banchina Rizzo. Un'iniziativa portata avanti dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, che ha scelto di omaggiare la giovane donna vittima di femminicidio e simbolo di dedizione e dialogo interculturale. Omayma Ben Ghalloum, 33 anni, madre di quattro bambine, fu brutalmente uccisa la notte del 4 settembre 2015 dal marito, al rientro dal lavoro presso l'Ufficio Immigrazione della Questura di Messina. La sua attività di mediatrice culturale la vedeva costantemente impegnata a facilitare il dialogo tra migranti e istituzioni, incarnando un punto di riferimento per chi fuggiva da guerre e povertà. La cerimonia di inaugurazione si è aperta oggi nell'Aula Magna dell'ISS A.M. Jaci con il convegno Donne, memoria e territorio: la toponomastica come atto di giustizia, moderato dalla giornalista Tiziana Caruso. Il programma poi è proseguito proprio al terminal, dove è stata intitolata e scoperta una targa in memoria di Omayma. Una cerimonia a cui hanno preso parte la madre della giovane tunisina e le sue quattro figlie, insieme alle famiglie che le hanno accolte. Presente anche Maria Andaloro, promotrice dell'iniziativa, il presidente dell'Autorità Portuale Francesco Rizzo, il dirigente della PolFer Francesco Benedetto e Cristina Laurà. Oggi, a distanza di oltre dieci anni, Messina ha reso omaggio a chi ha dedicato la propria vita agli altri, trasformando il terminal portuale in simbolo di giustizia e memoria collettiva.



Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Trasporto pubblico Milazzo, si prosegue con Sais Autolinee per i prossimi nove anni

Il Consiglio comunale di Milazzo ha approvato, con 16 voti favorevoli della maggioranza e il voto contrario dell'opposizione, la relazione prevista dalla normativa vigente in materia di affidamento dei servizi pubblici locali, atto propedeutico al completamento della procedura per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico urbano. A seguito di tale adempimento, gli uffici comunali potranno completare la procedura prevista dall'Autorità di regolazione dei trasporti, che comprende la fase di asseverazione. Nel frattempo, al fine di garantire la continuità del servizio, è stata disposta la proroga tecnica alla SAIS Autolinee fino al prossimo 31 marzo. Con la nuova gara, la società gestirà il servizio per la durata di nove anni. L'importo annuo ammonta a 583.487,44 euro oltre Iva, per un totale complessivo di 5.251.386,93 euro nell'arco del novennio, esclusi gli introiti tariffari e con i relativi conguagli Istat. Parte della copertura finanziaria sarà garantita dalla Regione Siciliana. Il contratto prevede una percorrenza minima annua di 167.761,19 chilometri. Il servizio interesserà quattro linee (porto-Santa Marina, porto-stazione-ospedale, porto-stazione e porto-Capo Tono), tutte con capolinea al porto-molo Marullo e articolate in 115 fermate complessive. «Dal mese di aprile 2024 al dicembre 2025 il servizio di trasporto pubblico ha visto un sensibile miglioramento e un crescente gradimento da parte della popolazione», dichiara l'assessore Angelo Maimone. «Pur non disponendo di dati di raffronto con gli anni precedenti, quando il servizio era affidato all'Azienda Siciliana Trasporti sin dal 2006, il confronto tra il 2024 e il 2025 evidenzia un trend positivo e costante». Nei nove mesi del 2024 il servizio è stato utilizzato mediamente da 6.555 passeggeri al mese; nel 2025 si è registrato un incremento di circa il 19%, con una media mensile salita a 7.800 utenti. Grazie al costante monitoraggio degli uffici comunali, in coordinamento con il gestore, è stato possibile incrementare del 10% circa il numero medio delle corse sulle linee 2/3, 4 e 6. Particolarmente significativo l'andamento della linea 6 nei mesi estivi (luglio, agosto e settembre), con un incremento medio mensile dei passeggeri del 57% tra il 2024 e il 2025 e un aumento delle corse del 35%. Il raffronto complessivo dei mesi estivi segna un incremento del 175% dei passeggeri, confermando la possibilità di garantire una mobilità più sostenibile verso la zona del Tono. Il collegamento con il Tono è stato inoltre potenziato fino alle ore 20 nel periodo estivo. Crescita rilevante anche per la linea 2/3 a servizio della Piana, con un incremento delle corse del 15% e un aumento dei passeggeri medi mensili del 38% (da circa 1.000 nel 2024 a quasi 1.400 nel 2025). La linea 4 ha registrato un incremento delle corse del 5% e un aumento dei passeggeri del 27%, passando da circa 2.200 utenti medi mensili nel 2024 a quasi 2.800 nel 2025. «In questi anni non si sono registrate particolari lamentele - aggiunge l'assessore Maimone - e quando sono state segnalate



02/27/2026 18:31

Il Consiglio comunale di Milazzo ha approvato, con 16 voti favorevoli della maggioranza e il voto contrario dell'opposizione, la relazione prevista dalla normativa vigente in materia di affidamento dei servizi pubblici locali, atto propedeutico al completamento della procedura per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico urbano. A seguito di tale adempimento, gli uffici comunali potranno completare la procedura prevista dall'Autorità di regolazione dei trasporti, che comprende la fase di asseverazione. Nel frattempo, al fine di garantire la continuità del servizio, è stata disposta la proroga tecnica alla SAIS Autolinee fino al prossimo 31 marzo. Con la nuova gara, la società gestirà il servizio per la durata di nove anni. L'importo annuo ammonta a 583.487,44 euro oltre Iva, per un totale complessivo di 5.251.386,93 euro nell'arco del novennio, esclusi gli introiti tariffari e con i relativi conguagli Istat. Parte della copertura finanziaria sarà garantita dalla Regione Siciliana. Il contratto prevede una percorrenza minima annua di 167.761,19 chilometri. Il servizio interesserà quattro linee (porto-Santa Marina, porto-stazione-ospedale, porto-stazione e porto-Capo Tono), tutte con capolinea al porto-molo Marullo e articolate in 115 fermate complessive. «Dal mese di aprile 2024 al dicembre 2025 il servizio di trasporto pubblico ha visto un sensibile miglioramento e un crescente gradimento da parte della popolazione», dichiara l'assessore Angelo Maimone. «Pur non disponendo di dati di raffronto con gli anni precedenti, quando il servizio era affidato all'Azienda Siciliana Trasporti sin dal 2006, il confronto tra il 2024 e il 2025 evidenzia un trend positivo e costante». Nei nove mesi del 2024 il servizio è stato utilizzato mediamente da 6.555 passeggeri al mese; nel 2025 si è registrato un incremento di circa il 19%, con una media mensile salita a 7.800 utenti. Grazie al costante monitoraggio degli uffici comunali, in coordinamento con il gestore, è stato possibile incrementare del 10% circa il numero medio delle corse sulle linee 2/3, 4 e 6. Particolarmente significativo l'andamento della linea 6 nei mesi estivi (luglio, agosto e settembre), con un incremento medio mensile dei passeggeri del 57% tra il 2024 e il 2025 e un aumento delle corse del 35%. Il raffronto complessivo dei mesi estivi segna un incremento del 175% dei passeggeri, confermando la possibilità di garantire una mobilità più sostenibile verso la zona del Tono. Il collegamento con il Tono è stato inoltre potenziato fino alle ore 20 nel periodo estivo. Crescita rilevante anche per la linea 2/3 a servizio della Piana, con un incremento delle corse del 15% e un aumento dei passeggeri medi mensili del 38% (da circa 1.000 nel 2024 a quasi 1.400 nel 2025). La linea 4 ha registrato un incremento delle corse del 5% e un aumento dei passeggeri del 27%, passando da circa 2.200 utenti medi mensili nel 2024 a quasi 2.800 nel 2025. «In questi anni non si sono registrate particolari lamentele - aggiunge l'assessore Maimone - e quando sono state segnalate

Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

criticità, l'Amministrazione è intervenuta tempestivamente apportando le necessarie correzioni sulla base delle richieste dei cittadini». Tra gli interventi migliorativi si segnala anche il potenziamento del servizio verso la stazione nei giorni festivi. L'Amministrazione comunale esprime soddisfazione per i risultati raggiunti e guarda al nuovo affidamento novennale come a un ulteriore passo avanti verso un sistema di mobilità urbana sempre più efficiente, sostenibile e rispondente alle esigenze della comunità.

Messina, operazione della Guardia Costiera contro la pesca illegale e a tutela della qualità ittica nel mercato di Sant'Orsola

Ispezioni nel mercato di Sant'Orsola hanno portato a sequestri e multe per pratiche non conformi, garantendo il rispetto delle normative sulla tracciabilità e la sostenibilità del prodotto ittico. È stata pianificata e condotta un'operazione della Capitaneria di porto di Messina finalizzata alla tutela della risorsa ittica e alla lotta della pesca illegale. La Guardia costiera si è avvalsa dell'ausilio tecnico scientifico del Dipartimento di prevenzione veterinario dell'ASP di Messina per i relativi profili di competenza. Il Team ha operato all'interno del mercato di Sant'Orsola nella zona nord del comune di Messina, provvedendo ad eseguire accertamenti rivolti alla vendita, al trasporto ed alla commercializzazione di prodotti ittici, con squadre ispettive operanti nei vari punti di accesso all'area rionale, eseguendo verifiche a molteplici esercizi commerciali. Il Dipartimento di prevenzione veterinaria distretto di Messina provvedeva contestualmente agli accertamenti di polizia giudiziaria di competenza e ad eseguire ispezioni sanitarie ai prodotti controllati. Nella fattispecie si provvedeva a verificare le modalità di presentazione del prodotto ittico per la commercializzazione, ed in alcuni casi

si riscontrava che diverse partite erano carenti circa le indicazioni di provenienza, scadenza e tracciabilità sia dei prodotti freschi che di quelli congelati, non rispettando quindi i requisiti dettati dall'ordinanza del Ministero della Salute del 03.04.2002. Inoltre veniva riscontrata la presenza sui banchi di novellame di sarda, specie proibita dalla normativa vigente. La pesca, la commercializzazione e il consumo del novellame di sarda (noto comunemente come "bianchetto" o "neonata") sono vietati principalmente per ragioni di sostenibilità ambientale e salvaguardia dell'ecosistema marino. Si è proceduto pertanto a redigere n.3 verbali amministrativi per un ammontare di .1500 e sono scattati altrettanti sequestri di pesce di varie specie per un peso complessivo di circa 23 kg.. A seguito di ispezione sanitaria, tutto il prodotto ittico posto sotto sequestro, è stato giudicato idoneo al consumo umano pertanto veniva affidato in beneficenza ad enti caritatevoli. L'obiettivo rimane quello di garantire e tutelare il diritto del cittadino ad acquistare un prodotto ittico di qualità e certificato e che sia consentito dalla legge.



