



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 03 marzo 2026



Prime Pagine

03/03/2026	Corriere della Sera	9
03/03/2026	Il Fatto Quotidiano	10
03/03/2026	Il Foglio	11
03/03/2026	Il Giornale	12
03/03/2026	Il Giorno	13
03/03/2026	Il Manifesto	14
03/03/2026	Il Mattino	15
03/03/2026	Il Messaggero	16
03/03/2026	Il Resto del Carlino	17
03/03/2026	Il Secolo XIX	18
03/03/2026	Il Sole 24 Ore	19
03/03/2026	Il Tempo	20
03/03/2026	Italia Oggi	21
03/03/2026	La Nazione	22
03/03/2026	La Repubblica	23
03/03/2026	La Stampa	24
03/03/2026	MF	25

Primo Piano

02/03/2026	Adriaeco	26
Visita di Roberto Petri, presidente di Assoporti, al porto di Trieste		

02/03/2026	Port and Shipping - Porti	27
Al via a Milano Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry 2026: l'intermodalità tra infrastrutture attese e soluzioni immediate		

Trieste

02/03/2026	Shipping Italy	29
Primo treno merci per Midsea nel porto di Monfalcone		

Venezia

02/03/2026	Shipping Italy	30
Ok all'ingresso di navi a Marghera anche con il Mose in funzione		
02/03/2026	Venezia Today	32
"Castelvecchio", il piano di recupero dell'ex Umberto I in commissione		

Savona, Vado

02/03/2026	transportonline.com	<i>Transportonline</i>	33
Savona-Vado: gara da 15 milioni per le manovre ferroviarie nei porti			

Genova, Voltri

02/03/2026	MenteLocale	34
Visita guidata a Palazzo San Giorgio, da Boccanegra a Casa delle Compere		
02/03/2026	Messaggero Marittimo	35
Al Terminal Sech si aprono nuovi scenari		
02/03/2026	Shipping Italy	36
Usb conquista la prima Rsu in un terminal container a Genova		

Marina di Carrara

02/03/2026	La Gazzetta di Massa e Carrara	37
Ventisette pini sani da sradicare: quando il bene comune paga il conto degli interessi di pochi		

Livorno

02/03/2026	Corriere Marittimo	40
Palazzo Rosciano, Comitato di Gestione: Niente di fatto per Mancini segretario, sarà messo a gara		

02/03/2026	Gazzetta di Livorno Autorità portuale, avviso per il segretario	41
02/03/2026	Il Nautilus AdSP MTS: Un avviso pubblico per individuare il nuovo segretario generale	42
02/03/2026	Informatore Navale ADSP DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE - AVVISO PUBBLICO PER INDIVIDUARE IL NUOVO SEGRETARIO GENERALE	43
02/03/2026	Informazioni Marittime Porto di Livorno, cercasi segretario generale dell'Adsp	44
03/03/2026	La Gazzetta Marittima Segretario generale: la fumata bianca non c'è, e Gariglio cerca candidature	45
02/03/2026	Messaggero Marittimo AdSp Mar Tirreno Settentrionale, avviso per il nuovo segretario generale	49
02/03/2026	Messaggero Marittimo Livorno, raccolta fondi per la famiglia di Niko Olivieri	50
02/03/2026	Port News Livorno, avviso pubblico per il nuovo segretario dell'AdSP	51
02/03/2026	Qui News Elba Autorità portuale, avviso per il segretario	52
02/03/2026	Sea Reporter Gariglio annuncia la raccolta di manifestazioni di interesse per il nuovo Segretario Generale dell'AdSP	53
02/03/2026	Ship Mag Livorno, l'Adsp acquisirà manifestazioni di interesse per il ruolo di segretario generale	54
02/03/2026	Shipping Italy Il porto e il retroporto di Livorno si preparano a giocare la sfida dell'idrogeno	55
02/03/2026	Shipping Italy Procedura pubblica per cercare il segretario generale di Livorno	57

Piombino, Isola d' Elba

02/03/2026	Qui News Elba Porto, "una sala di attesa per gli elbani"	58
------------	--	----

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

03/03/2026	corriereadriatico.it Il porto di Ancona ostaggio di Hormuz, Rossi: «Effetti negativi immediati. Rotta fondamentale senza alternative»	59
03/03/2026	corriereadriatico.it Rebus stazione marittima, pressing Regione-Comune. «Rfi adesso accorci i tempi»	61
02/03/2026	Cronache Ancona Più sicurezza e meno sosta selvaggia al Mandracchio con i nuovi dissuasori	63
03/03/2026	Rai News Dieci anni dopo lo stop, Ancona prova a riportare il treno al porto	64

02/03/2026	vivereancona.it	65
Interporto, lo sviluppo passa qui		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

02/03/2026	CivOnline	67
Va in pensione Mario Solari: oltre 50 anni di porto		
02/03/2026	Messaggero Marittimo	68
Porto di Civitavecchia: ingente carico di sostanza stupefacente		
02/03/2026	TRC Giornale	69
Latrofa incontra i pescatori: Entro fine maggio torneranno alla Darsena Romana		
02/03/2026	TRC Giornale	70
Adsp, il Presidente Latrofa incontra i pescatori: Entro fine maggio torneranno alla Darsena Romana		
02/03/2026	TRC Giornale	71
Fdl: Soddisfazione per incontro Latrofa-pescatori		

Napoli

02/03/2026	Informatore Navale	72
PORTO DI NAPOLI - RITROVATA ESANIME LA BALENOTTERA NEI PRESSI DELL'IMBOCCATURA		
02/03/2026	Informazioni Marittime	73
A Napoli un mese di lavori su nave cisterna nel cantiere Palumbo		
02/03/2026	Messaggero Marittimo	74
Ritrovata senza vita la balenottera nel porto di Napoli		
02/03/2026	Sea Reporter	75
Una vecchia icona della vita notturna del Golfo di Napoli si inabissa nel porto: perizie e indagini per chiarire le cause		

Salerno

02/03/2026	Il Nautilus	76
Salerno, la Camera di Commercio avvia la fase operativa del Piano Strategico per il Turismo: l'Aeroporto al centro del rilancio		
02/03/2026	Salerno Today	78
Porto Marina di Pastena, folla all'assemblea dei cittadini: "Distruggerebbe il litorale"		

Bari

02/03/2026	Il Nautilus	79
Il presidente della Regione Puglia, Antonio Decaro, visita l'AdSMAM		
02/03/2026	Puglia Live	81
Il presidente della Regione Puglia, Antonio Decaro, visita l'AdSMAM.		

02/03/2026	Puglia Live		83
EMERGENCY: SBARCATI A BARI I 14 NAUFRAGHI SOCCORSI DALLA LIFE SUPPORT			

Brindisi

02/03/2026	Brindisi Report		85
Darsena pubblica: "Adesso bisognerà intensificare il confronto con l'Autorità Portuale"			
02/03/2026	Brindisitime.it Network	<i>Forza Italia Brindisi</i>	86
Porto di Brindisi Forza Italia: Approvata all'unanimità la proposta sulla Darsena pubblica. Adesso bisognerà intensificare il confronto con l'Autorità Portuale			
02/03/2026	Ilgazzettinobr		87
Porto di Brindisi Forza Italia: Approvata all'unanimità la proposta sulla Darsena pubblica"			
02/03/2026	Newspam		88
Porto di Brindisi, Forza Italia: Approvata all'unanimità la proposta sulla Darsena pubblica. Adesso bisognerà intensificare il confronto con l'Autorità Portuale			

Taranto

02/03/2026	Corriere di Taranto	<i>Gianmario Leone</i>	89
Bonifiche, Uricchio confermato commissario			
02/03/2026	e-gazette		91
Rigassificatori. A tutto nimby. Il progetto a Taranto. I dubbi di Comune e Wwf			
02/03/2026	Taranto Buonasera	<i>Francesco Alberti</i>	93
Porti, piano da oltre 728 milioni tra cantieri e nuove opere			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

02/03/2026	TempoStretto		96
Ruspe pronte per gli ex Silos e via libera alla Terrazza panoramica legata al viale San Martino			

Augusta

02/03/2026	La Gazzetta Marittima		97
Il porto di Augusta riqualifica i suoi bastioni storici, Vittoria e Garcia			
02/03/2026	Primo Magazine		98
Porto di Augusta - Un milione per la riqualificazione dei due Forti			
02/03/2026	Travelnostop		99
Porto di Augusta, ok a riqualificazione dei due Forti			

Palermo, Termini Imerese

02/03/2026	IL Sicilia	<i>Fabiana Mascolino</i>	100
Emissioni trasporto marittimo, è scontro sul sistema Ets: a rischio la competitività della Sicilia nel Mediterraneo			

02/03/2026	Borsa Italiana	103
The Italian Sea Group, avviata due diligence forensic e interlocuzioni con sindacati e banche		
02/03/2026	Business People	<i>Alessio Mariani</i> 106
Tisg, bufera su conti e governance		
03/03/2026	Byinnovation	108
Intermodalità fra infrastrutture inesistenti		
02/03/2026	Corriere Marittimo	110
Ai nastri di partenza la 10ª edizione di Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry		
02/03/2026	FerPress	112
Pronta a partire la 10ª edizione di Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry		
02/03/2026	FTA Online	114
TISG: due diligence forensic indipendente per accertare l'entità degli extra budget nella gestione delle commesse		
02/03/2026	Giornalelavoce	117
Iran colpito, il Golfo sotto attacco, un drone ha raggiunto l'Unione Europea: la guerra si è allargata		
02/03/2026	Il Nautilus	120
Golfo Persico, annullate le crociere		
02/03/2026	Informare	122
La crisi bellica in Medio Oriente colpisce anche i porti		
02/03/2026	Informare	124
ICS, ECSA e ASA preoccupate per la sicurezza dei marittimi in Medio Oriente		
02/03/2026	Informare	125
Focolaio di norovirus su una seconda nave da crociera della Holland America Line		
02/03/2026	Informare	126
Stretto di Hormuz, morto un marittimo di una nave attaccata da un'imbarcazione drone		
02/03/2026	Informare	127
Norwegian Cruise Line Holdings chiude un 2025 record palesando però qualche difficoltà con i costi non operativi		
02/03/2026	Informare	128
Nautilus International esorta Stati e operatori dello shipping a garantire la sicurezza e i diritti dei marittimi		
02/03/2026	Informatore Navale	130
FMTS26, per un Mediterraneo turistico sostenibile e resiliente		
02/03/2026	Informazioni Marittime	135
Conflitto in Medioriente: l'allarme di ICS, ECSA e ASA per lo Stretto di Hormuz		
02/03/2026	La Gazzetta Marittima	136
A bordo delle navi Moby il mastro casaro prepara la mozzarella fresca		
02/03/2026	La Gazzetta Marittima	137
Di cosa parliamo quando parliamo dell'economia a rischio strangolamento a Hormuz		
02/03/2026	Rai News	142
Porti, oltre 2 milioni per modernizzare Cariatì, Corigliano Rossano e Roccella		
02/03/2026	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter</i> 143
The Italian Sea Group avvia una due diligence indipendente: sotto esame le commesse e i conti aziendali		

02/03/2026	Ship Mag		145
Shipping in allerta tra Hormuz e Mar Rosso: supplementi guerra e rotte deviate			
02/03/2026	Shipping Italy		146
Palumbo chiude un mese di lavori intensi sulla Lpg tanker Rhourd El Fares			
02/03/2026	Shipping Italy	<i>Nicola Capuzzo</i>	148
The Italian Sea Group: Soggetti hanno scavalcato il blocco imposto ai budget autorizzati per le commesse			
02/03/2026	Shipping Italy		151
Guerra in Iran: gli armatori evitano Suez e Mar Rosso mentre l'Europa ferma navi della flotta ombra			
02/03/2026	Teleborsa		154
The Italian Sea Group, avviata due diligence forensic e interlocuzioni con sindacati e banche			
02/03/2026	Toscana24 Sole24Ore	<i>SILVIA PIERACCINI</i>	157
The Italian Sea Group, indagine Kpmg sugli extra costi. Possibile ricorso alla composizione negoziata della crisi			
02/03/2026	Voce Apuana		159
Tisg: «Extra costi a nostra insaputa. Avviata indagine interna». «Non prevista la cassa integrazione»			

CORRIERE DELLA SERA

RCS

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63797310
Roma, Via Campania 39/C - Tel. 06 6882821

FONDATA NEL 1876

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

Cosa Nostra, aveva 87 anni
Morto Nitto Santapaola,
il boss che ordinò le stragi
di **Felice Cavallaro**
a pagina 27



Lewis Hamilton
«Ragazzi, meno social
E leggete Mandela»
di **Daniele Sparisci** e **Giorgio Terruzzi**
alle pagine 50 e 51



L'ATTACCO ALL'IRAN

Trump: ora la grande ondata

Dal Medio Oriente a Cipro, divampa la guerra. Nuovi raid israeliani, fuga dal Libano. Macron: più testate nucleari
Il leader americano: avanti, stiamo massacrando il regime di Teheran. Vola il prezzo di gas e petrolio, giù le Borse

L'EUROPA CHE NON C'È

di Paolo Lepri

Europa? Assente. Uno degli aspetti più inquietanti di questa crisi che rischia di incendiare il mondo — al di là della perdita di vite umane, che (non dimentichiamolo) è il prodotto, difficile da accettare, di ogni guerra — è il fatto che si sta svolgendo senza il coinvolgimento di uno dei protagonisti dell'ordine internazionale faticosamente costruito in questi decenni: un protagonista che si è sempre speso per difendere i valori della libertà e della giustizia. Come è accaduto dall'inizio dell'invasione russa dell'Ucraina, come è accaduto peraltro per l'Iran, tra qualche incertezza e molti ostacoli, tentando di limitare la pericolosità di un regime perverso, guidato da un leader supremo le cui mani erano macchiate di sangue innocente. Lo ripetiamo, è una crisi «senza». Tutto sta avvenendo adesso, in una regione non lontana, con la totale esclusione dell'Europa. In un tempo ormai passato si sperava che i leader del nostro continente parlassero «con una voce sola». Non è quasi mai successo, forse non lo vedremo mai più.

continua a pagina 34



Basso, Frattini, Ippolito, Mazza, Montefiori, Nicastro da pagina 2 a pagina 17

LO SCONTRO GOVERNO-OPPOSIZIONI

Meloni: un caos nato dal conflitto ucraino
Schlein: venga in Aula

di **Marco Cremonesi** alle pagine 14 e 15

IL MINISTRO E IL CASO EMIRATI

Il viaggio, gli incontri e le scuse di Crosetto: ho sbagliato, per i figli

di **Monica Guerzoni**

a pagina 15

GIANNELLI

LA SUCCESSIONE DI KHAMENEI

di **Monica Guerzoni**IL CAMPO, GLI ARSENALI
I due fronti e l'incognita delle munizionidi **Guido Olimpio** alle pagine 4 e 5

IN KUWAIT

Tre caccia Usa abbattuti
«Fuoco amico»

alle pagine 4 e 5

ENERGIA, GLI SCENARI

Così lo zar entra nella battaglia per il greggio

di **Federico Fubini** a pagina 13

PARLA REZA PAHLAVI

«La dittatura è vicina alla fine Io tornerò»

di **Greta Privitera** a pagina 11

L'INTERVISTA / VOLODYMYR ZELENSKY

«Se cedo il Donbass Putin ha via libera»

di **Lorenzo Cremonesi**

«Io non lascerò mai il Donbass e i 200.000 ucraini che lo abitano. Perché dovrei farlo? Perché Putin lo impone come condizione per la pace? E subito dopo imporrà nuove condizioni? No, non ci sto — dice al Corriere Volodymyr Zelensky —. Se ci ritiriamo i russi avranno via libera verso il centro del Paese». L'attacco Usa all'Iran? «Produce un mucchio di armi per la Russia, specie droni e missili, ora non potrà più farlo ma forse saranno i russi ad armare a loro volta gli iraniani».

alle pagine 18 e 19



IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Per essere liberi bisogna essere temuti. Non l'ha detto Gengis Khan, e nemmeno Gengis Khan, ma il mite figlio dell'Illuminismo Emmanuel Macron, il cui massimo afflato machista era consistito finora nell'indossare un paio di occhiali da sole. Lo ha detto proprio mentre la guerra infuria nel Vicino Oriente sempre più vicino, per spiegare la decisione di ampliare a dismisura il garage delle bombe atomiche francesi, nonché di varare un nuovo programma di difesa aerea che coinvolgerà tutti i più grandi Stati europei, tranne uno che comincia per I e non è l'Irlanda.

Per essere liberi bisogna essere temuti. Questa frase incarna lo spirito del tempo e piacerà a coloro che non si fanno troppe illusioni sulla natura umana. Tutti abbiamo avuto un padre, un amico, un collega o un

Lo spirito del tempo

editorialista di riferimento (prevalentemente maschio) che un giorno ci ha detto o scritto: «Nessuno ti rispetta finché sei gentile, simpatico, collaborativo. Quella che tu chiami mitezza viene percepita dagli altri come debolezza. Se cerchi il dialogo, riceverai uno schiaffo. Mentre se dai uno schiaffo, o minacci di farlo, otterrai il dialogo. O comunque un risultato. La psiche umana funziona così dai tempi delle caverne ed evolve assai lentamente. Perciò, se desideri che Trentini torni libero, non devi trattare con Maduro, ma rapirlo. E se desideri che le donne iraniane siano libere, non devi trattare con Khamenei, ma ammazzarlo». Va bene, ho affermato il senso. Ma potrò almeno dire che mi fa un po' senso?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

BANCO METALLI PREZIOSI
OBRELLI

SPEDIZIONI E RITIRI ASSICURATI IN TUTTA ITALIA
LAVIS TRENTO MILANO
www.oro.obrelli.it

LAVIS | TRENTO | MILANO
0461 242040 | 338 8250553 | info@obrelli.it

AUTORIZZAZIONI BANCA D'ITALIA N. 5007737 - 5009402



VENDIAMO E ACQUISTIAMO ORO E ARGENTO ALLE MIGLIORI CONDIZIONI





A Savona la vecchia funivia che portava carbone è ferma da 8 anni e ha alcuni vagoni pericolanti. Ma il commissario leghista di Bucci prende 75 mila euro



Martedì 3 marzo 2026 - Anno 18 - n° 61
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 2,00 - Annetti: € 3,00 - € 15 con il libro Perché NO?
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

FLOP CAMERE PENALI

Avvocati del 'Sì': una "maratona" con quattro gatti



◻ MILELLA A PAG. 8

ALTRO EFFETTO NORDIO

Il reato non c'è più: Palamara patteggiò e ora torna indietro

◻ MASSARI A PAG. 8

"FAMIGLIE LONTANE"

Tra i sopravvissuti di Cutro: "Presi in giro da Meloni"

◻ MUSILINO A PAG. 9

DEPISTAGGI V. D'AMELIO

"La Barbera ha protetto interessi esterni ai boss"

◻ CAIA A PAG. 12

» QUELLI CHE LA PRIVACY

Signorini lascia pure "Chi", il pink tank di B.

» Fabrizio d'Esposito

Dopo tre lustri abbondanti Alfonso Signorini lascia la direzione di *Chi* e in quest'ora un po' nostalgica per chi seguiva l'epopea di alcuni rose della buonanima di B., il primo ricordo di quello che fu il pink tank berlusconiano per depistare dagli scandali della satiriasi è un memorabile editoriale barocco stile *Liala* su Aspasia e Pericle alias Veronica e Silvio.
SEGUE A PAG. 16



DUBAI-ROMA Opposizioni unite, Meloni non condanna i raid

Crosetto: il racconto pieno di buchi e le urla per Conte

■ Conte, Schlein & C. chiedono che la premier riferisca in Parlamento. Giorgia va in tv e non critica le decisioni del presidente americano

◻ DE CAROLIS, LILLO, MARRA, MANTOVANI, PACELLI E SALVINI A PAG. 6-7



◻ ANTONIUCCI, CARIDI, DE MICCO, DI FOGGIA, FESTA, PALOMBI, PROVENZANI E ZUNINI DA PAG. 2 A 7

◻ CANNAVÒ A PAG. 2

66 MILA EURO DI CANONE

Stadio: maxi-affare solo per la Roma, briciole al Comune



◻ VENDEMIALE A PAG. 13

LE NOSTRE FIRME

- Fini Usa&Israele pagheranno il conto a pag. 11
- Orsini Nuovo libro sulla propaganda a pag. 14
- Ruffino Crosetto e l'Italia che conta a pag. 11
- Tagliabue I 79 dell'80° Premio Strega a pag. 15
- Gismondo La sanità e l'Italia vecchia a pag. 10
- Scanzani Lindo Ferretti senza etichette a pag. 11

MOSTRA A BERGAMO

Tarocchi, carte, arcani, opere d'arte e oracoli

◻ PONTANI A PAG. 15

La cattiveria

Attacco all'Iran, Crosetto e Tajani in Parlamento: "Avvertiti a operazione iniziata". Cioè, guardavano Sky come me

LA PALESTRA/CARLO M. FOMACIARI

I nemici degli altri

» Marco Travaglio

Nessuno può ovviamente sapere né quanto durerà né come finirà la guerra avviata da Trump a rimorchio di Netanyahu contro l'Iran che ha fatto esplodere l'intero Medio Oriente. L'unica certezza è che sarà la vittima principale, oltre alla popolazione civile "liberata" a suon di bombe e stragi: l'Europa. Ancora una volta pagheremo carissima una guerra che non ci appartiene contro un nemico che non è il nostro. Noi europei centro-occidentali non abbiamo nemici, ma ce li facciamo regolarmente imporre dai presunti "amici": gli Usa e ora persino Israele. Con l'Iran, così come con Russia e Cina, avremmo tutto l'interesse ad avere rapporti decenti, ma non possiamo perché gli "amici" ci costringono a combattere o a subire le loro guerre. Dovremmo deciderci - lo scrive Gianandrea Gaiani su *Analisi Difesa* - a "liberarci dei liberatori", ma per farlo ci servirebbe una classe dirigente degna di questo nome al posto degli invertebrati che ci governano, incapaci di fare i nostri interessi, opposti ormai da decenni da quelli di Washington. Nel 1999 Clinton ci trascinò in guerra con la Serbia di Milosevic, destabilizzando i Balcani a spese nostre e della Russia e a vantaggio degli Usa. Nel 2001-03 Bush jr. ci trascinò in guerra con l'Afghanistan e l'Iraq, con ondate di profughi e di terrorismo e rincari petroliferi che danneggiarono l'Europa. Nel 2010-11 Obama fomentò le primavere arabe incendiando il Nord Africa e il Medio Oriente dalla Libia, all'Iraq alla Siria, compromettendo la nostra sicurezza energetica e quella politica con altre vagonate di migranti. Il golpe di grazia arrivò nel 2024, con il regime change in Ucraina (non un filoputiniano, ma la vice-segretaria di Stato Victoria Nuland dichiarò al Congresso che gli Usa avevano "investito 5 miliardi" nella "rivolta" di Maidan al grido di "Europa vaffanculo!"), la guerra civile, l'invasione russa, la distruzione dei gasdotti Nord Stream a opera del trio Kiev-Varsovia-Cia, le auto-sanzioni a Mosca, i soldi buttati in una guerra persa in partenza: cioè il definitivo suicidio dell'Europa.

Sempre lo stesso copione: gli Usa ci impongono le loro guerre, noi paghiamo il conto e raccogliamo i cocci. Ora le bombe sull'Iran, con la conseguente chiusura dello Stretto di Hormuz e il gran ritorno dei pirati Houthi contro le nostre navi, rimandano alle stelle il greggio e indovinate chi ci rimetterà? Noi. E chi ci guadagna? Gli Usa, che aumenteranno viepiù le esportazioni del loro gas e del loro petrolio, costosissimi e inquinatissimi per la tecnica del fracking, ma ora persino convenienti col boom del greggio e la rinuncia suicida dell'Europa a rifornirsi in Russia a un quinto del prezzo. Poi, come sempre, arriveranno i profughi e i terroristi. Furbì, noi.

ECONOMIA E POLITICA

L'Italia non esce dalla procedura Ue: colpa ancora del Superbonus

De Francesco a pagina 24



60303
9 771124 683008

il Giornale



www.ilgiornale.it

Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

MARTEDÌ 3 MARZO 2026
Anno LIII - Numero 52 - 1.50 euro - **

controcorrente

TANGENTOPOLI ORA PUÒ FINIRE

di Tommaso Cerno

Nell'Italia delle toghe rosse, che lo dicono con vanto, lo scrivono nelle sentenze di clandestini liberati, di innocenti offesi, di Garlasco e di Zoncheddu, di pm che in preda al panico finiscono per dare dei mafiosi a «quelli che li Si», una luce si accende. In quell'Italia, alla vigilia del referendum, da Milano dove tutto ebbe inizio, qui sotto la Madunina, nella galleria Vittorio Emanuele, a pochi passi dall'ufficio di Bettino Craxi, arriva il simbolo di un'epoca finita. Il segnale che qualcosa non solo deve cambiare, e cambierà, ma forse è già cambiato, all'insaputa degli sherpa del no. La stretta di mano fra Sergio Cusani e Gherardo Colombo. «Il colpevole» di Tangentopoli e il pm simbolo di Mani Pulite che firmò il suo mandato di cattura. Un gesto che si erge al rango di «gesta» di chi porta le piaghe dello tsunami giudiziario che ha cambiato la storia di questo Paese. Non si tratta solo dell'ex finanziere di Serafino Ferruzzi e Raul Gardini, ma dell'intero popolo italiano, noi che da trent'anni viviamo sulla nostra pelle la grande bugia della riforma Vassalli, il partigiano che tentò, invano, di mettere fine al processo inquisitorio di stampo fascista. Ignaro che sarebbe finito per esserne il grande cantore, fra menzogne e fake news, perché quegli avvocati dell'accusa erano ormai diventati più giudici dei loro stessi colleghi giudici. Una distorsione del diritto cavalcata dai giornali e dalla tv da almeno tre decenni (mi ci metto per primo) passata indenne attraverso il ventennio berlusconiano con la scusa del conflitto di interessi che fu tenuto in piedi da Massimo D'Alema e dalla sinistra (che avrebbero potuto risolverlo con una semplice legge) proprio perché il progetto non era solo di immolare Berlusconi, ma di utilizzarlo come diga eterna contro la riforma che non avevano mai voluto.

L'ANALISI

Se il mondo intero converge contro Teheran
Fiamma Nirenstein alle pagine 8-9

BIANCO & NERO
Giusto eliminare la minaccia
Ma c'è il rischio instabilità
Lucio Martino e Angelo Allegri a pagina 7

LA GUERRA A TAPPETO

L'Iran attacca l'Europa (che non sa cosa fare)

Droni su Cipro, Ue divisa. Raid sul Libano, idea invasione di terra. Trump: li massacrano

Basile, Bulian, Cesare, Cuomo, De Palo, De Remigis, Guelpa, Malpica, Robecco e Spuntoni da pagina 2 a pagina 9

Corteo a Firenze

Leila l'iraniana zittisce i «pacifinti»

Giannoni e Sorrentino a pagina 14



SMASCHERATI Leila Farahbakhsh

LA CRISI IN MEDIOORIENTE

«È la stagione del caos» Meloni in campo e Conte già bombarda

La premier: «Tel Aviv e gli Usa non hanno avvisato»
Opposizione choc, attacco a mezzo governo
Innalzata l'allerta terrorismo. Rientrano i primi italiani

■ Giorgia Meloni fa il punto al Tg5 sulla crisi: «Usa e Israele hanno attaccato senza coinvolgere i partner europei».

Adalberto Signore a pagina 13

EMERGENZA ENERGIA

Bollette pesanti per il gas e si teme il caro benzina

Bonora e Frascini alle pagine 10-11

IL VIAGGIO A DUBAI

Accuse a Crosetto,
il ministro chiarisce:
«Ho scelto di restare
posso aver sbagliato»

Augusto Minzolini

a pagina 12

Referendum -19

MICHELE PLACIDO «Ho interpretato Falcone in tv: voleva carriere separate»

■ Michele Placido ha 79 anni, una vita nel cinema, restando sempre un uomo libero, e che al referendum sulla giustizia voterà per il «Sì».

Hoara Borselli a pagina 17

IL LIBRO DI ZURLO

Giudici, in 30 anni trentamila errori Punito uno su mille

Filippo Facci a pagina 18



Quando il consulente di Sempio scriveva:
«L'impronta 33 è attribuibile all'assassino»

Rita Cavallaro a pagina 21



Tre procure indagano sulla morte di David Rossi
E nelle carte ora spunta l'ombra della «ndrangheta»

Felice Manti a pagina 17

IN ITALIA: FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIRE IN ABBOZZO POSTALE: UL. SASSO CORN. 10, 35030 CORN. (PD) - TEL. 049.71.13.80

I CAPOLAVORI DEL VATE

Così d'Annunzio cesellò
oltre ventimila versi
di poesie indimenticabili

Giordano Bruno Guerri a pagina 27



la stanza di Vittorio Feltri

I fuggitivi pericolosi
alle pagine 22-23

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

UNA COSA DI SINISTRA

C'è da dire che la sinistra ha fatto molto nell'ultimo anno. A sostegno delle dittature, intendiamo dire.

Ci è venuto in mente vedendo ieri lo scambio di opinioni - nell'ambito di un pacato confronto democratico interno al Partito - tra Pina Picierno, espressione di una sinistra intelligente e ragionevole, cioè alla fine di destra; e Tiziana Ferrario, espressione di una sinistra retrocomunista e autoritaria, cioè in sostanza vannacciana.

E insomma è successo che la Picierno ha scritto che «Quando viene deposto un dittatore è sempre un giorno di festa per il mondo libero»; al che



la Ferrario le ha rinfacciato subito di non dire mai «una cosa di sinistra». Sono seguiti reciproci complimenti. «Torna sul divano di casa», «E tu sulla tua poltrona a Bruxelles». La sinistra - in effetti - è sempre comodamente seduta su qualcosa.

Però è curiosa la deriva ideologica dei più bei mezzobusti televisivi - le Ferrario, le Botteri, le Gruber... sembra che mamma Rai le abbia allevate in batteria - che hanno cominciato super partes e poi hanno finito sotto dittatura. E si lamentavano di Emilio Fede...

Ma poi, quale sarebbe esattamente «una cosa di sinistra»? Parteggiare per i dispettismi? Essere sempre contro gli Usa? Spiegatecelo, se no ci vediamo il solito film di Nanni Moretti e finita lì.

Vabbè. L'unica cosa che abbiamo capito è quanto sia facile essere di sinistra in un mondo libero e quanto sia difficile essere liberi con una mentalità comunista.

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

SUSTENIUM PLUS 500mg

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

Gli integratori di SUSTENIUM PLUS sono prodotti in Italia con materie prime di qualità.

IL GIORNO

MARTEDÌ 3 marzo 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

MILANO Indossavano la kippah: accerchiati dal branco

Paura per due turisti ebrei «Insultati e picchiati»

Servizio a pagina 9



Trump apre alle truppe in Iran Borse e petrolio, un salasso

Medio Oriente in fiamme, drone su base inglese a Cipro. Il tycoon: li stiamo massacrando, andiamo avanti
Parigi pronta a difendere i Paesi del Golfo. Scivolata dei mercati, il gas aumenta del 40%, diesel mai così caro



Intervista a Cottarelli

«Impatto contenuto
sull'economia. Per ora»

Troise a pagina 5

Crosetto si scusa, lite Tajani-Conte

Meloni: «Caos figlio
della guerra a Kiev»

Panettiere a pagina 6

DEVASTAZIONE

Una famiglia iraniana
davanti all'ospedale
Gandhi di Teheran,
distrutto dagli attacchi
israeliani e americani

Colgan, Peyronel, Marin, Mantiglion, Conte e Antonio Del Prete da p. 2 a p. 7

DALLE CITTÀ

GARLASCO La consulenza di parte 'smonta' il movente



**Stasi e il pc:
«Da Chiara
nessun accesso
ai file hot»**

Zanette a pagina 14

PALESTRO La donna davanti al gip

Ha investito apposta tre ciclisti
Rimane dietro le sbarre

Zanichelli nelle Cronache

MANDELLO DEL LARIO La storica fabbrica al restyling

Moto Guzzi, orgoglio industriale
«Impianto che guarda al futuro»

De Salvo a pagina 19

GARDONE RIVIERA Il presidente del Vittoriale e la raccolta

**Nelle poesie
di D'Annunzio
«la linfa vitale
del Novecento»**



Giordano Bruno Guerri a pagina 21

Parla Rosato (Azione):
così il sistema non funziona

Il padre dell'attuale
legge elettorale,
il Rosatellum:
«Via il ballottaggio
E poi dialogo
con la maggioranza»

Coppari a pagina 10

Milano, cellulare sequestrato
Contestato il disastro ferroviario

**Tram deragliato,
il conducente
è indagato
Nuove verifiche
della procura
sull'ipotesi malore**

Gianni e Palma a pagina 12



La canzone del vincitore di Sanremo

Sal Da Vinci divide
L'Italia si schiera

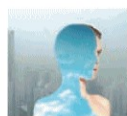
Ponchia a pagina 15

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA MICA ENDOGENA
15 in 15 secondi
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

GLI integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

A. MENARINI



Culture

ANTICIPAZIONI Da oggi in libreria «Preistorie. Riflessioni sulle radici culturali dei fatti di cronaca»

Lea Melandri pagina 16



Culture

SINISTRA «Oltre il baratro», il nuovo libro di Achille Occhetto, per Passigli, fa i conti con l'utopia del possibile

Roberto Barzanti pagina 17



Visioni

CINEMA Intervista a Valérie Donzelli, «La mattina scrivo» è una riflessione tra lavoro precario e vocazione

Barbara Sorrentini pagina 19

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

il manifesto

quotidiano comunista

MARTEDÌ 3 MARZO 2026 - ANNO LVI - N° 52

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Il fumo si alza dopo un'esplosione a Teheran in seguito ai bombardamenti congiunti di Usa e Israele foto Majid Saeedi/Getty Images

Dal Pakistan all'Africa

Tutti i focolai
che già
si accendono

FRANCESCO STRAZZARI

Appena esci dalla fiction televisiva della Situation room allestita in qualche club di Mar-a-Lago - con cartonato fatto di tende oscuranti, telefoni che squillano e una mappa appesa alle spalle del comandante della beautiful armada - diventa chiaro che l'aggressione di Stati Uniti e Israele al regime iraniano sta collegando le fra loro di diverse crisi e può far deflagrare più fronti di guerra. Fronti che si estenderanno nella misura in cui questa prima guerra dell'era del Board of peace sarà protratta.

Il ministro della guerra Usa Pete Hegseth parla di Epic fury come di un'operazione che pone fine a 47 anni di guerra contro gli Stati Uniti, ma deve ammettere che la distruzione della capacità bellica iraniana non richiederà solo una notte.

— segue a pagina 15 —

Palestina Sotto il cielo degli altri: i rifugi dell'apartheid

WIDAD TAMIMI

Il diritto internazionale non ammette sconti, nemmeno quando il cielo si riempie di droni e missili: ogni potenza occupante è legalmente responsabile della vita della popolazione soggetta al suo controllo. È un principio che non sfuma e non si sospende, nemmeno in caso di conflitto con un paese terzo. L'occupante ha l'obbligo giuridico di difendere anche la terra occupata e chi la abita come se fossero i propri confini e i propri cittadini. Mentre il nuovo picco di ostilità tra Israele e Iran segna la seconda escalation in meno di un anno, l'obbligo di protezione sancito dal diritto internazionale naufraga di fronte alla realtà dei territori occupati, dove la popolazione palestinese rimane priva di ogni difesa strutturale. Nelle città della Cisgiordania e tra le macerie di Gaza, i palestinesi guardano l'orizzonte senza schermi protettivi.