02/27/2026 14:37

Ilaria Calabrò

Ispezioni nel mercato di Sant'Orsola hanno portato a sequestri e multe per pratiche non conformi, garantendo il rispetto delle normative sulla tracciabilità e la sostenibilità del prodotto ittico. È stata pianificata e condotta un'operazione della Capitaneria di porto di Messina finalizzata alla tutela della risorsa ittica e alla lotta della pesca illegale. La Guardia costiera si è avvalsa dell'ausilio tecnico scientifico del Dipartimento di prevenzione veterinario dell'ASP di Messina per i relativi profili di competenza. Il Team ha operato all'interno del mercato di Sant'Orsola nella zona nord del comune di Messina, provvedendo ad eseguire accertamenti rivolti alla vendita, al trasporto ed alla commercializzazione di prodotti ittici, con squadre ispettive operanti nei vari punti di accesso all'area rionale, eseguendo verifiche a molteplici esercizi commerciali. Il Dipartimento di prevenzione veterinaria distretto di Messina provvedeva contestualmente agli accertamenti di polizia giudiziaria di competenza e ad eseguire ispezioni sanitarie ai prodotti controllati. Nella fattispecie si provvedeva a verificare le modalità di presentazione del prodotto ittico per la commercializzazione, ed in alcuni casi si riscontrava che diverse partite erano carenti circa le indicazioni di provenienza, scadenza e tracciabilità sia dei prodotti freschi che di quelli congelati, non rispettando quindi i requisiti dettati dall'ordinanza del Ministero della Salute del 03.04.2002. Inoltre veniva riscontrata la presenza sui banchi di novellame di sarda, specie proibita dalla normativa vigente. La pesca, la commercializzazione e il consumo del novellame di sarda (noto comunemente come "bianchetto" o "neonata") sono vietati principalmente per ragioni di sostenibilità ambientale e salvaguardia dell'ecosistema marino. Si è proceduto pertanto a redigere n.3 verbali amministrativi per un ammontare di .1500 e sono scattati altrettanti sequestri di pesce di varie specie per un peso complessivo di circa 23 kg.. A seguito di ispezione sanitaria, tutto il prodotto ittico posto sotto sequestro, è stato giudicato idoneo al consumo umano pertanto veniva affidato in beneficenza ad enti caritatevoli. L'obiettivo rimane quello di garantire e tutelare il diritto del cittadino ad acquistare un prodotto ittico di qualità e certificato e che sia consentito dalla legge.

Il Sindaco di Motta San Giovanni: "la riapertura del porto di Saline potrebbe avere effetti devastanti per tutta la jonica"

"Non voglio essere il guastafeste, quello che spegne la musica e accende la luce, quello che ferma il ballo e manda tutti a casa, la sveglia che interrompe i sogni e porta tutti alla realtà, ma i tanti sacrifici sopportati dalla mia comunità negli ultimi trent'anni mi impongono di frenare l'immotivato entusiasmo di quanti credono che liberare l'imboccatura del porto di Saline Joniche sia la soluzione di ogni problema piuttosto che la causa, sia una conquista piuttosto che una sconfitta, rappresenti un passo in avanti piuttosto che mille indietro". Esordisce così Giovanni Verduci sindaco di Motta San Giovanni, che nei giorni scorsi ha inviato una nota a Francesco Rizzo, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, manifestando preoccupazione a seguito delle dichiarazioni rilasciate da rappresentanti delle istituzioni in merito all'affidamento dell'incarico per la progettazione esecutiva, con previsione di imminenti interventi, per il dragaggio, il rifacimento dei cassoni cellulari e la riapertura dell'imboccatura del porto di Saline. "Da Melito Porto Salvo a Reggio Calabria - continua il sindaco - passando soprattutto per le località Riace Capo, Lazzaro e Bocale, non c'è tratto di costa che non porti i segni di

una scelta, compiuta tanti anni fa, rivelatesi nel tempo scellerata, dettata dalla fretta di dover pacare il malcontento e il disagio sociale con la promessa di uno sviluppo industriale che già allora appariva impossibile. Se oggi, ai più, appare errata la decisione di allora di realizzare una struttura **portuale** con quelle caratteristiche e in quel luogo, allora è da irresponsabili pensare di realizzare oggi a Saline interventi per mantenere lo stesso stato di fatto senza, contestualmente, mettere in sicurezza l'intera unità fisiografica da Melito Porto Salvo a Villa San Giovanni. E questa non è una considerazione di parte, ma è la conclusione di ogni studio, ogni convegno, ogni ricerca portata avanti negli ultimi trent'anni. Era il 6 maggio del 2000 quando, in occasione di un importante convegno studi organizzato proprio a Saline, autorevoli relatori come il rettore Alessandro Bianchi, i professori universitari Giuseppe Albanese, Edoardo Mollica, Giuseppe Mandaglio e soprattutto il luminare e indiscusso protagonista del mondo accademico Paolo Boccotti, giunsero alle stesse conclusioni poi ribadite in un successivo incontro pubblico tenutosi presso la Provincia nel dicembre dello stesso anno. Anche in una sentenza del Tribunale di Reggio Calabria - ricorda Verduci - è accertato che la presenza del porto ha avuto un peso notevole nelle variazioni della linea della riva e nella distribuzione dei sedimenti, determinando forti erosioni e innescando un nuovo processo erosivo con variazioni degli effetti dei moti ondosi e nella distribuzione dei sedimenti stessi". "Negli ultimi due anni - aggiunge il primo cittadino - si è riscontrato l'avanzamento della linea di costa con il naturale ripascimento di alcuni tratti di spiaggia di Saline, Riace e Lazzaro. Questo, insieme alle opere di difesa realizzate, è la



"Non voglio essere il guastafeste, quello che spegne la musica e accende la luce, quello che ferma il ballo e manda tutti a casa, la sveglia che interrompe i sogni e porta tutti alla realtà, ma i tanti sacrifici sopportati dalla mia comunità negli ultimi trent'anni mi impongono di frenare l'immotivato entusiasmo di quanti credono che liberare l'imboccatura del porto di Saline Joniche sia la soluzione di ogni problema piuttosto che la causa, sia una conquista piuttosto che una sconfitta, rappresenti un passo in avanti piuttosto che mille indietro". Esordisce così Giovanni Verduci sindaco di Motta San Giovanni, che nei giorni scorsi ha inviato una nota a Francesco Rizzo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, manifestando preoccupazione a seguito delle dichiarazioni rilasciate da rappresentanti delle istituzioni in merito all'affidamento dell'incarico per la progettazione esecutiva, con previsione di imminenti interventi, per il dragaggio, il rifacimento dei cassoni cellulari e la riapertura dell'imboccatura del porto di Saline. "Da Melito Porto Salvo a Reggio Calabria - continua il sindaco - passando soprattutto per le località Riace Capo, Lazzaro e Bocale, non c'è tratto di costa che non porti i segni di una scelta, compiuta tanti anni fa, rivelatesi nel tempo scellerata, dettata dalla fretta di dover pacare il malcontento e il disagio sociale con la promessa di uno sviluppo industriale che già allora appariva impossibile. Se oggi, ai più, appare errata la decisione di allora di realizzare una struttura portuale con quelle caratteristiche e in quel luogo, allora è da irresponsabili pensare di realizzare oggi a Saline interventi per mantenere lo stesso stato di fatto senza, contestualmente, mettere in sicurezza l'intera unità fisiografica da Melito Porto

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

conseguenza della chiusura dell'imboccatura del porto e della modifica della morfologia del fondale che ha consentito alle correnti di ripristinare il trasporto dei sedimenti da sud verso nord". "L'infrastruttura portuale - conclude Giovanni Verduci - può rappresentare davvero un volano di sviluppo per l'intera area metropolitana, ma il prezzo di tutto questo non può essere pagato, ancora una volta, da una comunità, quella di Lazzaro, che sul mare e sul litorale ha investito e continua ad investire. Per questo motivo ho chiesto un incontro urgente al presidente Francesco Rizzo anticipando che ci opporremo, in tutte le sedi, a qualsiasi intervento che non preveda, insieme all'apertura dell'imboccatura del porto, interventi per la protezione della costa e per il ripascimento naturale da Riace Capo a Bocale".

Messina. Terminal aliscafi, 1,6 milioni di passeggeri all'anno accolti dal volto di Omayma VIDEO

MESSINA Messina non dimentica Omayma. Da oggi il terminal degli aliscafi porta il nome della donna uccisa a colpi di bastone dal marito nel 2015. Da allora sono state tante le iniziative portate avanti dalla città per ricordarla. L'intitolazione di oggi, fortemente voluta dall'**Autorità di Sistema Portuale**, è la più significativa. Il terminal degli aliscafi da oggi porta il nome di Omayma. Inizialmente volevamo intitolare il molo Marconi, il luogo in cui Omayma lavorava come mediatrice culturale e accoglieva i migranti, spiega Maria Cristiana Laurà, dell'**Adsp**. Poi, su suggerimento del presidente Rizzo, è stato scelto il nuovo terminal aliscafi da cui transitano un milione e 600mila passeggeri ogni anno, continua Laurà. L'idea nata 10 anni fa. L'idea è nata 10 anni fa ed è stata portata avanti in collaborazione con Posto Occupato. All'interno del terminal, infatti, come in moltissimi luoghi pubblici di Messina e non solo, c'è una sedia che rappresenta la campagna ideata da Maria Andaloro. Quel posto che le donne vittime di femminicidio non possono più occupare. Le restituiamo la memoria attraverso questa targa, questo è il luogo in cui Omayma si era integrata come donna, madre e professionista, dice Andaloro. Il dono dell'artista Lelio Bonaccorsoli ritratto di Omayma sulla targa è stato disegnato dal fumettista Lelio Bonaccorso, così come le tavole della mostra *Violate*, donate a Posto Occupato ed esposte nella sala del terminal. La mostra, che rappresenta attraverso l'arte la lotta contro la violenza sulle donne, sarà disponibile fino al 15 marzo. Alla scoperta della targa erano presenti le 4 figlie di Omayma, la madre, il fratello e altri familiari e amici della donna vittima di femminicidio.



Controlli al mercato Sant'Orsola, sequestrato novellame di sarda e multe per 1.500 euro

Redazione | venerdì 27 Febbraio 2026 - 14:25 Le verifiche della Guardia Costiera di Messina insieme al personale dell'Asp MESSINA - Operazione della Capitaneria di porto di Messina finalizzata alla tutela della risorsa ittica e alla lotta della pesca illegale. La Guardia costiera, avvalendosi dell'ausilio tecnico scientifico del Dipartimento di prevenzione veterinario dell'ASP di Messina, è intervenuta al mercato di Sant'Orsola, nella zona nord di Messina, provvedendo ad eseguire accertamenti rivolti alla vendita, al trasporto ed alla commercializzazione di prodotti ittici, con squadre ispettive operanti nei vari punti di accesso all'area rionale, eseguendo verifiche a molteplici esercizi commerciali. Il Dipartimento di prevenzione veterinaria distretto di Messina ha provveduto contestualmente agli accertamenti di polizia giudiziaria di competenza e ad eseguire ispezioni sanitarie ai prodotti controllati. Nella fattispecie sono state verificate le modalità di presentazione del prodotto ittico per la commercializzazione, ed in alcuni casi è stato riscontrato che diverse partite erano carenti circa le indicazioni di provenienza, scadenza e tracciabilità sia dei prodotti freschi che di quelli congelati, non rispettando quindi i requisiti dettati dall'ordinanza del Ministero della Salute del 03.04.2002. Inoltre è stata riscontrata la presenza sui banchi di novellame di sarda, specie proibita dalla normativa vigente. La pesca, la commercializzazione e il consumo del novellame di sarda (noto comunemente come "bianchetto" o "neonata") sono vietati principalmente per ragioni di sostenibilità ambientale e salvaguardia dell'ecosistema marino. Si è proceduto pertanto a redigere 3 verbali amministrativi per un ammontare di 1.500 e sono scattati altrettanti sequestri di pesce di varie specie per un peso complessivo di circa 23 kg. A seguito di ispezione sanitaria, tutto il prodotto ittico posto sotto sequestro, è stato giudicato idoneo al consumo umano pertanto veniva affidato in beneficenza ad enti caritatevoli. L'obiettivo rimane quello di garantire e tutelare il diritto del cittadino ad acquistare un prodotto ittico di qualità e certificato e che sia consentito dalla legge.



02/27/2026 14:26

Redazione | venerdì 27 Febbraio 2026 - 14:25 Le verifiche della Guardia Costiera di Messina insieme al personale dell'Asp MESSINA - Operazione della Capitaneria di porto di Messina finalizzata alla tutela della risorsa ittica e alla lotta della pesca illegale. La Guardia costiera, avvalendosi dell'ausilio tecnico scientifico del Dipartimento di prevenzione veterinario dell'ASP di Messina, è intervenuta al mercato di Sant'Orsola, nella zona nord di Messina, provvedendo ad eseguire accertamenti rivolti alla vendita, al trasporto ed alla commercializzazione di prodotti ittici, con squadre ispettive operanti nei vari punti di accesso all'area rionale, eseguendo verifiche a molteplici esercizi commerciali. Il Dipartimento di prevenzione veterinaria distretto di Messina ha provveduto contestualmente agli accertamenti di polizia giudiziaria di competenza e ad eseguire ispezioni sanitarie ai prodotti controllati. Nella fattispecie sono state verificate le modalità di presentazione del prodotto ittico per la commercializzazione, ed in alcuni casi è stato riscontrato che diverse partite erano carenti circa le indicazioni di provenienza, scadenza e tracciabilità sia dei prodotti freschi che di quelli congelati, non rispettando quindi i requisiti dettati dall'ordinanza del Ministero della Salute del 03.04.2002. Inoltre è stata riscontrata la presenza sui banchi di novellame di sarda, specie proibita dalla normativa vigente. La pesca, la commercializzazione e il consumo del novellame di sarda (noto comunemente come "bianchetto" o "neonata") sono vietati principalmente per ragioni di sostenibilità ambientale e salvaguardia dell'ecosistema marino. Si è proceduto pertanto a redigere 3 verbali amministrativi per un ammontare di € 1.500 e sono scattati altrettanti sequestri di

Vie di accesso alla spiaggia: completato il masterplan da Torre Faro a Mortelle

Il Comune di **Messina** dovrà adesso avviare le procedure di esproprio e la successiva liberazione degli accessi **MESSINA** - La Patrimonia **Messina** S.p.A., società partecipata del Comune, ha trasmesso il masterplan che segna l'avvio della fase operativa per la riapertura dei varchi a mare, a partire da interventi simbolici come quello di via Senatore Arena. L'iniziativa scaturisce da un'attività di censimento capillare iniziata nel 2024, che ha interessato tutta la costa nord, con l'obiettivo di regolamentare gli accessi al mare, spesso rimasti preclusi all'interno di aree private. A seguito di un lavoro lungo e particolarmente complesso, che ha richiesto numerosi sopralluoghi, verifiche documentali incrociate e una meticolosa fase di progettazione, la società partecipata Patrimonia **Messina** S.p.A. ha elaborato un masterplan strategico volto all'acquisizione delle aree confinanti con il demanio marittimo. Il documento tecnico, trasmesso al Comune e presentato questa mattina dal presidente della società, Maurizio Cacace, al Sindaco di **Messina**, Federico Basile, alla presenza degli assessori Francesco Caminiti e Roberto Cicala, e del direttore generale del Comune, Salvo Puccio, prevede non solo nuovi accessi, ma anche la creazione di aree a verde e zone attrezzate, estendendosi attualmente dall'Horcynus Orca fino al termine della zona dei lidi di Mortelle. "Questa operazione sblocca finalmente una situazione annosa che, per decenni, ha visto i cittadini messinesi sistematicamente esclusi dal godimento del proprio mare a causa di barriere fisiche e incertezze normative", ha dichiarato il presidente della Patrimonia **Messina**, Maurizio Cacace. Il Comune di **Messina** dovrà adesso avviare gli iter amministrativi necessari per le procedure di esproprio e la successiva liberazione degli accessi. "Un segnale importante della nuova sensibilità territoriale è rappresentato dall'arrivo delle disponibilità manifestate e concretizzate con la comunicazione di cessione volontaria, a titolo gratuito, di un terreno per consentire la realizzazione dei passaggi pubblici, accelerando così un processo di riappropriazione collettiva che mira ad abbattere muri e cancelli che limitavano un diritto fondamentale", ha dichiarato il sindaco Federico Basile. "Non ci siamo fermati ai soli tavoli tecnici o alle enunciazioni di principio. Questo Masterplan è la prova tangibile di un'azione amministrativa che risponde finalmente a un'esigenza storica del territorio. Abbiamo affrontato un ambito mai esplorato prima con questo rigore, per trasformare un'idea in un progetto", ha spiegato l'assessore alle Politiche del Mare, Francesco Caminiti. "Esprimo grande soddisfazione per l'avvio del Masterplan per la riqualificazione e la regolamentazione degli accessi al mare in una zona tra le più belle della costa messinese - ha sottolineato il direttore generale della Patrimonia **Messina**, Piero Picciolo - Si tratta di uno strumento di pianificazione atteso da molti



02/27/2026 20:59

Il Comune di Messina dovrà adesso avviare le procedure di esproprio e la successiva liberazione degli accessi MESSINA - La Patrimonia Messina S.p.A., società partecipata del Comune, ha trasmesso il masterplan che segna l'avvio della fase operativa per la riapertura dei varchi a mare, a partire da interventi simbolici come quello di via Senatore Arena. L'iniziativa scaturisce da un'attività di censimento capillare iniziata nel 2024, che ha interessato tutta la costa nord, con l'obiettivo di regolamentare gli accessi al mare, spesso rimasti preclusi all'interno di aree private. A seguito di un lavoro lungo e particolarmente complesso, che ha richiesto numerosi sopralluoghi, verifiche documentali incrociate e una meticolosa fase di progettazione, la società partecipata Patrimonia Messina S.p.A. ha elaborato un masterplan strategico volto all'acquisizione delle aree confinanti con il demanio marittimo. Il documento tecnico, trasmesso al Comune e presentato questa mattina dal presidente della società, Maurizio Cacace, al Sindaco di Messina, Federico Basile, alla presenza degli assessori Francesco Caminiti e Roberto Cicala, e del direttore generale del Comune, Salvo Puccio, prevede non solo nuovi accessi, ma anche la creazione di aree a verde e zone attrezzate, estendendosi attualmente dall'Horcynus Orca fino al termine della zona dei lidi di Mortelle. "Questa operazione sblocca finalmente una situazione annosa che, per decenni, ha visto i cittadini messinesi sistematicamente esclusi dal godimento del proprio mare a causa di barriere fisiche e incertezze normative", ha dichiarato il presidente della Patrimonia Messina, Maurizio Cacace. Il Comune di Messina dovrà adesso avviare gli iter amministrativi necessari per le procedure di esproprio e la

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

anni dalla città, fondamentale per restituire ai cittadini una fruizione ordinata, libera e sicura delle spiagge. Il progetto mira a garantire accessibilità, trasparenza, rispetto delle norme e valorizzazione del patrimonio costiero, nel superiore interesse pubblico. L'obiettivo è restituire il mare alla comunità messinese, con interventi strutturati, programmati e coerenti con una visione moderna di sviluppo urbano e tutela ambientale". L'intervento complessivo si articolerà attraverso la rimozione degli impedimenti fisici e una fase di riqualificazione urbana dotata di segnaletica dedicata. Con questa operazione, l'Amministrazione Comunale ribadisce la ferma volontà di trasformare il litorale in un grande parco urbano, restituendo il mare al centro della vita sociale ed economica della città e assicurando che la bellezza della costa messinese torni a essere un bene comune realmente accessibile a tutti.

Augusta. Porto megarese, via libera dal Ministero: al via il recupero dei Forti Vittoria e Garcia

Un milione di euro per restituire decoro e sicurezza ai bastioni spagnoli sull'isolotto: cantieri previsti entro l'estate. Il rilancio del porto megarese passa anche dalla tutela della sua memoria storica. È arrivato infatti il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica al progetto presentato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale per la riqualificazione dei Forti Vittoria e Garcia, i due bastioni spagnoli che presidiano l'isolotto all'interno del porto di Augusta. Un passaggio formale decisivo che consente di avviare l'iter operativo per un intervento da un milione di euro, destinato a restituire funzionalità, sicurezza e dignità a due simboli identitari del territorio, da troppo tempo segnati dal degrado e dall'erosione. Cantieri pronti a partire. L'intervento rientra in un accordo quadro già aggiudicato all'impresa GiCA, circostanza che permetterà di accorciare sensibilmente i tempi burocratici. Dopo la verifica delle prescrizioni ambientali indicate dagli enti competenti, la consegna dei lavori potrebbe avvenire già nel mese di giugno. L'obiettivo dichiarato dall'Autorità portuale è duplice: da un lato garantire l'accessibilità via mare alle strutture storiche, dall'altro mettere in

sicurezza gli accessi, contrastando i fenomeni di erosione che negli anni hanno compromesso parti delle murature e dei percorsi di collegamento. Gli interventi nel dettaglio. Il progetto esecutivo, firmato dall'architetto Umberto Passanisi e con responsabile unico del procedimento Francesco Cacciaguerra, prevede una serie articolata di opere. Forte Vittoria Nel Forte Vittoria saranno ripristinate le porzioni di intonaco interno ed esterno danneggiate dal tempo e dall'umidità salmastra, oltre alla manutenzione degli infissi. Si tratta di lavori necessari per preservare la struttura, già oggetto di un intervento di restauro nel 2009 a cura della Soprintendenza di Siracusa. Nel tratto di collegamento tra i due bastioni è prevista la sistemazione dei muri in pietra, in parte crollati, e la riqualificazione del percorso a terra che consente il passaggio da una fortificazione all'altra. Il Forte Garcia, chiuso e inagibile da decenni, sarà interessato da un'operazione più incisiva: rimozione della vegetazione infestante in particolare quella radicata nei paramenti murari, installazione di un cancello d'ingresso e messa in sicurezza complessiva della struttura. Un primo passo verso una futura, più ampia opera di restauro che possa consentirne la piena fruizione pubblica. Nuovo approdo e difesa dall'erosione. Uno degli interventi più significativi riguarda il sistema di accesso dal mare. L'attuale pontile galleggiante sarà sostituito da una banchina in muratura, realizzata attraverso un sistema cellulare di cassoni autoaffondanti e dotata di arredi portuali. La nuova infrastruttura garantirà un ormeggio più stabile e sicuro, migliorando l'accoglienza di visitatori e associazioni culturali. Davanti agli ingressi dei due forti verrà inoltre realizzata una mantellata in pietra naturale, con