— segue a pagina 7 —

Sarà lunga



Golfo in fiamme, la guerra lanciata da Usa e Israele all'Iran si allarga. Teheran è un campo di battaglia, monarchie arabe sotto una pioggia di missili. Tel Aviv torna a colpire Beirut. Trump non mette limiti: durerà «tutto il tempo che serve». E non esclude l'invasione di terra **pagine 2-10**

Libano Colpiti il sud e Beirut, nuova escalation israeliana e nuova ondata di civili in fuga

PASQUALE PORCIELLO

PAGINA 4

Energia Lo stretto di Hormuz chiuso dagli allarmi, non dalle mine. Doha sospende la produzione di gas

FRANCESCO SASSI

PAGINA 4

Francia «Più testate nucleari», l'ombrello di Macron sull'Europa. Ma a decidere sarà solo Parigi

ANNA MARIA MERLO

PAGINA 8



LEGGE ELETTORALE Silvestri: «Premio enorme, così si manipola il voto»



■ L'ex presidente della Consulta Gaetano Silvestri demolisce la legge elettorale delle destre: «Il premio di maggioranza è abnorme e la soglia del 40% troppo bassa». A destra spuntano problemi tecnici nel testo depositato. Pd: «Premio di onnipotenza».

CARUGATI, INNAMORATI ALLE PAGINE 12, 13

Referendum Se vince il Sì scendono gli indici di democrazia

EMILIANO BRANCACCIO
ALBERTO LUCARELLI

Il declino della democrazia è ormai documentato anche dai freddi numeri. Lo comprova l'ampia letteratura scientifica sul calcolo dei cosiddetti «indici di democrazia».

— segue a pagina 13 —

TARANTO Ex Ilva, crolla la passerella Operaio si schianta al suolo



■ Claudio Salamida e Loris Costantino hanno condiviso professione e destino. Entrambi operai dell'ex Ilva di Taranto, sono morti nel giro di poche settimane mentre stavano lavorando. E nello stesso modo: precipitati dall'alto perché hanno ceduto le lastre su cui camminavano. **CIMINO A PAGINA 14**



Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, GpA/CRM/23/103
9 770025 213000



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIOGV - N° 83
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/01, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 3 Marzo 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Scalera domenica su Rai 1

**Torna la Tataranni e si separa dal marito
«E poi addio alla toga»**

Titta Fiore a pag. 13



Il premio

**Strega, Mari favorito
in corsa Ciabatti
Covacich e Cavazzoni**

Generoso Picone a pag. 14



La guerra si allarga, nuovi fronti

►Droni iraniani a Cipro, colpo all'Europa. Pioggia di bombe sul Libano, nel mirino i vertici di Hezbollah
Trump: andremo avanti a lungo, non escludo truppe di terra. Meloni: preoccupata, la crisi non dilaghi

Francesco Bisozzi, Andrea Bulleri, Mariagiovanna Capone, Valentina Errante, Mauro Evangelisti, Angelo Paura e Emanuela Sorrentino da pag. 2 a 8
Le analisi di Stefano Silvestri a pag. 2 e Francesco Pacifico a pag. 5, i focus di Andrea Pira a pag. 4 e Lorenzo Vita a pag. 6 e il commento di Alessandro Sansoni a pag. 35

L'editoriale I MERCATI NON CREDONO AL CONFLITTO LUNGO

Paolo Balduzzi

L'apertura di un nuovo fronte di conflitti internazionali getta più di un'ombra sulle prospettive economiche future. Tra tutte le cause alla base delle guerre, ci sono sicuramente anche quelle economiche. Così come economiche sono le conseguenze. Come valutare la portata di tali conseguenze non è assolutamente facile. Ripercorrere il passato è una possibilità: ma difficilmente la storia ci pone di fronte a casi del tutto simili e paragonabili. Un'altra possibilità, quindi è quella di osservare con attenzione il comportamento dei mercati. Che non sono certo l'unica lente interpretativa della realtà, sia chiaro. Ma muovono e coinvolgono talmente tante risorse e interessi che errori marchiani nelle valutazioni finanziarie sono piuttosto rari (anche se, quando si realizzano, risultano particolarmente gravi). Ora, osservare semplicemente ciò che sta succedendo nel Golfo persico ci potrebbe portare a sposare le tesi, già piuttosto diffuse, di un conflitto lungo e dalle conseguenze disastrose. E, sia chiaro, che qui si intendono solo quelle economiche, perché a livello di vite umane e legami sociali anche un solo giorno di guerra è una immensa tragedia.

Continua a pag. 35

L'Italia

**Parigi e Berlino in allarme
«Asse sulla difesa nucleare»**

Chiara Bruschi

«Per essere liberi, bisogna essere temuti, e per essere temuti, bisogna essere potenti. Questo aumento del nostro arsenale ne è la prova», con queste parole il presidente france-

se Macron ieri ha annunciato l'intenzione di aumentare le armi nucleari per realizzare una strategia di «deterrenza avanzata» che coinvolga anche altri paesi del Vecchio Continente, con in testa la Germania.

A pag. 3

L'economia

**Borse giù, Wall Street regge
corre il gas, sale il petrolio**

Jacopo Orsini a pag. 4

**Il governo: pesa il Superbonus
Istat, rivisto il Pil. Deficit al 3,1%**

Giacomo Andreoli a pag. 11

L'analisi

**MOLTE INCOGNITE, L'IRAN
NON È IL VENEZUELA**

Umberto Ranieri

Distrarsi fra il mare di informazioni e interpretazioni sulle conseguenze dell'operazione congiunta israelo-americana contro l'Iran non è semplice.

I margini di incertezza sono ampi e il finale della storia non appare nemmeno abbozzato. Stabilire un obiettivo politico prima di iniziare una guerra è fondamentale.

Continua a pag. 35

Il contratto scade nel 2027: dai tempi della Juve mai così a lungo in un club



Domenico, parla Oppido: anche io sono una vittima

►Botta e risposta con l'inviato di Giletti:
«Ho operato bene». Oggi l'autopsia

Leandro Del Gaudio a pag. 9

Elemento di spicco di Cosa Nostra

**Muore in carcere Nitto Santapaola
il boss mandante delle stragi del '92**

Valeria Di Corrado a pag. 34

Manfredi accelera, resta la distanza con Dela

**«Stadio, avanti con i lavori
anche senza gli Europei»**

Luigi Roano

«Sono in contatto con la Fige e con il presidente Gravina». Il sindaco di Napoli, Manfredi, ha inviato alla federazione tutti i documenti per il restyling dello stadio di Fuorigrotta ma manca ancora un accordo con il patron De Laurentiis che vuole uno stadio di sua proprietà. «Andremo avanti con i lavori anche senza Euro 2032», assicura Manfredi.

In Cronaca

Dal Giro d'Italia al volley

**NAPOLI CAPITALE
DELLO SPORT
VIA AGLI EVENTI:
SARANNO 150**

Giovani e giovanissimi atleti delle scuole napoletane, ex campioni e autorità: è iniziata all'Albergo dei Poveri l'avventura di "Napoli capitale europea dello sport 2026".

Roano in Cronaca



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 348 - N° 61
ITALIA
Sped. in A.P. DL363/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Martedì 3 Marzo 2026 • S.Marino

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Alla Biblioteca Angelica
Alchimie e sortilegi
la mostra a Roma
è Perturbante**

De Palo e un intervento
di Dario Argento a pag. 19



**Dopo Roma-Juventus
Corsa Champions
Gasp allontana
i cattivi pensieri**

Angeloni, Carina e Lengua nello Sport



**Tra teatro e acrobazie
La magia di Titizè
che racconta
il nostro inconscio**

Ippaso a pag.22



La vittima più giovane aveva 41 anni ed era appena guarita dal cancro. Lo strazio dei colleghi del fast food: «I bimbi lo adoravano»

La famiglia distrutta

► Roma, auto travolta da tre ladri in fuga dalla polizia
Morti padre, madre e figlio. I parenti: «Ora giustizia»



Flaminia Savelli e Luisa Urbani

La famiglia distrutta dall'auto in fuga dalla polizia dopo non essersi fermata all'alt: padre, madre e figlio morti l'altra notte in via Collatina, a Roma. I parenti: «Vogliamo giustizia». La storia di Alessio, 41 anni, al lavoro dopo aver sconfitto un tumore. I genitori, in pensione, lo accompagnavano e lo andavano a riprendere. La Procura di Roma contesta agli occupanti della Yaris l'omicidio con dolo eventuale. Alle pag. 10 e 11

I numeri veri

**IL PIL 2025
E LA GUERRA
NEL MEDIO
ORIENTE**

Marco Fortis

Come avevamo anticipato in un nostro articolo precedente sul Messaggero (31 gennaio 2026), la crescita stimata del Pil italiano del 2025 in base ai dati preliminari destagionalizzati e corretti per il calendario (+0,7%) era esagerata e poco attendibile. Ciò perché alla fine di ogni anno i conti veri non si fanno con i numeri manipolati statisticamente per confrontare i trimestri (specie se vi sono notevoli differenze tra i trimestri stessi in termini di giorni lavorativi) bensì con i dati grezzi, cioè quelli diffusi ieri.

Continua a pag. 17

**L'indice della paura
già dai massimi**

Andrea Pira a pag. 4

**Su metano e Gnl
l'Italia gioca altrove**

Roberta Amoroso a pag. 6

IL CONFLITTO DEL GOLFO SI ALLARGA, MISSILI ISRAELIANI SUL LIBANO

Trump: disarmeremo l'Iran

► Il presidente Usa: li stiamo massacrando. E non esclude l'invio di truppe di terra. Droni su Cipro allarme dell'Europa. Meloni: la crisi non dilaghi. Borse giù ma Wall Street regge, su gas e petrolio

Rientrati a Fiumicino i primi 127 italiani bloccati negli Emirati



I primi italiani atterrati a Fiumicino dal Golfo

Pace e Troili a pag. 6

«Fuori dall'incubo»

Andreoli, Bisozzi, Bulleri, Errante, Evangelisti, Paura, Orsini, il focus di Francesco Pacifico e lo scenario di Lorenzo Vita da pag. 2 a pag. 9

Le analisi del Messaggero

**LA PRIORITÀ
È ANNIENTARE
I LORO MISSILI**

Stefano Silvestri

La guerra continua e il suo vero obiettivo va finalmente precisandosi. Lo ha chiarito Donald Trump ad una cerimonia (...)

Continua a pag. 2

**I MERCATI
NON CREDONO
AI TEMPI LUNGH**

Paolo Balducci

L'apertura di un nuovo fronte di conflitti internazionali getta più di un'ombra sulle prospettive economiche future.

Continua a pag. 27

Paolo suicida a 14 anni indagati per stalking quattro compagni di classe

► Latina, i pm: preso di mira, deriso e insultato a scuola
LATINA Il dramma di Paolo, indagati 4 compagni di classe. Cusumano a pag. 14

L'appello



**Famiglia del bosco
«L'Australia ci aiuti
a tornare a casa»**

FAMIGLIA Famiglia nel bosco: chiedono all'Australia di riportarli a casa con i loro bimbi, Nathan Trevalion e Catherine Birmingham, la coppia anglo-australiana coinvolta in un procedimento davanti al Tribunale per i minorenni dell'Aquila.

Paglia a pag. 13

Via Borgognona 7D, Roma

Il Segno di LUCA
**VERGINE, NUOVA
CONSAPEVOLEZZA**

Oggi è Luna Piena nel tuo segno e coincide anche con un'eclissi totale, che però non sarà visibile dall'Italia. È una configurazione che ti invita a un maggiore consapevolezza, consentendoti di guardare da un'angolazione diversa le modalità con cui vivi la relazione con il partner. L'amore ti rivela qualcosa di te che non conoscevi o che comunque non avevi veramente toccato con mano. Tu pensi solo a osservare, senza cambiare niente.

MANTRA DEL GIORNO
Capire non coincide con cambiare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 27

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

MARTEDÌ 3 marzo 2026
 1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
 www.ilrestodelcarlino.it



Braccio di ferro intorno a un'area verde. Cariche, lacrimogeni, feriti e arresti

Assalto al cantiere sgomberato Ancora guerriglia a Bologna

Tempera, Gabrielli, Di Caprio e commento di Baroncini a pagina 15



Trump apre alle truppe in Iran Borse e petrolio, un salasso

Medio Oriente in fiamme, drone su base inglese a Cipro. Il tycoon: li stiamo massacrando, andiamo avanti
 Parigi pronta a difendere i Paesi del Golfo. Scivolata dei mercati, il gas aumenta del 40%, diesel mai così caro



Intervista a Cottarelli

«Impatto contenuto
sull'economia. Per ora»

Troise a pagina 5

Crosetto si scusa, lite Tajani-Conte

Meloni: «Caos figlio
della guerra a Kiev»

Panettiere a pagina 6

DEVASTAZIONE

Una famiglia iraniana
davanti all'ospedale
Gandhi di Teheran,
distrutto dagli attacchi
israeliani e americani

Colgan, Peyronel, Marin, Mantiglion, Conte e Antonio Del Prete da p. 2 a p. 7

DALLE CITTÀ

BOLOGNA Questa sera lo show su Raidue



Casalegno:
«Che magia
la musica
a casa Dalla»

Pacoda a pagina 22

BOLOGNA La macchina itinerante dell'Ausl

Check-up gratis nella capsula
Viaggio nel futuro della salute

Raschi in Cronaca

BUDRIO Trasversale di pianura bloccata per ore

Frontale tra auto e camion,
muore pensionato di 71 anni

Pederzini in Cronaca

IMOLA Verso le elezioni del 24 e 25 maggio

**Vacchi si candida
e sfida Panieri:**
«La città merita
una guida migliore»



Agnessi in Cronaca

Parla Rosato (Azione):
così il sistema non funziona

Il padre dell'attuale
legge elettorale,
il Rosatellum:
«Via il ballottaggio
E poi dialogo
con la maggioranza»

Coppari a pagina 8

Milano, cellulare sequestrato
Contestato il disastro ferroviario

**Tram deragliato,
il conducente
è indagato**
**Nuove verifiche
della procura
sull'ipotesi malore**

Gianni e Palma a pagina 10



La canzone del vincitore di Sanremo

Sal Da Vinci divide
L'Italia si schiera

Ponchia a pagina 13

FLACONCINI
AUTA E BEVI

**SUSTENIUM
PLUS 50+**
ENERGIA MIELE CRONACHE
15 IN 15 MINUTI

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

**L'ENERGIA
PER SENTIRSI
TOSTI!**

GLI integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

A. MENARINI

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
351 8707 844
www.goldinvestgenova.it

MARTEDÌ 3 MARZO 2026

IL SECOLO XIX

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
Corso Buenos Aires, 98
GENOVA
www.goldinvestgenova.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € (1,80 € con TuttoSport ad AT, AL, CH; 2,00 € con TuttoSport ad IM, SP, SV e con ed. Levante) - Anno CXI - NUMERO 52, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. (AUT. N° LO NO/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

LASORPRESA SALLAVINCI

**PARLAMI D'AMORE
E BACIAMO PICCINA
VINCONO SANREMO**

MICHELE BRAMBILLA

Il cantante Sal Da Vinci, pseudonimo di Salvatore Michael Sorrentino, un napoletano nato a New York, ha vinto il Festival di Sanremo. Bene, benissimo. Fino a una settimana fa non lo avevo mai sentito nominare, ma è un personaggio che mi fa simpatia perché è arrivato al successo tardi (ha 56 anni) e dopo tante fatiche, cadute, fallimenti.

Ciò detto, sono rimasto veramente stupefatto dal testo della sua canzone, che s'intitola *Per sempre*. O meglio, a stupirmi non è il testo in sé, ma il fatto che abbia vinto il festival di Sanremo. È infatti l'inno a un amore che più tradizionale non si potrebbe. Intanto, è tra uomo e donna: non si spiegherebbe, altrimenti, perché si parli di procreare («Abbiamo sognato figli in una grande casa»). Poi, la donna del cuore è «una regina ora vestita in bianco sposa», il matrimonio è religioso («Te lo prometto davanti a Dio») e indissolubile («Saremo io te per sempre, legati per la vita»). C'è pure un passaggio che lascia perplessi perché Sal Da Vinci a un certo punto canta che «la vita senza te non vale niente, non ha senso vivere», un pensiero che a volte conduce i maschi in pericolosissimi vicoli ciechi.

Insomma. Se Sanremo è davvero lo specchio della società, l'Italia è cambiata molto in fretta, e non solo dal referendum sul divorzio del 1974, visto che solo quattro anni fa vincevano due maschi che ballavano a petto nudo sul palco dell'Ariston, e visti i baci sulla bocca (o dentro la bocca) tra Fedez e Rosa Chemical. Non entro nel merito, non mi compete. Registro solo, da cronista, un fatto che mi ha sorpreso.

Qualcuno dice che Sal Da Vinci ha trionfato grazie alla massiccia partecipazione dei napoletani al televoto, ma non è così. L'ultima sera, al televoto Sal è arrivato secondo ed è stato premiato, invece, dalla stampa e dalle giurie di qualità.

È una svolta. In meglio o in peggio? Decida ciascuno secondo la propria sensibilità. Io resto solo un po' disorientato dalla vittoria di un uomo vestito con giacca bianca e con i capelli brillantini, la vittoria di un uomo e di una canzone che sembrano sbucati da un film degli anni Trenta con Amedeo Nazzari, dall'Italia di *Parlami d'amore Mariù* di Vittorio De Sica e di *Ba ba baciami piccina* di Alberto Bagliatti.

L'INCIDENTE DI MILANO

**Tram, indagato il conducente
Scambio di persona tra le vittime**

FRANCESCA BRUNATI E IGOR GREGANTI / PAGINA 9



L'INCHIESTA SUI CONTI DELL'AZIENDA

**Amt, faro sulle assunzioni
e sulle chat manager-politici**

TOMMASO FREGATTI E MATTEO INDICE / PAGINA 14



Iran, il rilancio di Trump: «Il peggio deve arrivare Possibile l'invio di truppe»

Nuovo fronte in Libano: Israele bombarda dopo gli attacchi di Hezbollah

Mentre il Medio Oriente è in fiamme, Trump annuncia che l'operazione "Epic Fury" contro l'Iran è solo all'inizio. «Abbiamo distrutto la loro leadership in un'ora. Non abbiamo ancora iniziato a colpirli duramente, la grande ondata arriverà presto». Il presidente Usa non esclude l'invio di truppe di terra «se saranno necessarie». Intanto si apre un nuovo fronte in Libano, con Israele che bombarda il sud del Paese dopo l'invio di razzi di Hezbollah contro Haifa.

SERVIZI / PAGINE 2-7



PARLA IL CEO JANSSEN

L'invio Simone Gallotti / PAGINA 7

**«La sola Hapag-Lloyd
ha 50 mila container
bloccati nel Golfo»**

Il prezzo della guerra comincia a farsi sentire. «È presto per un bilancio ma solo noi di Hapag-Lloyd abbiamo 50 mila container fermi», spiega il ceo Rolf Habben Jansen.

L'EXDS DELLA ROMA

**Sabatini: «De Rossi
allenava giocando
Sta crescendo
insieme al Genoa»**

Valerio Arrichiello / PAGINA 34



Walter Sabatini

Sono stati insieme alla Roma per 5 anni, dal 2011 al 2016, quando De Rossi era bandiera della squadra. Walter Sabatini, all'epoca ds, dice: «Daniele e il Genoa si somigliano e stanno crescendo».

SCI ALPINO

**Stagione finita
per Brignone
«Il mio corpo
chiede il conto»**

Franco Ripamonti / PAGINA 38



Federica Brignone

Dopo i trionfi olimpici Federica Brignone ha bisogno di una pausa. «Il mio corpo chiede il conto» ha detto, annunciando che chiuderà in anticipo questa stagione. E la prossima resta un'incognita.



Tunnel sotto il porto, pronta la prima galleria

Genova, a sinistra la galleria ferroviaria (Pambianchi). È in corso la gara per il tunnel automobilistico ROBERTO SCULLI / PAGINA 11

Quando Genova decise di adottare la mezzanotte

Come calcolare il tempo? Nel 1771 la repubblica imitò la Francia

DIEGO PIZZORNO

Dopo secoli di approssimazioni nel calcolo dello scorrere del tempo, il Settecento dei Lumi portò la più precisa ora "alla francese", che aveva maggiore accuratezza astronomica e s'imporrà quale convenzione tuttora in uso. Questo nuovo sistema faceva princi-



piare la giornata alla mezzanotte, e non più al tramonto. Una rivoluzione degli usi e dei costumi che penetrò lentamente in Italia, giungendo a Genova sul finire del 1771, artefice il segretario di Stato Girolamo Gastaldi, il quale mise la faccia su un decreto voluto da un piccolo ma battagliero gruppo di oligarchi.

L'ARTICOLO / PAGINA 31

DIERRE
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
LA STERLINA DI RE CARLO III
Valore senza tempo
QUOTAZIONI SEMPRE AGGIORNATE SU
WWW.DIERREGOLD.IT
VIA FIECHI 1/12 • GENOVA • TEL. 010.581918

DIERRE
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
LA STERLINA DI RE CARLO III
Valore senza tempo
QUOTAZIONI SEMPRE AGGIORNATE SU
WWW.DIERREGOLD.IT
VIA FIECHI 1/12 • GENOVA • TEL. 010.581918



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Adempimenti
Cripto, lo scambio automatico porta il rischio di falsi positivi



Marco Piazza
— a pag. 41

Stop all'integrativa
Nelle operazioni straordinarie recupero dell'Iva solo con rimborso

Anna Abagnale
e Benedetto Santacroce
— a pag. 42



FTSE MIB 46280,40 -1,97% | SPREAD BUND 10Y 63,96 +1,36 | SOLE24ESG MORN. 1717,92 -1,93% | SOLE40 MORN. 1725,49 -2,01% | Indici & Numeri → p. 47-51

Trump: «Stiamo massacrando l'Iran» Crollano i transiti da Hormuz, gas +35%

Guerra in Medio Oriente

Stop alla produzione in Qatar di gas liquefatto
Il greggio rincara del 7%

L'allarme degli armatori
I Pasdaran: «Colpiremo ogni nave nello stretto»

La guerra nel Golfo manda in tilt il business mondiale dell'energia. Impennata del prezzo del gas sulla soglia dei 50 euro al megawattora prima di chiudere a 43,3 (+35,5%); il Qatar, secondo fornitore di Gnl al mondo, ha sospeso la produzione. Volano anche diesel (+20%) e petrolio (+7% il Brent) dopo il crollo del 70% dei transiti dallo Stretto di Hormuz. In Borsa salgono i titoli energetici e quelli della difesa, scivolano le compagnie aeree. «Lì stiamo massacrando». Così Donald Trump sull'Iran. «La grande ondata non si è ancora verificata. Arriverà presto», ha aggiunto. **Bellomo, Bufacchi, Cappellini, De Forcade, Perrone, Veronese** — a pag. 2-8



La Lincoln fa gli straordinari. Un jet statunitense sulla portaerei USS Abraham Lincoln nel Mar Arabico

TRE JET USA ABBATTUTI IN KUWAIT
Droni iraniani su Cipro
Israele colpisce il Libano

Bongiorni, Magnani, Tramballi — a pag. 2 e 3

OMBRELLO PER 8 PAESI EUROPEI
La Francia aumenterà il numero delle atomiche

Sorrentino — a pag. 5

EMERGENZA A DUBAI E ABU DHABI
Ripresa lenta dei voli
Rientrano i 200 studenti

Landolfi e Marroni — a pag. 8

REAZIONE DEI MERCATI

Piazza Affari
cede il 2%,
Wall Street tiene

Vito Lops — a pag. 6

314

MILIARDI
Valore della capitalizzazione
persa dalle Borse europee

DALL'ORO AI T-BOND

Se i beni rifugio
non proteggono
più come prima

Morya Longo — a pag. 7

Deficit/Pil al 3,1% A rischio spese extra per il settore difesa

Conti pubblici

Per l'Istat il rapporto deficit/Pil si è attestato a fine 2025 al 3,1%, sopra la soglia per l'uscita anticipata dalla procedura Ue che permette di attivare la clausola di salvaguardia. Il ministro Giorgetti parla di «dati provvisori, peccato il colpo di coda del Superbonus». Ultima parola il 21 aprile, ma intanto sono a rischio i programmi di rilancio della spesa nella Difesa. **Trovati** — a pag. 9

TITOLI DI STATO

BTp Valore,
nuova partenza
sprint: al debutto
gli ordini
superano quota
6 miliardi

— Servizio a pagina 35

PARLA ANDREW PARSONS (PRESIDENTE IPC)

«Sport e inclusione i migliori
antidoti contro le guerre»

Maria Luisa Colledani — a pag. 19



Ipc. Andrew Parsons è presidente del Comitato paralimpico internazionale

L'ANALISI

TRADITA LA TREGUA OLIMPICA

di Giuseppe Lupo — a pagina 19

IERI NUOVO INCIDENTE

Ex Ilva, crediti
deteriorati
e aree dismesse
minano il rilancio

Bricco e Palmiotti — a pag. 15

DINASTIE

Exor, il valore
della Giovanni
Agnelli Bv scende
a 8 miliardi

Mariglia Mangano — a pag. 38

FLACONCINI AGITA E BEVI

SUSTENIUM PLUS 50+

ENERGIA FISICA E MENTALE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+

15 FLACONCINI (da 20 ml)

**FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12**

Di integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

A. MANGANO

PANORAMA

DECRETO BOLLETTE

Confindustria:
prezzi energia
volatili fino
a rientro tensioni

Con l'attacco all'Iran, «prevediamo una elevata volatilità dei prezzi dell'energia fino a quando le tensioni non saranno rientrate». Lo ha detto il delegato del presidente di Confindustria per l'Energia, Aurelio Regina. «Fondamentale mettere al centro la competitività e la sicurezza. Ue e il fattore energia è cruciale», ha aggiunto. — a pagina 10

STRATEGIE DI CRESCITA

**SERVE METODO
PER RISOLVERE
PROBLEMI
COMPLESSI**

di Renato Brunetta
e Michele Tiraboschi — a p. 14

BILANCIA COMMERCIALE

**SURPLUS,
ITALIA TERZA
ECONOMIA
MONDIALE**

di Marco Fortis — a pagina 14

L'AD DI ZURICH ITALIA

**Scaroni: «Zurich Bank
verso masse a 30 miliardi»**

Bruno Scaroni, ad di Zurich Italia, traccia le linee di sviluppo della società: «Per Zurich Bank l'obiettivo masse a 30 miliardi è anticipabile a prima del 2030». — a pagina 36

Design



Il rapporto

L'arredo italiano
cerca nuovi sbocchi

— Il rapporto a pagina 20-28

Salute 24

La sfida

La Cina punta sui
farmaci anti obesità

Francesca Cerati — a pag. 32

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



RIMPIANTI GIALLOROSSI

Finali amari per la Roma
La corsa alla Champions
resta più viva che mai

Pes, Turchetti e Vitelli alle pagine 26 e 27



GAS E PETROLIO IN FIAMME

Ora i consumatori
temono aumenti
di bollette e benzina

Caleri a pagina 7



L'INEDITO PER LA SFILATA

«A costo di morire»
L'omaggio di Mina
a «Re» Giorgio Armani

Guadalajara a pagina 25



a pagina
30
le
stelle
di
Branko



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



San Tiziano

Martedì 3 marzo 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 61 - € 1,20*

ISSN 0391-6990

www.iltempo.it



Centrodestra, calma
e sangue freddo
Ma un problema c'è

DI DANIELE CAPEZZONE

Nessun dramma, anzi calma e sangue freddo, anche perché le previsioni del tempo (e pure quelle del Tempo) sono e restano buone.

È probabile che al referendum del 22-23 marzo prevarrà il Sì, ed è ancora più probabile che il centrodestra rivincerà le elezioni politiche del 2027. Dalle grandi sfide della politica estera ai temi del dibattito nazionale, tutti vedono la differenza tra Giorgia Meloni (quello che i britannici chiamerebbero «un paio di mani sicure») e l'accozzaglia Schlein-Conte-Bonelli-Fratoianni. Qualcuno di noi affiderebbe forse a quel quartetto qualcosa di importante per la propria vita? La risposta è un secco e sicuro no.

E tuttavia il centrodestra ha un problema che prima o poi (più prima che poi) andrà affrontato. In sintesi: a funzionare è solo Giorgia Meloni. Badate: non si tratta di ripetere la fastidiosa cantilena sulla presunta assenza di una classe dirigente intorno a lei. Figure sagge, così come altre fresche e spendibili, ce ne sono eccome: e molte, in Fdi e nei partiti alleati, le trovate spesso su questo giornale. Così come sarebbe ingeneroso caricare troppe responsabilità sulle spalle dei partiti alleati: la Lega esce da anni di persecuzioni e attacchi mediatici selvaggi, ed è un miracolo che sia tutto sommato in buona salute, e Forza Italia copre uno spazio politico prezioso con sondaggi positivi.

E allora? E allora a non funzionare, a mio modesto avviso (e qui c'è anche un'onestà porzione di autocritica), è l'accompagnamento culturale e mediatico rispetto a questa stagione di governo del centrodestra. A volte i media d'area (Il Tempo si sforza di sottrarsi a questo schema, ma non sempre ci riusciamo) sembrano più abituati a dare addosso alla Schlein che non a esercitarsi in un'elaborazione «costruttiva». Per capirci: servirebbe più aiutare il governo quando fa bene (e pungerlo quando fa meno bene) che stare concentrati sul Pd e i suoi cespugli alleati. Delle cui inadeguatezze (...)

segue a pagina 10

Proseguono le operazioni mirate di America e Israele in Iran
«Altamente probabile» l'eliminazione del capo di Hezbollah
e di uno dei nuovi «triumviri» di Teheran: regime isolato e nel panico

Ultimi turbanti nel mirino

FRANCESCA MUSACCHIO

alle pagine 2 e 3



DI SUSANNA NOVELLI

Anche i Brics
mollano l'Iran
Nel Golfo nasce
la nuova alleanza

a pagina 2

DI ROBERTO ARDITI

«Trump amico
di Putin»
Crolla l'ultima
bufala a sinistra

a pagina 7

DI FRANCESCO STORACE

Prima Maduro
ora l'ayatollah
Sinistra ormai
anti Occidente

a pagina 8

DI MATTEO CASSOL

Se per la stampa
progressista era
«leader affabile
e magnanimo»

a pagina 7

VERSO IL REFERENDUM

La premier: «La crisi non dilaghi. Sul terrorismo non abbassiamo la guardia»

**Meloni al Tg5: «Il No mente
Ecco perché bisogna votare»**

Martini a pagina 9

LA POLEMICA

«Di Matteo come chi
incolpò Tortora»
I giudici del Si
contro le toghe rosse

Sirignano a pagina 10



Dopo Gratteri pure Di Matteo
col Si mafioso e massone
Gli insulti di questi magistrati
inciteranno a votare Si
tutte le persone perbene

*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIRE IN ABBI. POSTALE D.D. 351/2026 (CON. AL. 27/10/2024 N. 4) ART. 1, COM. 1, DEL REG.

MANOVRE ALLA CASA BIANCA

Cosa c'è dietro l'attacco
La sfida Vance-Rubio
per il dopo Trump

DI PAOLA TOMMASI

Ci sono le elezioni di metà mandato dietro l'attacco americano all'Iran e, in seconda battuta, la corsa alla Casa Bianca (...)

segue a pagina 5



DI FEDERICO PUNZI

La «guerra illegale» dei dem Usa
Ma Clinton e Biden fecero lo stesso

alle pagine 4 e 5

Il Tempo di Osho

Tempi stretti tra soffiata e raid
Per gli Usa impossibile
avvisare gli alleati in tempo



Buzzelli a pagina 3

SCANDALO A REGGIO EMILIA

Carnevale festival dell'odio
Meloni finisce «ghigliottinata»
nel parco dei bambini

Impallomeni a pagina 13

IL PROCESSO PER LA GARA CUP

Palamara inguaia Zingaretti
Le dimissioni del capogabinetto
«pilotate» dai magistrati

Liburdi a pagina 13

CAOS MOBILITÀ

La stangata green
Chi e quanto pagherà
per entrare nella Ztl
Il giallo delle ibride



Verucci e Zanchi alle pagine 18 e 19

vini d'Abruzzo
SAVINI!

Fattoria Giuseppe Savini

Martedì 3 Marzo 2026
Nuova serie - Anno 35 - Numero 52 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch.fr. 3,50
Francia € 2,50

€ 2,00



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

**Riforma elettorale: se il Pd facesse le primarie
salterebbe fuori Conte come candidato premier**

Renato Mannheimer a pag. 11

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

CONCORDATO (CPB)

**In caso di revoca
della prima
adesione,
possibile inviare
una nuova
comunicazione
di opzione,
insieme alla
dichiarazione
dei redditi**

Mandolesi a pag. 23

PROCURA UE

**Nel 2025 più
della metà delle
frodi Iva
e doganali
nell'Unione
europea
riguarda l'Italia
Indagini per
oltre 23 miliardi**

Rizzi a pag. 25

Annientare i missili iraniani

*È questo il primo obiettivo americano. I siti atomici vengono subito dopo. Il gas
aumenta del 40% e il petrolio dell'8%. Allarme per il blocco dello stretto di Hormuz*

Il primo obiettivo di Trump era decapitare la governance teocratica e militare iraniana, e vi è riuscito. Ora i raid andranno avanti fino ad annullare la capacità offensiva dell'Iran: il generale Domenico Rossi, già generale di Corpo d'Armata dell'esercito italiano. L'obiettivo quindi è annientare i missili iraniani. I siti atomici vengono subito dopo. Alle stelle petrolio (+8%) e gas (+40%). È allarme per il blocco dello stretto di Hormuz.

servizi da pag. 4 a pag. 9

PUBBLICITÀ +10%

**Sanremo, 10 mln
di spettatori
in media
e il 62,8%
di share**

Plazzotta a pag. 17

**Cripto-investitori via dall'Italia. Un terzo
dei clienti è fuggito nel corso del 2025**



Calano del 30 per cento tra il primo e terzo trimestre del 2025 i clienti che detengono crypto attraverso operatori iscritti al registro tenuto dall'Organismo degli agenti e mediatori (Oam). Il dato è emerso ieri durante l'incontro "Criptovalute: domanda, offerta e regolamentazione", in occasione del quale è stato anche presentato un libro che riporta e commenta i dati raccolti ed elaborati dallo stesso Organismo negli oltre tre anni di gestione del Registro dei Virtual asset service provider (Vasp) della quale era stato incaricato dal Ministero dell'economia e delle finanze con decreto del 13 gennaio 2022.

Vedana a pag. 21

DIRITTO & ROVESCIO

La reazione di Teheran all'offensiva israeliana e americana sembra piuttosto scomposta. Oltre ai prevedibili lanci di missili su Israele e sulle basi militari Usa presenti in Medio Oriente, gli iraniani hanno infatti colpito Arabia Saudita, Bahrein, Kuwait, Giordania, Emirati, Qatar, Oman. Paesi che, almeno ufficialmente, avevano negato fino a pochi giorni prima il sostegno ad eventuali azioni americane e che ora si sono compattati contro l'Iran. Riad addirittura ha messo le sue installazioni militari a disposizione di Washington. Cina e Russia hanno protestato, ma senza troppa convinzione. Persino la Turchia ha preso decisamente le distanze da Teheran. Gli unici alleati rimasti agli ayatollah sono Iraq e Pakistan. Un po' pochino per fronteggiare la potenza di fuoco di Usa e Israele e di tutti quelli che stanno già cercando di saltare sul carro dei più forti.

you, me, us, puntocom.

PASSIAMO INSIEME ALL'AZIONE.

Conosciamo il mercato, le tue esigenze e ottimizziamo i tuoi investimenti pubblicitari, grazie alle migliori pre e post campagna, imparziali e su ogni settore. Costruiamo una proposta di pianificazione su misura per te e con te.