Un milione di euro per restituire decoro e sicurezza ai bastioni spagnoli sull'isolotto: cantieri previsti entro l'estate. Il rilancio del porto megarese passa anche dalla tutela della sua memoria storica. È arrivato infatti il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica al progetto presentato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale per la riqualificazione dei Forti Vittoria e Garcia, i due bastioni spagnoli che presidiano l'isolotto all'interno del porto di Augusta. Un passaggio formale decisivo che consente di avviare l'iter operativo per un intervento da un milione di euro, destinato a restituire funzionalità, sicurezza e dignità a due simboli identitari del territorio, da troppo tempo segnati dal degrado e dall'erosione. Cantieri pronti a partire. L'intervento rientra in un accordo quadro già aggiudicato all'impresa GiCA, circostanza che permetterà di accorciare sensibilmente i tempi burocratici. Dopo la verifica delle prescrizioni ambientali indicate dagli enti competenti, la consegna dei lavori potrebbe avvenire già nel mese di giugno. L'obiettivo dichiarato dall'Autorità portuale è duplice: da un lato garantire l'accessibilità via mare alle strutture storiche, dall'altro mettere in sicurezza gli accessi, contrastando i fenomeni di erosione che negli anni hanno compromesso parti delle murature e dei percorsi di collegamento. Gli interventi nel dettaglio. Il progetto esecutivo, firmato dall'architetto Umberto Passanisi e con responsabile unico del procedimento Francesco Cacciaguerra, prevede una serie articolata di opere. Forte Vittoria Nel Forte Vittoria saranno ripristinate le porzioni di intonaco interno ed esterno danneggiate dal tempo e dall'umidità salmastra, oltre alla manutenzione degli infissi. Si tratta di lavori necessari per preservare la struttura, già oggetto di un intervento di restauro nel 2009 a cura della Soprintendenza di Siracusa. Nel tratto di collegamento tra i due bastioni è prevista la sistemazione dei muri in pietra, in parte crollati, e la riqualificazione del percorso

Libertasr

Augusta

la duplice funzione di recuperare la quota di terra erosa e proteggere le strutture da ulteriori danni causati dal moto ondoso. Contestualmente sarà riordinato il percorso di accesso. Completerà l'intervento una passerella in legno che, dal collegamento tra i due bastioni, si estenderà fino al cortile interno del Forte Garcia. Una soluzione che guarda al futuro: l'idea è quella di consentire, una volta completato il restauro integrale, la visita totale del complesso, come già avviene oggi per il Forte Vittoria. Tra memoria militare e valorizzazione culturale. Il Forte Vittoria è accessibile dal 2009 grazie agli interventi promossi dalla Soprintendenza e alla gestione dell'Autorità portuale, che ne ha garantito nel tempo la fruizione da parte di cittadini e associazioni. Diversa la sorte del Forte Garcia, il cui ultimo utilizzo risale alla Seconda guerra mondiale, quando fu impiegato dalla Regia Marina come presidio difensivo e logistico della piazzaforte di Augusta. Dagli anni Cinquanta in poi, il progressivo abbandono. Oggi, con il via libera ministeriale, si apre una nuova fase per l'isolotto dei due forti: un recupero che non è soltanto edilizio, ma simbolico. Per Augusta e per l'intero sistema portuale della Sicilia orientale, significa investire sulla propria storia per rafforzare identità, attrattività e prospettive di sviluppo. 27 Febbraio 2026 | 16:59 © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Messaggero Marittimo

Augusta

Augusta, via libera alla riqualificazione dei Forti Vittoria e Garcia

Parere positivo del MASE al progetto da un milione dell'AdSp del Mare di Sicilia orientale. Cantieri al via a Giugno per il recupero e la messa in sicurezza dell'isolotto storico

AUGUSTA Arriva il via libera ambientale al progetto di riqualificazione dei forti spagnoli del porto di Augusta. L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale ha ottenuto il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per un intervento da un milione di euro destinato al recupero dei bastioni storici Vittoria e Garcia. L'obiettivo è duplice: garantire l'accessibilità via mare alle strutture e arrestare i fenomeni di degrado ed erosione che interessano l'isolotto su cui sorgono i due manufatti. Come spiega il presidente dell'AdSp, Francesco Di Sarcina, gli interventi sono inseriti in un accordo quadro già aggiudicato all'impresa GiCA, circostanza che consentirà di evitare ulteriori passaggi di gara e di accelerare l'avvio operativo. Una volta completata la verifica delle prescrizioni ambientali formulate dagli enti competenti, la consegna dei lavori è prevista verosimilmente nel prossimo mese di Giugno. Gli interventi previsti Il progetto esecutivo, curato dall'architetto Umberto Passanisi, con responsabile unico del procedimento Francesco Cacciaguerra, prevede una serie articolata di opere conservative e di messa in sicurezza. Nel Forte Vittoria saranno ripristinate le porzioni di intonaco interno ed esterno deteriorate e sarà effettuata la manutenzione degli infissi. Nel collegamento tra i due bastioni è prevista la sistemazione dei muri in pietra in parte crollati e del percorso di accesso a terra. Più complesso l'intervento sul Forte Garcia, inagibile da decenni: sarà rimossa la vegetazione infestante, in particolare quella radicata nei paramenti murari, principale causa di degrado strutturale. All'ingresso verrà installato un cancello e sarà realizzata la messa in sicurezza dell'intero complesso. Sul fronte dell'accessibilità, l'attuale pontile galleggiante sarà sostituito con una banchina in muratura costituita da cassoni cellulari autoaffondanti, dotata di arredi portuali, per garantire ormeggi più sicuri e un accesso più agevole ai visitatori. È inoltre prevista una mantellata in pietra naturale per contrastare l'erosione e recuperare quota di terreno davanti agli ingressi. Completa il progetto una passerella in legno che collegherà i due forti fino al cortile interno del Garcia, aprendo la strada, in prospettiva, a una piena fruizione pubblica del complesso, analogamente a quanto già avviene per il Vittoria. Un patrimonio da restituire alla città L'ultimo restauro del Forte Vittoria risale al 2009, a cura della Soprintendenza di Siracusa; da allora l'AdSp ne garantisce l'accesso a visitatori e associazioni culturali. Il Forte Garcia, invece, non è più utilizzato dalla fine della Seconda guerra mondiale: fino agli anni Cinquanta era impiegato dalla Regia Marina come presidio difensivo della piazzaforte di Augusta, prima di un lungo periodo di abbandono. Con questo intervento, il porto compie un passo significativo verso il recupero e la valorizzazione del proprio patrimonio storico, integrando tutela,

Messaggero Marittimo.it



Augusta, via libera alla riqualificazione dei Forti Vittoria e Garcia

AUGUSTA - Arriva il via libera ambientale al progetto di riqualificazione dei forti spagnoli del porto di Augusta. L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale ha ottenuto il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per un intervento da un milione di euro destinato al recupero dei bastioni storici Vittoria e Garcia. L'obiettivo è duplice: garantire l'accessibilità via mare alle strutture e arrestare i fenomeni di degrado ed erosione che interessano l'isolotto su cui sorgono i due manufatti.

Come spiega il presidente dell'AdSp, Francesco Di Sarcina, gli interventi sono inseriti in un accordo quadro già aggiudicato all'impresa GiCA, circostanza che consentirà di evitare ulteriori passaggi di gara e di accelerare l'avvio operativo. Una volta completata la verifica delle prescrizioni ambientali formulate dagli enti competenti, la consegna dei lavori è prevista verosimilmente nel prossimo mese di Giugno.

Gli interventi previsti

Il progetto esecutivo, curato dall'architetto Umberto Passanisi, con responsabile unico del

Il Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma se non con il consenso. Copyright © 2025 - Editoriale Commercial Marittimo s.r.l. Sede sociale: Piazza Cesare, 10 - Livorno. Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 00080294971. P.Iva 00080294971 Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versato

Messaggero Marittimo

Augusta

sicurezza e fruibilità in un contesto di elevato valore culturale e paesaggistico.

Siracusa Oggi

Augusta

Augusta. Un milione di euro per riqualificare i forti spagnoli Vittoria e Garcia

I due forti spagnoli del porto di Augusta, Vittoria e Garcia, saranno riqualificati grazie ad un progetto, del valore di un milione di euro, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia orientale, che ha ricevuto il parere del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. "Gli interventi sono finalizzati a garantire l'accessibilità dal mare alle strutture storiche - spiega il presidente dell'Adsp **Francesco Di Sarcina** - la protezione dall'erosione dei punti di accesso e la messa in sicurezza. I lavori sono inseriti in un accordo quadro già aggiudicato all'impresa GiCA e, pertanto, non saranno necessari i tempi per l'aggiudicazione. Una volta espletata la verifica delle prescrizioni ambientali, formulate dagli enti competenti, si procederà alla consegna dei lavori verosimilmente nel prossimo giugno". Il progetto esecutivo, curato dall'architetto Umberto Passanisi e di cui è responsabile unico **Francesco Cacciaguerra**, prevede una serie di lavori: nel Forte Vittoria, il ripristino delle porzioni di intonaco interno ed esterno ammalorate e la manutenzione degli infissi esterni; nel passaggio di collegamento dei due Forti la sistemazione dei muri in pietra, in parte crollati, e del percorso di collegamento a terra; nel Forte Garcia la rimozione della vegetazione infestante, soprattutto quella nei paramenti murari per fermarne il deterioramento e, all'ingresso, la collocazione di un cancello di chiusura e la messa in sicurezza della struttura. Il pontile galleggiante esistente verrà sostituito con una banchina in muratura, costituita da un sistema cellulare di cassoni autoaffondanti con gli arredi portuali, che consentirà un ormeggio più sicuro e un accesso più agevole ai visitatori. Nella zona antistante le due entrate, è prevista la realizzazione di una mantellata in pietra naturale al fine di recuperare una quota di terra erosa e proteggere le strutture da ulteriore erosione, oltre a risistemare il percorso d'accesso. Infine, la realizzazione di una passerella in legno che dal collegamento tra i due bastioni prosegue verso il Forte Garcia fino al cortile interno dello stesso: ciò permetterà in futuro di poter visitare anche questo forte in previsione di un intervento di restauro, con accesso totale come avviene oggi per il Forte Vittoria. L'ultimo intervento di restauro sul Forte Vittoria risale al 2009, a cura della Soprintendenza di Siracusa e da quella data l'AdSP garantisce l'accesso ai visitatori e alle associazioni culturali. Invece l'ultimo uso del Forte Garcia risale alla seconda guerra mondiale: fino agli anni 50 impiegato dalla Regia Marina come postazione difensiva e logistica all'interno della piazzaforte di Augusta, dopo sono seguiti decenni di abbandono.



I due forti spagnoli del porto di Augusta, Vittoria e Garcia, saranno riqualificati grazie ad un progetto, del valore di un milione di euro, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia orientale, che ha ricevuto il parere del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. "Gli interventi sono finalizzati a garantire l'accessibilità dal mare alle strutture storiche - spiega il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - la protezione dall'erosione dei punti di accesso e la messa in sicurezza. I lavori sono inseriti in un accordo quadro già aggiudicato all'impresa GiCA e, pertanto, non saranno necessari i tempi per l'aggiudicazione. Una volta espletata la verifica delle prescrizioni ambientali, formulate dagli enti competenti, si procederà alla consegna dei lavori verosimilmente nel prossimo giugno". Il progetto esecutivo, curato dall'architetto Umberto Passanisi e di cui è responsabile unico Francesco Cacciaguerra, prevede una serie di lavori: nel Forte Vittoria, il ripristino delle porzioni di intonaco interno ed esterno ammalorate e la manutenzione degli infissi esterni; nel passaggio di collegamento dei due Forti la sistemazione dei muri in pietra, in parte crollati, e del percorso di collegamento a terra; nel Forte Garcia la rimozione della vegetazione infestante, soprattutto quella nei paramenti murari per fermarne il deterioramento e, all'ingresso, la collocazione di un cancello di chiusura e la messa in sicurezza della struttura. Il pontile galleggiante esistente verrà sostituito con una banchina in muratura, costituita da un sistema cellulare di cassoni autoaffondanti con gli arredi portuali, che consentirà un ormeggio più sicuro e un accesso più agevole ai visitatori. Nella zona antistante le due entrate è prevista la realizzazione di una mantellata in pietra

Porto di Augusta, ok del Ministero: 1 milione per la riqualificazione dei due Forti

I due forti spagnoli del porto di Augusta, Vittoria e Garcia, saranno riqualificati grazie ad un progetto, del valore di un milione di euro, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia orientale. I due forti spagnoli del porto di Augusta, Vittoria e Garcia, saranno riqualificati grazie ad un progetto, del valore di un milione di euro, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia orientale, che ha ricevuto il parere del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. "Gli interventi sono finalizzati a garantire l'accessibilità dal mare alle strutture storiche - spiega il presidente dell'Adsp **Francesco Di Sarcina** - la protezione dall'erosione dei punti di accesso e la messa in sicurezza. I lavori sono inseriti in un accordo quadro già aggiudicato all'impresa GiCA e, pertanto, non saranno necessari i tempi per l'aggiudicazione. Una volta espletata la verifica delle prescrizioni ambientali, formulate dagli enti competenti, si procederà alla consegna dei lavori verosimilmente nel prossimo giugno".

Progetto Il progetto esecutivo, curato dall'architetto Umberto Passanisi e di cui è responsabile unico **Francesco Cacciaguerra**, prevede una serie di lavori: nel Forte Vittoria, il ripristino delle porzioni di intonaco interno ed esterno ammalorate e la manutenzione degli infissi esterni; nel passaggio di collegamento dei due Forti la sistemazione dei muri in pietra, in parte crollati, e del percorso di collegamento a terra; nel Forte Garcia la rimozione della vegetazione infestante, soprattutto quella nei paramenti murari per fermarne il deterioramento e, all'ingresso, la collocazione di un cancello di chiusura e la messa in sicurezza della struttura. Il pontile galleggiante esistente verrà sostituito con una banchina in muratura, costituita da un sistema cellulare di cassoni autoaffondanti con gli arredi portuali, che consentirà un ormeggio più sicuro e un accesso più agevole ai visitatori. Nella zona antistante le due entrate, è prevista la realizzazione di una mantellata in pietra naturale al fine di recuperare una quota di terra erosa e proteggere le strutture da ulteriore erosione, oltre a risistemare il percorso d'accesso. Infine, la realizzazione di una passerella in legno che dal collegamento tra i due bastioni prosegue verso il Forte Garcia fino al cortile interno dello stesso: ciò permetterà in futuro di poter visitare anche questo forte in previsione di un intervento di restauro, con accesso totale come avviene oggi per il Forte Vittoria. L'ultimo intervento di restauro sul Forte Vittoria risale al 2009, a cura della Soprintendenza di Siracusa e da quella data l'AdSP garantisce l'accesso ai visitatori e alle associazioni culturali. Invece l'ultimo uso del Forte Garcia risale alla seconda guerra mondiale: fino agli anni '50' impiegato dalla Regia Marina come postazione difensiva e logistica all'interno della piazzaforte di Augusta, dopo sono seguiti decenni di abbandono.



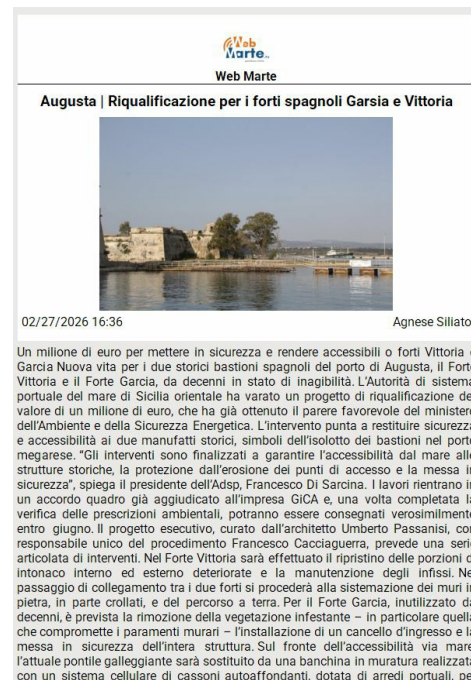
02/27/2026 15:08

Danilo Loria

I due forti spagnoli del porto di Augusta, Vittoria e Garcia, saranno riqualificati grazie ad un progetto, del valore di un milione di euro, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia orientale. I due forti spagnoli del porto di Augusta, Vittoria e Garcia, saranno riqualificati grazie ad un progetto, del valore di un milione di euro, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia orientale, che ha ricevuto il parere del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. "Gli interventi sono finalizzati a garantire l'accessibilità dal mare alle strutture storiche - spiega il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina - la protezione dall'erosione dei punti di accesso e la messa in sicurezza. I lavori sono inseriti in un accordo quadro già aggiudicato all'impresa GiCA e, pertanto, non saranno necessari i tempi per l'aggiudicazione. Una volta espletata la verifica delle prescrizioni ambientali, formulate dagli enti competenti, si procederà alla consegna dei lavori verosimilmente nel prossimo giugno". Progetto Il progetto esecutivo, curato dall'architetto Umberto Passanisi e di cui è responsabile unico Francesco Cacciaguerra, prevede una serie di lavori: nel Forte Vittoria, il ripristino delle porzioni di intonaco interno ed esterno ammalorate e la manutenzione degli infissi esterni; nel passaggio di collegamento dei due Forti la sistemazione dei muri in pietra, in parte crollati, e del percorso di collegamento a terra; nel Forte Garcia la rimozione della vegetazione infestante, soprattutto quella nei paramenti murari per fermarne il deterioramento e, all'ingresso, la collocazione di un cancello di chiusura e la messa in sicurezza della struttura. Il pontile galleggiante esistente verrà sostituito con una banchina in muratura, costituita da un sistema cellulare di cassoni autoaffondanti con gli arredi portuali, che consentirà un ormeggio più sicuro e un accesso più agevole ai visitatori. Nella zona antistante le due entrate, è prevista la realizzazione di una mantellata in pietra naturale al fine di recuperare una quota di terra erosa e proteggere le strutture da ulteriore erosione, oltre a risistemare il percorso d'accesso. Infine, la realizzazione di una passerella in legno che dal collegamento tra i due bastioni prosegue verso il Forte Garcia fino al cortile interno dello stesso: ciò permetterà in futuro di poter visitare anche questo forte in previsione di un intervento di restauro, con accesso totale come avviene oggi per il Forte Vittoria. L'ultimo intervento di restauro sul Forte Vittoria risale al 2009, a cura della Soprintendenza di Siracusa e da quella data l'AdSP garantisce l'accesso ai visitatori e alle associazioni culturali. Invece l'ultimo uso del Forte Garcia risale alla seconda guerra mondiale: fino agli anni '50' impiegato dalla Regia Marina come postazione difensiva e logistica all'interno della piazzaforte di Augusta, dopo sono seguiti decenni di abbandono.

Augusta | Riqualficazione per i forti spagnoli Garsia e Vittoria

Un milione di euro per mettere in sicurezza e rendere accessibili o forti Vittoria e Garcia Nuova vita per i due storici bastioni spagnoli del porto di Augusta, il Forte Vittoria e il Forte Garcia, da decenni in stato di inagibilità. L'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale ha varato un progetto di riqualficazione del valore di un milione di euro, che ha già ottenuto il parere favorevole del ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. L'intervento punta a restituire sicurezza e accessibilità ai due manufatti storici, simboli dell'isolotto dei bastioni nel porto megarese. "Gli interventi sono finalizzati a garantire l'accessibilità dal mare alle strutture storiche, la protezione dall'erosione dei punti di accesso e la messa in sicurezza", spiega il presidente dell'Adsp, **Francesco Di Sarcina**. I lavori rientrano in un accordo quadro già aggiudicato all'impresa GiCA e, una volta completata la verifica delle prescrizioni ambientali, potranno essere consegnati verosimilmente entro giugno. Il progetto esecutivo, curato dall'architetto Umberto Passanisi, con responsabile unico del procedimento **Francesco Cacciaguerra**, prevede una serie articolata di interventi. Nel Forte Vittoria sarà effettuato il ripristino delle porzioni di intonaco interno ed esterno deteriorate e la manutenzione degli infissi. Nel passaggio di collegamento tra i due forti si procederà alla sistemazione dei muri in pietra, in parte crollati, e del percorso a terra. Per il Forte Garcia, inutilizzato da decenni, è prevista la rimozione della vegetazione infestante - in particolare quella che compromette i paramenti murari - l'installazione di un cancello d'ingresso e la messa in sicurezza dell'intera struttura. Sul fronte dell'accessibilità via mare, l'attuale pontile galleggiante sarà sostituito da una banchina in muratura realizzata con un sistema cellulare di cassoni autoaffondanti, dotata di arredi portuali, per garantire un ormeggio più sicuro e un accesso più agevole ai visitatori. Davanti agli ingressi sarà inoltre realizzata una mantellata in pietra naturale per recuperare la quota di terra erosa e proteggere le strutture da ulteriori danni, con contestuale risistemazione del percorso di accesso. Prevista anche una passerella in legno che collegherà i due bastioni fino al cortile interno del Forte Garcia: un'opera che consentirà in futuro la piena fruizione anche di quest'ultimo, in vista di un più ampio intervento di restauro, così come già avvenuto per il Forte Vittoria. L'ultimo restauro del Forte Vittoria risale al 2009, a cura della Soprintendenza di Siracusa; da allora l'Autorità portuale ne garantisce l'accesso a visitatori e associazioni culturali. Ben diversa la storia recente del Forte Garcia, il cui ultimo utilizzo risale alla seconda guerra mondiale: fino agli anni Cinquanta fu impiegato dalla Regia Marina come postazione difensiva e logistica della piazzaforte di Augusta, prima di un lungo periodo di abbandono. Iscriviti al Canale WhatsApp di Webmarte TV in modo semplice e veloce. [Clicca qui per](#)



Web Marte

Augusta

entrare nel canale e quindi premi il pulsante in alto a destra "Iscriviti". Non riceverai notifiche, ma potrai consultare i nostri articoli aggiornati quando vorrai.

GDF - GUARDIA DI FINANZA * «ROAN PALERMO: I 5 QUINTALI DI PRODOTTI ITTICI PRIVI DI TRACCIABILITÀ SONO SEQUESTRATI E LE SANZIONI SONO A CARICO DI DUE AZIENDE DEL SETTORE.»