PUNTOCOM

PADOVA | MILANO | ROMA

WWW.PUNTOCOM.INFO

Con Il Dizionario dei Bilanci 2026 a € 9,90 in più

LA NAZIONE

MARTEDÌ 3 marzo 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

SIENA La richiesta della procura alla commissione

Morte di David Rossi Il caso si riapre dopo le ultime perizie

Valdesi a pagina 12



CARRARA A rischio 400 posti

Conti a picco nell'azienda dei maxi yacht

Lorenzi a pagina 13



Trump apre alle truppe in Iran Borse e petrolio, un salasso

Medio Oriente in fiamme, drone su base inglese a Cipro. Il tycoon: li stiamo massacrando, andiamo avanti
Parigi pronta a difendere i Paesi del Golfo. Scivolata dei mercati, il gas aumenta del 40%, diesel mai così caro



Intervista a Cottarelli

«Impatto contenuto
sull'economia. Per ora»

Troise a pagina 5

Crossetto si scusa, lite Tajani-Conte

Meloni: «Caos figlio
della guerra a Kiev»

Panettiere a pagina 6

DEVASTAZIONE

Una famiglia iraniana
davanti all'ospedale
Gandhi di Teheran,
distrutto dagli attacchi
israeliani e americani

Colgan, Peyronel, Marin, Mantiglion, Conte e Antonio Del Prete da p. 2 a p. 7

DALLE CITTÀ

CALCIO In Friuli i viola incassano un netto 3-0



Fiorentina, non ci siamo Poche idee e un altro ko

Servizi nel Qs

FUCECCHIO Dopo le fiere internazionali

Il settore della pelle in crisi Timidi segnali di ripresa

Baroni in Cronaca

EMPOLI A maggio la prossima udienza

Infermiere spiate Colpo di scena al processo

Brogioni in Cronaca

EMPOLI L'appello del parroco don Engels

«Servono aiuti per restaurare la facciata della Collegiata»



Ciappi in Cronaca

Parla Rosato (Azione):
così il sistema non funziona

Il padre dell'attuale
legge elettorale,
il Rosatellum:
«Via il ballottaggio
E poi dialogo
con la maggioranza»

Coppari a pagina 8

Milano, cellulare sequestrato
Contestato il disastro ferroviario

Tram deragliato, il conducente è indagato Nuove verifiche della procura sull'ipotesi malore

Gianni e Palma a pagina 10



La canzone del vincitore di Sanremo

Sal Da Vinci divide L'Italia si schiera

Ponchia a pagina 15

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA PER LA VITA
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

Attenzione! Integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

A. MENARINI



EU FEDERALE
VALLEVERDE

la Repubblica



VALLEVERDE

Fondatore
EUGENIO SCALFARIDirettore
MARIO ORFEO**R**spettacoli
Scalera, l'ultima Imma
"Ci dobbiamo lasciare"di SILVIA FUMAROLA
a pagina 36**R**sport
Brignone: il corpo dice
che ora devo fermarmidi MATTIA CHIUSANO
a pagina 41Martedì
3 marzo 2026
Anno 51 - N° 50

In Italia €1,90

L'escalation di Trump

Il presidente Usa sull'Iran: "Li stiamo massacrando ma la grande ondata deve arrivare". E non esclude truppe di terra. Bombe israeliane in Libano su Hezbollah, esodo da Beirut. Due droni di Teheran colpiscono la base inglese a Cipro

Il fattore tempo
deciderà il conflitto

di GIANLUCA DI FEO

Il terzo giorno della nuova Guerra del Golfo ha segnato un'altra escalation negli scontri, dilagati dal Mediterraneo ai confini dell'Afghanistan. I vertici militari di Israele e Stati Uniti sperano però che la rappresaglia iraniana abbia raggiunto il culmine e sia destinata a diminuire progressivamente a partire da oggi. Il numero di incursioni messe a segno sulla Repubblica Islamica è terrificante. Lo Stato ebraico sostiene di avere distrutto seicento strutture utilizzando 2.500 ordigni: venti bunker della leadership, 150 missili e rampe di lancio, duecento sistemi della contraerea. Il Pentagono parla di 1250 siti colpiti.

a pagina 5

Quel paralizzante
imbarazzo europeo

di ANDREA BONANNI

Più che le solite, vecchie divisioni, un nuovo, paralizzante imbarazzo. Di fronte all'attacco di Trump e Netanyahu contro l'Iran, gli europei non sanno davvero che pesci pigliare. Se condannassero l'aggressione, come hanno fatto cinesi e russi, romperebbero definitivamente con l'alleanza americana e rischierebbero di sembrare sodali con un regime sanguinario, contro il quale hanno varato ondate di sanzioni e rilasciato innumerevoli dichiarazioni di condanna. Ma se appoggiassero apertamente l'azione diventerebbero corresponsabili di una manifesta violazione del diritto internazionale, che è rimasta una delle poche scialuppe a cui aggrapparsi in questo naufragio dell'Occidente.

a pagina 19



Libano, gli effetti dell'attacco sulla periferia sud di Beirut. Più di 30 vittime

dal nostro corrispondente PAOLO MASTROLILLI

Trump avverte che «il colpo più duro» contro l'Iran deve arrivare e non esclude di «mandare soldati americani sul terreno, se necessario». Poi però elenca i quattro obiettivi della sua campagna e il cambio di regime non c'è, così come è sparito l'incitamento all'insurrezione del popolo iraniano.

I servizi da pagina 2 a pagina 17

Borse, bruciati 314 miliardi
volano gas e petrolio
lo spettro dell'inflazione

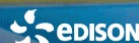
Cadono le Borse europee, si impennano i prezzi di gas e petrolio, gli investitori cercano riparo. Al terzo giorno dell'offensiva contro l'Iran, e della reazione di Teheran contro i Paesi del Golfo, i mercati riaprono e fanno i conti con la nuova guerra lo spettro dell'inflazione.

di BONOTTI, FONTANAROSA e SANTELLI alle pagine 10 e 11

Opposizione all'attacco
per il viaggio a Dubai
Crosetto: "Ho sbagliato"

Sul viaggio di Guido Crosetto a Dubai, le opposizioni vanno all'attacco. Il ministro della Difesa, in Commissione, si difende: "Chiedo scusa, ero lì per i miei figli, ho sbagliato". Conte: chiarisca cosa faceva.

di CIRIACO, FOSCHINI e PUCCIARELLI alle pagine 12 e 13

Futuro
in corso.Da oltre 140 anni,
siamo impegnati per il progresso
e la sicurezza energetica del Paese.
Anche adesso, anche qui.

Diventiamo l'energia che cambia tutto.

I CONTI

di ROSARIA AMATO

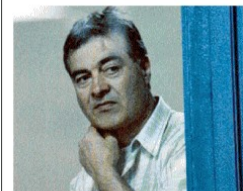
Deficit eccessivo
l'Italia resta
sotto tutela della Ue

Il rialzo dello 0,5%, pressione fiscale al 43,1% e deficit al 3,1%, qualche decimale di troppo per permettere all'Italia di uscire dalla procedura di infrazione europea per deficit eccessivo. I dati Istat su Pil e indebitamento «sono la Caporetto del governo», afferma l'ex segretario del Pd Pier Luigi Bersani. Il Mef ribatte che non è ancora detta l'ultima parola.

a pagina 30

IL PERSONAGGIO

di SALVO PALAZZOLO

Morto Santapaola
boss sanguinario
della mafia catanese

a pagina 25

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: pubblicita@amanzoni.it



La nostra carta proviene da materiali riciclati e ha un alto grado di sostenibilità.



N° 770390-107005

L'AUTOBIOGRAFIA DI DI PIETRO

"Io, operaio in Germania
lucidavo le posate"

ANTONIO DI PIETRO — PAGINA 24



IL COLLOQUIO

Castellitto: la mia famiglia
è come il Parlamento

FULVIA CAPRARA — PAGINA 32



LO SPORT

Malagò: hanno tradito
la tregua olimpica

GIULIA ZONCA — PAGINA 34

1,90 € II ANNO 160 II N. 60 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MARTEDÌ 3 MARZO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



ABBATTUTI CACCIA AMERICANI. DONALD: SU TEHERAN ARRIVA LA GRANDE ONDA. MA LA CASA BIANCA TEME PER LE SCORTE DI MUNIZIONI. I PASDARAN BOMBARDANO IL GOLFO

Trump: sì ai soldati in Iran

Usa pronti a mandare i militari sul terreno. Israele prepara l'invasione del Libano. Droni su Cipro, la Grecia invia le navi

IL COMMENTO

Se l'Italia si isola
dai big europei

STEFANO STEFANINI

La guerra annunciata Usa-Iran ha colto l'Europa alla sprovvista. Deve domandarsi il perché — era nell'aria. Ma ancor prima pensare a cosa fare. Le onde sismiche dal Golfo non hanno perso tempo ad investirla. Direttamente nell'avamposto mediterraneo di Cipro, territorio Ue. Indirettamente nei mercati, nel prezzo del petrolio e del gas, nell'emergenza di decine di migliaia di cittadini bloccati in resort diventati zone di guerra, nel traffico aereo e marittimo — nonché nella necessità di prendere una posizione che non sia un luogo comune ma politica estera. Alle emergenze i governi stanno rispondendo come possono, le capitali hanno "unità di crisi" collaudate da anni difficili. In politica estera il primo segnale di assestamento è venuto dall'unico formato in grado di farlo. Sono gli "E3": Francia, Germania, Regno Unito. Peccato che, per sua scelta non per esclusione, l'Italia non ci sia. — PAGINA 28



Così la guerra ricompatta Israele

FRANCESCA MANNOCCHI — PAGINA 7

Il Medio Oriente e la variabile cinese

GABRIELE SEGRE — PAGINA 28

Il presidente Donald Trump nei corridoi della Casa Bianca

— PAGINA 27

IL CASO

Il Pakistan atomico
sta con gli Ayatollah

DOMENICO QUIRICO

Occorre parlarne? Proprio ora, mentre l'industria della distruzione distribuisce senza risparmio i suoi gadget apocalittici nel Vicino Oriente allargato? — PAGINA 29

Parigi traina Bruxelles
sullo scudo nucleare

ERIC JOZSEF — PAGINA 9

I CALCOLI ISTAT: IN BILICO L'USCITA DALLA PROCEDURA EUROPEA. A RISCHIO I FONDI PER LA MANOVRA

Deficit sopra il 3%, allarme conti

L'ANALISI

Il cortocircuito
delle regole Ue

VERONICA DEROMANIS

Nel 2025 il deficit è stato del 3,1%, un decimale in più rispetto alle stime del governo. Lo scostamento è minimo — in condizioni normali — non ne avremmo dato conto. — PAGINA 29

BRESOLIN, MONTICELLI

Le nuove stime dell'Istat sull'andamento dei conti pubblici italiani riservano una cattiva sorpresa per il governo. Mentre la crescita del Pil viene confermata allo 0,5%, a sorprendere è la stima deficit per il nostro istituto di statistica per il 2025 fissa al 3,1% mandando in frantumi la speranza di uscire in anticipo dalla procedura d'infrazione aperta dalla Ue. — PAGINA 16 E 17

L'EX MINISTRO GIOVANNINI

"Ma la vera zavorra
sarà il caro energia"

PAOLO BARONI

«È il terzo anno consecutivo che l'Italia registra una crescita dello zero virgola» spiega a LaStampa Enrico Giovannini, economista, ex ministro. — PAGINA 16

IL RACCONTO

Morire a 30 anni
nell'ex Ilva
che sta chiudendo

VALENTINA PETRINI

Loris Costantino è morto. È l'undicesimo operaio Ilva che ci lascia dal 2012 a oggi, cioè da quanto sono finiti sotto processo i vecchi proprietari, l'Ilva, ed è ufficialmente iniziata l'Era del commissariamento del Sidrurgico di Taranto. — PAGINA 21

Buongiorno

Populista al cubo

MATTIA FELTRI

Non sono sicurissimo che, mentre il mondo è alle prese con la più grave crisi geopolitica del secolo, l'Italia stia dando prova di peculiare virtù, concentrando le sue migliori energie in un dibattito sul volo di Stato che ha condotto in Italia Guido Crosetto. Il ministro era a Dubai, Emirati Arabi Uniti, e non ho capito se ci fosse andato per un incontro di lavoro, e già che c'era s'è portato la famiglia, o se ci fosse andato con la famiglia, e già che c'era ha combinato un incontro di lavoro. Ho provato a indagare ma dopo una quarantina di secondi per la noia ho perso conoscenza. Di sicuro c'è che, a un certo punto, hanno chiuso gli spazi aerei e da Dubai non è più decollato un aereo, e Crosetto con famiglia sono rimasti bloccati là. E così, siccome era in corso la più grave crisi geopolitica

del secolo, s'è posta l'esigenza di riavere il ministro a Roma, dov'è tornato con un volo dell'Esercito. Da solo, senza i familiari, perché pareva brutto rimpatriare loro e non gli altri italiani. E quindi sono rimasti là gli uni e pure gli altri, secondo la logica che bisogna essere tutti uguali, tutti ugualmente sfigati. Non basta: per evitare polemiche populiste, il ministro ha adottato una cautela altrettanto populista: s'è pagato il volo. Cioè il ministro della Difesa, durante la più grave crisi geopolitica del secolo, viaggia con un volo dell'Esercito ma a sue spese. Anzi, per cautela tripla, ha comunicato di avere pagato il triplo della normale tariffa. E se persino uno come Crosetto, per salvarsi dal populismo, diventa populista al cubo, possiamo arrenderci più alla svelta degli ayatollah.

ACQUISTIAMO
ANTIQUARIATO
orientale ed europeo

www.barbieriantiquariato.it

Tel. 348 3582502

VALUTAZIONI
GRATUITE IN
TUTTA ITALIA
IMPORTANTI
COLLEZIONI O
SINGOLI
OGGETTI



**Per il ceo Mps
si può arrivare
a una resa
dei conti
in assemblea**

servizio a pagina 9

**Nextalia lancia
fondo Raffaello
per investire
in npl e utp
delle banche**

Deugeni a pagina 17



**A Milano Armani
e Dolce&Gabbana
chiudono
la fashion week**

**I buyer approvano Prada
e i debutti di Demna per
Gucci e Chiuri per Fendi
servizi
in MF Fashion**

Anno XXXVII n. 043

Martedì 3 Marzo 2026

€2,00 *Classedtori*



VALLEVERDE

Con MF Magazine for Fashion 126 € 7,00 (€ 3,00 + € 4,00) - Con MF Magazine for Living 87 € 7,00 (€ 3,00 + € 4,00) - Con MF Italian Healthcare Award € 5,00 (€ 2,00 + € 3,00)

FTSE MIB -1,97% 46.280

DOW JONES -0,06% 48.949**

NASDAQ +0,37% 22.753**

DAX -2,42% 24.672

SPREAD 64 (+2)

€/€ 1,1698

** Dati aggiornati alle ore 19,30

IL TITOLO «VALORE» GIÀ ACQUISTATO DA 177 MILA ITALIANI PER 6 MILIARDI

Btp rifugio anti-guerra

Grande richiesta dei risparmiatori, in cerca di protezione contro i rischi del nuovo conflitto nel Golfo. Giù le borse (Milano -2%). Ecco 7 azioni anti-shock energetico ALLE STELLE PETROLIO (+7%) E GAS (+36%). PIÙ DIFFICILE UN TAGLIO DEI TASSI BCE

Bussi, Capponi, Crocetti, Dal Maso, Ninfale e Piazza alle pagine 2, 3, 4 e 7



PARLA IL PRESIDENTE

**Ricavi Duferco
a 26,9 miliardi
Gozzi: sul gas per ora
solo speculazione**

Massaro a pagina 4

CALCIO IN TV

**Dazn e Sky
trattano i diritti
di Serie A
e Mondiali**

Carosielli a pagina 15

INCONTRO CON URSO

**Jindal torna alla
carica per la ex Ilva
e offre un miliardo
per i laminatoi**

Di Rocco a pagina 8



GIORGIO ARMANI

VITTORIA CERETTI

Visita di Roberto Petri, presidente di Assoporti, al porto di Trieste

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

Adriaeco

Visita di Roberto Petri, presidente di Assoporti, al porto di Trieste

03/02/2026 17:45

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

Port and Shipping - Porti

Primo Piano

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

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 di Edoardo Rixi, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti; Marco Bucci, Presidente, Regione Liguria; Alina Candu, Segretario Generale, Confindustria Lombardia; Presidente, GECT Reno-Alpi. Seguirà la tavola rotonda "L'intermodale



03/02/2026 11:14

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

Port and Shipping - Porti

Primo Piano

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 presso Assolombarda a Milano. Registrazione obbligatoria su <https://www.shippingmeetsindustry.it/partecipa-2026/> Photo Credit: Assolombarda Ti piace quest'articolo? Condividilo!

Shipping Italy

Trieste

Primo treno merci per Midsea nel porto di Monfalcone

Il convoglio per il trasporto di prodotti siderurgici reso possibile dall'allungamento del sesto binario del Varco ferroviario n° 2 adiacente al terminal Novità operative sul fronte del trasporto merci su ferro arrivano dal porto di Monfalcone dove l'impresa portuale Midsea ha annunciato di aver effettuato la prima operazione ferroviaria. L'attivazione dello scalo ferroviario è il risultato di un percorso di sviluppo portato avanti in collaborazione con Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e rappresenta per l'azienda un segnale concreto di evoluzione verso una logistica intermodale e sempre più competitiva. "Midsea, nell'ambito di un più ampio progetto di potenziamento delle infrastrutture e dei mezzi meccanici del terminal, ha realizzato l'allungamento del sesto binario del Varco ferroviario n° 2 adiacente al terminal" ha fatto sapere l'azienda a SHIPPING ITALY. "I lavori, iniziati a novembre scorso, sono terminati da pochi giorni e sono stati effettuati - di concerto con l'impresa che ha realizzato gli interventi - i test operativi caricando un treno con prodotti siderurgici". La realizzazione di questo binario adiacente ai piazzali di deposito del terminal consentirà di aumentare le potenzialità operative del raccordo ferroviario già esistente e si inserisce in un più ampio progetto di ammodernamento dell'armamento ferroviario finanziato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale. "In particolare - prosegue Midsea - consentirà al terminal di raddoppiare la sua capacità operativa di gestione dei treni offrendo ai clienti collegamenti certi e continuativi di rifornimento di materie prime degli stabilimenti". Il terminal Midsea è specializzato nello sbarco di prodotti siderurgici come rottame di ferro, coils, billette, ecc. per le principali acciaierie site in Friuli Venezia Giulia ma anche in Lombardia. Proprio in questi giorni l'operatore recentemente acquisito da Equiter Sgr è impegnato nello sbarco di una nave da 35.200 tonnellate di rottame di ferro proveniente dagli Stati Uniti il cui carico sarà inviato a destino, in provincia di Cremona, tramite il nuovo binario dedicato al terminal. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI In arrivo i Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro" e il nuovo "Metalli, Industria e Logistica".



03/02/2026 15:58

Nicola Capuzzo

Il convoglio per il trasporto di prodotti siderurgici reso possibile dall'allungamento del sesto binario del Varco ferroviario n° 2 adiacente al terminal Novità operative sul fronte del trasporto merci su ferro arrivano dal porto di Monfalcone dove l'impresa portuale Midsea ha annunciato di aver effettuato la prima operazione ferroviaria. L'attivazione dello scalo ferroviario è il risultato di un percorso di sviluppo portato avanti in collaborazione con Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e rappresenta per l'azienda un segnale concreto di evoluzione verso una logistica intermodale e sempre più competitiva. "Midsea, nell'ambito di un più ampio progetto di potenziamento delle infrastrutture e dei mezzi meccanici del terminal, ha realizzato l'allungamento del sesto binario del Varco ferroviario n° 2 adiacente al terminal" ha fatto sapere l'azienda a SHIPPING ITALY. "I lavori, iniziati a novembre scorso, sono terminati da pochi giorni e sono stati effettuati - di concerto con l'impresa che ha realizzato gli interventi - i test operativi caricando un treno con prodotti siderurgici". La realizzazione di questo binario adiacente ai piazzali di deposito del terminal consentirà di aumentare le potenzialità operative del raccordo ferroviario già esistente e si inserisce in un più ampio progetto di ammodernamento dell'armamento ferroviario finanziato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale. "In particolare - prosegue Midsea - consentirà al terminal di raddoppiare la sua capacità operativa di gestione dei treni offrendo ai clienti collegamenti certi e continuativi di rifornimento di materie prime degli stabilimenti". Il terminal Midsea è specializzato nello sbarco di prodotti siderurgici come rottame di ferro, coils, billette, ecc. per le principali acciaierie site in Friuli Venezia Giulia ma anche in Lombardia. Proprio in questi giorni l'operatore recentemente acquisito da Equiter Sgr è impegnato nello sbarco di una nave da 35.200 tonnellate di rottame di ferro proveniente dagli Stati Uniti il cui carico sarà inviato a destino, in provincia di Cremona, tramite il nuovo binario dedicato al

Shipping Italy

Venezia

Ok all'ingresso di navi a Marghera anche con il Mose in funzione

Nuova ordinanza della Capitaneria: le navi fino a 140 metri di lunghezza potranno entrare a Malamocco anche a barriere sollevate. Soddisfazione di Venice Port Community Le navi fino a 140 metri di lunghezza potranno entrare in **porto** a Marghera anche quando le barriere del Mose sono sollevate. La Capitaneria di **Porto** di **Venezia**, infatti, ha emanato una nuova ordinanza che modifica il regolamento per la sicurezza della navigazione nel **porto** e nella rada di **Venezia**, introducendo la disciplina del transito delle navi attraverso le conche di navigazione del sistema Mose alle bocche di **porto** di Malamocco e Lido-Treporti. Si tratta di un provvedimento che definisce in modo puntuale criteri tecnici e condizioni operative per il passaggio delle navi durante il periodo di sollevamento delle barriere mobili, superando quindi la possibilità di isolamento tra laguna e mare in caso di attivazione del sistema di difesa dalle acque alte. L'ordinanza stabilisce parametri oggettivi per l'ammissione al transito tra cui dimensioni dell'unità, pescaggio, limiti di vento e condizioni di visibilità differenziati per le conche di Malamocco e Lido-Treporti, nonché l'obbligo di programmazione attraverso il sistema informatico portuale.

L'impianto normativo è improntato a un approccio sperimentale e progressivo, in modo da consentire, sulla base dell'esperienza maturata, eventuali aggiornamenti del dispositivo. In questa prima fase potranno transitare attraverso le conche del Lido navi rispettivamente fino a 25 metri di lunghezza per sei di larghezza, con un pescaggio di 3,5 metri (in condizioni di visibilità di almeno 500 metri) al Lido, mentre fino a 140 metri di lunghezza per 26 di larghezza, 8 metri e mezzo di pescaggio e 2.000 metri di visibilità a Malamocco. La conca è progettata per far transitare anche navi anche molto più lunghe, ma in questa prima fase ci sarà una specie di rodaggio, anche per permettere l'acquisizione della necessaria esperienza al personale di assistenza. "Una scelta saggia, che parte dal principio di sicurezza e che al contempo offre nuove opportunità di sviluppo al **porto** di **Venezia**. Così facendo, si potranno superare i limiti che necessariamente impone il Mose. Limiti, sia chiaro, che riteniamo necessari per il bene della nostra laguna» così Davide Calderan, presidente di **Venezia** Port Community si è espresso sulla gestione della conca di navigazione. Condivisibile, per Calderan, è anche la modalità con cui si è deciso di iniziare la gestione dei transiti a Mose alzato: "Adottare un sistema prudenziale è senz'altro necessario, la Capitaneria ha deciso di cominciare con navi di una certa stazza, per poi, pian piano, progredire. Questo consentirà a tutto il comparto di prendere sempre più dimestichezza con la conca, facendolo in piena sicurezza. Un vantaggio per operatori e per fruitori di questo servizio, che potranno contare su professionalità di eccellenza". Oltre a questo, Calderan ha evidenziato come i costi non saranno un problema: «Le stime di utilizzo dell'accesso durante il sollevamento



Nuova ordinanza della Capitaneria: le navi fino a 140 metri di lunghezza potranno entrare a Malamocco anche a barriere sollevate. Soddisfazione di Venice Port Community Le navi fino a 140 metri di lunghezza potranno entrare in porto a Marghera anche quando le barriere del Mose sono sollevate. La Capitaneria di Porto di Venezia, infatti, ha emanato una nuova ordinanza che modifica il regolamento per la sicurezza della navigazione nel porto e nella rada di Venezia, introducendo la disciplina del transito delle navi attraverso le conche di navigazione del sistema Mose alle bocche di porto di Malamocco e Lido-Treporti. Si tratta di un provvedimento che definisce in modo puntuale criteri tecnici e condizioni operative per il passaggio delle navi durante il periodo di sollevamento delle barriere mobili, superando quindi la possibilità di isolamento tra laguna e mare in caso di attivazione del sistema di difesa dalle acque alte. L'ordinanza stabilisce parametri oggettivi per l'ammissione al transito tra cui dimensioni dell'unità, pescaggio, limiti di vento e condizioni di visibilità differenziati per le conche di Malamocco e Lido-Treporti, nonché l'obbligo di programmazione attraverso il sistema informatico portuale. L'impianto normativo è improntato a un approccio sperimentale e progressivo, in modo da consentire, sulla base dell'esperienza maturata, eventuali aggiornamenti del dispositivo. In questa prima fase potranno transitare attraverso le conche del Lido navi rispettivamente fino a 25 metri di lunghezza per sei di larghezza, con un pescaggio di 3,5 metri (in condizioni di visibilità di almeno 500 metri) al Lido, mentre fino a 140 metri di lunghezza per 26 di larghezza, 8 metri e mezzo di pescaggio e 2.000 metri di visibilità a Malamocco. La conca è progettata per far transitare anche navi anche molto più lunghe, ma in questa prima fase ci sarà una specie di rodaggio, anche per permettere l'acquisizione della necessaria esperienza al personale di assistenza. "Una scelta saggia, che parte dal principio di sicurezza e che al contempo offre nuove opportunità di sviluppo al porto di

Shipping Italy

Venezia

del Mose non saranno certamente compromissorie dell'economicità. Gli importi per le competenze di tutte le professionalità che saranno messe in campo saranno simili a quelli applicati alle navi oggi. Così si garantirà al **porto** di **Venezia** un'economia florida, che non impatti sull'esercizio delle navi che vorranno transitare senza attendere in rada che il sollevamento abbia la sua conclusione". 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.

"Castelvechio", il piano di recupero dell'ex Umberto I in commissione

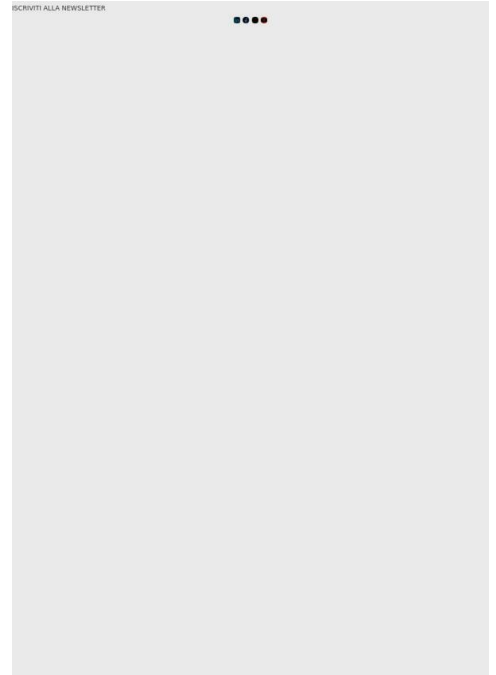
Avviata la discussione sulla proposta nata dall'accordo tra il Comune di Venezia e Alì. Previsti nuovi condomini e supermercato. È iniziata la discussione in commissione consiliare del piano di recupero proposto da Alì per l'area dell'ex ospedale Umberto I, nel centro di Mestre. La proprietà, in accordo con l'amministrazione comunale, ha presentato nel 2024 il proprio progetto, con costruzione di condomini e spazi commerciali, che ha già avuto la valutazione ambientale (Vas) della Regione Veneto. Nella seduta di oggi della V commissione (congiunta alla III, IV, VII e IX) è stata illustrata ai consiglieri la proposta di variante al piano di recupero esistente: la delibera in fase di discussione, infatti, modifica i contenuti di un accordo tutt'oggi vigente, stipulato quasi vent'anni fa tra il Comune di Venezia e il vecchio proprietario dell'area, la Dng spa, che l'aveva acquistata - inclusi i padiglioni storici - dall'Ulss 12. In questa fase inoltre si affrontano le controdeduzioni alle osservazioni presentate dai cittadini e dalle associazioni dopo la prima approvazione, avvenuta nel 2024. Dal vecchio ospedale all'abbandono «La prima variante risale al 2007 - ha ricordato il dirigente dell'area sviluppo del territorio, Danilo Gerotto - e prevedeva nuova edificazione residenziale, commerciale e direzionale per un totale di 63.700 metri quadrati, con altezza massima degli edifici di 115 metri». L'approvazione di quel piano è arrivata nel 2010. Nel 2012 il Comune aveva manifestato l'interesse a comprare i vecchi padiglioni (Pozzan, De Zottis, Cecchini, Casa delle suore e chiesetta neogotica) più l'ex direzione sanitaria in via Antonio da Mestre; in cambio il proprietario aveva chiesto l'aumento dei volumi del proprio progetto, con conseguente aumento del valore immobiliare. Nel 2015 aveva presentato quindi un nuovo piano attuativo che però non è mai andato in **porto**, dato che la Dng è fallita due anni più tardi. Il nuovo progetto Alì ha acquistato l'area nel 2019 per 26,5 milioni, con conferma degli stessi diritti edificatori. Si arriva quindi all'attuale proposta del 2024, risultato di una nuova negoziazione tra la proprietà e il Comune: la superficie edificatoria è stata ridotta a meno di 50mila metri quadrati, così come l'altezza massima dei palazzi, portata a 87 metri. Cambia anche l'accordo sui padiglioni: Alì cederà il Cecchini e l'ex direzione sanitaria alla città dopo averli restaurati, mentre resterà proprietaria della Casa delle suore, della chiesetta e del Pozzan; il De Zottis sarà invece demolito per fare spazio a un parcheggio a uso pubblico, con costi sempre a carico del privato. Nel piano c'è inoltre il recupero del ponte di Castelvechio. L'opposizione, assieme al comitato "Ex Umberto I Bene Comune", contesta soprattutto la demolizione del padiglione De Zottis.



Savona-Vado: gara da 15 milioni per le manovre ferroviarie nei porti

Transportonline

L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale pubblica il nuovo bando per 60 mesi, con opzione di rinnovo di 24 mesi. L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha pubblicato un nuovo bando per la gestione del servizio di manovre ferroviarie nei porti di Savona e Vado Ligure, dopo che il precedente tentativo, indetto a dicembre 2025 e chiuso a gennaio, era andato deserto. La gara prevede un importo base di quasi 15 milioni di euro per una concessione della durata di 60 mesi, con possibilità di rinnovo per ulteriori 24 mesi. Complessivamente, il valore stimato della concessione, comprensivo dell'opzione di rinnovo, supera i 22,5 milioni di euro, e le offerte potranno essere presentate entro mezzogiorno del 2 aprile 2026. Importanza strategica per i porti liguri Il servizio di manovre ferroviarie rappresenta un elemento strategico per l'efficienza dei porti liguri. Garantisce la movimentazione ottimale delle merci tra le banchine e le linee ferroviarie nazionali, contribuendo alla competitività dei porti di Savona e Vado Ligure. Una gestione efficace permette di ridurre i tempi di carico e scarico dei treni, migliorare le connessioni intermodali e assicurare la sicurezza delle operazioni all'interno dell'area portuale. La gara rappresenta quindi un'importante opportunità per operatori qualificati, capaci di assicurare continuità e qualità nei servizi ferroviari, rafforzando il ruolo dei porti liguri nel panorama logistico nazionale e internazionale. Fonte: ANSA



Visita guidata a Palazzo San Giorgio, da Boccanegra a Casa delle Compere

©Genova Cultura Aps Palazzo San Giorgio Cerca sulla mappa Sabato Marzo Sabato 7 marzo 2026 (ore 10), Genova Cultura Aps organizza una visita guidata a Palazzo San Giorgio . Contributo per la partecipazione al tour da richiedere in sede (via Roma 8b). È necessaria la prenotazione : genovacultura@genovacultura.org; 010 3014333 - 392 1152682. Il palazzo venne costruito tra il 1257 e il 1260 su commissione del Capitano del Popolo Guglielmo Boccanegra che intendeva così realizzare una propria sede per il potere civile, ben distinta da quella del potere religioso, insediato presso la cattedrale di San Lorenzo. Il progetto del nuovo palazzo pubblico fu affidato a Frate Oliverio , monaco cistercense, che grazie alle sue conoscenze tecniche già aveva progettato il prolungamento a mare del Molo Vecchio. Secondo la leggenda , nella seconda metà del XIII secolo, il palazzo ospitò anche le carceri in cui fu recluso Marco Polo . Dal 1340 il palazzo divenne sede di magistrature di controllo dei traffici portuali e vi vennero insediate la dogana e gli uffici delle cosiddette Compere , enti incaricati della gestione dei prestiti in denaro fatti dai cittadini al Comune. Nel 1407 tutte le Compere furono riunite sotto un'unica gestione: nacque così la Casa delle Compere e dei Banchi di San Giorgio , una delle prime istituzioni bancarie nate nell'Italia dei Comuni. Nel 1451 l'intero edificio passò all'amministrazione di S. Giorgio, assumendone il nome. Il Palazzo fu destinato nel 1903 all'appena istituita autorità portuale , allora denominata Consorzio Autonomo del Porto di Genova. Argomenti trattati Genova Itinerari Newsletter Eventi Resta aggiornato su tutti gli eventi a Genova e dintorni, iscriviti gratis alla newsletter Registrati.



Al Terminal Sech si aprono nuovi scenari

GENOVA - Lo sblocco delle risorse a Singapore con l'accordo siglato con il gruppo PSA apre una stagione nuova per il porto di Genova". Fit Cisl Liguria sottolinea come questo sia un passaggio strategico che porterà investimenti e interventi significativi per lo scalo di Pra'. "La speranza -aggiungono- è che lo stesso avvenga anche al Terminal Sech, aprendo nuove ed importanti prospettive di sviluppo e crescita". Il sindacato parlando anche delle elezioni Rsu al Terminal Sech, annuncia che la Fit Cisl Liguria è risultata la lista più votata: "Un risultato storico che rafforza in modo netto la nostra rappresentanza e il nostro ruolo all'interno dello scalo. Abbiamo ottenuto due rappresentanti, confermando la fiducia delle lavoratrici e dei lavoratori in un sindacato concreto, presente e capace di incidere. Siamo orgogliosi di questo traguardo, che testimonia la capacità della Fit Cisl Liguria di mantenere un rapporto diretto e costruttivo, senza posizioni ideologiche, ma con l'obiettivo chiaro di tutelare l'occupazione, sostenere gli investimenti e valorizzare la professionalità della forza lavoro. Al Terminal Sech si aprono nuovi scenari: la crescita deve andare di pari passo con il riconoscimento delle competenze e con un confronto sindacale serio e responsabile, per garantire sviluppo, qualità del lavoro e prospettive stabili per tutte le lavoratrici e i lavoratori, conclude il sindacato.

Messaggero Marittimo.it



Al Terminal Sech si aprono nuovi scenari

GENOVA - "Lo sblocco delle risorse a Singapore con l'accordo siglato con il gruppo PSA apre una stagione nuova per il porto di Genova".

Fit Cisl Liguria sottolinea come questo sia un passaggio strategico che porterà investimenti e interventi significativi per lo scalo di Pra'.

"La speranza -aggiungono- è che lo stesso avvenga anche al Terminal Sech, aprendo nuove ed importanti prospettive di sviluppo e crescita".

Il sindacato parlando anche delle elezioni Rsu al Terminal Sech, annuncia che la Fit Cisl Liguria è risultata la lista più votata: "Un risultato storico che rafforza in modo netto la nostra rappresentanza e il nostro ruolo all'interno dello scalo. Abbiamo ottenuto due rappresentanti, confermando la fiducia delle lavoratrici e dei lavoratori in un sindacato concreto, presente e capace di incidere".

"Siamo orgogliosi di questo traguardo, che testimonia la capacità della Fit Cisl Liguria di mantenere un rapporto diretto e costruttivo, senza posizioni ideologiche, ma con l'obiettivo chiaro di tutelare l'occupazione, sostenere gli investimenti e valorizzare la professionalità della forza lavoro. Al

Il Messaggero Marittimo - i contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma se non con il consenso. Copyright © 2023 - Editore Commerciali Marittimo s.r.l. Sede sociale: Piazza Caracciolo, 12 - Livorno | Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 0008030497 | P.Iva 0008030497 | Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versati

Shipping Italy

Genova, Voltri

Usb conquista la prima Rsu in un terminal container a Genova

Fit Cisl (la più votata), Filt Cgil e il sindacato autonomo si ripartiscono equamente i delegati in seno a Psa Sech, Uiltrasporti esclusa Continua la crescita del sindacato autonomo Usb fra i portuali del porto di Genova mentre Uiltrasporti incassa un'esclusione significativa. Le votazioni per la Rsu (Rappresentanza sindacale unitaria) fra i lavoratori del Psa Sech (178 votanti su 227 aventi diritto), il secondo terminal dello scalo per dimensioni occupazionali, hanno infatti visto prevalere la Fit Cisl (con 62 voti), seguita da Filt Cgil (58 voti), Usb (43 voti) e Uiltrasporti (11 voti). Le prime tre sigle hanno quindi ottenuto due seggi a testa (Alessandro Tripolino e Daniele Sotgiu per Fit Cisl, Daniele Pesce e Niccolò Borgagni per Filt Cgil e Giacomo Santoro e Paolo Reitano per Usb) mentre Uiltrasporti è rimasta esclusa. Per Usb, che negli ultimi anni era già riuscita a nominare anche qualche Rsa (Rappresentanza sindacale aziendale) in porto, non si tratta della prima Rsu in assoluto (che è stata quella in Stazioni Marittime), ma della prima presso un grande terminal mercantile come Sech (nella top ten dei terminal container italiani per volumi movimentati). Nel frattempo le segreterie provinciali dei summenzionati quattro sindacati hanno ricevuto da una delegazione di lavoratori portuali (attraverso la sigla associativa del Calp ma anche a nome di persone non aderenti al Collettivo autonomo lavoratori portuali) la richiesta di partecipazione a una riunione nei prossimi giorni con ordine del giorno la "proposta di intraprendere un percorso sindacale condiviso". La piattaforma da sottoporre alle segreterie consta di due maxi temi, declinati in diversi punti di interesse: Sicurezza (lavoro usurante, presidio medico fisso, lavaggio Dpi, viabilità/accesso mezzi soccorso/dipendenti, posizionamento cabine monitoraggio aria, Rls); Salario (buoni pasto erogazione massima detassati, indennizzo economico lavaggio dpi, adeguamento salariale basato sull'inflazione, rinnovo contratti integrativi, abrogazione precariato portuale, abrogazione jobs act e referendum portuale). A.M.



03/02/2026 11:57 Nicola Capuzzo

Fit Cisl (la più votata), Filt Cgil e il sindacato autonomo si ripartiscono equamente i delegati in seno a Psa Sech, Uiltrasporti esclusa Continua la crescita del sindacato autonomo Usb fra i portuali del porto di Genova mentre Uiltrasporti incassa un'esclusione significativa. Le votazioni per la Rsu (Rappresentanza sindacale unitaria) fra i lavoratori del Psa Sech (178 votanti su 227 aventi diritto), il secondo terminal dello scalo per dimensioni occupazionali, hanno infatti visto prevalere la Fit Cisl (con 62 voti), seguita da Filt Cgil (58 voti), Usb (43 voti) e Uiltrasporti (11 voti). Le prime tre sigle hanno quindi ottenuto due seggi a testa (Alessandro Tripolino e Daniele Sotgiu per Fit Cisl, Daniele Pesce e Niccolò Borgagni per Filt Cgil e Giacomo Santoro e Paolo Reitano per Usb) mentre Uiltrasporti è rimasta esclusa. Per Usb, che negli ultimi anni era già riuscita a nominare anche qualche Rsa (Rappresentanza sindacale aziendale) in porto, non si tratta della prima Rsu in assoluto (che è stata quella in Stazioni Marittime), ma della prima presso un grande terminal mercantile come Sech (nella top ten dei terminal container italiani per volumi movimentati). Nel frattempo le segreterie provinciali dei summenzionati quattro sindacati hanno ricevuto da una delegazione di lavoratori portuali (attraverso la sigla associativa del Calp ma anche a nome di persone non aderenti al Collettivo autonomo lavoratori portuali) la richiesta di partecipazione a una riunione nei prossimi giorni con ordine del giorno la "proposta di intraprendere un percorso sindacale condiviso". La piattaforma da sottoporre alle segreterie consta di due maxi temi, declinati in diversi punti di interesse: Sicurezza (lavoro usurante, presidio medico fisso, lavaggio Dpi, viabilità/accesso mezzi soccorso/dipendenti, posizionamento cabine monitoraggio aria, Rls); Salario (buoni pasto erogazione massima detassati, indennizzo economico lavaggio dpi, adeguamento salariale basato sull'inflazione, rinnovo contratti integrativi, abrogazione precariato portuale, abrogazione jobs act e referendum portuale). A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Ventisette pini sani da sradicare: quando il bene comune paga il conto degli interessi di pochi

L'Autorità Portuale ha in programma di trapiantare 27 pini storici su viale Cristoforo Colombo per rifare il marciapiede. L'operazione viene presentata come rispettosa del verde, con toni rassicuranti che abbiamo già sentito altre volte, e sappiamo com'è andata a finire. Ma solleva gravissime perplessità tecniche, economiche e giuridiche. Un metodo collaudato (e un'escalation) Non è la prima volta che i cittadini vengono rassicurati sul destino dei pini di viale Colombo. Nel 2019, alcuni esemplari furono abbattuti e sostituiti con palme Washingtonia robusta, senza alcuna perizia a giustificarli. Nel maggio 2025, l'assessora ai Lavori Pubblici Elena Guadagni dichiarava su Il Tirreno che si valutava l'eliminazione di ulteriori pini su richiesta di una categoria, senza specificare quale, senza partecipazione, senza che nessuno avesse chiesto parere ai cittadini. Arca denunciò allora l'inaccessibilità delle tavole progettuali: i cittadini non potevano vedere i documenti su cui si fondavano decisioni che li riguardavano. I dubbi di allora su chi fosse la categoria interessata, sono ora dissipati. Qualche mese prima, sei pini erano stati abbattuti in circostanze che meritano di essere ricordate. La perizia

agronomica commissionata dalla società Water Front redatta dalla dottoressa Marina Gandolfo li indicava come sani, stabili, non pericolosi (classe C). Oggi il copione si ripete, ma con un'escalation: si ha una perizia che attesta la salute degli alberi, e allora non si parla più di abbattere, ma di trapiantare. Sembra un passo avanti; in realtà è solo una messa in scena più raffinata. Sradicati e ripiantati: una storia per bambini Chiediamo a qualunque professionista indipendente in arboricoltura di confermare ciò che la scienza dice chiaramente: il trapianto di pini adulti ha tassi di mortalità che superano largamente quelli di sopravvivenza. Un Pinus pinea maturo sviluppa in decenni un apparato radicale esteso e profondo, in simbiosi con il suolo attraverso reti micorriziche che nessun trapianto può preservare. Lo sradicamento traumatizza irreversibilmente questa struttura. Operazioni del genere sono riservate a esemplari di valore monumentale eccezionale e anche in quei casi sono scommesse costosissime, non garanzie. I cittadini, sui social, hanno capito subito: il trapianto è una strategia comunicativa. Serve a far credere che l'Autorità Portuale stia facendo di tutto per salvare i pini, quando l'esito più probabile scientificamente atteso è la loro morte differita. Formalmente nessuno li abbatte; sostanzialmente non ci saranno più. La frase che rivela tutto Nell'articolo compare, quasi di sfuggita, un'affermazione rivelatrice: «È ormai conoscenza acquisita che i pini non siano l'essenza ideale per il tessuto urbano». Acquisita da chi? Su quale base scientifica? Il Pinus pinea è presente nei centri urbani italiani da almeno tremila anni. Ha strutturato il paesaggio costiero mediterraneo ben prima che esistessero le Autorità Portuali e gli Water Front. Definirlo non ideale non è una verità scientifica: è una narrazione



La Gazzetta di Massa e Carrara
Ventisette pini sani da sradicare: quando il bene comune paga il conto degli interessi di pochi
03/02/2026 09:57
L'Autorità Portuale ha in programma di "trapiantare" 27 pini storici su viale Cristoforo Colombo per rifare il marciapiede. L'operazione viene presentata come rispettosa del verde, con toni rassicuranti che abbiamo già sentito altre volte, e sappiamo com'è andata a finire. Ma solleva gravissime perplessità tecniche, economiche e giuridiche. Un metodo collaudato (e un'escalation) Non è la prima volta che i cittadini vengono rassicurati sul destino dei pini di viale Colombo. Nel 2019, alcuni esemplari furono abbattuti e sostituiti con palme Washingtonia robusta, senza alcuna perizia a giustificarli. Nel maggio 2025, l'assessora ai Lavori Pubblici Elena Guadagni dichiarava su Il Tirreno che si valutava l'eliminazione di ulteriori pini "su richiesta di una categoria", senza specificare quale, senza partecipazione, senza che nessuno avesse chiesto parere ai cittadini. Arca denunciò allora l'inaccessibilità delle tavole progettuali: i cittadini non potevano vedere i documenti su cui si fondavano decisioni che li riguardavano. I dubbi di allora su chi fosse la "categoria" interessata, sono ora dissipati. Qualche mese prima, sei pini erano stati abbattuti in circostanze che meritano di essere ricordate. La perizia agronomica commissionata dalla società Water Front - redatta dalla dottoressa Marina Gandolfo - li indicava come sani, stabili, non pericolosi (classe C). Oggi il copione si ripete, ma con un'escalation: si ha una perizia che attesta la salute degli alberi, e allora non si parla più di abbattere, ma di "trapiantare". Sembra un passo avanti; in realtà è solo una messa in scena più raffinata. "Sradicati e ripiantati": una storia per bambini Chiediamo a qualunque professionista indipendente in arboricoltura di confermare ciò che la scienza dice chiaramente: il trapianto di pini adulti ha tassi di mortalità che superano largamente quelli di sopravvivenza. Un Pinus pinea maturo sviluppa in decenni un apparato radicale esteso e profondo, in simbiosi con il suolo attraverso reti micorriziche che nessun trapianto può

La Gazzetta di Massa e Carrara

Marina di Carrara

costruita per rendere accettabile ciò che altrimenti non lo sarebbe. Spacciata per scienza consolidata, senza fonte né studio, diventa disinformazione. E il giornalista che la riporta senza una domanda critica non informa: amplifica. Chi paga il prezzo, chi incassa L'agronomo incaricato dalla Porto Authority ha valutato tutti i 27 pini: il responso è «ottimo». Sono tutti sani. Lo dice chi doveva trovare una ragione tecnica per giustificare l'intervento. Eppure, vengono sradicati lo stesso. Perché? Non per necessità biologica, non per rischio di caduta, l'unica condizione che la giurisprudenza riconosce legittima per intervenire su alberi maturi. Li sradicano perché le radici sollevano il marciapiede. E il marciapiede va rifatto perché il Water Front deve avere il suo salotto green, rispondendo a logiche portuali e interessi privati che non vengono mai nominati nei documenti pubblici. Questo si chiama esternalizzazione: i costi ambientali, paesaggistici, collettivi li pagano tutti i cittadini; i benefici li incassa chi ha interesse economico nel progetto. Di solito si cerca di mascherarlo con una giustificazione tecnica credibile. Qui non serve: bastano un agronomo, una formula rassicurante e un articolo che non fa domande. Esistono soluzioni collaudate per rifare marciapiedi in presenza di alberature mature: pavimentazioni modulari rimovibili, guaine di protezione radicale, sottofondi drenanti. Sono tecnologie applicate in decine di città italiane ed europee. Sradicare 27 pini storici sani per un marciapiede, nel 2026, non è una necessità tecnica: è una scelta politica a favore di pochi. Chi la compie dovrebbe avere il coraggio di dirlo, invece di nascondersi dietro la retorica dell'attenzione estrema. Il Regolamento del Verde: abiurato prima di nascere? Il Comune di Carrara sta per approvare il nuovo Regolamento del Verde urbano. Un documento che, pur con limiti seri non introduce quella inversione di paradigma che l'art. 9 della Costituzione imporrebbe, e lascia gli alberi esposti a formule vaghe come rigenerazione urbanistica contiene principi che, se applicati, renderebbero quest'operazione quanto meno difficile da autorizzare. Il Regolamento prevede un Piano di Salvaguardia obbligatorio per qualsiasi intervento in presenza di alberature: protezioni fisiche, divieto di scavi entro l'area di pertinenza radicale, supervisione tecnica. Il progetto presentato fa l'esatto opposto: rimuove le piante dal loro luogo di crescita, le strappa e le reimpianta, mettendole in condizioni di sopravvivenza precaria, statisticamente improbabile. Prevede inoltre particolare attenzione agli alberi di pregio storico, monumentale o ecologico. Questi 27 pini fanno parte di un sistema alberato con doppio vincolo paesaggistico DD.MM. 1953 e 1969, DLgs 42/2004). Sono la memoria vegetale di Marina di Carrara. E allora: il Comune, che siede al tavolo con l'Autorità Portuale, ha verificato la conformità del progetto al proprio Regolamento? Ha preteso soluzioni alternative un marciapiede costruito attorno agli alberi prima di autorizzare un intervento così invasivo? A giudicare dal silenzio, sembra di no. Il Regolamento, per l'amministrazione, vale solo per i privati. Per i grandi enti, per le opere pubbliche, per i salotti buoni del porto, le regole si possono aggirare. O peggio: ignorare. E la Soprintendenza? L'area è soggetta a vincolo paesaggistico. Nel 2019, cittadini e comitati scrissero all'allora Soprintendente Angela Acordon denunciando l'assenza di intervento di fronte all'abbattimento di pini. Oggi la domanda è identica: è stato richiesto e ottenuto il nulla osta

La Gazzetta di Massa e Carrara

Marina di Carrara

paesaggistico? La Soprintendenza è stata informata di questo trapianto che modifica irreversibilmente un paesaggio tutelato? E se sì, quali valutazioni ha espresso? Il precedente che inquieta. Quando si denunciò l'abbattimento dei sei pini sani e vincolati, ci si chiese: Perché proprio quelli e in quel momento?. Oggi la domanda si ripete, con numeri più alti. Sembra che, nonostante proclami e nuovi regolamenti, la prassi resti la stessa: gli alberi si tolgono, i cittadini si informano dopo, le istituzioni tacciono. Il quadro giuridico: alberi maturi come beni comuni. La giurisprudenza consolidata stabilisce che un albero maturo in contesto urbano non può essere manomesso se non per comprovati e seri rischi di caduta. Non è questo il caso. L'art. 9 della Costituzione tutela il paesaggio e l'ambiente come patrimonio nazionale. I pini non sono oggetti di arredo, ma beni comuni la cui difesa è dovere istituzionale prima che civile. Un intervento che ne comprometta l'integrità senza necessità di sicurezza pubblica configura un potenziale attentato a questo principio. Conclusione. Non si può raccontare come salvataggio ciò che molto probabilmente segnerà la condanna di questi alberi. I pini di viale Colombo, purtroppo solo quelli sopravvissuti, sono parte della storia e del paesaggio di Marina di Carrara. Meritano rispetto, non operazioni di facciata costosissime, molto più costose delle alternative ingegneristiche collaudate che il progresso offre. Se il salotto nuovo del porto non può convivere con loro, sarà il salotto a dover cambiare progetto. Non gli alberi. Ricordo inoltre (e non è davvero secondario) che un'azione non deliberata (quale può essere un abbattimento o una potatura) condotta nella consapevolezza di poter produrre un danno all'avifauna è equiparata a dolo, secondo la Corte europea. E da marzo ad agosto c'è la tutela assoluta. Ci auguriamo che associazioni e gruppi di cittadini procedano con richieste di interruzione amministrativa (moratoria e diffida) e con azioni penali (denuncia alla Procura). Il tempo per fermare questa mattanza è ora. Condividi Save Whatsapp.

Palazzo Rosciano, Comitato di Gestione: Niente di fatto per Mancini segretario, sarà messo a gara

LIVORNO - Stamani il Comitato di Gestione, nel giorno del suo primo insediamento, ha deciso di procedere ad un avviso pubblico per individuare il nuovo segretario generale. Nella scorsa settimana per la nomina al ruolo era stato indicato il nome dell'ex deputato leghista, Gianmarco Mancini, come figura di alto profilo e sostenuta da esponenti politici, per la sua visione manageriale. La Regione Toscana aveva concesso, non senza qualche esitazione, il via libera all'ex parlamentare, sembrava così avviarsi alla conclusione una lunga fase di incertezza per l'Autorità di Sistema, rimasta di fatto con una governance ridotta da circa un anno. Però a quanto si apprende la partita non sarebbe affatto conclusa. Attorno alla nomina di Mancini in questi giorni si sarebbe formato un fronte di opposizione, pronto a presentare un ricorso formale, composto da funzionari interni dell'amministrazione portuale e dai rappresentanti sindacali dei lavoratori del porto. L'ente portuale al termine del Comitato di Gestione ha diffuso un comunicato stampa con cui informa che procederà ad un avviso pubblico per individuare il nuovo segretario generale. Si legge nella nota: « L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del segretario generale dell'ente ». E' quanto ha comunicato stamani il presidente Davide Gariglio ai membri del Comitato di Gestione. Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale. Gariglio ha sottolineato che l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae. Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno, un'informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026, con la quale la Port Authority ha provveduto ad aggiornare, adeguandolo alle disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente».



LIVORNO - Stamani il Comitato di Gestione, nel giorno del suo primo insediamento, ha deciso di procedere ad un avviso pubblico per individuare il nuovo segretario generale. Nella scorsa settimana per la nomina al ruolo era stato indicato il nome dell'ex deputato leghista, Gianmarco Mancini, come figura di alto profilo e sostenuta da esponenti politici, per la sua visione manageriale. La Regione Toscana aveva concesso, non senza qualche esitazione, il via libera all'ex parlamentare, sembrava così avviarsi alla conclusione una lunga fase di incertezza per l'Autorità di Sistema, rimasta di fatto con una governance ridotta da circa un anno. Però a quanto si apprende la partita non sarebbe affatto conclusa. Attorno alla nomina di Mancini in questi giorni si sarebbe formato un fronte di opposizione, pronto a presentare un ricorso formale, composto da funzionari interni dell'amministrazione portuale e dai rappresentanti sindacali dei lavoratori del porto. L'ente portuale al termine del Comitato di Gestione ha diffuso un comunicato stampa con cui informa che procederà ad un avviso pubblico per individuare il nuovo segretario generale. Si legge nella nota: « L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del segretario generale dell'ente ». E' quanto ha comunicato stamani il presidente Davide Gariglio ai membri del Comitato di Gestione. Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale. Gariglio ha sottolineato che l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae. Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto

Autorità portuale, avviso per il segretario

Un avviso pubblico per individuare la persona a cui affidare il ruolo di segretario generale ma non si tratta di un concorso con graduatoria LIVORNO "L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del Segretario Generale dell'Ente E' quanto ha comunicato stamani il presidente Davide Gariglio ai membri del Comitato di Gestione, insediatosi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu; Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino. Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale. Gariglio ha sottolineato che "l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae". Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno, un'informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026, con la quale la Port Authority ha provveduto ad aggiornare, adeguandolo alle disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente.

Gazzetta di Livorno

Autorità portuale, avviso per il segretario



03/02/2026 16:33

Un avviso pubblico per individuare la persona a cui affidare il ruolo di segretario generale ma non si tratta di un concorso con graduatoria LIVORNO – L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del Segretario Generale dell'Ente E' quanto ha comunicato stamani il presidente Davide Gariglio ai membri del Comitato di Gestione, insediatosi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu; Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino. Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale. Gariglio ha sottolineato che "l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae". Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno, un'informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026, con la quale la Port Authority ha provveduto ad aggiornare, adeguandolo alle disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente.

Il Nautilus

Livorno

AdSP MTS: Un avviso pubblico per individuare il nuovo segretario generale

Il presidente dell'AdSP, **Davide Gariglio**, lo comunica ai membri del Comitato di Gestione nel giorno del suo primo insediamento. "Raccoglieremo manifestazioni di interesse da parte di chi è interessato" "L'Autorità di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale** procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del Segretario Generale dell'Ente". E' quanto ha comunicato stamani il Presidente **Davide Gariglio** ai membri del Comitato di Gestione, insediatosi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu; Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di **Sistema Portuale**. **Gariglio** ha sottolineato che l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae. Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno, un'informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026, con la quale la Port Authority ha provveduto ad aggiornare, adeguandolo alle disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente.

Il Nautilus

AdSP MTS: Un avviso pubblico per individuare il nuovo segretario generale



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale

Porti di Livorno – Piombino – Portoferraio – Rio Marina – Cavo - Capraia

03/02/2026 15:31

Il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio, lo comunica ai membri del Comitato di Gestione nel giorno del suo primo insediamento. "Raccoglieremo manifestazioni di interesse da parte di chi è interessato" "L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del Segretario Generale dell'Ente". E' quanto ha comunicato stamani il Presidente Davide Gariglio ai membri del Comitato di Gestione, insediatosi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu; Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale. Gariglio ha sottolineato che l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae. Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno, un'informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026, con la quale la Port Authority ha provveduto ad aggiornare, adeguandolo alle disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente.

Informatore Navale

Livorno

ADSP DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE - AVVISO PUBBLICO PER INDIVIDUARE IL NUOVO SEGRETARIO GENERALE

. Il presidente dell'AdSP, **Davide Gariglio**, lo comunica ai membri del Comitato di Gestione nel giorno del suo primo insediamento . "Raccoglieremo manifestazioni di interesse da parte di chi è interessato" . "L'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale** procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del Segretario Generale dell'Ente". E' quanto ha comunicato stamani il Presidente **Davide Gariglio** ai membri del Comitato di Gestione, insediatosi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu ; Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque **Autorità di Sistema Portuale**. **Gariglio** ha sottolineato che l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae. Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno, un'informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026, con la quale la Port Authority ha provveduto ad aggiornare, adeguandolo alle disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente.

Informatore Navale

ADSP DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE - AVVISO PUBBLICO PER INDIVIDUARE IL NUOVO SEGRETARIO GENERALE



03/02/2026 19:26

. Il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio, lo comunica ai membri del Comitato di Gestione nel giorno del suo primo insediamento . "Raccoglieremo manifestazioni di interesse da parte di chi è interessato" . "L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del Segretario Generale dell'Ente". E' quanto ha comunicato stamani il Presidente Davide Gariglio ai membri del Comitato di Gestione, insediatosi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu ; Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale. Gariglio ha sottolineato che l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae. Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno, un'informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026, con la quale la Port Authority ha provveduto ad aggiornare, adeguandolo alle disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente.

Informazioni Marittime

Livorno

Porto di Livorno, cercasi segretario generale dell'Adsp

La presidenza dell'autorità di sistema portuale lancia una manifestazione d'interesse, simile a quella lanciata dal governo per nominare gli ultimi presidenti "L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del Segretario Generale dell'Ente". È quanto ha comunicato stamani il presidente dell'Autorità di sistema portuale che fa capo al **porto** di **Livorno**, Davide Gariglio, ai membri del Comitato di Gestione, insediatisi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu; Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di **Livorno**, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino. Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale. Gariglio ha sottolineato che l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae. Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno, un'informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026, con la quale la Port Authority ha provveduto ad aggiornare, adeguandolo alle disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente. Condividi Tag **livorno** Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Porto di Livorno, cercasi segretario generale dell'Adsp


03/02/2026 15:04

La presidenza dell'autorità di sistema portuale lancia una manifestazione d'interesse, simile a quella lanciata dal governo per nominare gli ultimi presidenti "L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del Segretario Generale dell'Ente". È quanto ha comunicato stamani il presidente dell'Autorità di sistema portuale che fa capo al porto di Livorno, Davide Gariglio, ai membri del Comitato di Gestione, insediatisi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu; Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino. Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale. Gariglio ha sottolineato che l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae. Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno, un'informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026, con la quale la Port Authority ha provveduto ad aggiornare, adeguandolo alle disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente. Condividi Tag **livorno** Articoli correlati.

Segretario generale: la fumata bianca non c'è, e Gariglio cerca candidature

Anziché la nomina del leghista Mancini, parte un "avviso a chi è interessato" **LIVORNO**. La fumata nera dal comignolo della Cappella Sistina presidiato dal gabbiano dice che il papa non è stato eletto: magari è in pole position ma non ce l'ha fatta a fare l'ultimo passo per ottenere il quorum ed entrare in carica. Non c'è dubbio che il paragone resti un po' zoppicante perché il comitato di gestione dell'Authority livornese non è un conclave in Vaticano e perché non c'era da arrivare a nominare un pontefice bensì semplicemente il segretario generale, cioè il numero 2 dell'istituzione portuale che da Palazzo Rosciano governa il sistema portuale di **Livorno** e Piombino più gli scali delle isole: sta di fatto che la fumata bianca non c'è stata. Anche se il tam tam delle indiscrezioni indicava il nome di Gianmarco Mancini, ex parlamentare della Lega, come nome sicuro. Talmente sicuro che indiscrezioni rimbalzate nei giorni scorsi ne accreditavano un attivismo come se fosse già entrato nel ruolo e ormai si contassero solo le ore. Non è stato così, e dal comitato di gestione che avrebbe dovuto procedere alla nomina di Mancini ha in realtà varato «un avviso pubblico per individuare il nuovo segretario generale». Detto così, sembra un po' surreale: tutti si aspettano la nomina e da Palazzo Rosciano, quartier generale dell'ente portuale, esce una sorta di raccolta di quanti possono esser intenzionati a farsi avanti. Per dirla con le parole precise del presidente Gariglio: «L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del segretario generale dell'Ente». Non risulta che sia una decisione presa dal consiglio di gestione, questa specie di "quasi-consiglio d'amministrazione" dell'ente: è semplicemente quanto oggi - addì lunedì 2 marzo, alla seduta di insediamento arrivata a 81 giorni di distanza dalla nomina ufficiale (e ancora in attesa che la Regione Toscana si prenda la briga di nominare il proprio rappresentante) - il presidente Gariglio ha comunicato ai membri del consesso: oltre al direttore marittimo della Toscana (e comandante della Capitaneria), ammiraglio Giovanni Canu, sono Nerio Busdraghi e Carlo Torlai, in rappresentanza del Comune di **Livorno** il primo e del municipio di Piombino il secondo. Detto per inciso, se all'inizio era comprensibile un qualche ritardo nella nomina di competenza della Regione Toscana per via delle elezioni (e del passaggio dall'una all'altra "legislatura"), adesso non solo il presidente è rimasto il medesimo ma è da novembre che c'è la nuova squadra della giunta regionale con nomi e deleghe: difficile credere che in più di cento giorni il "governatore" non abbia trovato il tempo di indicare il proprio rappresentante nel comitato di gestione dell'Authority labronica. Anche perché: 1) è pur sempre un **porto** in cui, caso unico in Italia, una Regione mette 200 milioni per una grande opera pubblica di rango nazionale; 2) giusto giovedì scorso Giani era a **Livorno**



03/03/2026 01:50

MAURO ZUCHELLI

La Gazzetta Marittima

Livorno

per l'ennesima volta per parlare di **porto** (e di ponte sullo Scolmatore). Non potrebbe essere il segno che dietro c'è un segnale politico, destinatario Palazzo Rosciano? Beninteso, in questa sorta di "avviso" di manifestazione di interesse non c'è selezione né sono previsti prove o colloqui, e nemmeno sarà pubblicata una qualche graduatoria: non sarà neppure reso pubblico l'elenco di quanti presenteranno il curriculum. E se vogliamo dirla tutta, almeno per ora non è stata comunicata una scadenza. Un giro di consultazione per buttare la palla in calcio d'angolo? Un modo per prendere tempo e comunque non formalizzare quantomeno adesso la nomina di Mancini? Ma Gariglio ha dimestichezza con il latinorum della giurisprudenza: è stato allievo del professor Pizzetti, l'ha affiancato nello studio degli ingranaggi della pubblica amministrazione in quella stagione di riformismo federalista di centrosinistra. Dunque, nero su bianco nella nota ufficiale tiene a precisare con puntiglio che non vuol fare altro se non camminare esattamente «sulla falsariga - spiega - di quanto fatto nel recente passato dal ministero delle infrastrutture in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale». Certo, c'è anche altro nel menù: una informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026 in base alla quale l'Authority ha adeguato a un decreto ministeriale del 2022, il regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente. Ma il piatto forte di portata era la questione del segretario generale. Certe nomine «non finiscono / fanno dei giri immensi e poi ritornano»: nulla vieta cioè che Gariglio poi finisca per portare in comitato di gestione il nome di Mancini come braccio destro. Ma per ora no, e siccome anche Gariglio ben conosce le liturgie della politica (è stato parlamentare dem, a lungo consigliere regionale in Piemonte e segretario regionale del Pd) è arduo immaginare che questa frenata sia solo un ghirigoro burocratico. Vale come "messaggio in bottiglia": ma a chi? Tre i destinatari possibili. Il ministero. Gariglio potrebbe aver chiesto la garanzia di un rapporto politico un po' più sereno, dopo che il viceministro Rixi, rimangiandosi il pragmatismo di tutti i mesi precedenti, di recente ha preso a sberle il **porto** di **Livorno**. Il centrodestra. Gariglio ha talvolta tirato fuori la metafora delle Olimpiadi 2006 nella sua Torino, quando riuscì insieme alla controparte di destra a evitare che, a suon di sgambetti, la città facesse una figuraccia in mondovisione per i ritardi nei lavori. Dunque, gli uni e gli altri sono avversari politici ma quando sono in ballo gli interessi del **porto** si indossa tutta la maglia amaranto come fossimo in campo all'Armando Picchi. Il centrosinistra. Non c'è dubbio che questo sia il campo di Gariglio, dem di osservanza ex sinistra dc sabauda con talento di mediatore. C'è da mediare probabilmente anche nel variegato arcipelago delle soggettività del centrosinistra locale: da un lato, chi considera che la destra sta dall'altra parte della barricata e bisogna di cercare sponde; dall'altro, chi invece ritiene che si debba fare professione di realismo e acconciarsi a trovare forme per combinare qualcosa anche con le leve di governo in mano a Meloni e dintorni. Gli uni, contro Mancini; gli altri, disposti a digerirlo purché aggiunga forza alle rivendicazioni di **Livorno** (e porti a casa davvero qualcosa anziché star lì a mettere

La Gazzetta Marittima

Livorno

lo zucchero nel motore di Gariglio). Fonti interne a Palazzo Rosciano tendono a ridimensionare la portata di tutto questo: semmai tutto nasce da esigenze di trasparenza e, in nome della voglia di mostrarsi inappuntabili sotto questo profilo, sarà tutt'al più male di qualche settimana, mica di più. Chissà, in questa "casa degli specchi" tutto è possibile: solo un fraintendimento di una buona intenzione? Al centro torna sempre la questione dei requisiti di competenza specifica che la normativa prevederebbe in termini stringenti: peraltro, anche Gariglio ha un curriculum da carriera politica in casa dem più la guida di grandi società pubbliche di bus. Curiosamente, anche Mancini si è occupato di aziende di bus a Piombino e nel sud Toscana, è componente esterno dell'organismo di vigilanza dell'ex municipalizzata lucchese del gas e dell'analoga società locale dei rifiuti così come in passato, per alcuni mesi, aveva guidato la società dell'acquedotto lucchese. In precedenza, come professionista con radici fra Como e Varese, aveva seguito in Lombardia i servizi pubblici locali di alcune città e società del settore ferroviario, in due round segretario particolare e consigliere politico del ministro Roberto Maroni (agli interni e poi al welfare), nella prima metà degli anni '90 deputato della Lega e agli inizi di questo decennio commissario del Carroccio a Livorno. Tutto questo atterra in un contesto che ha in ballo il combinato disposto di altri due tipi di scenari. A cominciare da una certa qual sensazione di essere a bagnomaria, benché Gariglio sia in sella da quasi dieci mesi, prima come commissario e da metà novembre con i galloni da presidente. La ragione è presto detta: il segretario generale ancora non c'è e il comitato portuale ha avuto il 2 marzo la prima seduta, senza neanche essere al completo (come detto manca il rappresentante della Regione Toscana). Non basta: a inizio ottobre è stato il ministro Matteo Salvini in persona ad annunciare che avrebbe nominato il prefetto Giancarlo Dionisi come commissario straordinario per la Darsena Europa, ma la formalizzazione non è arrivata e intanto è ancora lì Luciano Guerrieri, che pure correttamente ha presentato le dimissioni da quasi cinque mesi, cioè da quando è stato annunciato il nuovo commissario. La situazione resta a galleggiare fra quasi-ruoli informali e ex-ruoli non ancora del tutto ex: a bagnomaria. Qualcosa del genere, fatte salve le dovute differenze, potrebbe esser capitato - ammesso che le indiscrezioni abbiano riscontro - anche per lo scranno di segretario generale, magari con l'idea di abbreviare i tempi del traghettamento: perfino in incontri ufficiali. E l'altro genere di perimetro-scenario? Livorno non è affatto un caso a sé stante nel Grande Gioco del rinnovo di tutti i vertici delle istituzioni portuali nell'era del centrodestra. Fin dai tempi del lunghissimo impasse nelle commissioni parlamentari è balzato agli occhi che il match si gioca in un contesto fatto di tante altre autorità di sistema portuale, e dunque gli equilibri e le soluzioni vanno pensate spesso su scala nazionale. Mentre è sulla rampa di lancio una "riforma della riforma della riforma" - quella dei "Porti d'Italia spa" - che, invece di far mettere al governo moneta sonante sui vari scali, porta via i quattrini a ciascuna Autorità portuale per accentrare a Roma ogni decisione. Esiste certo un problema di regia nazionale ma ci sarà di che divertirsi il giorno in cui qualcuno si farà qualche domanda sul rispetto del titolo quinto della Costituzione. Non è finita: se

La Gazzetta Marittima

Livorno

il governo non mette i soldi e li deve portar via dai singoli porti, come si fa a rimpinguare il gruzzoletto? Facile: basta far fermare (quasi) tutto. Come? Un po' di rimpalli burocratici ministeriali, niente di più facile: e il gioco è fatto. Mauro Zucchelli.

AdSp Mar Tirreno Settentrionale, avviso per il nuovo segretario generale

LIVORNO - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale avvia la procedura per individuare il nuovo segretario generale. L'annuncio è arrivato questa mattina (2 Marzo) dal presidente Davide Gariglio, in occasione della prima seduta di insediamento del Comitato di Gestione. Davanti ai componenti dell'organo il direttore marittimo della Toscana, ammiraglio Giovanni Canu, Nerio Busdraghi per il Comune di Livorno e Carlo Torlai per il Comune di Piombino Gariglio ha comunicato l'intenzione dell'ente di raccogliere manifestazioni di interesse da parte di quanti siano interessati a ricoprire l'incarico apicale amministrativo. Il presidente ha precisato che l'avviso pubblico non avrà natura concorsuale e non comporterà l'attivazione di una procedura selettiva formale. Non sarà quindi stilata alcuna graduatoria, né verrà pubblicato l'elenco dei candidati che presenteranno il proprio curriculum vitae. L'impostazione ricalca quella recentemente adottata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo dei vertici di cinque Autorità di Sistema Portuale. Nel corso della seduta il Comitato ha inoltre esaminato un'informativa relativa all'ordinanza n. 1 del 2026, con cui l'Autorità portuale ha aggiornato il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti di competenza. L'adeguamento si è reso necessario per recepire le disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, allineando così la disciplina interna al quadro normativo nazionale vigente.

Messaggero Marittimo.it



AdSp Mar Tirreno Settentrionale, avviso per il nuovo segretario generale

LIVORNO - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale avvia la procedura per individuare il nuovo segretario generale. L'annuncio è arrivato questa mattina (2 Marzo) dal presidente Davide Gariglio, in occasione della prima seduta di insediamento del Comitato di Gestione. Davanti ai componenti dell'organo – il direttore marittimo della Toscana, ammiraglio Giovanni Canu, Nerio Busdraghi per il Comune di Livorno e Carlo Torlai per il Comune di Piombino – Gariglio ha comunicato l'intenzione dell'ente di raccogliere manifestazioni di interesse da parte di quanti siano interessati a ricoprire l'incarico apicale amministrativo.