La Stazione Navale della Guardia di Finanza di Messina ha sottoposto a sequestro complessivi 540 kg di prodotti ittici totalmente privi di qualsiasi documentazione che ne attestasse la tracciabilità, ovvero la zona di pesca e l'operatore che l'ha effettuata. Ai soggetti responsabili delle condotte illecite sono state notificate le previste sanzioni amministrative, fatti salvi gli ulteriori approfondimenti di polizia economico finanziaria, in corso con la componente territoriale dello stesso Corpo, volti a verificare la posizione fiscale delle società interessate. L'idoneità al consumo umano, attestata dal competente servizio sanitario, ha consentito la contestuale consegna dell'intero carico a più enti caritatevoli e associazioni di beneficenza operanti sul territorio peloritano. Grazie ai continui controlli eseguiti lungo le principali arterie che collegano il mare ai centri urbani e, in particolare in prossimità di **porti** e punti di approdo, i finanzieri hanno disvelato un commercio illecito di pescato di vario genere, veicolato tra le due sponde dello Stretto. Automezzi refrigerati che viaggiavano, con carichi di indubbia provenienza, principalmente nelle ore notturne, spesso senza alcun segno distintivo che li relazioni ad una determinata attività commerciale del settore ma che, a volte, proprio per eludere i controlli sulla filiera del sommerso, come le due recenti occasioni, riportavano chiaramente le insegne di aziende ittiche specializzate al trasporto e alla distribuzione nel versante orientale della Sicilia. Il servizio di polizia, effettuato con la costante presenza in mare delle unità navali della Guardia di Finanza in stretta sinergia con le attività di controllo svolte sul territorio mirano quotidianamente a garantire il rispetto delle normative comunitarie e nazionali in materia di pesca e, soprattutto, la tutela dei consumatori. L'operazione di servizio conclusa nella provincia di Messina si inserisce nella più ampia azione svolta dalle fiamme gialle sull'intero territorio regionale a tutela del contribuente, al fine di arginare l'illegalità economica e tutelare gli imprenditori onesti, nonché al contrasto degli illeciti in materia ittica e ambientale, tanto a terra quanto in ambiente marino.



La Stazione Navale della Guardia di Finanza di Messina ha sottoposto a sequestro complessivi 540 kg di prodotti ittici totalmente privi di qualsiasi documentazione che ne attestasse la tracciabilità, ovvero la zona di pesca e l'operatore che l'ha effettuata. Ai soggetti responsabili delle condotte illecite sono state notificate le previste sanzioni amministrative, fatti salvi gli ulteriori approfondimenti di polizia economico finanziaria, in corso con la componente territoriale dello stesso Corpo, volti a verificare la posizione fiscale delle società interessate. L'idoneità al consumo umano, attestata dal competente servizio sanitario, ha consentito la contestuale consegna dell'intero carico a più enti caritatevoli e associazioni di beneficenza operanti sul territorio peloritano. Grazie ai continui controlli eseguiti lungo le principali arterie che collegano il mare ai centri urbani e, in particolare in prossimità di porti e punti di approdo, i finanzieri hanno disvelato un commercio illecito di pescato di vario genere, veicolato tra le due sponde dello Stretto. Automezzi refrigerati che viaggiavano, con carichi di indubbia provenienza, principalmente nelle ore notturne, spesso senza alcun segno distintivo che li relazioni ad una determinata attività commerciale del settore ma che, a volte, proprio per eludere i controlli sulla filiera del sommerso, come le due recenti occasioni, riportavano chiaramente le insegne di aziende ittiche specializzate al trasporto e alla distribuzione nel versante orientale della Sicilia. Il servizio di polizia, effettuato con la costante presenza in mare delle unità navali della Guardia di Finanza in stretta sinergia con le attività di controllo svolte sul territorio mirano quotidianamente a garantire il rispetto delle normative comunitarie e nazionali in materia di pesca e, soprattutto, la tutela dei consumatori. L'operazione di servizio conclusa nella provincia di Messina si inserisce nella più ampia azione svolta dalle fiamme gialle

Infrastrutture. Ferrante (Mit), Sviluppo porto Mantova Valdaro volano per futuro Nord Italia

(AGENPARL) - Fri 27 February 2026 Infrastrutture. Ferrante (Mit), Sviluppo porto Mantova Valdaro volano per futuro Nord Italia "Il porto di Mantova è un nodo fondamentale del sistema idroviario padano-veneto e può giocare un ruolo determinante nello scacchiere della rete europea dei corridoi TEN-T. Per troppo tempo, la navigazione interna non è stata considerata una priorità strategica. Oggi però le imprese chiedono costi logistici più sostenibili e vogliono essere parte attiva delle nuove catene del valore: in questo scenario, il trasporto fluviale è una scelta di politica industriale e lo sviluppo del porto di Mantova Valdaro rappresenta un volano per il futuro intermodale del territorio e di tutto il Nord Italia". Lo ha detto, intervenendo al convegno "Le vie del mare. La sfida del porto di Mantova Valdaro" organizzato da Forza Italia a Mantova, il Sottosegretario al Mit Tullio Ferrante, che ha poi visitato il polo intermodale di Valdaro. "Mantova - ha aggiunto - può e deve pensare in grande: gode di una posizione baricentrica, ponendosi come cerniera tra Lombardia ed Emilia, tra Milano e l'Adriatico, e ha tutte le condizioni per diventare un modello di integrazione logistica implementando la propria capacità di interagire con i **porti** marittimi, la ferrovia e le aree retroportuali. Per questo, come Mit stiamo portando avanti investimenti importanti per rilanciare le infrastrutture del mantovano: penso ad esempio al raddoppio Codogno-Cremona-Mantova inserito nel Contratto di programma con Rfi, la cui prima fase è già in corso di realizzazione. Al tempo stesso, penso alla necessità di intavolare una interlocuzione tra le parti coinvolte per rilanciare il tema dell'aumento del franco idraulico, così da renderlo navigabile da mezzo sempre più performanti e moderni. Lavoriamo anche al rafforzamento dell'intermodalità e alla sostenibilità del sistema dei trasporti, consapevoli che la navigazione interna possa rispondere efficacemente alla congestione stradale del Nord Italia e alla necessità di abbattere i costi logistici per le imprese. Siamo dunque pronti a sostenere la sfida delle 'vie del mare': il porto di Valdaro rappresenta una piattaforma trimodale capace di competere con i principali hub europei, che occorre valorizzare - ha concluso Ferrante - per rilanciare il distretto industriale padano e porre Mantova al centro delle rotte economiche nazionali". Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma 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

Infrastrutture. Ferrante (Mit), Sviluppo porto Mantova Valdaro volano per futuro Nord Italia

02/27/2026 16:11

(AGENPARL) - Fri 27 February 2026 Infrastrutture. Ferrante (Mit), Sviluppo porto Mantova Valdaro volano per futuro Nord Italia "Il porto di Mantova è un nodo fondamentale del sistema idroviario padano-veneto e può giocare un ruolo determinante nello scacchiere della rete europea dei corridoi TEN-T. Per troppo tempo, la navigazione interna non è stata considerata una priorità strategica. Oggi però le imprese chiedono costi logistici più sostenibili e vogliono essere parte attiva delle nuove catene del valore: in questo scenario, il trasporto fluviale è una scelta di politica industriale e lo sviluppo del porto di Mantova Valdaro rappresenta un volano per il futuro intermodale del territorio e di tutto il Nord Italia". Lo ha detto, intervenendo al convegno "Le vie del mare. La sfida del porto di Mantova Valdaro" organizzato da Forza Italia a Mantova, il Sottosegretario al Mit Tullio Ferrante, che ha poi visitato il polo intermodale di Valdaro. "Mantova - ha aggiunto - può e deve pensare in grande: gode di una posizione baricentrica, ponendosi come cerniera tra Lombardia ed Emilia, tra Milano e l'Adriatico, e ha tutte le condizioni per diventare un modello di integrazione logistica implementando la propria capacità di interagire con i porti marittimi, la ferrovia e le aree retroportuali. Per questo, come Mit stiamo portando avanti investimenti importanti per rilanciare le infrastrutture del mantovano: penso ad esempio al raddoppio Codogno-Cremona-Mantova inserito nel Contratto di programma con Rfi, la cui prima fase è già in corso di realizzazione. Al tempo stesso, penso alla necessità di intavolare una interlocuzione tra le parti coinvolte per rilanciare il tema dell'aumento del franco idraulico, così da renderlo navigabile da mezzo sempre più performanti e moderni. Lavoriamo anche al rafforzamento dell'intermodalità e alla sostenibilità del sistema dei trasporti, consapevoli che la navigazione interna possa rispondere efficacemente alla congestione stradale del Nord Italia e alla necessità di abbattere i costi logistici per le imprese. Siamo dunque pronti a sostenere la sfida delle 'vie del mare': il porto di Valdaro rappresenta una piattaforma trimodale capace di competere con i principali hub europei, che occorre valorizzare - ha concluso Ferrante - per rilanciare il distretto industriale padano e porre Mantova al centro delle rotte economiche nazionali". Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma 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.

FI - FORZA ITALIA * CAMERA: «INFRASTRUTTURE. FERRANTE (MIT), SVILUPPO PORTO MANTOVA VALDARO VOLANO PER FUTURO NORD ITALIA»

Infrastrutture. Ferrante (Mit), Sviluppo porto Mantova Valdaro volano per futuro Nord Italia "Il porto di Mantova è un nodo fondamentale del sistema idroviario padano-veneto e può giocare un ruolo determinante nello scacchiere della rete europea dei corridoi TEN-T. Per troppo tempo, la navigazione interna non è stata considerata una priorità strategica. Oggi però le imprese chiedono costi logistici più sostenibili e vogliono essere parte attiva delle nuove catene del valore: in questo scenario, il trasporto fluviale è una scelta di politica industriale e lo sviluppo del porto di Mantova Valdaro rappresenta un volano per il futuro intermodale del territorio e di tutto il Nord Italia". Lo ha detto, intervenendo al convegno "Le vie del mare. La sfida del porto di Mantova Valdaro" organizzato da Forza Italia a Mantova, il Sottosegretario al Mit Tullio Ferrante, che ha poi visitato il polo intermodale di Valdaro. "Mantova - ha aggiunto - può e deve pensare in grande: gode di una posizione baricentrica, ponendosi come cerniera tra Lombardia ed Emilia, tra Milano e l'Adriatico, e ha tutte le condizioni per diventare un modello di integrazione logistica implementando la propria capacità di interagire con i porti marittimi, la ferrovia e le aree retroportuali. Per questo, come Mit stiamo portando avanti investimenti importanti per rilanciare le infrastrutture del mantovano: penso ad esempio al raddoppio Codogno-Cremona-Mantova inserito nel Contratto di programma con Rfi, la cui prima fase è già in corso di realizzazione. Al tempo stesso, penso alla necessità di intavolare una interlocuzione tra le parti coinvolte per rilanciare il tema dell'aumento del franco idraulico, così da renderlo navigabile da mezzo sempre più performanti e moderni. Lavoriamo anche al rafforzamento dell'intermodalità e alla sostenibilità del sistema dei trasporti, consapevoli che la navigazione interna possa rispondere efficacemente alla congestione stradale del Nord Italia e alla necessità di abbattere i costi logistici per le imprese. Siamo dunque pronti a sostenere la sfida delle 'vie del mare': il porto di Valdaro rappresenta una piattaforma trimodale capace di competere con i principali hub europei, che occorre valorizzare - ha concluso Ferrante - per rilanciare il distretto industriale padano e porre Mantova al centro delle rotte economiche nazionali".