Il presidente ha precisato che l'avviso pubblico non avrà natura concorsuale e non comporterà l'attivazione di una procedura selettiva formale. Non sarà quindi stilata alcuna graduatoria, né verrà pubblicato l'elenco dei candidati che presenteranno il proprio curriculum vitae. L'impostazione ricalca quella recentemente adottata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo dei vertici di cinque Autorità di Sistema Portuale.

Il Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma né con il consenso. Copyright © 2025 - Editore Commerciali Marittimi s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 - Livorno. Ufficio Registro delle imprese di Livorno n. 00080204971. P.Iva 00080204971. Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versati.

Messaggero Marittimo

Livorno

Livorno, raccolta fondi per la famiglia di Niko Ulivieri

LIVORNO - Il porto è una comunità prima ancora che un'infrastruttura. Quando uno dei suoi uomini viene a mancare, non si perde soltanto un professionista, ma un volto, una voce, una presenza quotidiana che faceva parte della nostra vita di mare. I Piloti del Porto di Livorno hanno promosso una raccolta fondi a sostegno della famiglia di Niko Ulivieri, Conduttore della Pilotina tragicamente scomparso il 24 febbraio nelle acque antistanti l'imboccatura del porto di Livorno. Come Messaggero Marittimo riteniamo doveroso dare spazio a questa iniziativa. Se tra i nostri lettori, tra gli operatori marittimi, tra chi vive e lavora nel sistema portuale, vi fosse la volontà di contribuire anche con un piccolo gesto concreto, ogni donazione rappresenterebbe un segno di vicinanza autentica alla famiglia. È stato aperto un conto corrente dedicato: Credem Banca Filiale di Livorno Viale Italia, 176 Intestatario: Matteo Ferroni IBAN: IT 04 L 03032 13900 0100 0121 8279 Causale: sostegno famiglia Niko Ulivieri Il mare unisce. E nei momenti più difficili, la solidarietà della comunità portuale sa essere più forte di qualsiasi tempesta.

Messaggero Marittimo.it



Livorno, raccolta fondi per la famiglia di Niko Ulivieri

LIVORNO - Il porto è una comunità prima ancora che un'infrastruttura. Quando uno dei suoi uomini viene a mancare, non si perde soltanto un professionista, ma un volto, una voce, una presenza quotidiana che faceva parte della nostra vita di mare.

I Piloti del Porto di Livorno hanno promosso una **raccolta fondi a sostegno della famiglia di Niko Ulivieri**, Conduttore della Pilotina tragicamente scomparso il 24 febbraio nelle acque antistanti l'imboccatura del porto di Livorno.

Come **Messaggero Marittimo** riteniamo doveroso dare spazio a questa iniziativa. Se tra i nostri lettori, tra gli operatori marittimi, tra chi vive e lavora nel sistema portuale, vi fosse la volontà di contribuire anche con un piccolo gesto concreto, ogni donazione rappresenterebbe un segno di vicinanza autentica alla famiglia.

È stato aperto un conto corrente dedicato:

Credem Banca – Filiale di Livorno Viale Italia, 176

Intestatario: **Matteo Ferroni** IBAN: IT 04 L 03032 13900 0100 0121 8279 Causale: **sostegno famiglia Niko Ulivieri**

Il mare unisce. E nei momenti più difficili, la solidarietà della comunità portuale sa essere più forte di

Il Messaggero Marittimo - i contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma se non con il consenso. Copyright © 2022 - Editore Commerciale Marittimo s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 - Livorno | Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 0008020497 | P.Iva 0008020497 | Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versati

Port News

Livorno

Livorno, avviso pubblico per il nuovo segretario dell'AdSP

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del Segretario Generale dell'Ente. E' quanto ha comunicato stamani il Presidente Davide Gariglio ai membri del Comitato di Gestione, insediatosi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu; Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino. Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale. Gariglio ha sottolineato che l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae. Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno, un'informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026, con la quale la Port Authority ha provveduto ad aggiornare, adeguandolo alle disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente.

Port News

Livorno, avviso pubblico per il nuovo segretario dell'AdSP



03/02/2026 14:58

"L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del Segretario Generale dell'Ente". E' quanto ha comunicato stamani il Presidente Davide Gariglio ai membri del Comitato di Gestione, insediatosi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu; Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino. Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno, un'informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026, con la quale la Port Authority ha provveduto ad aggiornare, adeguandolo alle disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente.

Autorità portuale, avviso per il segretario

Un avviso pubblico per individuare la persona a cui affidare il ruolo di segretario generale ma non si tratta di un concorso con graduatoria LIVORNO "L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del Segretario Generale dell'Ente ". E' quanto ha comunicato stamani il presidente Davide Gariglio ai membri del Comitato di Gestione, insediatosi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu; Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino. Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale. Gariglio ha sottolineato che "l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae". Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno, un'informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026, con la quale la Port Authority ha provveduto ad aggiornare, adeguandolo alle disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente.

Qui News Elba

Autorità portuale, avviso per il segretario

03/02/2026 16:32

Un avviso pubblico per individuare la persona a cui affidare il ruolo di segretario generale ma non si tratta di un concorso con graduatoria LIVORNO – "L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del Segretario Generale dell'Ente ". E' quanto ha comunicato stamani il presidente Davide Gariglio ai membri del Comitato di Gestione, insediatosi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu; Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino. Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale. Gariglio ha sottolineato che "l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae". Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno, un'informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026, con la quale la Port Authority ha provveduto ad aggiornare, adeguandolo alle disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente.

Gariglio annuncia la raccolta di manifestazioni di interesse per il nuovo Segretario Generale dell'AdSP

- Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, nel corso della prima riunione del Comitato di Gestione, ha comunicato l'intenzione dell'Ente di procedere alla raccolta di manifestazioni di interesse per la posizione di Segretario Generale All'incontro, che ha segnato l'insediamento ufficiale del Comitato, hanno partecipato l'ammiraglio Giovanni Canu, direttore marittimo della Toscana, Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno e Carlo Torlai per il Comune di Piombino. Gariglio ha precisato che l'avviso non avrà carattere concorsuale e non darà luogo a procedure selettive o graduatorie. Non sarà inoltre reso pubblico l'elenco dei candidati che presenteranno il proprio curriculum. Il presidente ha spiegato che la scelta segue l'impostazione recentemente adottata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale. Nel corso della seduta è stata infine presentata un'informativa relativa all'ordinanza n. 1/2026, con cui l'Ente ha aggiornato il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti, in conformità al decreto ministeriale n. 202/2022.

Sea Reporter

Gariglio annuncia la raccolta di manifestazioni di interesse per il nuovo Segretario Generale dell'AdSP



03/02/2026 23:35

Redazione Seareporter

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, nel corso della prima riunione del Comitato di Gestione, ha comunicato l'intenzione dell'Ente di procedere alla raccolta di manifestazioni di interesse per la posizione di Segretario Generale All'incontro, che ha segnato l'insediamento ufficiale del Comitato, hanno partecipato l'ammiraglio Giovanni Canu, direttore marittimo della Toscana, Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno e Carlo Torlai per il Comune di Piombino. Gariglio ha precisato che l'avviso non avrà carattere concorsuale e non darà luogo a procedure selettive o graduatorie. Non sarà inoltre reso pubblico l'elenco dei candidati che presenteranno il proprio curriculum. Il presidente ha spiegato che la scelta segue l'impostazione recentemente adottata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale. Nel corso della seduta è stata infine presentata un'informativa relativa all'ordinanza n. 1/2026, con cui l'Ente ha aggiornato il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti, in conformità al decreto ministeriale n. 202/2022.

Livorno, l'Adsp acquisirà manifestazioni di interesse per il ruolo di segretario generale

L'annuncio del presidente Gariglio durante la seduta di insediamento del Comitato di Gestione. Non sarà un concorso e non verrà pubblicata alcuna graduatoria "L'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del segretario generale dell'ente". Lo ha annunciato il presidente Davide Gariglio (nella foto) ai membri del Comitato di Gestione, insediatosi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino. Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Mit in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Adsp. Gariglio ha sottolineato che l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae.

Ship Mag

Livorno, l'Adsp acquisirà manifestazioni di interesse per il ruolo di segretario generale



03/02/2026 15:34

L'annuncio del presidente Gariglio durante la seduta di insediamento del Comitato di Gestione. Non sarà un concorso e non verrà pubblicata alcuna graduatoria "L'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del segretario generale dell'ente". Lo ha annunciato il presidente Davide Gariglio (nella foto) ai membri del Comitato di Gestione, insediatosi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino. Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Mit in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Adsp. Gariglio ha sottolineato che l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae.

Shipping Italy

Livorno

Il porto e il retroporto di Livorno si preparano a giocare la sfida dell'idrogeno

Hydrogen Valley Toscana: entro aprile il dossier Ue per trasformare il territorio in un hub energetico mediterraneo Livorno - L'idrogeno come 'piattaforma di trasformazione' capace di riscrivere il destino industriale e logistico della costa toscana. E' stato incentrato su questo messaggio il convegno organizzato dal Propeller Club Port of Leghorn che si è tenuto presso l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci riunendo i massimi esponenti della ricerca, dell'industria e della politica regionale per cercare di definire i contorni della futura Hydrogen Valley Toscana. In apertura, la presidente Maria Gloria Giani Pollastrini ha ricordato come Livorno debba superare la frattura prodotta dai cambiamenti degli ultimi decenni attraverso una 'nuova narrazione condivisa' e che l'idrogeno rappresenta l'occasione concreta per ricostruire filiere e attrarre investimenti qualificati, a patto di un cambio di mentalità: "La città deve smettere di guardare al passato e proporsi con un'immagine solida, affidabile e proiettata al futuro". In questa prospettiva, il vettore energetico può essere la chiave per trasformare il territorio in un nodo di primo piano nel Mediterraneo.

Dopo i saluti del presidente dell'Autorità di sistema portuale, **Davide Gariglio**,

che ha evidenziato l'enorme potenzialità dell'area grazie alla futura Darsena Europa, è seguito l'intervento della presidente dell'interporto Vespucci, Monica Bellandi, che ha candidato l'area retroportuale come hub di produzione dell'idrogeno verde, quindi una "fabbrica di energia" di prossimità, con uno stoccaggio operativo di superficie funzionale al rifornimento immediato del trasporto pesante e delle attività di movimentazione merci. Una soluzione pragmatica che punta ad abbattere gli elevati costi logistici legati al trasporto del vettore da aree remote, e può aumentare l'autonomia e l'attrattività competitiva del territorio livornese. Il pragmatismo è stato il filo conduttore anche degli interventi tecnici. George Madessis (presidente Ineos Inovyn Italia) ha ricordato che l'Europa, pur emettendo solo l'8% della CO2 mondiale, sta sostenendo costi altissimi per decarbonizzare, ed inoltre "le aziende cinesi stanno già preparando la seconda ondata tecnologica, quella dell'idrogeno, dopo quella elettrica," ha avvertito. In questo scenario, la Toscana parte da una posizione di forza: l'impianto Ineos di Rosignano produce già 5.000 tonnellate di idrogeno l'anno, la quota più alta in Italia via elettrolizzatore e può essere un polo di riferimento per l'idrogeno. Replicando il modello già avviato con successo nel porto di Anversa, Madessis propone la produzione di metanolo attraverso la combinazione di idrogeno e CO2 come risposta concreta e pulita alle esigenze di decarbonizzazione delle navi. Madessis ha informato che coordinerà un gruppo tecnico composto da circa venti imprese con l'obiettivo di presentare entro aprile 2026 il dossier di candidatura per la Hydrogen Valley Toscana in sede europea. L'iniziativa vuole connettere la produzione con stoccaggi di enorme scala, come l'ipotesi di utilizzare i pozzi sottomarini



03/02/2026 11:32

Nicola Capuzzo

Shipping Italy
Il porto e il retroporto di Livorno si preparano a giocare la sfida dell'idrogeno

Hydrogen Valley Toscana: entro aprile il dossier Ue per trasformare il territorio in un hub energetico mediterraneo Livorno - L'idrogeno come 'piattaforma di trasformazione' capace di riscrivere il destino industriale e logistico della costa toscana. E' stato incentrato su questo messaggio il convegno organizzato dal Propeller Club Port of Leghorn che si è tenuto presso l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci riunendo i massimi esponenti della ricerca, dell'industria e della politica regionale per cercare di definire i contorni della futura Hydrogen Valley Toscana. In apertura, la presidente Maria Gloria Giani Pollastrini ha ricordato come Livorno debba superare la frattura prodotta dai cambiamenti degli ultimi decenni attraverso una 'nuova narrazione condivisa' e che l'idrogeno rappresenta l'occasione concreta per ricostruire filiere e attrarre investimenti qualificati, a patto di un cambio di mentalità: "La città deve smettere di guardare al passato e proporsi con un'immagine solida, affidabile e proiettata al futuro". In questa prospettiva, il vettore energetico può essere la chiave per trasformare il territorio in un nodo di primo piano nel Mediterraneo. Dopo i saluti del presidente dell'Autorità di sistema portuale, Davide Gariglio, che ha evidenziato l'enorme potenzialità dell'area grazie alla futura Darsena Europa, è seguito l'intervento della presidente dell'interporto Vespucci, Monica Bellandi, che ha candidato l'area retroportuale come hub di produzione dell'idrogeno verde, quindi una "fabbrica di energia" di prossimità, con uno stoccaggio operativo di superficie funzionale al rifornimento immediato del trasporto pesante e delle attività di movimentazione merci. Una soluzione pragmatica che punta ad abbattere gli elevati costi logistici legati al trasporto del vettore da aree remote, e può aumentare l'autonomia e l'attrattività competitiva del territorio livornese. Il pragmatismo è stato il filo conduttore anche degli interventi tecnici. George Madessis (presidente Ineos Inovyn Italia) ha ricordato che l'Europa,

Shipping Italy

Livorno

esauriti nell'Adriatico per confinare in totale sicurezza grandi volumi di gas per oltre cinque secoli. Una strategia che integra i grandi volumi industriali con le necessità della logistica intermodale, e prevede l'installazione di elettrolizzatori direttamente nei nodi di scambio (come l'Interporto) per alimentare camion e treni, sulla scorta dell'esperienza già maturata in Germania con oltre duecento mezzi pesanti a idrogeno operativi. L'idrogeno verde ha comunque una sostenibilità economica ancora da raggiungere; lo ha spiegato Alessandro Bianchini, del Dipartimento ingegneria industriale dell'Università di Firenze: oggi in Italia costa circa 6 /kg, contro l'1,5 /kg di quello "grigio" prodotto da fossili. La sfida è dunque dimezzare questo costo entro il 2030 per rendere il vettore più competitivo. Secondo il professor Cristiano Nicoletta (Polo Magona) la Toscana ha una competenza tecnologica e accademica straordinaria, ma a questa preparazione tecnica non corrisponde ancora un mercato maturo, perché frenato dai costi elevati e dalla limitata disponibilità di energia rinnovabile per la produzione di idrogeno verde. Il professore ha illustrato come, in questo contesto, la provincia di Livorno sia il setting ideale per una filiera industriale che vada dal polo chimico di Rosignano alla bio-raffineria di Livorno, dove l'idrogeno è fondamentale per produrre biocarburanti come l'Hvo e, in una prospettiva di lungo termine orientata allo shipping, come Livorno potrebbe evolvere in un hub logistico portuale per la distribuzione di carburanti sintetici (metanolo e ammoniaca), integrando l'idrogeno con la CO2 del comparto geotermico toscano, arrivando persino a servire la siderurgia per la produzione di 'acciaio verde'. Dal lato delle imprese locali sono arrivati annunci su investimenti importanti quali quello di Erredue Spa, rappresentato in sala dal responsabile Luca Giacomelli, di 14,5 milioni di euro per un nuovo stabilimento a Livorno dedicato ai grandi impianti di idrogeno. Parallelamente, Marco Mechi (Dumarey) ha mostrato come si stia già lavorando alla conversione dei motori heavy-duty per l'iniezione a idrogeno: una soluzione vitale per i mezzi pesanti e le macchine movimento terra che non possono essere elettrificati a causa del peso delle batterie. Le conclusioni sono state portate da Paolo Tedeschi (direttore competitività territoriale Toscana, della Regione Toscana) che ha ribadito l'impegno dell'amministrazione per far nascere l'Hydrogen Valley, ma con un monito: "Abbiamo bisogno di un mercato vero, non di speculatori che cercano solo incentivi sulle rinnovabili senza creare industria" ed ha ricordato come la Regione punti a collegare la ricerca accademica - che in Toscana ha laboratori unici in Italia per il test degli elettrolizzatori - con le esigenze dei grandi 'utilizzatori' industriali e logistici. In chiusura di convegno, Maria Gloria Giani ha richiamato al coraggio collettivo: nonostante la decarbonizzazione marittima sia una sfida complessa, Livorno ha le competenze e gli asset per difendere la propria identità industriale. "Serve un cambio di passo", ha concluso la Presidente, "per dimostrare che sappiamo superare i problemi e riportare la città al centro della transizione ecologica come nodo energetico protagonista".

Shipping Italy

Livorno

Procedura pubblica per cercare il segretario generale di Livorno

Il nome di Mancini non sfonda, Gariglio lancia una manifestazione di interesse non vincolante "L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale" procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del Segretario Generale dell'Ente". È quanto ha comunicato stamani il Presidente Davide Gariglio ai membri del Comitato di Gestione, insediandosi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu, Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino (la Regione Toscana deve ancora nominare il proprio rappresentante). Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale. Gariglio ha sottolineato che l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae. Nelle ultime settimane secondo i rumor circolanti sulle banchine livornesi il nome in pole position sarebbe quello dell'ex deputato leghista Gianmarco Mancini, avvocato e amministratore in alcune società municipalizzate toscane attive nel trasporto pubblico stradale e nella gestione di acquedotti e fognature, mentre sembra esser finito in seconda fila l'ex segretario generale e attuale dirigente dell'Adsp genovese Marco Sanguineri. Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno, un'informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026, con la quale la Port Authority ha provveduto ad aggiornare, adeguandolo alle disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente.

Shipping Italy

Procedura pubblica per cercare il segretario generale di Livorno



03/02/2026 21:33

Nicola Capuzzo

Il nome di Mancini non sfonda, Gariglio lancia una manifestazione di interesse non vincolante "L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale" procederà all'acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che siano interessati a ricoprire il ruolo del Segretario Generale dell'Ente". È quanto ha comunicato stamani il Presidente Davide Gariglio ai membri del Comitato di Gestione, insediandosi oggi per la prima volta con la partecipazione dei suoi membri: il direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Giovanni Canu, Nerio Busdraghi in rappresentanza del Comune di Livorno, e Carlo Torlai in rappresentanza del Comune di Piombino (la Regione Toscana deve ancora nominare il proprio rappresentante). Il presidente ha specificato di voler procedere sulla falsa riga di quanto fatto nel recente passato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione del rinnovo degli organi di vertice di cinque Autorità di Sistema Portuale. Gariglio ha sottolineato che l'avviso non ha natura concorsuale e che non è prevista alcuna procedura selettiva. Non verrà pertanto pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il curriculum vitae. Nelle ultime settimane secondo i rumor circolanti sulle banchine livornesi il nome in pole position sarebbe quello dell'ex deputato leghista Gianmarco Mancini, avvocato e amministratore in alcune società municipalizzate toscane attive nel trasporto pubblico stradale e nella gestione di acquedotti e fognature, mentre sembra esser finito in seconda fila l'ex segretario generale e attuale dirigente dell'Adsp genovese Marco Sanguineri. Durante la seduta è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno, un'informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026, con la quale la Port Authority ha provveduto ad aggiornare, adeguandolo alle disposizioni del decreto ministeriale 202 del 2022, il Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali e la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'ente. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Qui News Elba

Piombino, Isola d' Elba

Porto, "una sala di attesa per gli elbani"

Lo ha chiesto Lanera, coordinatore di Fratelli d'Italia Elba, al presidente dell'Autorità portuale. Chiesta anche una nave idonea per l'ultima corsa PIOMBINO "Una sala dedicata agli elbani nella stazione marittima di Piombino arredata con comode poltrone da aprire nel caso di condizioni meteo avverse che obbligano lo stop delle navi, in particolar modo nel caso della sospensione dell'ultima corsa da Piombino". Lo scrive in una nota Luigi Lanera, coordinatore di Fratelli d'Italia Elba e consigliere del ministro per le politiche del mare. "È la richiesta che ho presentato come coordinatore elbano di Fdi al nuovo presidente della **AdSP** Dottor Gariglio - spiega Lanera - al fine di mitigare il grande disagio al quale i nostri concittadini sono costretti a subire in caso di condizioni meteo avverse". "Con grande piacere ho riscontrato un positivo interessamento dal parte del Dottor Gariglio che ha breve con il sottoscritto si recherà presso la stazione marittima per un sopralluogo al fine di valutare questa nostra richiesta. - conclude Lanera - Ho voluto, nell'occasione dell'interlocuzione con il Dottor Gariglio, evidenziare anche la necessità di avere per la corsa delle 22,30 una nave idonea alla traversata con condizioni meteo non molto estreme. Non è mancata, in ultimo, la mia la richiesta di far rispettare da parte delle tre compagnie di navigazione, operanti sulla tratta elbana, di rispettare gli orari di collegamento per i quali hanno potuto disporre degli slot di ormeggio sia in estate che in inverno".

Qui News Elba

Porto, "una sala di attesa per gli elbani"

03/02/2026 11:11

Lo ha chiesto Lanera, coordinatore di Fratelli d'Italia Elba, al presidente dell'Autorità portuale. Chiesta anche una nave idonea per l'ultima corsa PIOMBINO — "Una sala dedicata agli elbani nella stazione marittima di Piombino arredata con comode poltrone da aprire nel caso di condizioni meteo avverse che obbligano lo stop delle navi, in particolar modo nel caso della sospensione dell'ultima corsa da Piombino". Lo scrive in una nota Luigi Lanera, coordinatore di Fratelli d'Italia Elba e consigliere del ministro per le politiche del mare. "È la richiesta che ho presentato come coordinatore elbano di Fdi al nuovo presidente della AdSP Dottor Gariglio - spiega Lanera - al fine di mitigare il grande disagio al quale i nostri concittadini sono costretti a subire in caso di condizioni meteo avverse". "Con grande piacere ho riscontrato un positivo interessamento dal parte del Dottor Gariglio che ha breve con il sottoscritto si recherà presso la stazione marittima per un sopralluogo al fine di valutare questa nostra richiesta. - conclude Lanera - Ho voluto, nell'occasione dell'interlocuzione con il Dottor Gariglio, evidenziare anche la necessità di avere per la corsa delle 22,30 una nave idonea alla traversata con condizioni meteo non molto estreme. Non è mancata, in ultimo, la mia la richiesta di far rispettare da parte delle tre compagnie di navigazione, operanti sulla tratta elbana, di rispettare gli orari di collegamento per i quali hanno potuto disporre degli slot di ormeggio sia in estate che in inverno".

Il porto di Ancona ostaggio di Hormuz, Rossi: «Effetti negativi immediati. Rotta fondamentale senza alternative»

di Martina Marinangeli martedì 3 marzo 2026, 02:20 3 Minuti di Lettura ANCONA Il butterfly effect applicato alle fiamme che si levano in Medio Oriente. La guerra scoppiata nel Golfo Persico dopo l'attacco di Usa e Israele all'Iran iniziato sabato mattina, investe come in un sinistro effetto domino anche i porti italiani, quello dorico compreso. Gli scali del Bel Paese (soprattutto quelli affacciati sull'Adriatico) si preparano a fare i conti con i contraccolpi causati dall'escalation militare ai traffici delle merci tra Europa e Oriente. E la logistica è il primo tassello della filiera ad essere toccato. Gli operatori del **porto** guardano con apprensione a quanto sta accadendo nello Stretto di Hormuz, di fatto chiuso dai pasdaran iraniani (quasi nessuna nave può attraversarlo): per quel fondamentale collo di bottiglia che separa il Golfo Persico dal Golfo dell'Oman, passa circa il 30% del petrolio mondiale. Lì si affacciano Iran, Iraq, Kuwait, Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Bahrain, Qatar e Oman. E lì i container del **porto** dorico navigano per raggiungere Middle East e Far East. La mappa della crisi Gli scali adriatici fanno fatica ad essere competitivi con quelli del Tirreno nelle rotte verso Nord e Sud America

e quindi hanno nel Medio Oriente e nei Paesi dell'Est asiatico (Cina in testa) le destinazioni d'elezione. Una geografia economica che aveva già subito una battuta d'arresto nel 2024, quando il Canale di Suez iniziò ad essere tenuto in ostaggio dai ribelli Houthi, «ma almeno, in quel caso, avevamo un'alternativa», osserva Alberto Rossi, ceo della Frittelli Maritime Group Spa, il principale gruppo di logistica portuale di Ancona. «I traffici che arrivano dal Far East, nel momento in cui non potevano passare dal canale di Suez, circumnavigavano il Sud Africa. E dopo un'iniziale reazione isterica che aveva visto i noli schizzare alle stelle, la situazione era tornata stabile». Con il blocco di Hormuz, invece, la situazione diventa molto più critica: «Per quell'area - osserva l'armatore - non c'è un collegamento alternativo e per il servizio container dal **porto** di Ancona, Paesi come Emirati Arabi e Bahrein sono destinazioni fondamentali. Ci saranno effetti negativi immediati». Ricorda come, fino a 35-40 anni fa, il traffico container che usciva dal **porto** di Ancona fosse diretto per l'80% verso il Golfo Persico. «Ovviamente nel frattempo, la percentuale si è ridotta perché ora è il Far East a farla da padrone, ma rimangono per noi delle destinazioni molto importanti». È ancora Difficile misurare l'intensità dell'impatto negativo del blocco dello stretto di Hormuz sugli operatori del nostro **porto**, che si presenterà anche con un'altra veste: il costo del petrolio già schizzato alle stelle, con effetto tsunami sul costo del carburante. Le conseguenze Un combinato disposto che, se prolungato nel tempo, manderebbe in tilt il comparto. «Si stanno facendo delle valutazioni il cui impatto ancora è prematuro - l'analisi di Andrea Morandi, ceo di Morandi Group - Siamo sicuramente a rischio. Il nostro lavoro è ormai una missione», l'amara



di Martina Marinangeli martedì 3 marzo 2026, 02:20 3 Minuti di Lettura ANCONA Il butterfly effect applicato alle fiamme che si levano in Medio Oriente. La guerra scoppiata nel Golfo Persico dopo l'attacco di Usa e Israele all'Iran iniziato sabato mattina, investe come in un sinistro effetto domino anche i porti italiani, quello dorico compreso. Gli scali del Bel Paese (soprattutto quelli affacciati sull'Adriatico) si preparano a fare i conti con i contraccolpi causati dall'escalation militare ai traffici delle merci tra Europa e Oriente. E la logistica è il primo tassello della filiera ad essere toccato. Gli operatori del porto guardano con apprensione a quanto sta accadendo nello Stretto di Hormuz, di fatto chiuso dai pasdaran iraniani (quasi nessuna nave può attraversarlo): per quel fondamentale collo di bottiglia che separa il Golfo Persico dal Golfo dell'Oman, passa circa il 30% del petrolio mondiale. Lì si affacciano Iran, Iraq, Kuwait, Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Bahrain, Qatar e Oman. E lì i container del porto dorico navigano per raggiungere Middle East e Far East. La mappa della crisi Gli scali adriatici fanno fatica ad essere competitivi con quelli del Tirreno nelle rotte verso Nord e Sud America e quindi hanno nel Medio Oriente e nei Paesi dell'Est asiatico (Cina in testa) le destinazioni d'elezione. Una geografia economica che aveva già subito una battuta d'arresto nel 2024, quando il Canale di Suez iniziò ad essere tenuto in ostaggio dai ribelli Houthi, «ma almeno, in quel caso, avevamo un'alternativa», osserva Alberto Rossi, ceo della Frittelli Maritime Group Spa, il principale gruppo di logistica portuale di Ancona. «I traffici che arrivano dal Far East, nel momento in cui non potevano passare dal canale di Suez, circumnavigavano il Sud Africa. E dopo un'iniziale reazione isterica che aveva visto i noli schizzare alle stelle, la situazione era tornata stabile». Con il blocco di Hormuz, invece, la situazione diventa molto più critica: «Per quell'area - osserva l'armatore - non c'è un collegamento alternativo e

considerazione. Molte navi e petroliere risultano ferme all'imbocco dello Stretto. In media, ogni giorno transitano da Hormuz 20 milioni di barili di petrolio, un quinto della domanda globale. È uno dei principali snodi energetici al mondo, uscita obbligata per le esportazioni di greggio e gas di Paesi quali Arabia Saudita, Iraq, Kuwait, Qatar ed Emirati Arabi Uniti. Msc Crociere ha fatto sapere che, «a causa dell'attuale situazione e della chiusura dello spazio aereo nella regione del Medio Oriente, Msc Euribia rimarrà ormeggiata nel porto di Dubai». La prossima crociera prevista in partenza da Doha (Qatar) il 1° marzo «è stata cancellata. Msc Crociere sta attualmente riesaminando tutte le sue operazioni nella regione». Un proliferare di conseguenze nefaste che non fa presagire niente di buono. Il butterfly effect, appunto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Rebus stazione marittima, pressing Regione-Comune. «Rfi adesso accorci i tempi»

ANCONA Non uno scontro, piuttosto un deciso ma cordiale scambio di vedute con Rete Ferroviaria Italiana (Rfi). E alla fine, al tavolo organizzato ieri in Regione sulla riapertura della stazione marittima di Ancona a spuntarla sono stati il Comune e Palazzo Raffaello. «Abbiamo preteso un accorciamento dei tempi da parte di Rfi» spiega, a margine, il sindaco Daniele Silveti.

APPROFONDIMENTI IL FOCUS Ancona capitale della cultura: lo scatto da fare in sette mosse. Il nodo I tecnici romani si erano infatti presentati al vertice interforze (Regione, Comune e **Autorità portuale**) con una serie di slide che hanno fatto subito storcere il naso ai presenti, in particolare al sindaco e agli assessori alle Infrastrutture Francesco Baldelli e al Porto Giacomo Bugaro. «Nel 2027» era l'obiettivo proposto da Rfi per la stesura del Documento di Fattibilità delle Alternative progettuali (DocFap), lo stadio primordiale della progettazione delle infrastrutture necessarie alla riattivazione dello scalo urbano sotto via XXIX Settembre. Solo dopo vengono il Documento di Indirizzo alla Progettazione, il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica e, infine, il Progetto esecutivo. Questo a 3 anni dalla promessa elettorale, lanciata da Silveti, di riattivare lo scalo. La fretta. Risulta evidente, allora, perché sia la Regione che il Comune abbiano preteso una contrazione delle tempistiche prospettate da Rfi, giudicate troppo «comode». E, alla fine, anche i tecnici hanno ceduto: il DocFap verrà presentato entro fine anno. Di tempi, però, ieri non si è parlato. E nemmeno di costi. «Il quadro economico verrà definito successivamente» assicura Silveti. Tra i nodi da sciogliere, il superamento di 3 passaggi a livello. I problemi. Proprio i passaggi a livello, e la necessità di un adeguamento da circa 2 milioni di euro, avevano portato alla chiusura di Ancona Marittima nel dicembre del 2015. Loro e i costi del servizio, 820mila euro all'anno (finanziati dalla Regione) per le 44 coppie di treni in servizio giornalmente tra la stazione centrale e quella marittima. A fronte, però, di 1000 passeggeri scarsi, all'epoca. La domanda, comunque, rimane lecita: perché oggi sì e nel 2015 no? La risposta di Silveti: «Ci sono state sottoposte delle alternative, tra le quali lo spostamento del tracciato ferroviario». In pratica, l'idea è quella di arretrare i binari fino a farli passare sotto il muraglione di via Marconi e via XXIX Settembre, spostando la corsia destinata al traffico dei Tir verso la Mole e, quindi evitando incroci tra i due percorsi. Sintetizza l'assessore Giacomo Bugaro: «Abbiamo chiesto a RFI di formalizzare proposte progettuali in grado di superare le criticità del passato». Le raccomandazioni. Fronte porto, il presidente dell'Authority Vincenzo Garofalo ribadisce: «Abbiamo confermato la disponibilità dell'**Autorità** alla riapertura della ex stazione marittima ferroviaria, che deve ovviamente conciliarsi con le esigenze delle attività portuali e tenere in considerazione il rapporto porto-città». Conclude



ANCONA Non uno scontro, piuttosto un deciso ma cordiale scambio di vedute con Rete Ferroviaria Italiana (Rfi). E alla fine, al tavolo organizzato ieri in Regione sulla riapertura della stazione marittima di Ancona a spuntarla sono stati il Comune e Palazzo Raffaello. «Abbiamo preteso un accorciamento dei tempi da parte di Rfi» spiega, a margine, il sindaco Daniele Silveti.

APPROFONDIMENTI IL FOCUS Ancona capitale della cultura: lo scatto da fare in sette mosse. Il nodo I tecnici romani si erano infatti presentati al vertice interforze (Regione, Comune e Autorità portuale) con una serie di slide che hanno fatto subito storcere il naso ai presenti, in particolare al sindaco e agli assessori alle Infrastrutture Francesco Baldelli e al Porto Giacomo Bugaro. «Nel 2027» era l'obiettivo proposto da Rfi per la stesura del Documento di Fattibilità delle Alternative progettuali (DocFap), lo stadio primordiale della progettazione delle infrastrutture necessarie alla riattivazione dello scalo urbano sotto via XXIX Settembre. Solo dopo vengono il Documento di Indirizzo alla Progettazione, il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica e, infine, il Progetto esecutivo. Questo a 3 anni dalla promessa elettorale, lanciata da Silveti, di riattivare lo scalo. La fretta. Risulta evidente, allora, perché sia la Regione che il Comune abbiano preteso una contrazione delle tempistiche prospettate da Rfi, giudicate troppo «comode». E, alla fine, anche i tecnici hanno ceduto: il DocFap verrà presentato entro fine anno. Di tempi, però, ieri non si è parlato. E nemmeno di costi. «Il quadro economico verrà definito successivamente» assicura Silveti. Tra i nodi da sciogliere, il superamento di 3 passaggi a livello. I problemi. Proprio i passaggi a livello, e la necessità di un adeguamento da circa 2 milioni di euro, avevano portato alla chiusura di Ancona Marittima nel dicembre del 2015. Loro e i costi del servizio, 820mila euro all'anno (finanziati dalla Regione) per le 44 coppie di treni in servizio giornalmente tra la stazione centrale e quella marittima. A fronte,

l'assessore Baldelli: «La riapertura sarà un volano per i traffici e offrirà una grandissima opportunità alla città di Ancona in termini di accessibilità e presenze, anche turistiche». Quanto ai lavori, sul tracciato di 1,5 chilometri tra Ancona Centrale e Ancona Marittima, bisognerà ripristinare la linea aerea di alimentazione dei treni, inserire una recinzione anti-intrusione e prevedere marciapiedi alti almeno 50 centimetri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Più sicurezza e meno sosta selvaggia al Mandracchio con i nuovi dissuasori

ANCONA - Un'ordinanza emanata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale riorganizza anche il percorso pedonale nel tratto del porto compreso tra il varco doganale Da Chio e l'attraversamento ferroviario del Mandracchio, lungo via Banchina Nazario Sauro. Facebook X LinkedIn Whatsapp Stampa Email L'area del Mandracchio Saranno installati dissuasori in tre diversi punti dell'area portuale del Mandracchio per evitare il transito non controllato di pedoni, biciclette e monopattini, per prevenire la sosta non autorizzata e per garantire una viabilità più sicura per i mezzi pesanti. Sono questi gli obiettivi che persegue l'ordinanza emanata lo scorso 19 febbraio dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale che riorganizza anche il percorso pedonale in un tratto del porto di Ancona compreso tra il varco doganale Da Chio e l'attraversamento ferroviario del Mandracchio, lungo via Banchina Nazario Sauro. Il provvedimento viene sottolineato nell'atto nasce soprattutto dall'esigenza di eliminare la presenza di passaggi non controllati di velocipedi alla destra della corsia di ingresso portuale all'altezza del varco di security Da Chio, che possono interferire con i sistemi di sicurezza e con la movimentazione della barriera stradale. A questo si aggiungono negli altri due tratti i casi di sosta non autorizzata lungo la carreggiata di ingresso allo scalo portuale, che creano intralcio alla circolazione, soprattutto per camion e tir che spesso sono costretti ad invadere parte della carreggiata opposta. La planimetria allegata all'ordinanza dell'Autorità portuale che indica dove saranno installati i nuovi dissuasori nell'area del Mandracchio. L'ordinanza dispone, nel dettaglio, l'installazione di dissuasori sul lato destro della carreggiata in prossimità del varco Da Chio; lungo via Banchina Nazario Sauro in ingresso al porto, nei pressi delle mura sotto Porta Pia, e nel tratto tra l'attraversamento ferroviario e l'ingresso al parcheggio della Mole Vanvitelliana. Cordonature e paletti visibili anche di notte, che saranno integrati, nella prima area, da catene catarifrangenti per impedire il transito laterale non autorizzato di bici e monopattini. A tutto questo si aggiunge la necessità di convogliare i pedoni verso Largo Caduti sul Mare/Porta Pia attraverso il marciapiede esistente, l'attraversamento pedonale e le scale, evitandone il passaggio degli stessi lungo la carreggiata di via Banchina Nazario Sauro con particolare riferimento ai tratti sprovvisti di marciapiedi. Anche in questo caso sarà installata apposita segnaletica verticale. (Redazione CA) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



ANCONA - Un'ordinanza emanata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale riorganizza anche il percorso pedonale nel tratto del porto compreso tra il varco doganale Da Chio e l'attraversamento ferroviario del Mandracchio, lungo via Banchina Nazario Sauro. Facebook X LinkedIn Whatsapp Stampa Email L'area del Mandracchio Saranno installati dissuasori in tre diversi punti dell'area portuale del Mandracchio per evitare il transito non controllato di pedoni, biciclette e monopattini, per prevenire la sosta non autorizzata e per garantire una viabilità più sicura per i mezzi pesanti. Sono questi gli obiettivi che persegue l'ordinanza emanata lo scorso 19 febbraio dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale che riorganizza anche il percorso pedonale in un tratto del porto di Ancona compreso tra il varco doganale Da Chio e l'attraversamento ferroviario del Mandracchio, lungo via Banchina Nazario Sauro. Il provvedimento - viene sottolineato nell'atto - nasce soprattutto dall'esigenza di eliminare la presenza di passaggi non controllati di velocipedi alla destra della corsia di ingresso portuale all'altezza del varco di security Da Chio, che possono interferire con i sistemi di sicurezza e con la movimentazione della barriera stradale. A questo si aggiungono negli altri due tratti i casi di sosta non autorizzata lungo la carreggiata di ingresso allo scalo portuale, che creano intralcio alla circolazione, soprattutto per camion e tir che spesso sono costretti ad invadere parte della carreggiata opposta. La planimetria allegata all'ordinanza dell'Autorità portuale che indica dove saranno installati i nuovi dissuasori nell'area del Mandracchio. L'ordinanza dispone, nel dettaglio, l'installazione di dissuasori sul lato destro della carreggiata in prossimità del varco Da Chio; lungo via Banchina Nazario Sauro in ingresso al porto, nei pressi delle mura sotto Porta Pia, e nel tratto tra l'attraversamento ferroviario e l'ingresso al parcheggio della Mole Vanvitelliana.

Dieci anni dopo lo stop, Ancona prova a riportare il treno al porto

La stazione marittima, cancellata dagli orari nel 2015, torna al centro del dibattito. Entro il 2026 atteso lo studio di fattibilità: obiettivo ricucire centro e porto e rafforzare la mobilità sostenibile. A dicembre 2015 la stazione ferroviaria marittima di Ancona usciva dagli orari di Ferrovie dello Stato Italiane. Oggi, a dieci anni di distanza, Comune e Regione riaprono il dossier per riportare i treni fino al porto. Tempi, costi e fonti di finanziamento sono ancora da definire. Il primo passaggio sarà lo studio di fattibilità progettuale, atteso entro il 2026, che dovrà chiarire sostenibilità tecnica ed economica dell'intervento. Ricucire la città al suo porto. La posta in gioco è urbanistica e ambientale insieme: collegare in modo diretto la stazione **centrale** all'area **portuale** significa ridurre traffico su gomma e rafforzare una mobilità più sostenibile, anche su ferro. «È un'infrastruttura fondamentale, ce la chiede la città in modo trasversale», afferma il sindaco Daniele Silveti, parlando di studenti, lavoratori e utenti che ogni giorno gravitano tra centro e porto. L'impegno, sottolinea, è condiviso tra Comune e Regione. Sicurezza ferroviaria e traffico pesante. Il mandato ai tecnici di Rete Ferroviaria Italiana prevede anche la soppressione dei passaggi a livello, uno dei nodi più delicati. La convivenza tra traffico ferroviario e traffico **portuale** - in particolare quello pesante - è il punto **centrale**. «Il porto non può avere interruzioni - osserva l'assessore regionale ai Trasporti Francesco Baldelli - e allo stesso tempo la ferrovia deve viaggiare in sicurezza verso la stazione marittima». Meno binari, più viabilità. Nel progetto si ipotizza anche una riduzione dell'ingombro dei binari a vantaggio della viabilità urbana. Per il presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale Vincenzo Garofalo**, le condizioni sono tre: una stazione che porti le persone direttamente in porto, che non interferisca con le attività dello scalo e che rafforzi il legame tra porto e città. Il percorso è appena iniziato. Dopo dieci anni di stop, la partita si gioca ora su numeri, tempi e compatibilità tecnica. Nel video il servizio di Chiara Spegni, con il montaggio di Federico Socci.



Interporto, lo sviluppo passa qui

Ospite del Rotary Club Ancona Conero il Presidente Massimo Stronati dell'Interporto Marche ha concluso il ciclo di incontri dedicati alle grandi infrastrutture marchigiane. "Di **porto**, aeroporto e interporto si parla da anni - ha detto Stronati - ma solo adesso abbiamo la possibilità di stringere i tempi e interconnettere veramente questi snodi in una visione intermodale completa. Perché solo oggi c'è il progetto, ci sono le volontà e c'è già un programma preciso di investimenti". A rafforzare tali parole e testimoniare la volontà politica di chiudere il cerchio e lanciare il "nuovo" interporto l'Assessore regionale Giacomo Bugaro che invitato dal Presidente del Rotary Club Ancona Conero Alessandro Scalise, ha raccolto la sfida anche dal punto di vista della tempistica del progetto. Massimo Stronati viene dal mondo della cooperazione, è stato ed è lui stesso imprenditore di grandi aziende e ai vertici di Confcooperative Marche. "Dopo diversi anni di stop and go - ha detto - a settembre di quest'anno finiremo i lavori di base per alcune ristrutturazioni della struttura e della viabilità in vista dell'avvio dell'attività del polo logistico Amazon. Ma già guardiamo al futuro. C'è l'opportunità di rilevare un terreno dalla Zipa di Jesi e riportare qui la cubatura in modo da poter ampliare aree e spazi sia per ulteriori investimenti di Amazon sia per lo stesso centro logistico che attrae molte importanti aziende e potrebbe addirittura intercettare, con l'ampliamento della stazione ferroviaria interna, i treni merci che vengono dal sud. Con il potenziamento successivo anche di insediamenti produttivi, commerciali, turistici. Puntiamo anche a diventare un hub di smistamento beni di grande consumo, come le automobili che provengono dall'Asia". Insomma, l'Interporto non è e non sarà solo un centro logistico. Con i suoi 500mila mq di cui 100mila coperti, tre binari ferroviari, la posizione sulla direttiva per Roma, a pochi km da **porto** e aeroporto, con Amazon che assume 1000 persone, è in procinto di diventare la prima infrastruttura delle Marche dedicata all'intermodalità per numeri e importanza. Non sarà Bologna o Verona, ma si allinea ai 24 interporti di cui fa parte, nella rete UIR interconnessa direttamente all'Europa. "Sull'internazionalizzazione puntiamo molto" hanno detto sia Stronati che Bugaro. Fra gli investimenti già previsti ulteriori 45mila mq da costruire per il centro direzionale che prevede anche una struttura ricettiva e spazi espositivi. La vera sfida è far fermare qui e stoccare le merci che transitano al **porto** di Ancona, che detiene per cargo e teu il maggior traffico dell'Adriatico paragonabile solo allo scalo di Ravenna. "Stiamo per chiudere il cerchio - ha concluso il Presidente dell'Interporto - e lo sviluppo delle nostre imprese farà di questa regione la più attraente del centro Italia". "Da quando sono assessore - ha incalzato Bugaro - abbiamo fatto decine di riunioni: la Regione Marche ha qui il suo obiettivo prioritario per strategia, volumi e possibilità di crescita di traffici,



Ospite del Rotary Club Ancona Conero il Presidente Massimo Stronati dell'Interporto Marche ha concluso il ciclo di incontri dedicati alle grandi infrastrutture marchigiane. "Di porto, aeroporto e interporto si parla da anni - ha detto Stronati - ma solo adesso abbiamo la possibilità di stringere i tempi e interconnettere veramente questi snodi in una visione intermodale completa. Perché solo oggi c'è il progetto, ci sono le volontà e c'è già un programma preciso di investimenti". A rafforzare tali parole e testimoniare la volontà politica di chiudere il cerchio e lanciare il "nuovo" interporto l'Assessore regionale Giacomo Bugaro che invitato dal Presidente del Rotary Club Ancona Conero Alessandro Scalise, ha raccolto la sfida anche dal punto di vista della tempistica del progetto. Massimo Stronati viene dal mondo della cooperazione, è stato ed è lui stesso imprenditore di grandi aziende e ai vertici di Confcooperative Marche. "Dopo diversi anni di stop and go - ha detto - a settembre di quest'anno finiremo i lavori di base per alcune ristrutturazioni della struttura e della viabilità in vista dell'avvio dell'attività del polo logistico Amazon. Ma già guardiamo al futuro. C'è l'opportunità di rilevare un terreno dalla Zipa di Jesi e riportare qui la cubatura in modo da poter ampliare aree e spazi sia per ulteriori investimenti di Amazon sia per lo stesso centro logistico che attrae molte importanti aziende e potrebbe addirittura intercettare, con l'ampliamento della stazione ferroviaria interna, i treni merci che vengono dal sud. Con il potenziamento successivo anche di insediamenti produttivi, commerciali, turistici. Puntiamo anche a diventare un hub di smistamento beni di grande consumo, come le automobili che provengono dall'Asia...". Insomma, l'Interporto non è e non sarà solo un centro logistico. Con i suoi 500mila mq di cui 100mila coperti, tre binari ferroviari, la posizione sulla direttiva per Roma, a pochi km da porto e aeroporto, con Amazon che assume 1000 persone, è in procinto di diventare la prima infrastruttura delle Marche dedicata all'intermodalità per numeri e importanza. Non sarà Bologna o

turismo e occupazione, con la certezza di attirare anche nuovi capitali e investitori in questa infrastruttura aperta a 360° alla rete intermodale internazionale". L'interessante discussione si è conclusa con la consegna dei gagliardetti rotariani agli ospiti da parte del Presidente Scalise. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 02-03-2026 alle 15:32 sul giornale del 02 marzo 2026 0 letture SHORT LINK: <https://vivere.me/gzNW> Commenti.

Va in pensione Mario Solari: oltre 50 anni di porto

CIVITAVECCHIA - Dopo 51 anni di lavoro va in pensione Mario Solari, storico lavoratore del **porto**. Si è chiuso infatti il 27 febbraio scorso, un lungo percorso professionale fatto di impegno, responsabilità e dedizione al lavoro portuale: dopo 51 anni di attività, di cui ben 32 trascorsi nel settore portuale, Mario Solari raggiunge il meritato traguardo della pensione. Figlio di portuale, Solari ha iniziato la propria carriera al **Porto** di **Civitavecchia**, entrando nella storica Compagnia Portuale di **Civitavecchia**, dove ha ricoperto il ruolo di foreman presso lo scalo passeggeri del molo crocieristico, maturando esperienza e competenze sul campo. Il 26 dicembre 2006 il passaggio alla nuova realtà della CFFT S.p.A., nella quale viene assunto come Responsabile del Personale al Magazzino. Negli anni diventa punto di riferimento per molti colleghi, svolgendo un ruolo di guida per i nuovi lavoratori e consolidando la propria professionalità fino alla promozione a Coordinatore Operativo. Oggi Solari entra nella storia aziendale come il primo dipendente della CFFT a raggiungere questo importante traguardo pensionistico, simbolo di una carriera costruita con serietà e spirito di servizio. Nel suo messaggio di saluto ha voluto ringraziare il Consiglio di Amministrazione per la fiducia e la stima ricevute, insieme a tutti coloro che hanno condiviso con lui un percorso lavorativo lungo oltre mezzo secolo. Un passaggio che non rappresenta soltanto la fine di una carriera, ma anche il riconoscimento di una vita dedicata al lavoro e al **porto**, realtà che per Mario Solari non è stata solo un'occupazione, ma una vera appartenenza. Commenti.

CivOnline

Va in pensione Mario Solari: oltre 50 anni di porto



03/02/2026 09:48

CIVITAVECCHIA - Dopo 51 anni di lavoro va in pensione Mario Solari, storico lavoratore del porto. Si è chiuso infatti il 27 febbraio scorso, un lungo percorso professionale fatto di impegno, responsabilità e dedizione al lavoro portuale: dopo 51 anni di attività, di cui ben 32 trascorsi nel settore portuale, Mario Solari raggiunge il meritato traguardo della pensione. Figlio di portuale, Solari ha iniziato la propria carriera al Porto di Civitavecchia, entrando nella storica Compagnia Portuale di Civitavecchia, dove ha ricoperto il ruolo di foreman presso lo scalo passeggeri del molo crocieristico, maturando esperienza e competenze sul campo. Il 26 dicembre 2006 il passaggio alla nuova realtà della CFFT S.p.A., nella quale viene assunto come Responsabile del Personale al Magazzino. Negli anni diventa punto di riferimento per molti colleghi, svolgendo un ruolo di guida per i nuovi lavoratori e consolidando la propria professionalità fino alla promozione a Coordinatore Operativo. Oggi Solari entra nella storia aziendale come il primo dipendente della CFFT a raggiungere questo importante traguardo pensionistico, simbolo di una carriera costruita con serietà e spirito di servizio. Nel suo messaggio di saluto ha voluto ringraziare il Consiglio di Amministrazione per la fiducia e la stima ricevute, insieme a tutti coloro che hanno condiviso con lui un percorso lavorativo lungo oltre mezzo secolo. Un passaggio che non rappresenta soltanto la fine di una carriera, ma anche il riconoscimento di una vita dedicata al lavoro e al porto, realtà che per Mario Solari non è stata solo un'occupazione, ma una vera appartenenza. Commenti.

Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia: ingente carico di sostanza stupefacente

ROMA - Un ingente carico di sostanza stupefacente è stato sequestrato presso il porto di Civitavecchia dai finanzieri del Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Roma, in collaborazione con i funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. L'operazione ha consentito di intercettare oltre 348 chilogrammi di marijuana, trasportati a bordo di un autoarticolato appena sbarcato da una motonave proveniente da Barcellona. La sostanza era abilmente occultata all'interno di imballaggi contenenti elettrodomestici e suddivisa in 307 confezioni sottovuoto, alcune delle quali cosparse di sostanze odorose, tra cui senape, nel tentativo di eludere i controlli antidroga. Determinante è stato l'intervento delle unità cinofile in servizio presso il Gruppo della Guardia di Finanza di Civitavecchia. I cani antidroga Jackpot e Frida hanno segnalato con precisione il carico sospetto ai militari cinofili, consentendo agli operanti di procedere all'immediata ispezione e al conseguente sequestro. Lo stupefacente, qualora immesso sul mercato illecito, avrebbe potuto generare proventi stimati in circa 2 milioni di euro. L'autotrasportatore, un cittadino bulgaro di 42 anni, è stato tratto in arresto in flagranza di reato con l'accusa di traffico internazionale di sostanze stupefacenti. L'attività si inserisce nel più ampio dispositivo di vigilanza e controllo economico del territorio, assicurato dalla Guardia di Finanza nei porti e negli aeroporti nazionali, a contrasto dei traffici illeciti.

Messaggero Marittimo.it



Porto di Civitavecchia: ingente carico di sostanza stupefacente

ROMA - Un ingente carico di sostanza stupefacente è stato sequestrato presso il porto di Civitavecchia dai finanzieri del Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Roma, in collaborazione con i funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. L'operazione ha consentito di intercettare oltre 348 chilogrammi di marijuana, trasportati a bordo di un autoarticolato appena sbarcato da una motonave proveniente da Barcellona. La sostanza era abilmente occultata all'interno di imballaggi contenenti elettrodomestici e suddivisa in 307 confezioni sottovuoto, alcune delle quali cosparse di sostanze odorose, tra cui senape, nel tentativo di eludere i controlli antidroga.

Determinante è stato l'intervento delle unità cinofile in servizio presso il Gruppo della Guardia di Finanza di Civitavecchia. I cani antidroga "Jackpot" e "Frida" hanno segnalato con precisione il

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 Commerciale Marittimo s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 - Livorno. Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 0008020497. P.Iva 0008020497. Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versati.

Latrofa incontra i pescatori: Entro fine maggio torneranno alla Darsena Romana

Redazione Trc

Il Presidente dell'Autorità Portuale Latrofa si è recato questa mattina alla Darsena Romana per incontrare i pescatori. La novità è che nel nuovo dpss la destinazione finale per i pescherecci sarà la Darsena Romana. nubi sparse Mar04 pioggia leggera cielo coperto Registrazione presso il Tribunale di Civitavecchia n. 6/79 (ottobre 1979) - Concessione Ministero n. 900281.

TRC Giornale	
Latrofa incontra i pescatori: "Entro fine maggio torneranno alla Darsena Romana"	
03/02/2026 06:42	Redazione Trc
Il Presidente dell'Autorità Portuale Latrofa si è recato questa mattina alla Darsena Romana per incontrare i pescatori. La novità è che nel nuovo dpss la destinazione finale per i pescherecci sarà la Darsena Romana. nubi sparse Mar04 pioggia leggera cielo coperto Registrazione presso il Tribunale di Civitavecchia n. 6/79 (ottobre 1979) - Concessione Ministero n. 900281.	

Adsp, il Presidente Latrofa incontra i pescatori: Entro fine maggio torneranno alla Darsena Romana

Il Presidente dell'Autorità Portuale Raffaele Latrofa si è recato questa mattina alla Darsena Romana per incontrare i rappresentanti della flotta pescherecci di Civitavecchia, dopo le preoccupazioni legate al trasferimento resosi necessario per dare seguito ai lavori dell'apertura a sud. Un confronto positivo quello andato in scena al porto con Latrofa che ha illustrato il piano che prevede lo spostamento per due mesi esatti, con ogni probabilità dal 25 marzo al 25 maggio, dei pescatori dalla Darsena Romana alla Darsena Servizi. La novità più importante di giornata è però un'altra. Nel nuovo documento di pianificazione strategica di sistema portuale che verrà adottato nel prossimo comitato di gestione, la destinazione finale per i pescherecci sarà la Darsena Romana e non più la Darsena Servizi come invece era previsto nel piano regolatore del 2012. Tags:.

TRC Giornale

Adsp, il Presidente Latrofa incontra i pescatori: "Entro fine maggio torneranno alla Darsena Romana"



03/02/2026 06:42

Il Presidente dell'Autorità Portuale Raffaele Latrofa si è recato questa mattina alla Darsena Romana per incontrare i rappresentanti della flotta pescherecci di Civitavecchia, dopo le preoccupazioni legate al trasferimento resosi necessario per dare seguito ai lavori dell'apertura a sud. Un confronto positivo quello andato in scena al porto con Latrofa che ha illustrato il piano che prevede lo spostamento per due mesi esatti, con ogni probabilità dal 25 marzo al 25 maggio, dei pescatori dalla Darsena Romana alla Darsena Servizi. La novità più importante di giornata è però un'altra. Nel nuovo documento di pianificazione strategica di sistema portuale che verrà adottato nel prossimo comitato di gestione, la destinazione finale per i pescherecci sarà la Darsena Romana e non più la Darsena Servizi come invece era previsto nel piano regolatore del 2012. Tags:.

Fdl: Soddisfazione per incontro Latrofa-pescatori

Redazione Trc

Fratelli d'Italia soddisfazione per l'esito del confronto avvenuto in darsena tra il Presidente dell'Autorità Portuale, Raffaele Latrofa, e i pescatori della marineria civitavecchiese. Il partito accoglie con favore quanto comunicato da Latrofa, che ha confermato il ritorno definitivo dei pescherecci nella Darsena Romana al termine della fase transitoria. Per i meloniani si tratta di un passaggio fondamentale che restituisce certezze ai pescatori e garantisce stabilità al futuro della marineria locale. Paolo Iarlori, coordinatore comunale, e Sebastiano Tringale, responsabile del dipartimento territoriale pesca, ringraziano il Presidente Latrofa per la disponibilità dimostrata e per aver voluto ascoltare con attenzione le ragioni della categoria, accogliendo anche le richieste e le proposte che Fratelli d'Italia aveva sostenuto con convinzione sin dal primo momento, schierata al fianco dei pescatori per difendere il loro diritto a continuare a operare nella loro sede storica. Fratelli d'Italia sottolinea inoltre come la scelta di prevedere uno spostamento temporaneo e limitato nel tempo, accompagnato dalla garanzia del rientro definitivo in Darsena Romana, rappresenti una soluzione di equilibrio che tiene insieme le esigenze dei lavori portuali e la tutela di una categoria che rappresenta una risorsa economica, sociale e identitaria per la città. Continueremo a seguire con la massima attenzione tutte le fasi di questo percorso. Peraltro, parallelamente, grazie alla giunta regionale Rocca, e, in particolare, all'Assessore Righini, la marineria di Civitavecchia riceverà anche un ristoro economico a titolo di indennizzo per i disagi che subiranno i pescatori per i lavori. I pescatori di Civitavecchia meritano rispetto, certezze e condizioni adeguate per svolgere il loro lavoro e Fratelli d'Italia continuerà ad essere sempre al loro fianco, concludono Iarlori e Tringale.



Informatore Navale

Napoli

PORTO DI NAPOLI - RITROVATA ESANIME LA BALENOTTERA NEI PRESSI DELL'IMBOCCATURA

Porto di **Napoli** - Ritrovata esanime la balenottera nei pressi dell'imboccatura

Nella giornata di ieri, 27 febbraio 2026, la nave Bruno Gregoretti in transito all'interno del **Porto** di **Napoli** ha avvistato, in prossimità dell'uscita del **porto**, la balenottera che lunedì mattina scorso ha fatto notare la sua presenza, nei pressi del molo beverello, purtroppo il cetaceo era in galleggiamento privo di vita La Capitaneria di **Porto** - Guardia Costiera di **Napoli** ha subito allertato la motovedetta SAR CP890 che, unitamente ad un mezzo navale del Gruppo Ormeggiatori di **Napoli**, ha provveduto a spostare la balenottera, ormai alla deriva, dalle rotte di ingresso e di uscita del traffico navale del **Porto**, in quanto avrebbe potuto costituire un pericolo per la sicurezza della navigazione. Nelle prime ore della mattinata di oggi, la balenottera è stata trasferita presso i Cantieri Navali "Piloda Shipyard" del **Porto** di **Napoli**, che hanno offerto la disponibilità a ricoverare in sicurezza la balenottera presso il loro sito e ad assicurare, con i loro mezzi meccanici e le loro attrezzature, l'eventuale movimentazione del cetaceo. Sempre in mattinata sono prontamente intervenuti in cantiere, per gli accertamenti tecnico/sanitari del caso, l'istituto zooprofilattico sperimentale del mezzogiorno, che ha il compito di eseguire l'esame autoptico per determinare le cause che hanno determinato il decesso del cetaceo, unitamente ai referenti della regione Campania ed in particolare dell'A.S.L. **Napoli** 1 centro, del centro di riferimento regionale per la sicurezza sanitaria del pescato (C.Ri.S.Sa.P.) e centro di riferimento regionale di igiene urbana veterinaria (C.R.I.U.V.). Nel pomeriggio di oggi, la balenottera verrà trasferita presso il centro della ditta PROTEG di Caivano, dove verosimilmente nella giornata di lunedì prossimo verrà sottoposta alle indagini necroscopiche, che daranno importanti informazioni non solo per conoscere meglio le cause del decesso ma anche di interesse scientifico. Si è trattato di un intervento rapido e coordinato quello messo in campo in queste ore dalle autorità pubbliche competenti, che mette in luce la collaborazione e la sinergia sempre più consolidata fra le istituzioni, nell'interesse della tutela dell'ambiente, dell'igiene e della sicurezza in mare.

Informatore Navale

PORTO DI NAPOLI – RITROVATA ESANIME LA BALENOTTERA NEI PRESSI DELL'IMBOCCATURA

03/02/2026 19:09

Porto di Napoli – Ritrovata esanime la balenottera nei pressi dell'imboccatura Nella giornata di ieri, 27 febbraio 2026, la nave Bruno Gregoretti in transito all'interno del Porto di Napoli ha avvistato, in prossimità dell'uscita del porto, la balenottera che lunedì mattina scorso ha fatto notare la sua presenza, nei pressi del molo beverello, purtroppo il cetaceo era in galleggiamento privo di vita La Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Napoli ha subito allertato la motovedetta SAR CP890 che, unitamente ad un mezzo navale del Gruppo Ormeggiatori di Napoli, ha provveduto a spostare la balenottera, ormai alla deriva, dalle rotte di ingresso e di uscita del traffico navale del Porto, in quanto avrebbe potuto costituire un pericolo per la sicurezza della navigazione. Nelle prime ore della mattinata di oggi, la balenottera è stata trasferita presso i Cantieri Navali "Piloda Shipyard" del Porto di Napoli, che hanno offerto la disponibilità a ricoverare in sicurezza la balenottera presso il loro sito e ad assicurare, con i loro mezzi meccanici e le loro attrezzature, l'eventuale movimentazione del cetaceo. Sempre in mattinata sono prontamente intervenuti in cantiere, per gli accertamenti tecnico/sanitari del caso, l'istituto zooprofilattico sperimentale del mezzogiorno, che ha il compito di eseguire l'esame autoptico per determinare le cause che hanno determinato il decesso del cetaceo, unitamente ai referenti della regione Campania ed in particolare dell'A.S.L. Napoli 1 centro, del centro di riferimento regionale per la sicurezza sanitaria del pescato (C.Ri.S.Sa.P.) e centro di riferimento regionale di igiene urbana veterinaria (C.R.I.U.V.). Nel pomeriggio di oggi, la balenottera verrà trasferita presso il centro della ditta PROTEG di Caivano, dove verosimilmente nella giornata di lunedì prossimo verrà sottoposta alle indagini necroscopiche, che daranno importanti informazioni non solo per conoscere meglio le cause del decesso ma anche di interesse scientifico. Si è trattato di un intervento rapido e coordinato quello messo in campo in queste ore dalle autorità pubbliche competenti, che mette in luce la collaborazione e la sinergia sempre più consolidata fra le istituzioni, nell'interesse della tutela dell'ambiente, dell'igiene e della sicurezza in mare.

Informazioni Marittime

Napoli

A Napoli un mese di lavori su nave cisterna nel cantiere Palumbo

Le operazioni hanno coinvolto oltre 250 risorse specializzate impegnate anche su più turni, diurni e notturni. Dopo essere rimasta in bacino per circa un mese presso la sede napoletana del Gruppo Palumbo, ha ripreso da poco il mare la Rhourd El Fares, Gpl tanker lunga 174 metri e con stazza lorda pari a 23.059 GT (Gross Tonnage). Nel cantiere Palumbo sono stati impiegati diversi team tecnici in attività di carenaggio, di meccanica ed in particolare di manutenzione del motore principale e di messa a punto dei generatori, mentre squadre specializzate hanno curato la rimozione e lo smontaggio dell'elica da 13 tonnellate, il trattamento completo delle superfici metalliche della nave. Il cantiere partenopeo Palumbo Shipyards ha selezionato, coordinato e supervisionato per questo progetto realtà d'eccellenza da tutto il mondo, coinvolgendo oltre 30 makers (di cui molti esteri) in alcune attività ad alta specializzazione. Per il cargo dome il riferimento è stato coreano; le valvole sono state oggetto di manutenzione di matrice portoghese, per la strumentazione player da Belgio e Svezia, mentre i motori e gli alternatori hanno visto il coinvolgimento di partner olandesi. I lavori sono stati completati entro la scadenza concordata coinvolgendo oltre 250 risorse specializzate impegnate anche su più turni, diurni e notturni. Palumbo ha curato inoltre la manutenzione delle gru e delle imbarcazioni di salvataggio con test in presenza dell'ente di classificazione (Lloyd's Register). Ad accogliere la Rhourd El Fares (gasiera costruita nel 2010 che attualmente naviga con bandiera algerina) è stato il bacino galleggiante SPP2, recentemente entrato a far parte delle infrastrutture operative nel porto di Napoli. Condividi Tag porti cantieri [napoli](#) Articoli correlati.

Informazioni Marittime

A Napoli un mese di lavori su nave cisterna nel cantiere Palumbo

03/02/2026 13:32

Le operazioni hanno coinvolto oltre 250 risorse specializzate impegnate anche su più turni, diurni e notturni. Dopo essere rimasta in bacino per circa un mese presso la sede napoletana del Gruppo Palumbo, ha ripreso da poco il mare la Rhourd El Fares, Gpl tanker lunga 174 metri e con stazza lorda pari a 23.059 GT (Gross Tonnage). Nel cantiere Palumbo sono stati impiegati diversi team tecnici in attività di carenaggio, di meccanica ed in particolare di manutenzione del motore principale e di messa a punto dei generatori, mentre squadre specializzate hanno curato la rimozione e lo smontaggio dell'elica da 13 tonnellate, il trattamento completo delle superfici metalliche della nave. Il cantiere partenopeo Palumbo Shipyards ha selezionato, coordinato e supervisionato per questo progetto realtà d'eccellenza da tutto il mondo, coinvolgendo oltre 30 makers (di cui molti esteri) in alcune attività ad alta specializzazione. Per il cargo dome il riferimento è stato coreano; le valvole sono state oggetto di manutenzione di matrice portoghese, per la strumentazione player da Belgio e Svezia, mentre i motori e gli alternatori hanno visto il coinvolgimento di partner olandesi. I lavori sono stati completati entro la scadenza concordata coinvolgendo oltre 250 risorse specializzate impegnate anche su più turni, diurni e notturni. Palumbo ha curato inoltre la manutenzione delle gru e delle imbarcazioni di salvataggio con test in presenza dell'ente di classificazione (Lloyd's Register). Ad accogliere la Rhourd El Fares (gasiera costruita nel 2010 che attualmente naviga con bandiera algerina) è stato il bacino galleggiante SPP2, recentemente entrato a far parte delle infrastrutture operative nel porto di Napoli. Condividi Tag porti cantieri [napoli](#) Articoli correlati.

Ritrovata senza vita la balenottera nel porto di Napoli

NAPOLI - Dopo l'avvistamento di alcune ore prima al porto di Napoli, è stata ritrovata esanime la balenottera nei pressi dell'imboccatura. La nave Bruno Gregoretti, unità navale della Guardia costiera, in transito all'interno del porto napoletano ha avvistato, in prossimità dell'uscita, la balenottera che lunedì scorso era rimasta fino al pomeriggio nei pressi del molo Beverello. Il cetaceo era in galleggiamento privo di vita e la Capitaneria di porto-Guardia costiera di Napoli ha subito allertato la motovedetta Sar cp890 che, unitamente ad un mezzo navale del gruppo ormeggiatori di Napoli, ha provveduto a spostarla, ormai alla deriva, dalle rotte di ingresso e di uscita del traffico navale del porto, in quanto avrebbe potuto costituire un pericolo per la sicurezza della navigazione. La balenottera è stata poi trasferita presso i cantieri navali piloda shipyard del porto stesso, che hanno offerto la disponibilità a ricoverare in sicurezza la balenottera, con i mezzi meccanici e le attrezzature proprie, l'eventuale movimentazione del cetaceo. Sono poi intervenuti in cantiere, per gli accertamenti tecnico/sanitari del caso, i tecnici dell'Istituto zooprofilattico sperimentale del Mezzogiorno, che ha il compito di eseguire l'esame autoptico per determinare le cause che hanno determinato il decesso del cetaceo, con i referenti della regione Campania ed in particolare dell'ASL Napoli 1 centro, del centro di riferimento regionale per la sicurezza sanitaria del pescato e centro di riferimento regionale di igiene urbana veterinaria. Nella giornata di oggi presso il centro della ditta Proteg di Caivano, la balenottera sarà sottoposta alle indagini necroscopiche, che daranno importanti informazioni non solo per conoscere meglio le cause del decesso ma anche di interesse scientifico.

Messaggero Marittimo.it



Ritrovata senza vita la balenottera nel porto di Napoli

NAPOLI - Dopo l'avvistamento di alcune ore prima al porto di Napoli, è stata ritrovata esanime la balenottera nei pressi dell'imboccatura.

La nave Bruno Gregoretti, unità navale della Guardia costiera, in transito all'interno del porto napoletano ha avvistato, in prossimità dell'uscita, la balenottera che lunedì scorso era rimasta fino al pomeriggio nei pressi del molo Beverello.

Il cetaceo era in galleggiamento privo di vita e la Capitaneria di porto-Guardia costiera di Napoli ha subito allertato la motovedetta Sar cp890 che, unitamente ad un mezzo navale del gruppo ormeggiatori di Napoli, ha provveduto a spostarla, ormai alla deriva, dalle rotte di ingresso e di uscita del traffico navale del porto, in quanto avrebbe potuto costituire un pericolo per la sicurezza della navigazione.

La balenottera è stata poi trasferita presso i cantieri navali "piloda shipyard" del porto stesso, che hanno offerto la disponibilità a ricoverare in sicurezza la balenottera, con i mezzi meccanici e le attrezzature proprie, l'eventuale movimentazione del cetaceo.

Sono poi intervenuti in cantiere, per gli accertamenti tecnico/sanitari del caso, i tecnici dell'Istituto zooprofilattico sperimentale del Mezzogiorno, che ha il compito di eseguire l'esame autoptico per determinare le cause che hanno determinato il decesso del cetaceo, con i referenti della regione

Il Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma se non con il consenso. Copyright © 2022 - Editori Commerciali Marittimi s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 - Livorno - Ufficio Registro delle imprese di Livorno n. 0008820497 - P.Iva 0008820497 | Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versati

Sea Reporter

Napoli

Una vecchia icona della vita notturna del Golfo di Napoli si inabissa nel porto: perizie e indagini per chiarire le cause

Napoli - Nel cuore del **porto** commerciale di **Napoli**, al molo 28, la storica nave Falerno si è inabissata nella giornata di oggi, in un episodio che ha subito suscitato attenzione e interrogativi tra autorità portuali, cittadini e appassionati di storia navale. La Falerno, unità rimasta ferma in **porto** dal 2011, era ormeggiata da anni nel bacino partenopeo, nella zona commerciale, in attesa di un nuovo destino dopo un lungo periodo di inattività. La nave - un tempo tra le più note per l'organizzazione di feste ed eventi nel Golfo di **Napoli** - è infatti rimasta per anni un simbolo del passato turistico e mondano della città. Secondo le prime informazioni raccolte e fonti locali, la Falerno si sarebbe inabissata probabilmente a causa di una falla nello scafo, anche se saranno le perizie tecniche degli esperti navali e le indagini ufficiali a fornire riscontri precisi sulla dinamica dell'evento. Le autorità competenti della Capitaneria di **Porto** di **Napoli**, insieme ai tecnici della polizia marittima e ai periti nominati dalle parti coinvolte, hanno già avviato accertamenti per chiarire se siano intervenuti cedimenti strutturali o fenomeni di deterioramento legati alla lunga sosta in **porto**. Solo pochi giorni fa, la proprietà della nave era passata da un imprenditore napoletano a una società di investitori marocchini, con l'intenzione di riportarla in Marocco per un progetto di recupero e trasformazione. Secondo quanto era in programma, la Falerno avrebbe dovuto essere rimorchiata verso il Nord Africa per subire lavori di restauro e diventare una nave-ristorante e attrattiva turistica, un simbolo di rinascita dopo anni di disuso. Il destino della nave, ora spezzato da un improvviso cedimento, apre interrogativi su controlli, manutenzione e responsabilità legati alle unità ferme in **porto** da lungo tempo. L'episodio richiama l'attenzione anche sui rischi legati alla conservazione di grandi imbarcazioni inattive, che nel tempo possono subire danni irreversibili se non adeguatamente monitorate. Non si registrano al momento notizie di feriti o persone coinvolte, vista la totale assenza di traffico a bordo e nelle vicinanze della banchina interessata nel momento del cedimento. Le operazioni di messa in sicurezza dell'area e dei fondali sono state disposte dalla Capitaneria, che monitora l'eventuale fuoriuscita di materiali o carburante dai serbatoi della nave affondata. Ulteriori aggiornamenti si attendono nelle prossime ore, quando gli esperti avranno completato i primi rilievi e sarà possibile conoscere con maggiore chiarezza la dinamica che ha portato all'affondamento della Falerno nel **porto** di **Napoli**.