Infrastrutture. Ferrante (Mit), Sviluppo porto Mantova Valdaro volano per futuro Nord Italia "Il porto di Mantova è un nodo fondamentale del sistema idroviario padano-veneto e può giocare un ruolo determinante nello scacchiere della rete europea dei corridoi TEN-T. Per troppo tempo, la navigazione interna non è stata considerata una priorità strategica. Oggi però le imprese chiedono costi logistici più sostenibili e vogliono essere parte attiva delle nuove catene del valore: in questo scenario, il trasporto fluviale è una scelta di politica industriale e lo sviluppo del porto di Mantova Valdaro rappresenta un volano per il futuro intermodale del territorio e di tutto il Nord Italia". Lo ha detto, intervenendo al convegno "Le vie del mare. La sfida del porto di Mantova Valdaro" organizzato da Forza Italia a Mantova, il Sottosegretario al Mit Tullio Ferrante, che ha poi visitato il polo intermodale di Valdaro. "Mantova - ha aggiunto - può e deve pensare in grande: gode di una posizione baricentrica, ponendosi come cerniera tra Lombardia ed Emilia, tra Milano e l'Adriatico, e ha tutte le condizioni per diventare un modello di integrazione logistica implementando la propria capacità di interagire con i porti marittimi, la ferrovia e le aree retroportuali. Per questo, come Mit stiamo portando avanti investimenti importanti per rilanciare le infrastrutture del mantovano: penso ad esempio al raddoppio Codogno-Cremona-Mantova inserito nel Contratto di programma con Rfi, la cui prima fase è già in corso di realizzazione. Al tempo stesso, penso alla necessità di intavolare una interlocuzione tra le parti coinvolte per rilanciare il tema dell'aumento del franco idraulico, così da renderlo navigabile da mezzo sempre più performanti e moderni. Lavoriamo anche al rafforzamento dell'intermodalità e alla sostenibilità del sistema dei trasporti, consapevoli che la navigazione interna possa rispondere efficacemente alla congestione stradale del Nord Italia e alla necessità di abbattere i costi logistici per le imprese. Siamo dunque pronti a sostenere la sfida delle 'vie del mare': il porto di Valdaro rappresenta una piattaforma trimodale capace di competere con i principali hub europei, che occorre valorizzare - ha concluso Ferrante - per rilanciare il distretto industriale padano e porre Mantova al centro delle rotte economiche nazionali".

Il Nautilus

Focus

Il Belgio implementa un sistema di difesa aerea nel porto di Anversa

(Slide a scopo illustrativo del sistema NASAMS, courtesy Kongsberg Defense & Aerospace) Anversa . Lo aveva annunciato il Primo Ministro belga, Bart De Wever, durante la riunione annuale della Comunità Portuale di Anversa-Bruges, della decisione del governo di installare un sistema di difesa aerea e anti-droni del porto. Ora arriva la conferma dai media belgi - Gazet van Antwerpen e Het Nieuwsblad - che scrivono che il Ministero della Difesa installerà un sistema NASAMS (National Advanced Surface-to-Air Missile System, detto anche Norwegian Advanced Surface-to-Air Missile System per via dell'azienda norvegese Kongsberg Defense & Aerospace (KDA)) - senza specificare dettagli per motivi di sicurezza. Il Porto di Anversa, secondo per dimensioni in Europa, amministrato in partnership con la vicina Bruges, è uno dei principali punti d'accesso commerciali in Europa. Nel 2025 ha gestito 266,5 milioni di tonnellate di carico, stabilendo un record per container frigo. Ha gestito un totale di 13,63 milioni di teu ed è una porta d'accesso primaria per liquidi sfusi, breakbulk convenzionali e veicoli. Inoltre, svolge anche un ruolo chiave nella logistica per la NATO. Nel 2025 oltre 20.000 navi da mare sono passate per questo porto. Il porto di Anversa, come obiettivo sensibile, è stato minacciato con droni sorvolando sopra le centrali nucleari e il complesso chimico BASF, oltre sull'area del terminal container Europa. Lo scorso anno, il Belgio ha affrontato una serie di incursioni di droni che hanno costretto alla chiusura temporanea di aeroporti belgi e di una base aerea militare. Il NASAMS (National Advanced Surface-to-Air Missile System) è un sistema di difesa aerea a medio raggio sviluppato da Kongsberg Defence & Aerospace in collaborazione con Raytheon Technologies. È già utilizzato da numerosi Paesi NATO (Stati Uniti, Norvegia, Paesi Bassi, Finlandia, Lituania o Spagna) e ha acquisito notorietà internazionale per la sua capacità di proteggere infrastrutture strategiche e aree urbane. Il sistema presenta le seguenti caratteristiche tecniche: - Missili AIM-120 AMRAAM con capacità di intercettazione a medio raggio; - Radar avanzati tridimensionali in grado di rilevare bersagli a bassa quota; - Architettura modulare e distribuita, che consente di proteggere vaste aree; - Integrazione con reti NATO per la condivisione dei dati in tempo reale. Il sistema è particolarmente efficace contro droni, elicotteri, missili da crociera e velivoli a bassa quota. Nel contesto portuale, la sua funzione principale sarà quella di intercettare UAV (Unmanned Aerial Vehicles) sospetti prima che possano avvicinarsi a infrastrutture critiche. Il sistema proteggerà quasi due terzi dell'area portuale di Anversa e la prima unità arriverà al porto nel 2027. La decisione belga rappresenta l'inizio di una nuova fase nella protezione delle infrastrutture critiche europee, specialmente in questi anni in cui i droni rappresentano una minaccia concreta e accessibile. Già si pensa ad altri **porti** come Rotterdam, Amburgo e Marsiglia, per cui investire in sistemi



(Slide a scopo illustrativo del sistema NASAMS, courtesy Kongsberg Defense & Aerospace) Anversa . Lo aveva annunciato il Primo Ministro belga, Bart De Wever, durante la riunione annuale della Comunità Portuale di Anversa-Bruges, della decisione del governo di installare un sistema di difesa aerea e anti-droni del porto. Ora arriva la conferma dai media belgi - Gazet van Antwerpen e Het Nieuwsblad - che scrivono che il Ministero della Difesa installerà un sistema NASAMS (National Advanced Surface-to-Air Missile System, detto anche Norwegian Advanced Surface-to-Air Missile System per via dell'azienda norvegese Kongsberg Defense & Aerospace (KDA)) - senza specificare dettagli per motivi di sicurezza. Il Porto di Anversa, secondo per dimensioni in Europa, amministrato in partnership con la vicina Bruges, è uno dei principali punti d'accesso commerciali in Europa. Nel 2025 ha gestito 266,5 milioni di tonnellate di carico, stabilendo un record per container frigo. Ha gestito un totale di 13,63 milioni di teu ed è una porta d'accesso primaria per liquidi sfusi, breakbulk convenzionali e veicoli. Inoltre, svolge anche un ruolo chiave nella logistica per la NATO. Nel 2025 oltre 20.000 navi da mare sono passate per questo porto. Il porto di Anversa, come obiettivo sensibile, è stato minacciato con droni sorvolando sopra le centrali nucleari e il complesso chimico BASF, oltre sull'area del terminal container Europa. Lo scorso anno, il Belgio ha affrontato una serie di incursioni di droni che hanno costretto alla chiusura temporanea di aeroporti belgi e di una base aerea militare. Il NASAMS (National Advanced Surface-to-Air Missile System) è un sistema di difesa aerea a medio raggio sviluppato da Kongsberg Defence & Aerospace in collaborazione con Raytheon Technologies. È già utilizzato da numerosi Paesi NATO (Stati Uniti, Norvegia, Paesi Bassi, Finlandia, Lituania o Spagna) e ha acquisito notorietà internazionale per la sua capacità di proteggere infrastrutture strategiche e aree

Il Nautilus

Focus

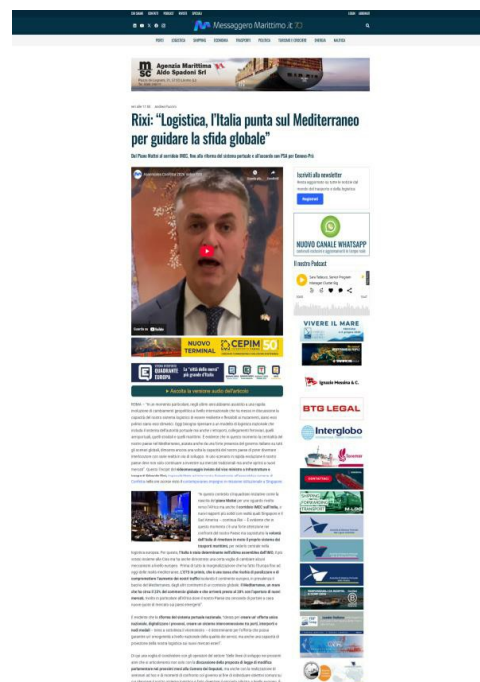
avanzati di difesa aerea significa tutelare sicurezza, economia e stabilità geopolitica. La sicurezza non riguarda più soltanto i confini nazionali o le basi militari, ma anche centri logistici, impianti industriali e snodi energetici. L'evoluzione delle tecnologie impone risposte altrettanto evolute e la protezione contro droni e minacce a bassa quota potrebbe diventare uno standard per le infrastrutture strategiche del futuro. Abele Carruezzo (Sistema NASAMS; foto courtesy Kongsberg).