03/02/2026 18:32 Redazione Seareporter

Napoli - Nel cuore del porto commerciale di Napoli, al molo 28, la storica nave Falerno si è inabissata nella giornata di oggi, in un episodio che ha subito suscitato attenzione e interrogativi tra autorità portuali, cittadini e appassionati di storia navale. La Falerno, unità rimasta ferma in porto dal 2011, era ormeggiata da anni nel bacino partenopeo, nella zona commerciale, in attesa di un nuovo destino dopo un lungo periodo di inattività. La nave - un tempo tra le più note per l'organizzazione di feste ed eventi nel Golfo di Napoli - è infatti rimasta per anni un simbolo del passato turistico e mondano della città. Secondo le prime informazioni raccolte e fonti locali, la Falerno si sarebbe inabissata probabilmente a causa di una falla nello scafo, anche se saranno le perizie tecniche degli esperti navali e le indagini ufficiali a fornire riscontri precisi sulla dinamica dell'evento. Le autorità competenti della Capitaneria di Porto di Napoli, insieme ai tecnici della polizia marittima e ai periti nominati dalle parti coinvolte, hanno già avviato accertamenti per chiarire se siano intervenuti cedimenti strutturali o fenomeni di deterioramento legati alla lunga sosta in porto. Solo pochi giorni fa, la proprietà della nave era passata da un imprenditore napoletano a una società di investitori marocchini, con l'intenzione di riportarla in Marocco per un progetto di recupero e trasformazione. Secondo quanto era in programma, la Falerno avrebbe dovuto essere rimorchiata verso il Nord Africa per subire lavori di restauro e diventare una nave-ristorante e attrattiva turistica, un simbolo di rinascita dopo anni di disuso. Il destino della nave, ora spezzato da un improvviso cedimento, apre interrogativi su controlli, manutenzione e responsabilità legati alle unità ferme in porto da lungo tempo. L'episodio richiama l'attenzione anche sui rischi legati alla conservazione di grandi imbarcazioni inattive, che nel tempo possono subire danni irreversibili se non adeguatamente monitorate. Non si registrano al momento notizie di feriti o persone

Il Nautilus

Salerno

Salerno, la Camera di Commercio avvia la fase operativa del Piano Strategico per il Turismo: l'Aeroporto al centro del rilancio

DA Sx: Margherita Chiaramonte - Gesac; Andrea Prete - Presidente CCIAA Salerno; Vincenzo Maraio - Assessore Turismo Regione Campania; Josep Ejarque - Ftourism Salerno - Smettere di navigare a vista per dotarsi di una bussola strategica: il territorio salernitano lancia la sfida al mercato globale trasformandosi da insieme di singole località in una destinazione turistica organizzata. Dopo la presentazione delle linee generali avvenuta nei mesi scorsi, la Camera di Commercio ha avviato oggi la fase operativa del Piano Strategico sul Turismo: uno strumento concreto, nato dalla consapevolezza che il turismo moderno richiede organizzazione per trasformare le potenzialità del territorio in economia reale e sostenibile per le imprese. Il documento, frutto della collaborazione tecnica con ISNART e FTOURISM (Josep Ejarque), traccia la rotta per superare la frammentazione dell'offerta attraverso una governance unitaria e il potenziamento delle infrastrutture, con l'Aeroporto di Salerno nel ruolo di principale volano di crescita. Gli Obiettivi Strategici L'ambizione del Piano non si limita alla crescita numerica, ma punta a una trasformazione qualitativa del modello turistico salernitano. Al centro della strategia c'è il passaggio da una promozione atomizzata dei singoli luoghi a una regia coordinata, capace di intercettare segmenti di mercato più ampi e alto-spendenti. In questo scenario, lo scalo aeroportuale funge da acceleratore strategico: l'obiettivo è sfruttare l'infrastruttura per incrementare il traffico internazionale, intercettando visitatori da mercati esteri ancora poco esplorati. Parallelamente, la sfida cruciale resta la destagionalizzazione: il Piano mira ad aumentare i flussi nei periodi di bassa stagione, valorizzando asset come la cultura, il relax e l'enogastronomia per rendere la provincia una destinazione attrattiva 365 giorni l'anno. Questo riequilibrio temporale, unito a un'offerta di "prodotti-esperienza" strutturati, permetterà di innalzare la spesa media dei visitatori, garantendo una crescita sostenibile per l'intera filiera. Analisi dei flussi e profilo del turista La solidità del progetto poggia su un'analisi scientifica dei flussi e del sentiment curata da ISNART, i cui dati hanno permesso a FTOURISM di elaborare una visione strategica e prodotti turistici mirati, riducendo i margini di errore negli investimenti. Le rilevazioni mostrano l'efficacia di modelli di attrazione complementari: se il Salerno Letteratura Festival intercetta un target internazionale e alto-spendente, Luci d'Artista consolida il turismo domestico. Un'offerta che incontra il pieno favore del turista tipo - prevalentemente appartenente alla Generazione Y - che esprime un altissimo grado di soddisfazione (8,5/10), premiando l'eccellenza dell'accoglienza e dell'enogastronomia salernitana. Prossimi Passi: l'Unità Operativa e il Digitale Per garantire che il Piano si traduca immediatamente in azioni concrete, è stata istituita un'Unità Operativa specifica all'interno della Camera. Questa



03/02/2026 19:34

DA Sx: Margherita Chiaramonte - Gesac; Andrea Prete - Presidente CCIAA Salerno; Vincenzo Maraio - Assessore Turismo Regione Campania; Josep Ejarque - Ftourism Salerno - Smettere di navigare a vista per dotarsi di una bussola strategica: il territorio salernitano lancia la sfida al mercato globale trasformandosi da insieme di singole località in una destinazione turistica organizzata. Dopo la presentazione delle linee generali avvenuta nei mesi scorsi, la Camera di Commercio ha avviato oggi la fase operativa del Piano Strategico sul Turismo: uno strumento concreto, nato dalla consapevolezza che il turismo moderno richiede organizzazione per trasformare le potenzialità del territorio in economia reale e sostenibile per le imprese. Il documento, frutto della collaborazione tecnica con ISNART e FTOURISM (Josep Ejarque), traccia la rotta per superare la frammentazione dell'offerta attraverso una governance unitaria e il potenziamento delle infrastrutture, con l'Aeroporto di Salerno nel ruolo di principale volano di crescita. Gli Obiettivi Strategici L'ambizione del Piano non si limita alla crescita numerica, ma punta a una trasformazione qualitativa del modello turistico salernitano. Al centro della strategia c'è il passaggio da una promozione atomizzata dei singoli luoghi a una regia coordinata, capace di intercettare segmenti di mercato più ampi e alto-spendenti. In questo scenario, lo scalo aeroportuale funge da acceleratore strategico: l'obiettivo è sfruttare l'infrastruttura per incrementare il traffico internazionale, intercettando visitatori da mercati esteri ancora poco esplorati. Parallelamente, la sfida cruciale resta la destagionalizzazione: il Piano mira ad aumentare i flussi nei periodi di bassa stagione, valorizzando asset come la cultura, il relax e l'enogastronomia per rendere la provincia una destinazione attrattiva 365 giorni l'anno. Questo riequilibrio temporale, unito a un'offerta di "prodotti-esperienza" strutturati, permetterà di

Il Nautilus

Salerno

struttura avrà il compito di guidare la fase operativa attraverso una serie di incontri con Comuni e stakeholder, gestendo al contempo il nuovo portale web dedicato. Si tratta di un'architettura pensata per facilitare il dialogo costante tra gli attori della filiera e monitorare i risultati, assicurando l'effettiva "messa a terra" della strategia. "Il futuro turistico delle destinazioni salernitane non è più semplice promozione di luoghi, ma governo del sistema, sviluppo di prodotti-destinazione e promozione integrata - dichiara il Presidente di Unioncamere e della Camera di Commercio di Salerno, Andrea Prete. Con il piano strategico passiamo da una visione frammentata a una regia coordinata. L'obiettivo è colmare le fragilità storiche, puntando su accessibilità e narrazione autonoma, affinché la nostra provincia possa competere stabilmente sui mercati internazionali durante tutto l'anno".

Porto Marina di Pastena, folla all'assemblea dei cittadini: "Distruggerebbe il litorale"

L'assemblea A quattordici anni di distanza dalle prime battaglie, i cittadini tornano a mobilitarsi per difendere il fronte mare di Pastena, a Salerno. Ieri pomeriggio una partecipata assemblea pubblica, che ha visto anche la presenza di alcuni rappresentanti istituzionali, è stata convocata dal comitato "Giù le mani dal porticciolo" per dire un fermo no al progetto del nuovo porto turistico "Marina di Pastena". L'opera, presentata dalla società Polo Nautico e attualmente al vaglio del Ministero dell'Ambiente per la valutazione di fattibilità, ha riacceso l'indignazione dei residenti, preoccupati per l'impatto sul loro storico borgo marinaro. Il piano, giunto già alla sua fase esecutiva, prevede una trasformazione radicale dell'area. Il fulcro del progetto è la realizzazione di circa 450 posti barca, un sistema di pontili galleggianti e un'area tecnica attrezzata per il sollevamento, la manutenzione e il rifornimento delle imbarcazioni. A completare il quadro, sono previsti interventi per la messa in sicurezza del litorale e la costruzione di un nuovo lungomare caratterizzato da pergolati e da una piazza dotata di parcheggi. La protesta Per gli esponenti del comitato, si tratterebbe del quarto porto turistico, il quinto scalo in totale

per la città. "A nostro modo di vedere è un'opera molto speculativa che serve fundamentalmente solo ai privati", denunciano i portavoce del movimento. A spaventare è soprattutto la trasformazione irreversibile dei luoghi: "Questo progetto distruggerebbe tutto: dalla spiaggetta libera, dove ora c'è la barriera di scogli, fino al lido Caravella. Parliamo di un chilometro di costa". Secondo quanto dichiarato in assemblea, il progetto cancellerebbe l'attuale porticciolo e ben tre spiagge pubbliche, "innalzando un muro di 3 metri davanti alle case dei residenti sulla linea di costa". Un'operazione di avanzamento che porterebbe a costruire direttamente in acqua, pratica che i cittadini definiscono "una delle cose più sbagliate in assoluto". Per contrastare l'iter dell'opera, il comitato ha deciso di utilizzare tutti gli strumenti a disposizione. È partita una raccolta firme popolare per dare forza alla voce dei residenti, accompagnata da un presidio continuo sul territorio. Sul fronte burocratico, un gruppo di tecnici volontari, tra cui ingegneri e architetti, è già al lavoro per redigere le osservazioni formali alla Valutazione di Impatto Ambientale (la procedura ministeriale che analizza le conseguenze ecologiche dell'opera). L'obiettivo, ribadito durante l'assemblea di ieri, è quello di supportare la cittadinanza affinché quante più persone possibile possano presentare le proprie osservazioni scritte al Ministero. La protesta, intanto, non si ferma e guarda già al futuro: l'idea emersa dall'incontro è quella di organizzare una nuova manifestazione pubblica direttamente al Porticciolo per il prossimo 22 marzo. SalernoToday è anche su Mobile! Scarica l'App per rimanere sempre aggiornato.



Il Nautilus

Bari

Il presidente della Regione Puglia, Antonio Decaro, visita l'AdSMAM

Oggi, nella sede di **Bari** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), il presidente Francesco Mastro insieme a tutto il management dell'Ente hanno accolto il presidente della Regione Puglia, Antonio Decaro, l'assessore regionale con delega alla Portualità e retroporti, Raffaele Piemontese, e il consigliere regionale Nicola Rutigliano. Nella Sala Comitato, ha avuto luogo un confronto operativo e significativo. Nel corso dell'incontro, sono stati illustrati al Presidente tutti i cantieri avviati e le opere programmate nei sei scali del Sistema. Si tratta di un volume totale di investimenti che supera i 728 milioni di euro. Questo sforzo economico si divide tra opere in fase di programmazione (316,8 M), interventi attualmente in corso di esecuzione (391,3 M) e progetti recentemente conclusi e collaudati (20,0 M). Un piano imponente che mette insieme competitività, sostenibilità e visione strategica. Di seguito, gli interventi principali previsti nei sei porti: **Porto di Bari** : il **porto di Bari** si conferma un polo strategico per la logistica e la sostenibilità, con interventi che puntano all'ammodernamento delle banchine e alla riduzione dell'impatto ambientale. -Sostenibilità energetica (cold ironing): realizzazione di sistemi per l'elettificazione delle banchine (intervento condiviso con Brindisi) per un investimento complessivo di 34 milioni di euro. -Completamento della colmata di Marisabella: opere di infrastrutturazione portuale e banchinamento nell'area "Pizzoli-Marisabella", con un investimento di 65 milioni di euro. -Riqualificazione del Molo S. Cataldo: interventi di potenziamento infrastrutturale e miglioramento dell'operatività per un totale di circa 55,5 milioni di euro (suddivisi in lotti). -Interazione **porto**-città: banchinamento dello specchio acqueo della "Darsena Vecchia" per 5 milioni di euro. -Terminal e viabilità: Costruzione di un nuovo terminal passeggeri sulla banchina 10 (11,5 M) e rimodulazione della viabilità sulla darsena di Levante (5,5 M). **Porto di Brindisi** : Brindisi vive una fase di profonda trasformazione infrastrutturale e ambientale, con investimenti volti a potenziare la capacità ricettiva e operativa. -Nuovi Accosti S. Apollinare: completamento degli accosti per navi traghetto e Ro-Ro, un progetto strategico da 82 milioni di euro. -Sostenibilità energetica (cold ironing): realizzazione di sistemi per l'elettificazione delle banchine (intervento condiviso con **Bari**) per un investimento complessivo di 34 milioni di euro. -Logistica e ambiente: realizzazione della cassa di colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est (43 M) e relativo dragaggio dei fondali (19,4 M). -Energia verde: installazione di un impianto fotovoltaico presso la diga di Punta Riso per 4,5 milioni di euro. -Potenziamento Terminal: ristrutturazione e ampliamento del Terminal "Le Vele" (16 M) e del Terminal passeggeri "Il Mondo" (5,7 M). **Porto di Manfredonia** : a Manfredonia



Oggi, nella sede di Bari dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), il presidente Francesco Mastro insieme a tutto il management dell'Ente hanno accolto il presidente della Regione Puglia, Antonio Decaro, l'assessore regionale con delega alla Portualità e retroporti, Raffaele Piemontese, e il consigliere regionale Nicola Rutigliano. Nella Sala Comitato, ha avuto luogo un confronto operativo e significativo. Nel corso dell'incontro, sono stati illustrati al Presidente tutti i cantieri avviati e le opere programmate nei sei scali del Sistema. Si tratta di un volume totale di investimenti che supera i 728 milioni di euro. Questo sforzo economico si divide tra opere in fase di programmazione (316,8 M), interventi attualmente in corso di esecuzione (391,3 M) e progetti recentemente conclusi e collaudati (20,0 M). Un piano imponente che mette insieme competitività, sostenibilità e visione strategica. Di seguito, gli interventi principali previsti nei sei porti: Porto di Bari : il porto di Bari si conferma un polo strategico per la logistica e la sostenibilità, con interventi che puntano all'ammodernamento delle banchine e alla riduzione dell'impatto ambientale. -Sostenibilità energetica (cold ironing): realizzazione di sistemi per l'elettificazione delle banchine (intervento condiviso con Brindisi) per un investimento complessivo di 34 milioni di euro. -Completamento della colmata di Marisabella: opere di infrastrutturazione portuale e banchinamento nell'area "Pizzoli-Marisabella", con un investimento di 65 milioni di euro. -Riqualificazione del Molo S. Cataldo: interventi di potenziamento infrastrutturale e miglioramento dell'operatività per un totale di circa 55,5 milioni di euro (suddivisi in lotti). -Interazione porto-città: banchinamento dello specchio acqueo della "Darsena Vecchia" per 5 milioni di euro. -Terminal e viabilità: Costruzione di un nuovo terminal passeggeri sulla banchina 10 (11,5 M) e rimodulazione della viabilità sulla darsena di Levante (5,5 M). Porto di Brindisi :

Il Nautilus

Bari

il focus principale riguarda il ripristino e il consolidamento delle strutture esistenti per garantirne la piena funzionalità.

-Bacino Alti Fondali: un massiccio intervento di consolidamento statico e risanamento conservativo per un totale di 121 milioni di euro. -Dragaggi e pesca: manutenzione dei fondali del **porto** commerciale (5,2 M) e realizzazione di strutture a sostegno della pesca (1,5 M). **Porto** di Barletta: a Barletta gli interventi sono mirati al miglioramento della sicurezza e alla protezione del bacino portuale. -Prolungamento dei Moli: intervento di estensione di entrambi i moli foranei per un investimento di 38 milioni di euro. -Manutenzione infrastrutturale: consolidamento statico della banchina n. 3 (2 M) e restauro del Faro Napoleonico (2,2 M). **Porto** di Monopoli : a Monopoli, il **porto** sta beneficiando di interventi di ammodernamento dei servizi ai passeggeri e di manutenzione dei fondali. -Molo di Tramontana: intervento di manutenzione straordinaria (nello specifico della pavimentazione) del molo "Tramontana". L'investimento complessivo previsto è di 6,27 milioni di euro. L'opera è attualmente inserita nella fase di programmazione (progettazione Piano di Fattibilità Tecnico Economica PFTE) ed è in attesa di finanziamento. **Porto** di Termoli : a Termoli, è in corso la definizione della nuova programmazione basata sul Piano Regolatore Portuale. -Ampliamento del **porto**: il primo intervento funzionale previsto dal nuovo Piano prevede ampliamenti dei moli e riorganizzazione degli ambiti portuali, per un investimento di 30 milioni di euro. "L'incontro di oggi è servito a fare il punto sui lavori in corso e delle progettazioni ultimate legate ai porti gestiti dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale - **Bari**, Barletta, Manfredonia, Brindisi, Monopoli- ha detto il presidente Decaro. L'obiettivo era quello di comprendere lo stato di avanzamento delle opere in corso per ampliare le attività portali e valutare potenzialità di sviluppo a seconda delle specificità degli scali: dalle linee di fideraggio per le merci alle linee per trasporto passeggeri, allo sviluppo turistico con la possibilità di approdo di navi da crociere. Particolare attenzione c'è sugli scali di Manfredonia e Brindisi, con riferimento alle aree retroportuali che possono essere valorizzate e utilizzate per sviluppare linee merci anche attraverso la riqualificazione e la realizzazione dei nuovi moli in corso". "Quella presentata oggi - ha detto Mastro- non è una lista di opere, molte delle quali già in corso di realizzazione, è un'azione strategica. Ringraziamo il presidente Decaro per l'opportunità che ci ha concesso e per la manifestata volontà di essere al fianco dell'Ente nel sostenere e nel dare impulso alla nostra vision. Un Sistema portuale che cresce in modo coordinato, rafforza la propria competitività e diventa sempre più motore economico per la Puglia e per l'intero Mezzogiorno".

Il presidente della Regione Puglia, Antonio Decaro, visita l'AdSMAM.

Un momento di significativo confronto operativo e di condivisione su strategie e progetti nei sei porti del Sistema. Un volume totale di investimenti che supera i 728 milioni di euro. Oggi, nella sede di **Bari** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), il presidente Francesco Mastro insieme a tutto il management dell'Ente hanno accolto il presidente della Regione Puglia, Antonio Decaro, l'assessore regionale con delega alla Portualità e retroporti, Raffaele Piemontese, e il consigliere regionale Nicola Rutigliano. Nella Sala Comitato, ha avuto luogo un confronto operativo e significativo. Nel corso dell'incontro, sono stati illustrati al Presidente tutti i cantieri avviati e le opere programmate nei sei scali del Sistema. Si tratta di un volume totale di investimenti che supera i 728 milioni di euro. Questo sforzo economico si divide tra opere in fase di programmazione (316,8 M), interventi attualmente in corso di esecuzione (391,3 M) e progetti recentemente conclusi e collaudati (20,0 M). Un piano imponente che mette insieme competitività, sostenibilità e visione strategica. Di seguito, gli interventi principali previsti nei sei porti: **Porto** di **Bari** : il **porto** di **Bari** si conferma un polo strategico per la

logistica e la sostenibilità, con interventi che puntano all'ammodernamento delle banchine e alla riduzione dell'impatto ambientale. Sostenibilità energetica (cold ironing): realizzazione di sistemi per l'elettrificazione delle banchine (intervento condiviso con Brindisi) per un investimento complessivo di 34 milioni di euro. Completamento della colmata di Marisabella: opere di infrastrutturazione portuale e banchinamento nell'area "Pizzoli-Marisabella", con un investimento di 65 milioni di euro. Riqualficazione del Molo S. Cataldo: interventi di potenziamento infrastrutturale e miglioramento dell'operatività per un totale di circa 55,5 milioni di euro (suddivisi in lotti). Interazione **porto**-città: banchinamento dello specchio acqueo della "Darsena Vecchia" per 5 milioni di euro. Terminal e viabilità: Costruzione di un nuovo terminal passeggeri sulla banchina 10 (11,5 M) e rimodulazione della viabilità sulla darsena di Levante (5,5 M). **Porto** di Brindisi : Brindisi vive una fase di profonda trasformazione infrastrutturale e ambientale, con investimenti volti a potenziare la capacità ricettiva e operativa. Nuovi Accosti S. Apollinare: completamento degli accosti per navi traghetto e Ro-Ro, un progetto strategico da 82 milioni di euro. Sostenibilità energetica (cold ironing): realizzazione di sistemi per l'elettrificazione delle banchine (intervento condiviso con **Bari**) per un investimento complessivo di 34 milioni di euro. Logistica e ambiente: realizzazione della cassa di colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est (43 M) e relativo dragaggio dei fondali (19,4 M). Energia verde: installazione di un impianto fotovoltaico presso la diga di Punta Riso per 4,5 milioni di euro.



03/02/2026 18:55

Egidio Magnani

Un momento di significativo confronto operativo e di condivisione su strategie e progetti nei sei porti del Sistema. Un volume totale di investimenti che supera i 728 milioni di euro. Oggi, nella sede di Bari dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), il presidente Francesco Mastro insieme a tutto il management dell'Ente hanno accolto il presidente della Regione Puglia, Antonio Decaro, l'assessore regionale con delega alla Portualità e retroporti, Raffaele Piemontese, e il consigliere regionale Nicola Rutigliano. Nella Sala Comitato, ha avuto luogo un confronto operativo e significativo. Nel corso dell'incontro, sono stati illustrati al Presidente tutti i cantieri avviati e le opere programmate nei sei scali del Sistema. Si tratta di un volume totale di investimenti che supera i 728 milioni di euro. Questo sforzo economico si divide tra opere in fase di programmazione (316,8 M), interventi attualmente in corso di esecuzione (391,3 M) e progetti recentemente conclusi e collaudati (20,0 M). Un piano imponente che mette insieme competitività, sostenibilità e visione strategica. Di seguito, gli interventi principali previsti nei sei porti: Porto di Bari : il porto di Bari si conferma un polo strategico per la

Puglia Live

Bari

Potenziamento Terminal: ristrutturazione e ampliamento del Terminal "Le Vele" (16 M) e del Terminal passeggeri "Il Mondo" (5,7 M). **Porto** di Manfredonia : a Manfredonia il focus principale riguarda il ripristino e il consolidamento delle strutture esistenti per garantirne la piena funzionalità. Bacino Alti Fondali: un massiccio intervento di consolidamento statico e risanamento conservativo per un totale di 121 milioni di euro. Dragaggi e pesca: manutenzione dei fondali del **porto** commerciale (5,2 M) e realizzazione di strutture a sostegno della pesca (1,5 M). **Porto** di Barletta : a Barletta gli interventi sono mirati al miglioramento della sicurezza e alla protezione del bacino portuale. Prolungamento dei Moli: intervento di estensione di entrambi i moli foranei per un investimento di 38 milioni di euro. Manutenzione infrastrutturale: consolidamento statico della banchina n. 3 (2 M) e restauro del Faro Napoleonico (2,2 M). **Porto** di Monopoli : a Monopoli, il **porto** sta beneficiando di interventi di ammodernamento dei servizi ai passeggeri e di manutenzione dei fondali. Molo di Tramontana: intervento di manutenzione straordinaria (nello specifico della pavimentazione) del molo "Tramontana". L'investimento complessivo previsto è di 6,27 milioni di euro. L'opera è attualmente inserita nella fase di programmazione (progettazione Piano di Fattibilità Tecnico Economica PFTE) ed è in attesa di finanziamento. **Porto** di Termoli : a Termoli, è in corso la definizione della nuova programmazione basata sul Piano Regolatore Portuale. Ampliamento del **porto**: il primo intervento funzionale previsto dal nuovo Piano prevede ampliamenti dei moli e riorganizzazione degli ambiti portuali, per un investimento di 30 milioni di euro. " L'incontro di oggi è servito a fare il punto sui lavori in corso e delle progettazioni ultimate legate ai porti gestiti dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale - **Bari**, Barletta, Manfredonia, Brindisi, Monopoli - ha detto il presidente Decaro. L'obiettivo era quello di comprendere lo stato di avanzamento delle opere in corso per ampliare le attività portali e valutare potenzialità di sviluppo a seconda delle specificità degli scali: dalle linee di fideraggio per le merci alle linee per trasporto passeggeri, allo sviluppo turistico con la possibilità di approdo di navi da crociere. Particolare attenzione c'è sugli scali di Manfredonia e Brindisi, con riferimento alle aree retroportuali che possono essere valorizzate e utilizzate per sviluppare linee merci anche attraverso la riqualificazione e la realizzazione dei nuovi moli in corso ". " Quella presentata oggi - ha detto Mastro- non è una lista di opere, molte delle quali già in corso di realizzazione, è un'azione strategica. Ringraziamo il presidente Decaro per l'opportunità che ci ha concesso e per la manifestata volontà di essere al fianco dell'Ente nel sostenere e nel dare impulso alla nostra vision. Un Sistema portuale che cresce in modo coordinato, rafforza la propria competitività e diventa sempre più motore economico per la Puglia e per l'intero Mezzogiorno ".

EMERGENCY: SBARCATI A BARI I 14 NAUFRAGHI SOCCORSI DALLA LIFE SUPPORT

ANNACHIARA BURGIO, MEDIATRICE CULTURALE SULLA LIFE SUPPORT: " MOLTI DEI NAUFRAGHI SONO STATI DETENUTI ARBITRARIAMENTE IN LIBIA E RIPORTANO SEGNI DI TORTURA SUL PROPRIO CORPO" UNO DEI RAGAZZI SOCCORSI: "NEL MIO PAESE RISCHIAVO LA VITA. IN LIBIA CI AVEVANO DETTO CHE CI AVREBBERO PORTATO A LAMPEDUSA; INVECE, CI HANNO PICCHIATO E CI HANNO FATTO SALTARE IN MARE" L'ESTERNALIZZAZIONE DELLE FRONTIERE ARRICCHISCE I TRAFFICANTI E METTE A RISCHIO I MIGRANTI. LA TUTELA DELLA VITA SIA AL CENTRO DELLE POLITICHE DI IMMIGRAZIONE

Milano, 2 marzo 2026 - Si è concluso alle ore 17 circa di oggi nel porto di Bari lo sbarco delle 14 persone soccorse venerdì scorso dalla Life Support, la nave di ricerca e soccorso di EMERGENCY, nelle acque internazionali della zona SAR libica. I naufraghi erano stati portati in salvo dalla nave dell'Ong venerdì 27 febbraio mattina, quando una barca non identificata in vetroresina ha avvicinato a velocità sostenuta la Life Support fino ad una distanza di circa 70 metri e le persone a bordo sono saltate in acqua chiedendo aiuto. Gli operatori di EMERGENCY sono intervenuti prontamente soccorrendo e portando tutti al sicuro sulla Life Support "Abbiamo da poco concluso lo sbarco dei 14 naufraghi soccorsi in questa missione - afferma Domenico Pugliese, Comandante della Life Support di EMERGENCY - . Ringraziamo le autorità che ci hanno accolto e i volontari di Bari che ci hanno assistito: anche grazie a loro le operazioni di sbarco si sono svolte senza difficoltà. Auguriamo ai naufraghi appena arrivati a terra il meglio per il loro futuro, che possano avere una vita migliore di quella che si sono lasciati alle spalle. Ora la Life Support si prepara a una nuova missione nel Mediterraneo centrale." I 14 uomini soccorsi, compreso un minore non accompagnato, erano partiti dalle coste libiche e provengono da Afghanistan, Pakistan e Somalia, paesi devastati da conflitti, violenze, povertà estrema e insicurezza alimentare. "I naufraghi ci hanno raccontato del loro viaggio molto complesso e rischioso - commenta Annachiara Burgio, mediatrice culturale a bordo della Life Support di EMERGENCY - . Molti ci hanno anche riportato di detenzioni arbitrarie avvenute in Libia, dove alcuni di loro sono rimasti mesi imprigionati e senza vedere la luce del sole, mentre altri sono rimasti a lungo rinchiusi in una stanza con altre sessanta persone, in condizioni igienico sanitarie pessime. In tanti, inoltre, hanno segni di tortura fisica sul proprio corpo. Auguriamo a tutti, in questa nuova fase della propria vita, di trovare la protezione che cercano ". " In Pakistan studiavo, ma nel mio villaggio, vicino al confine con l'Afghanistan, c'erano sempre combattimenti e non mi sentivo al sicuro, per questo ho deciso di partire - ha raccontato agli operatori di EMERGENCY uno dei ragazzi soccorsi -. Ho viaggiato in aereo fino alla Libia, dove sono stato un anno in prigionia prima di partire e dove mi hanno picchiato ripetutamente chiedendomi soldi. Eravamo in una casa, ci tenevano rinchiusi in una stanza in circa 35 persone senza



03/02/2026 19:26

Egidio Magnani

ANNACHIARA BURGIO, MEDIATRICE CULTURALE SULLA LIFE SUPPORT: " MOLTI DEI NAUFRAGHI SONO STATI DETENUTI ARBITRARIAMENTE IN LIBIA E RIPORTANO SEGNI DI TORTURA SUL PROPRIO CORPO" UNO DEI RAGAZZI SOCCORSI: "NEL MIO PAESE RISCHIAVO LA VITA. IN LIBIA CI AVEVANO DETTO CHE CI AVREBBERO PORTATO A LAMPEDUSA; INVECE, CI HANNO PICCHIATO E CI HANNO FATTO SALTARE IN MARE" L'ESTERNALIZZAZIONE DELLE FRONTIERE ARRICCHISCE I TRAFFICANTI E METTE A RISCHIO I MIGRANTI. LA TUTELA DELLA VITA SIA AL CENTRO DELLE POLITICHE DI IMMIGRAZIONE Milano, 2 marzo 2026 - Si è concluso alle ore 17 circa di oggi nel porto di Bari lo sbarco delle 14 persone soccorse venerdì scorso dalla Life Support, la nave di ricerca e soccorso di EMERGENCY, nelle acque internazionali della zona SAR libica. I naufraghi erano stati portati in salvo dalla nave dell'Ong venerdì 27 febbraio mattina, quando una barca non identificata in vetroresina ha avvicinato a velocità sostenuta la Life Support fino ad una distanza di circa 70 metri e le persone a bordo sono saltate in acqua chiedendo aiuto. Gli operatori di EMERGENCY sono intervenuti prontamente soccorrendo e portando tutti al sicuro sulla Life Support "Abbiamo da poco concluso lo sbarco dei 14 naufraghi soccorsi in questa missione - afferma Domenico Pugliese, Comandante della Life Support di EMERGENCY - . Ringraziamo le autorità che ci hanno accolto e i volontari di Bari che ci hanno assistito: anche grazie a loro le operazioni di sbarco si sono svolte senza difficoltà. Auguriamo ai naufraghi appena arrivati a terra il meglio per il loro futuro, che possano avere una vita migliore di quella che si sono lasciati alle spalle. Ora la Life Support si prepara a una nuova missione nel Mediterraneo centrale." I 14 uomini soccorsi, compreso un minore non accompagnato, erano partiti dalle coste libiche e provengono da Afghanistan, Pakistan e Somalia, paesi devastati da conflitti,

Puglia Live

Bari

bagno, senza cibo e con poca acqua, senza mai uscire o vedere la luce del sole. Mangiavamo una sola volta al giorno e abbiamo passato mesi nell'attesa di una barca. Alla fine, quando eravamo in mezzo al mare ed è comparsa la sagoma della vostra nave, i piloti della barca su cui eravamo ci hanno intimato di saltare in acqua. In Italia spero di incontrare persone migliori." Un altro dei ragazzi soccorsi, che nel suo Paese era minacciato di morte, ha condiviso la sua esperienza della traversata del Mediterraneo: " Non so con chi parlassi in Libia, è probabile fosse la mafia. Ci hanno detto che ci avrebbero portato a Lampedusa, non sapevamo che ci avrebbero gettato in mare. Sulla barca in cui abbiamo iniziato la traversata, avevano i volti coperti da un panno. Ci hanno picchiato e colpito alla testa e alla mano con una pistola; in seguito alle percosse a un mio amico usciva sangue dalla testa, ho rischiato lo stesso anch'io ma mi sono protetto con una mano. Appena hanno visto la vostra nave, gli uomini dal volto coperto hanno avvicinato la barca alla nave e ci dicevano di saltare giù, di saltare in acqua. Noi non saltavamo perché avevamo paura, ma loro hanno continuato a colpirci con il calcio della pistola finché non ci siamo visti costretti a saltare in acqua. Per fortuna, grazie a voi, è finita bene. Ora vorrei far venire qui anche la mia famiglia e la mia ragazza. " Testimonianze che ci ricordano, ancora una volta, che le politiche di esternalizzazione delle frontiere e di chiusura portate avanti da Italia e Unione Europea fanno arricchire i trafficanti, mettendo a rischio migliaia di persone in movimento. EMERGENCY ribadisce la necessità di porre la tutela della vita al centro delle politiche per il Mediterraneo, di rafforzare la capacità di soccorso con una missione SAR europea e di ampliare le vie legali e sicure di ingresso in Europa. Con lo sbarco di oggi la Life Support conclude la sua quarantesima missione nel Mediterraneo centrale, operando in questa regione dal dicembre 2022. Durante questo periodo, la nave ha soccorso complessivamente 3.248 persone.