Rixi: "Logistica, l'Italia punta sul Mediterraneo per guidare la sfida globale"

Dal Piano Mattei al corridoio IMEC, fino alla riforma del sistema portuale e all'accordo con PSA per Genova-Prà

Andrea Puccini

ROMA 'In un momento particolare, negli ultimi anni abbiamo assistito a una rapida evoluzione di cambiamenti geopolitica a livello internazionale che ha messo in discussione la capacità del nostro sistema logistico di essere resiliente e flessibili ai mutamenti, siano essi politici siano essi climatici. Oggi bisogna ripensare a un modello di logistica nazionale che includa il sistema dell'autorità portuale ma anche i retroporti, collegamenti ferroviari, quelli aeroportuali, quelli stradali e quelli marittimi. È evidente che in questo momento la centralità del nostro paese nel Mediterraneo, aiutata anche da una forte presenza del governo italiano su tutti gli scenari globali, dimostra ancora una volta la capacità del nostro paese di poter diventare interlocutore con varie realtà in via di sviluppo. In uno scenario in rapida evoluzione il nostro paese deve non solo continuare a investire sui mercati tradizionali ma anche aprirsi a nuovi mercati. Questo l'incipit del videomessaggio inviato dal vice ministro a Infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi, impossibilitato ad intervenire fisicamente all'assemblea romana di Confetra nelle ore scorse visto il contemporaneo impegno in missione istituzionale a Singapore. In questo contesto s'inquadrano iniziative come la nascita del piano Mattei per uno sguardo rivolto verso l'Africa ma anche il corridoio IMEC sull'India, o nuovi rapporti più solidi con realtà quali Singapore e il Sud America continua Rixi. È evidente che in questo momento c'è una forte attenzione nei confronti del nostro Paese ma soprattutto la volontà dell'Italia di rimettere in moto il proprio sistema dei trasporti marittimi, per vederlo centrale nella logistica europea. Per questo, l'Italia è stata determinante nell'ultima assemblea dell'IMO, il più votato insieme alla Cina ma ha anche dimostrato una certa voglia di cambiare alcuni meccanismi a livello europeo. Prima di tutto la marginalizzazione che ha fatto l'Europa fino ad oggi delle realtà mediterranee. L'ETS in primis, che è una tassa che rischia di paralizzare e di compromettere l'aumento dei nostri traffici isolando il continente europeo, in prevalenza il bacino del Mediterraneo, dagli altri continenti di un contesto globale. Il Mediterraneo, un mare che ha circa il 23% del commercio globale e che arriverà presto al 28% con l'apertura di nuovi mercati, rivolto in particolare all'Africa dove il nostro Paese sta cercando di portare a casa nuove quote di mercato sui paesi emergenti. È evidente che la riforma del sistema portuale nazionale, ideata per creare un'offerta unica nazionale, digitalizzare i processi, creare un sistema interconnessione tra porti, interporti e nodi modali tiene a sottolineare il viceministro è determinante per l'offerta che possa garantire un'omogeneità a livello nazionale della qualità dei servizi, ma anche una capacità di proiezione della nostra logistica sui nuovi mercati esteri. Di qui una voglia di condividere con gli operatori del settore delle linee di sviluppo nei prossimi



Messaggero Marittimo

Focus

anni che si articoleranno non solo con la discussione della proposta di legge di modifica parlamentare nei prossimi mesi alla Camera dei Deputati, ma anche con la realizzazione di seminari ad hoc e di momenti di confronto col governo al fine di individuare obiettivi comuni su cui rilanciare il nostro sistema logistico e farlo diventare il secondo pilastro a livello europeo. È evidente che quello che vogliamo fare è aiutare i nostri operatori a accettare le sfide della logistica internazionale, di vincere per rilanciare il nostro settore e portare a casa nuove quote di mercato.

Rotterdam, volumi in calo ma continua l'investimento sulla transizione energetica

Diminuzione dell'1,7%, container in crescita del 3,1% e maxi-progetti su idrogeno e Ccs Rotterdam Il porto di Rotterdam ha chiuso il 2025 con una movimentazione complessiva di 428,4 milioni di tonnellate, in calo dell'1,7%. Le rinfuse secche sono diminuite del 6,5% e quelle liquide dell'1,5%, mentre i container sono cresciuti del 3,1% in teu , raggiungendo 14,2 milioni, sebbene il tonnellaggio sia leggermente sceso. Il Gnl ha registrato un aumento del 15,1%. Il ceo Boudewijn Siemons ha sottolineato che resilienza, agilità e cooperazione a livello nazionale ed europeo restano centrali per mantenere la competitività e la rilevanza strategica dello scalo. La seconda metà dell'anno ha mostrato segnali di ripresa, ma gli investimenti industriali, soprattutto nei carburanti rinnovabili, rimangono contenuti. Sul fronte della sostenibilità proseguono progetti chiave: l'impianto di idrogeno verde da 200 MW di Air Liquide, l'elettrolizzatore Holland Hydrogen I di Shell, il progetto di cattura e stoccaggio della CO₂ Porthos e un gasdotto dell'idrogeno di 32 km che collega Paesi Bassi, Germania e Belgio. Il piano Port Vision 2050 punta a rendere Rotterdam il porto più competitivo e sostenibile d'Europa. Dal punto di vista finanziario, i ricavi sono cresciuti del 6,6% a 940,4 milioni di euro e l'Ebitda del 3,6% a 583,6 milioni, mentre l'utile netto è sceso a 266 milioni per maggiori ammortamenti e svalutazioni. Gli investimenti si sono attestati a 291,4 milioni di euro (-9%), con dividendi per 186,2 milioni. Tra le priorità figurano anche sicurezza e resilienza, con un nuovo terminal nazionale per la difesa, sistemi avanzati di rilevamento droni e pianificazione dello spazio aereo basso. L'Autorità portuale ha inoltre rafforzato la cooperazione con Votob per contrastare le frodi nel settore dello stoccaggio (storage spoofing), confermando l'impegno su stabilità normativa, transizione energetica e digitalizzazione.

Ship Mag

Rotterdam, volumi in calo ma continua l'investimento sulla transizione energetica



02/27/2026 12:12

Diminuzione dell'1,7%, container in crescita del 3,1% e maxi-progetti su idrogeno e Ccs Rotterdam – Il porto di Rotterdam ha chiuso il 2025 con una movimentazione complessiva di 428,4 milioni di tonnellate, in calo dell'1,7%. Le rinfuse secche sono diminuite del 6,5% e quelle liquide dell'1,5%, mentre i container sono cresciuti del 3,1% in teu , raggiungendo 14,2 milioni, sebbene il tonnellaggio sia leggermente sceso. Il Gnl ha registrato un aumento del 15,1%. Il ceo Boudewijn Siemons ha sottolineato che resilienza, agilità e cooperazione a livello nazionale ed europeo restano centrali per mantenere la competitività e la rilevanza strategica dello scalo. La seconda metà dell'anno ha mostrato segnali di ripresa, ma gli investimenti industriali, soprattutto nei carburanti rinnovabili, rimangono contenuti. Sul fronte della sostenibilità proseguono progetti chiave: l'impianto di idrogeno verde da 200 MW di Air Liquide, l'elettrolizzatore Holland Hydrogen I di Shell, il progetto di cattura e stoccaggio della CO₂ Porthos e un gasdotto dell'idrogeno di 32 km che collega Paesi Bassi, Germania e Belgio. Il piano Port Vision 2050 punta a rendere Rotterdam il porto più competitivo e sostenibile d'Europa. Dal punto di vista finanziario, i ricavi sono cresciuti del 6,6% a 940,4 milioni di euro e l'Ebitda del 3,6% a 583,6 milioni, mentre l'utile netto è sceso a 266 milioni per maggiori ammortamenti e svalutazioni. Gli investimenti si sono attestati a 291,4 milioni di euro (-9%), con dividendi per 186,2 milioni. Tra le priorità figurano anche sicurezza e resilienza, con un nuovo terminal nazionale per la difesa, sistemi avanzati di rilevamento droni e pianificazione dello spazio aereo basso. L'Autorità portuale ha inoltre rafforzato la cooperazione con Votob per contrastare le frodi nel settore dello stoccaggio (storage spoofing), confermando l'impegno su stabilità normativa, transizione energetica e digitalizzazione.

Il porto di Bilbao chiude il 2025 in calo, ma accelera su investimenti e transizione verde

Traffico a -6,8% per lo stop tecnico di Petronor; crescono gas naturale, intermodalità ferroviaria e progetti di decarbonizzazione Bilbao Il porto di Bilbao ha movimentato poco più di 32 milioni di tonnellate nel 2025, con una flessione del 6,8% rispetto all'anno precedente, dovuta principalmente alla chiusura tecnica di due mesi della raffineria Petronor tra maggio e luglio. Al netto di questa interruzione, il calo sarebbe stato limitato allo 0,5%, in linea con il sistema portuale spagnolo. Nella seconda metà dell'anno si è registrata una ripresa dell'1,5%. Le tensioni geopolitiche hanno inciso sul commercio estero: le esportazioni sono diminuite del 13% e le importazioni di quasi il 4%, con un calo marcato nelle rinfuse liquide e nei container. Le importazioni di greggio sono scese del 13%, mentre il gas naturale è cresciuto del 5%, raggiungendo 3,6 milioni di tonnellate. In aumento anche rinfuse agricole, minerali non metallici, rottami e materiali da costruzione. Il Regno Unito si è confermato primo mercato di esportazione, mentre gli Stati Uniti sono diventati il principale partner per le importazioni, trainate dal gas naturale. In crescita la connettività transatlantica, con due nuovi servizi container diretti di MSC verso Canada e Sud America, e nuovi collegamenti europei verso Polonia, Regno Unito e Irlanda. Sul fronte operativo, il traffico ferroviario ha rappresentato il 26% dei container movimentati, la quota più alta nel sistema portuale spagnolo, con 3.800 treni gestiti nell'anno. Complessivamente sono state scalate 2.611 navi. I ricavi hanno raggiunto 77 milioni di euro, con un Ebitda di 35,2 milioni. Bilbao ha rafforzato la propria posizione finanziaria, ottenendo fino a 80 milioni di euro di finanziamenti verdi dalla Banca europea per gli investimenti e 34 milioni di sovvenzioni europee per progetti di elettrificazione e innovazione. Gli investimenti sono stati pari a 35,7 milioni nel 2025 e saliranno a oltre 110 milioni nel 2026, includendo l'ampliamento della diga foranea centrale, lo sviluppo dell'OPS, impianti fotovoltaici e modernizzazione dei sistemi doganali ed energetici. Nonostante il calo dei volumi, l'Autorità portuale ha definito il 2025 un anno di rafforzamento strutturale, puntando su intermodalità, decarbonizzazione e digitalizzazione.



Traffico a -6,8% per lo stop tecnico di Petronor; crescono gas naturale, intermodalità ferroviaria e progetti di decarbonizzazione Bilbao - Il porto di Bilbao ha movimentato poco più di 32 milioni di tonnellate nel 2025, con una flessione del 6,8% rispetto all'anno precedente, dovuta principalmente alla chiusura tecnica di due mesi della raffineria Petronor tra maggio e luglio. Al netto di questa interruzione, il calo sarebbe stato limitato allo 0,5%, in linea con il sistema portuale spagnolo. Nella seconda metà dell'anno si è registrata una ripresa dell'1,5%. Le tensioni geopolitiche hanno inciso sul commercio estero: le esportazioni sono diminuite del 13% e le importazioni di quasi il 4%, con un calo marcato nelle rinfuse liquide e nei container. Le importazioni di greggio sono scese del 13%, mentre il gas naturale è cresciuto del 5%, raggiungendo 3,6 milioni di tonnellate. In aumento anche rinfuse agricole, minerali non metallici, rottami e materiali da costruzione. Il Regno Unito si è confermato primo mercato di esportazione, mentre gli Stati Uniti sono diventati il principale partner per le importazioni, trainate dal gas naturale. In crescita la connettività transatlantica, con due nuovi servizi container diretti di MSC verso Canada e Sud America, e nuovi collegamenti europei verso Polonia, Regno Unito e Irlanda. Sul fronte operativo, il traffico ferroviario ha rappresentato il 26% dei container movimentati, la quota più alta nel sistema portuale spagnolo, con 3.800 treni gestiti nell'anno. Complessivamente sono state scalate 2.611 navi. I ricavi hanno raggiunto 77 milioni di euro, con un Ebitda di 35,2 milioni. Bilbao ha rafforzato la propria posizione finanziaria, ottenendo fino a 80 milioni di euro di finanziamenti verdi dalla Banca europea per gli investimenti e 34 milioni di sovvenzioni europee per progetti di elettrificazione e innovazione. Gli investimenti sono stati pari a 35,7 milioni nel 2025 e saliranno a oltre 110 milioni nel 2026, includendo l'ampliamento della diga foranea centrale, lo sviluppo dell'OPS, impianti