Brindisi Report

Brindisi

Darsena pubblica: "Adesso bisognerà intensificare il confronto con l'Autorità Portuale"

Approvata all'unanimità, in consiglio comunale, la proposta avanzata dal gruppo di Forza Italia. Didonna: "Un risultato di notevole rilevanza" "L'approvazione all'unanimità, in Consiglio Comunale, della proposta presentata da Forza Italia per la realizzazione di una Darsena pubblica nel porto di Brindisi rappresenta un risultato di notevole rilevanza, nell'ottica di una valorizzazione di ogni forma di coinvolgimento dei cittadini di Brindisi nelle scelte che riguardano lo sviluppo economico del territorio". Lo afferma il capogruppo di Forza Italia Nicola Di Donna. "Il nostro obiettivo - aggiunge Di Donna - era quello di ottenere un maggiore coinvolgimento del Comune di Brindisi nelle scelte che riguardano l'utilizzo delle banchine del porto interno. La realizzazione di una Darsena pubblica, inoltre, consentirebbe una fruizione del porto anche per i tanti proprietari di imbarcazioni che non riescono a trovare un ormeggio nelle strutture attualmente esistenti, anche a causa dei costi di ormeggio. Tra l'altro, una Darsena pubblica permetterebbe lo sviluppo di attività sportive e ricreative. Il tutto, senza trascurare le esigenze di una economia turistica in costante crescita, anche nel settore della nautica da diporto". "Adesso, ricevuta l'approvazione dell'intero Consiglio Comunale, l'Amministrazione Comunale potrà accelerare l'interlocuzione con l'Autorità di Sistema Portuale per individuare le aree in cui si potrebbe realizzare questa struttura. Allo stesso tempo, si potrà verificare la possibilità di accesso a fondi pubblici per realizzare l'opera in maniera più agevole. Brindisi, insomma, può davvero trarre un sogno, saldando il rapporto tra città e il suo porto". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



Porto di Brindisi Forza Italia: Approvata all'unanimità la proposta sulla Darsena pubblica. Adesso bisognerà intensificare il confronto con l'Autorità Portuale

Forza Italia Brindisi

L'approvazione all'unanimità, in Consiglio Comunale, della proposta presentata da Forza Italia per la realizzazione di una Darsena pubblica nel porto di Brindisi rappresenta un risultato di notevole rilevanza, nell'ottica di una valorizzazione di ogni forma di coinvolgimento dei cittadini di Brindisi nelle scelte che riguardano lo sviluppo economico del territorio. Lo afferma il capogruppo di Forza Italia Nicola Di Donna. Il nostro obiettivo aggiunge Di Donna era quello di ottenere un maggiore coinvolgimento del Comune di Brindisi nelle scelte che riguardano l'utilizzo delle banchine del porto interno. La realizzazione di una Darsena pubblica, inoltre, consentirebbe una fruizione del porto anche per i tanti proprietari di imbarcazioni che non riescono a trovare un ormeggio nelle strutture attualmente esistenti, anche a causa dei costi di ormeggio. Tra l'altro, una Darsena pubblica permetterebbe lo sviluppo di attività sportive e ricreative. Il tutto, senza trascurare le esigenze di una economia turistica in costante crescita, anche nel settore della nautica da diporto. Adesso, ricevuta l'approvazione dell'intero Consiglio Comunale, l'Amministrazione Comunale potrà accelerare l'interlocuzione con l'Autorità di Sistema Portuale per individuare le aree in cui si potrebbe realizzare questa struttura. Allo stesso tempo, si potrà verificare la possibilità di accesso a fondi pubblici per realizzare l'opera in maniera più agevole. Brindisi, insomma, può davvero traguardare un sogno, saldando il rapporto tra città e il suo porto.

Brindisitime.it Network	
Porto di Brindisi – Forza Italia: "Approvata all'unanimità la proposta sulla Darsena pubblica. Adesso bisognerà intensificare il confronto con l'Autorità Portuale"	
03/02/2026 12:25	Forza Italia Brindisi
"L'approvazione all'unanimità, in Consiglio Comunale, della proposta presentata da Forza Italia per la realizzazione di una Darsena pubblica nel porto di Brindisi rappresenta un risultato di notevole rilevanza, nell'ottica di una valorizzazione di ogni forma di coinvolgimento dei cittadini di Brindisi nelle scelte che riguardano lo sviluppo economico del territorio". Lo afferma il capogruppo di Forza Italia Nicola Di Donna. "Il nostro obiettivo – aggiunge Di Donna – era quello di ottenere un maggiore coinvolgimento del Comune di Brindisi nelle scelte che riguardano l'utilizzo delle banchine del porto interno. La realizzazione di una Darsena pubblica, inoltre, consentirebbe una fruizione del porto anche per i tanti proprietari di imbarcazioni che non riescono a trovare un ormeggio nelle strutture attualmente esistenti, anche a causa dei costi di ormeggio. Tra l'altro, una Darsena pubblica permetterebbe lo sviluppo di attività sportive e ricreative. Il tutto, senza trascurare le esigenze di una economia turistica in costante crescita, anche nel settore della nautica da diporto. Adesso, ricevuta l'approvazione dell'intero Consiglio Comunale, l'Amministrazione Comunale potrà accelerare l'interlocuzione con l'Autorità di Sistema Portuale per individuare le aree in cui si potrebbe realizzare questa struttura. Allo stesso tempo, si potrà verificare la possibilità di accesso a fondi pubblici per realizzare l'opera in maniera più agevole. Brindisi, insomma, può davvero traguardare un sogno, saldando il rapporto tra città e il suo porto".	

Porto di Brindisi Forza Italia: Approvata all'unanimità la proposta sulla Darsena pubblica

Porto di Brindisi Forza Italia: Approvata all'unanimità la proposta sulla Darsena pubblica. Adesso bisognerà intensificare il confronto con l'Autorità Portuale. L'approvazione all'unanimità, in Consiglio Comunale, della proposta presentata da Forza Italia per la realizzazione di una Darsena pubblica nel porto di Brindisi rappresenta un risultato di notevole rilevanza, nell'ottica di una valorizzazione di ogni forma di coinvolgimento dei cittadini di Brindisi nelle scelte che riguardano lo sviluppo economico del territorio. Lo afferma il capogruppo di Forza Italia Nicola Di Donna. Il nostro obiettivo aggiunge Di Donna era quello di ottenere un maggiore coinvolgimento del Comune di Brindisi nelle scelte che riguardano l'utilizzo delle banchine del porto interno. La realizzazione di una Darsena pubblica, inoltre, consentirebbe una fruizione del porto anche per i tanti proprietari di imbarcazioni che non riescono a trovare un ormeggio nelle strutture attualmente esistenti, anche a causa dei costi di ormeggio. Tra l'altro, una Darsena pubblica permetterebbe lo sviluppo di attività sportive e ricreative. Il tutto, senza trascurare le esigenze di una economia turistica in costante crescita, anche nel settore della nautica da diporto. Adesso, ricevuta l'approvazione dell'intero Consiglio Comunale, l'Amministrazione Comunale potrà accelerare l'interlocuzione con l'Autorità di Sistema Portuale per individuare le aree in cui si potrebbe realizzare questa struttura. Allo stesso tempo, si potrà verificare la possibilità di accesso a fondi pubblici per realizzare l'opera in maniera più agevole. Brindisi, insomma, può davvero trarre un sogno, saldando il rapporto tra città e il suo porto. Gruppo consiliare Forza Italia - Brindisi Per restare aggiornato con le ultime news del Gazzettino di Brindisi seguici e metti Mi piace sulla nostra pagina Facebook. Puoi guardare i video pubblicati sul nostro canale YouTube. Per scriverci e interagire con la redazione.



Newspam

Brindisi

Porto di Brindisi, Forza Italia: Approvata all'unanimità la proposta sulla Darsena pubblica. Adesso bisognerà intensificare il confronto con l'Autorità Portuale

L'approvazione all'unanimità, in Consiglio Comunale, della proposta presentata da Forza Italia per la realizzazione di una Darsena pubblica nel porto di Brindisi rappresenta un risultato di notevole rilevanza, nell'ottica di una valorizzazione di ogni forma di coinvolgimento dei cittadini di Brindisi nelle scelte che riguardano lo sviluppo economico del territorio. Lo afferma il capogruppo di Forza Italia Nicola Di Donna. Il nostro obiettivo aggiunge Di Donna era quello di ottenere un maggiore coinvolgimento del Comune di Brindisi nelle scelte che riguardano l'utilizzo delle banchine del porto interno. La realizzazione di una Darsena pubblica, inoltre, consentirebbe una fruizione del porto anche per i tanti proprietari di imbarcazioni che non riescono a trovare un ormeggio nelle strutture attualmente esistenti, anche a causa dei costi di ormeggio. Tra l'altro, una Darsena pubblica permetterebbe lo sviluppo di attività sportive e ricreative. Il tutto, senza trascurare le esigenze di una economia turistica in costante crescita, anche nel settore della nautica da diporto. Adesso, ricevuta l'approvazione dell'intero Consiglio Comunale, l'Amministrazione Comunale potrà accelerare l'interlocuzione con l'Autorità di Sistema Portuale per individuare le aree in cui si potrebbe realizzare questa struttura. Allo stesso tempo, si potrà verificare la possibilità di accesso a fondi pubblici per realizzare l'opera in maniera più agevole. Brindisi, insomma, può davvero trarre un sogno, saldando il rapporto tra città e il suo porto. Gruppo consiliare Forza Italia Brindisi.

Newspam

Porto di Brindisi, Forza Italia: "Approvata all'unanimità la proposta sulla Darsena pubblica. Adesso bisognerà intensificare il confronto con l'Autorità Portuale"



03/02/2026 13:07

"L'approvazione all'unanimità, in Consiglio Comunale, della proposta presentata da Forza Italia per la realizzazione di una Darsena pubblica nel porto di Brindisi rappresenta un risultato di notevole rilevanza, nell'ottica di una valorizzazione di ogni forma di coinvolgimento dei cittadini di Brindisi nelle scelte che riguardano lo sviluppo economico del territorio". Lo afferma il capogruppo di Forza Italia Nicola Di Donna. "Il nostro obiettivo - aggiunge Di Donna - era quello di ottenere un maggiore coinvolgimento del Comune di Brindisi nelle scelte che riguardano l'utilizzo delle banchine del porto interno. La realizzazione di una Darsena pubblica, inoltre, consentirebbe una fruizione del porto anche per i tanti proprietari di imbarcazioni che non riescono a trovare un ormeggio nelle strutture attualmente esistenti, anche a causa dei costi di ormeggio. Tra l'altro, una Darsena pubblica permetterebbe lo sviluppo di attività sportive e ricreative. Il tutto, senza trascurare le esigenze di una economia turistica in costante crescita, anche nel settore della nautica da diporto. Adesso, ricevuta l'approvazione dell'intero Consiglio Comunale, l'Amministrazione Comunale potrà accelerare l'interlocuzione con l'Autorità di Sistema Portuale per individuare le aree in cui si potrebbe realizzare questa struttura. Allo stesso tempo, si potrà verificare la possibilità di accesso a fondi pubblici per realizzare l'opera in maniera più agevole. Brindisi, insomma, può davvero trarre un sogno, saldando il rapporto tra città e il suo porto". Gruppo consiliare Forza Italia - Brindisi.

Bonifiche, Uricchio confermato commissario

Gianmario Leone

Nuova gara per il San Brunone, entra nel vivo deperimetrazione mar Grande, attesa per il via libera di Filire Verdi Il Commissario straordinario per gli interventi urgenti di bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione di Taranto Vito Felice Uricchio, in carica dallo scorso 1° marzo, ha ottenuto la proroga della nomina al 31 dicembre 2026 dopo il via libera della Corte dei Conti Una conferma scontata ma comunque attesa, in quanto ciò comporterà la prosecuzione di una serie di attività in procinto di partire. Il commissario Uricchio ha infatti appena firmato la scheda di attivazione per l'intervento relativo alla messa in sicurezza e alla bonifica delle aree non pavimentate del Cimitero San Brunone, finito al centro di un lungo contenzioso giudiziario e che ora ripartirà da una nuova gara Inoltre, questa dovrebbe essere firmata con l'Autorità Portuale di Sistema del Mar Ionio la scheda di attivazione per la deperimetrazione del S.I.N. di Taranto Il percorso è avvenuto attraverso un'attiva interlocuzione con MASE, ISPRA, Regione Puglia, ARPA Puglia, Provincia di Taranto, Comune di Taranto, Comune di Statte, Capitaneria di Porto, Autorità del Sistema Portuale, etc. con la collaborazione di Confindustria Taranto e della Camera di Commercio, ed in cui il Commissario intende dare impulso, puntando a revisioni annuali a seguito di caratterizzazioni e bonifiche. Il cronoprogramma definito nella riunione presso il MASE dello scorso 6 marzo 2025 è stato rispettato da parte degli attori coinvolti. Il Commissario ha trasmesso entro il 6 aprile 2025 tutti i dati provenienti nell'ambito di precedenti indagini, ISPRA ha effettuato una prima analisi dei dati entro il 6 maggio, il Commissario con l'Autorità di Sistema Portuale e con il supporto scientifico di CoNISMA, hanno trasmesso un piano di indagini per la deperimetrazione del Mar Grande lo scorso 4 luglio (entro i termini predefiniti del 6 luglio), il 17 luglio 2025 alla presenza del Viceministro On. Vannia Gava, del Direttore Generale Economia circolare e bonifiche Luca Proietti, del Dirigente della Divisione III bonifiche e risanamento Nazzareno Santilli, del Commissario per le Bonifiche Vito F. Uricchio e del Commissario Straordinario dell'AdSP del Mar Ionio Porto di Taranto Giovanni Gugliotti si è tenuta una riunione. ISPRA, d'intesa con ARPA Puglia ha trasmesso le richieste di integrazione il 7 agosto 2025 ed il Commissario con l'AdSP hanno trasmesso il nuovo piano integrativo lo scorso 4 settembre 2025, recependo le indicazioni di ISPRA. Il 27 novembre 2025, dopo numerose riunioni e confronti tecnico scientifici, si compie un nuovo, decisivo passo in avanti nella ridefinizione degli assetti ambientali e produttivi del capoluogo jonico con il nulla osta del MASE in riferimento al Progetto di deperimetrazione del SIN Mar Grande di Taranto: definizione delle indagini ambientali. Il commissario Uricchio è poi impegnato, tra i vari progetti, anche su Filire Verdi che rientra nell'Azione 2.3 Supporto a progetti innovativi per sostenere la transizione ecologica



03/02/2026 07:11

Gianmario Leone

Nuova gara per il San Brunone, entra nel vivo deperimetrazione mar Grande, attesa per il via libera di Filire Verdi Il Commissario straordinario per gli interventi urgenti di bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione di Taranto Vito Felice Uricchio, in carica dallo scorso 1° marzo, ha ottenuto la proroga della nomina al 31 dicembre 2026 dopo il via libera della Corte dei Conti Una conferma scontata ma comunque attesa, in quanto ciò comporterà la prosecuzione di una serie di attività in procinto di partire. Il commissario Uricchio ha infatti appena firmato la scheda di attivazione per l'intervento relativo alla messa in sicurezza e alla bonifica delle aree non pavimentate del "Cimitero San Brunone", finito al centro di un lungo contenzioso giudiziario e che ora ripartirà da una nuova gara Inoltre, questa dovrebbe essere firmata con l'Autorità Portuale di Sistema del Mar Ionio la scheda di attivazione per la deperimetrazione del S.I.N. di "Taranto" Il percorso è avvenuto attraverso un'attiva interlocuzione con MASE, ISPRA, Regione Puglia, ARPA Puglia, Provincia di Taranto, Comune di Taranto, Comune di Statte, Capitaneria di Porto, Autorità del Sistema Portuale, etc. con la collaborazione di Confindustria Taranto e della Camera di Commercio, ed in cui il Commissario intende dare impulso, puntando a revisioni annuali a seguito di caratterizzazioni e bonifiche. Il cronoprogramma definito nella riunione presso il MASE dello scorso 6 marzo 2025 è stato rispettato da parte degli attori coinvolti. Il Commissario ha trasmesso entro il 6 aprile 2025 tutti i dati provenienti nell'ambito di precedenti indagini, ISPRA ha effettuato una prima analisi dei dati entro il 6 maggio, il Commissario con l'Autorità di Sistema Portuale e con il supporto scientifico di CoNISMA, hanno trasmesso un piano di indagini per la deperimetrazione del Mar Grande lo scorso 4 luglio (entro i termini predefiniti del 6 luglio), il 17 luglio 2025 alla presenza del Viceministro On. Vannia Gava, del Direttore Generale Economia circolare e bonifiche Luca Proietti, del Dirigente della Divisione III - bonifiche e risanamento Nazzareno Santilli, del

e tutelare le risorse naturali prevista dal Just Transition Fund. L'azione prevede la realizzazione di quattro interventi di rilievo per il risanamento e la migliore fruizione del territorio da parte di cittadini e imprese per un totale di 190 milioni di euro, tra cui appunto quello denominato Filiere Verdi'. Questa settimana è prevista la determina di approvazione del progetto per la parte a terra, in quanto per la parte a mare occorrerà attendere l'espressione della Provincia nel rispetto del principio Chi inquina paga (Dir. 2004/35/CE). Con particolare riferimento ai suoli, la cui contaminazione è, in buona parte, determinata da fallout atmosferico, i territori sopra menzionati comprendono il più elevato numero di terreni degradati esistenti nella provincia di Taranto. In tale contesto, con il progetto Filiere Verdi si intende sviluppare interventi di risanamento green, in linea con i principi del Biorimedio fito-assistito (degradazione/trasformazione e immobilizzazione di inquinanti nel suolo a seguito dell'azione sinergica tra specifiche essenze vegetali e batteri che popolano la rizosfera), caratterizzati da bassi costi e positive ricadute di carattere ambientale, sociale ed economico. Il progetto promuove infatti il ripristino di terreni inquinati attraverso la piantumazione di essenze vegetali, già classificate in ragione della composizione degli inquinanti dei singoli terreni oggetto d'intervento. Il processo di decontaminazione dei suoli attraverso il fitorimedio assistito, con arricchimento dei suoli di sostanza organica e biochar, produce come detto il sequestro significativo delle emissioni di CO₂ e riguarda una superficie complessiva di circa 996 ettari. Si tratta di un intervento di bioremediation, tecnologia di bonifica verde e recupero ambientale su terreni da ripristinare nella Provincia di Taranto con finalità di riuso produttivo, finanziato con 36 milioni di euro. Commenta.

Rigassificatori. A tutto nimby. Il progetto a Taranto. I dubbi di Comune e Wwf

La commissione Ambiente del comune pugliese ha analizzato gli impatti sul territorio e sulla comunità locale. Il no del Wwf: un'infrastruttura assolutamente inutile dal punto di vista energetico, dannosa sul piano ambientale e profondamente sbagliata sul piano politico e industriale. Il rigassificatore Belenergia di Taranto, di cui abbiamo scritto, continua a far discutere. È intervenuta la commissione Ambiente del comune, che pur nei limiti delle sue competenze, sta analizzando la documentazione presentata. L'obiettivo - spiega il presidente della commissione Ambiente del comune di Taranto, Giandomenico Vitale - è assicurare una valutazione rigorosa, completa e critica degli elaborati trasmessi, con particolare riferimento agli impatti sul territorio e sulla comunità locale. Fatelo altrove Dall'analisi preliminare, apprendiamo, a parere dei consiglieri comunali sono emersi rilevanti elementi di criticità legati ai profili di sicurezza ambientale, alla sicurezza dell'impianto, alla tutela della fauna, nonché alla compatibilità con la destinazione dell'area e con il contesto paesaggistico, anche in relazione ai residenti delle zone limitrofe. Particolari perplessità - prosegue Vitale - derivano inoltre dal confronto con altri siti precedentemente valutati ed esclusi, come nel caso di Porto di Empedocle, Chioggia, Ancona. Ecco perché è necessario un supplemento di valutazione e una riflessione coerente sul piano strategico-territoriale, affinché i criteri adottati risultino omogenei e applicati con pari rigore. Audizioni In commissione Ambiente, di concerto con tutti i componenti, è stato deciso di avviare un ciclo di audizioni dedicate. Saranno invitati a intervenire le principali associazioni ambientaliste, a partire da Legambiente e Wwf, i comitati territoriali, nonché i rappresentanti di Confindustria, Confapi e dell'Autorità Portuale, in quanto portatori di interessi. Se tali principi non saranno rispettati, l'amministrazione - conclude Vitale - farà quanto nelle sue capacità per evitare che la nostra città resti terra di sacrificio per interessi di altri. Il no del Wwf Intanto, tra gli ambientalisti Wwf si è già espressa sul progetto della compagnia italobelga Belenergia esprimendo netta contrarietà. Secondo l'organizzazione, si tratta di un'infrastruttura assolutamente inutile dal punto di vista energetico, dannosa sul piano ambientale e profondamente sbagliata sul piano politico e industriale, particolarmente per un territorio fragile e già ampiamente segnato come quello di Taranto. Il progetto viene giustificato dal proponente come strategico per la sicurezza energetica nazionale ed europea. Ma i numeri del Wwf raccontano una realtà completamente diversa. I consumi di gas in Italia sono in forte calo, dice l'associazione. Se verranno raggiunti gli obiettivi climatici al 2030, grazie allo sviluppo delle fonti rinnovabili, il consumo potrebbe scendere verso 50 miliardi di metri cubi annui. A fronte di questi dati, la capacità di approvvigionamento del sistema italiano superava già gli 83 miliardi di metri cubi, senza il gas russo dal Tarvisio, senza



i due rigassificatori di Piombino e di Ravenna e senza contare il raddoppio programmato del gasdotto Tap, che aggiungerà altri 10 miliardi di metri cubi l'anno. Se l'Ilva chiude Il Wwf Italia contesta poi le argomentazioni del proponente secondo cui l'impianto sarebbe funzionale alla decarbonizzazione dell'ex Ilva e, addirittura, del territorio di Taranto. Gli stessi documenti del proponente indicano che solo 3,5 miliardi di metri cubi sarebbero destinati all'acciaieria di Taranto, mentre oltre 8 miliardi di metri cubi finirebbero nella rete nazionale già sovraccarica. Un impianto gigantesco per giustificare un uso marginale locale: numeri buttati a caso per legittimare un'opera sproporzionata. Taranto è uno dei territori più colpiti in Italia da crisi industriale, emergenze sanitarie, disoccupazione e sfiducia verso le istituzioni. Presentare un rigassificatore come occasione di sviluppo - conclude il Wwf - è una grave mistificazione.

Taranto Buonasera

Taranto

Porti, piano da oltre 728 milioni tra cantieri e nuove opere

Francesco Alberti

Vertice nella sede dell'Autorità portuale di Bari con Regione e management. Presentati investimenti e interventi nei 6 scali del Mare Adriatico meridionale BARI - Un programma di opere che supera complessivamente i 728 milioni di euro e che punta a rafforzare competitività, sostenibilità e sviluppo strategico dell'intero sistema portuale pugliese. È quanto illustrato oggi nella sede barese dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, dove il presidente Francesco Mastro, insieme al management dell'Ente, ha accolto il presidente della Regione Puglia Antonio Decaro, l'assessore regionale con delega alla Portualità e retroporti Raffaele Piemontese e il consigliere regionale Nicola Rutigliano. Nel corso della riunione, svoltasi nella Sala Comitato, sono stati presentati nel dettaglio i cantieri avviati e le opere in programma nei 6 scali che compongono il Sistema. Il quadro economico complessivo comprende interventi in fase di programmazione per 316,8 milioni di euro, lavori attualmente in esecuzione per 391,3 milioni di euro e progetti già conclusi e collaudati per 20 milioni di euro. Si tratta di un piano che mette insieme ammodernamento infrastrutturale e sostenibilità ambientale, con interventi differenziati in base alle caratteristiche di ciascun porto. Nel porto di Bari sono previsti interventi mirati al potenziamento delle banchine e alla riduzione dell'impatto ambientale. Tra le opere principali figura il progetto di cold ironing, condiviso con Brindisi, per l'elettificazione delle banchine con un investimento complessivo di 34 milioni di euro. È in programma il completamento della colmata di Marisabella con infrastrutturazione e nuovi banchinamenti nell'area Pizzoli Marisabella per 65 milioni di euro. Prevista anche la riqualificazione del Molo San Cataldo con un impegno di circa 55,5 milioni di euro, suddiviso in lotti. Sul fronte del rapporto porto città è previsto il banchinamento della Darsena Vecchia per 5 milioni di euro. In programma inoltre la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri sulla banchina 10 per 11,5 milioni di euro e la rimodulazione della viabilità nella darsena di Levante per 5,5 milioni di euro. Il porto di Brindisi è interessato da una fase di trasformazione infrastrutturale e ambientale. Tra gli interventi principali il completamento dei nuovi accosti a Sant'Apollinare per traghetti e navi Ro Ro, con un investimento di 82 milioni di euro. Anche qui è previsto il progetto di elettificazione delle banchine per 34 milioni di euro. In ambito logistico e ambientale rientrano la realizzazione della cassa di colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est per 43 milioni di euro e il dragaggio dei fondali per 19,4 milioni di euro. Prevista l'installazione di un impianto fotovoltaico sulla diga di Punta Riso per 4,5 milioni di euro, oltre alla ristrutturazione e ampliamento del terminal Le Vele per 16 milioni di euro e del terminal passeggeri Il Mondo per 5,7 milioni di euro. A Manfredonia l'attenzione è concentrata sul consolidamento delle strutture esistenti. L'intervento più rilevante riguarda il Bacino



03/02/2026 17:38

Francesco Alberti

Vertice nella sede dell'Autorità portuale di Bari con Regione e management. Presentati investimenti e interventi nei 6 scali del Mare Adriatico meridionale BARI - Un programma di opere che supera complessivamente i 728 milioni di euro e che punta a rafforzare competitività, sostenibilità e sviluppo strategico dell'intero sistema portuale pugliese. È quanto illustrato oggi nella sede barese dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, dove il presidente Francesco Mastro, insieme al management dell'Ente, ha accolto il presidente della Regione Puglia Antonio Decaro, l'assessore regionale con delega alla Portualità e retroporti Raffaele Piemontese e il consigliere regionale Nicola Rutigliano. Nel corso della riunione, svoltasi nella Sala Comitato, sono stati presentati nel dettaglio i cantieri avviati e le opere in programma nei 6 scali che compongono il Sistema. Il quadro economico complessivo comprende interventi in fase di programmazione per 316,8 milioni di euro, lavori attualmente in esecuzione per 391,3 milioni di euro e progetti già conclusi e collaudati per 20 milioni di euro. Si tratta di un piano che mette insieme ammodernamento infrastrutturale e sostenibilità ambientale, con interventi differenziati in base alle caratteristiche di ciascun porto. Nel porto di Bari sono previsti interventi mirati al potenziamento delle banchine e alla riduzione dell'impatto ambientale. Tra le opere principali figura il progetto di cold ironing, condiviso con Brindisi, per l'elettificazione delle banchine con un investimento complessivo di 34 milioni di euro. È in programma il completamento della colmata di Marisabella con infrastrutturazione e nuovi banchinamenti nell'area Pizzoli Marisabella per 65 milioni di euro. Prevista anche la riqualificazione del Molo San Cataldo con un impegno di circa 55,5 milioni di euro, suddiviso in lotti. Sul fronte del rapporto porto città è previsto il banchinamento della Darsena Vecchia per 5 milioni di euro. In programma inoltre la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri sulla banchina 10 per 11,5 milioni di euro e la rimodulazione della

Taranto Buonasera

Taranto

Alti Fondali con opere di consolidamento statico e risanamento conservativo per 121 milioni di euro . Sono inoltre previsti lavori di manutenzione dei fondali del porto commerciale per 5,2 milioni di euro e interventi a sostegno del comparto pesca per 1,5 milioni di euro Nel porto di Barletta gli interventi riguardano soprattutto sicurezza e protezione del bacino. È previsto il prolungamento dei moli foranei per 38 milioni di euro , oltre al consolidamento statico della banchina 3 per 2 milioni di euro e al restauro del Faro Napoleonico per 2,2 milioni di euro A Monopoli è inserito nella fase di programmazione l'intervento di manutenzione straordinaria del Molo di Tramontana, in particolare della pavimentazione, per un investimento complessivo di 6,27 milioni di euro , attualmente in attesa di finanziamento. Per il porto di Termoli è in corso la definizione della nuova programmazione legata al Piano Regolatore Portuale. Il primo intervento funzionale prevede l'ampliamento dei moli e la riorganizzazione degli spazi portuali, con un investimento stimato in 30 milioni di euro Il presidente Antonio Decaro ha spiegato che l'incontro è servito a fare il punto sull'avanzamento dei lavori e sulle progettazioni concluse nei porti di Bari, Barletta, Manfredonia, Brindisi e Monopoli. L'obiettivo è valutare le potenzialità di sviluppo in base alle specificità dei singoli scali, dalle linee di feederaggio per le merci ai collegamenti passeggeri fino allo sviluppo turistico con l'approdo di navi da crociera. Particolare attenzione, ha sottolineato, è rivolta agli scali di Manfredonia e Brindisi e alle aree retroportuali che possono essere valorizzate anche attraverso la riqualificazione e la realizzazione dei nuovi moli. Il presidente Francesco Mastro ha evidenziato come il programma presentato non rappresenti un semplice elenco di opere, molte delle quali già in corso, ma una vera azione strategica. Ha ringraziato il presidente della Regione per il sostegno manifestato, ribadendo che un sistema portuale che cresce in modo coordinato rafforza la competitività e si consolida come motore economico per la Puglia e per l'intero Mezzogiorno. TARANTO Dopo la morte dell'operaio Loris Costantino , precipitato nel vuoto nello Stabilimento Acciaierie d'Italia di Taranto, il presidente della Regione Puglia Antonio Decaro ha affidato a una dichiarazione il proprio messaggio di vicinanza alla famiglia del lavoratore e ai colleghi. Il governatore ha espresso cordoglio e solidarietà ai familiari e ai compagni di lavoro, sottolineando come, a distanza di poche settimane, si debba nuovamente fare i conti con una tragedia. A gennaio, infatti, nello stesso stabilimento aveva perso la vita Claudio Salamida , in circostanze che, secondo quanto richiamato, appaiono simili a quelle dell'episodio odierno. Decaro ha evidenziato la necessità di accertare quanto accaduto e di individuare eventuali responsabilità, dichiarando fiducia nel lavoro degli inquirenti. Allo stesso tempo ha ribadito che, senza un intervento immediato sul fronte dei controlli, lavorare all'ex Ilva continua a rappresentare un rischio per la vita dei dipendenti Il presidente della Regione ha quindi sollecitato l'attivazione urgente di un piano straordinario di verifiche, manutenzione e risanamento degli impianti , finalizzato a garantire condizioni di sicurezza adeguate per tutti gli addetti. Nella sua presa di posizione ha inoltre richiamato la necessità di procedere con decisione lungo il percorso di decarbonizzazione Secondo Decaro, in assenza di misure rapide e risolutive, anche alla luce della sentenza del Tribunale

Taranto Buonasera

Taranto

di Milano , l'acciaieria non avrebbe prospettive di futuro. Una posizione netta che riporta al centro del dibattito pubblico il tema della sicurezza e del destino industriale del sito tarantino.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ruspe pronte per gli ex Silos e via libera alla Terrazza panoramica legata al viale San Martino

Messina. Al via il cantiere per le demolizioni degli ex magazzini mentre è stato approvato il piano per l'asse pedonale fino alla Dogana MESSINA - Le recinzioni arancioni e i cartelli della ditta Maxedil segnano l'inizio di una nuova fase per la zona di fronte al **porto**. Da mercoledì scorso, dopo una lunga attesa scandita da rinvii burocratici, il cantiere per la demolizione degli ex Silos Granai e dell'ex Casa del Portuale è stato finalmente allestito. Le ruspe non hanno ancora sferrato il primo colpo alle vecchie strutture in cemento ma l'attività dei tecnici e degli operai è iniziata: sono in corso le operazioni propedeutiche e la messa in sicurezza dell'area, passi necessari prima dell'abbattimento definitivo. Proprio su queste macerie nascerà uno dei progetti più ambiziosi degli ultimi anni: la "Terrazza panoramica", un parco urbano multilivello destinato a restituire la vista del mare ai cittadini, il cui documento di indirizzo alla progettazione era stato approvato nel luglio 2025. La delibera. Ora ce n'è un altro che, oltre alla riqualificazione urbana di quell'area, prevede anche quella del viale San Martino basso. L'intervento, finanziato con i fondi del Piano Operativo Pon Metro Plus 2021-2027, prevede un investimento complessivo che si integra nel più ampio stanziamento di 25 milioni di euro destinato al progetto "Dalla memoria al futuro". Un asse continuo tra centro e mare. L'obiettivo è quello di creare una "saldatura" tra il cuore commerciale della città e l'affaccio portuale. Il progetto approvato prevede la trasformazione del tratto di viale San Martino compreso tra piazza Cairoli e la Dogana in un asse pedonale continuo e moderno. I punti chiave dell'intervento includono nuove aree pedonali, piantumazione di alberi, panchine, illuminazione e il recupero del lato mare della Dogana, concesso dall'Agenzia del Demanio, che farà da cerniera tra il viale e la futura terrazza sul mare. Verso la Messina del futuro. Gli uffici tecnici hanno ora il mandato per attivare le procedure di finanziamento e le successive fasi di progettazione esecutiva. L'abbattimento degli ex Silos non sarà dunque solo un'operazione di demolizione, ma il primo atto concreto per la nascita di una "rete di mobilità sostenibile" che punta a trasformare radicalmente la vivibilità di una parte del centro urbano.



03/02/2026 08:01

Marco Ipsale

Messina. Al via il cantiere per le demolizioni degli ex magazzini mentre è stato approvato il piano per l'asse pedonale fino alla Dogana MESSINA - Le recinzioni arancioni e i cartelli della ditta Maxedil segnano l'inizio di una nuova fase per la zona di fronte al porto. Da mercoledì scorso, dopo una lunga attesa scandita da rinvii burocratici, il cantiere per la demolizione degli ex Silos Granai e dell'ex Casa del Portuale è stato finalmente allestito. Le ruspe non hanno ancora sferrato il primo colpo alle vecchie strutture in cemento ma l'attività dei tecnici e degli operai è iniziata: sono in corso le operazioni propedeutiche e la messa in sicurezza dell'area, passi necessari prima dell'abbattimento definitivo. Proprio su queste macerie nascerà uno dei progetti più ambiziosi degli ultimi anni: la "Terrazza panoramica", un parco urbano multilivello destinato a restituire la vista del mare ai cittadini, il cui documento di indirizzo alla progettazione era stato approvato nel luglio 2025. La delibera. Ora ce n'è un altro che, oltre alla riqualificazione urbana di quell'area, prevede anche quella del viale San Martino basso. L'intervento, finanziato con i fondi del Piano Operativo Pon Metro Plus 2021-2027, prevede un investimento complessivo che si integra nel più ampio stanziamento di 25 milioni di euro destinato al progetto "Dalla memoria al futuro". Un asse continuo tra centro e mare. L'obiettivo è quello di creare una "saldatura" tra il cuore commerciale della città e l'affaccio portuale. Il progetto approvato prevede la trasformazione del tratto di viale San Martino compreso tra piazza Cairoli e la Dogana in un asse pedonale continuo e moderno. I punti chiave dell'intervento includono nuove aree pedonali, piantumazione di alberi, panchine, illuminazione e il recupero del lato mare della

Il porto di Augusta riqualifica i suoi bastioni storici, Vittoria e Garcia

Progetto da un milione di euro, arriva l'ok dal ministero dell'ambiente MESSINA. Ci penserà l'Authority del mare di Sicilia Orientale a riqualificare i due forti spagnoli del porto di Augusta, Vittoria e Garcia: il progetto del valore di un milione di euro ha incassato il parere del ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Obiettivo: garantire l'accessibilità dal mare alle strutture storiche la protezione dall'erosione dei punti di accesso e la messa in sicurezza, come spiega il presidente dell'istituzione portuale, Francesco Di Sarcina. «I lavori - aggiunge Di Sarcina - sono inseriti in un accordo quadro già aggiudicato all'impresa Gica: 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 è curato dall'architetto Umberto Passanisi (ne è responsabile unico Francesco Cacciaguerra). Da mettere nel conto 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. A ciò si aggiunga che il pontile galleggiante esistente - viene fatto rilevare - sarà sostituito «con una banchina in muratura, costituita da un sistema cellulare di cassoni autoaffondanti con gli arredi portuali». On tal modo si avrà «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. Lo scopo: recuperare una quota di terra erosa e proteggere le strutture da ulteriore erosione, oltre a risistemare il percorso d'accesso. Infine, è prevista 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'Autorità di Sistema 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.



03/02/2026 08:28

Progetto da un milione di euro, arriva l'ok dal ministero dell'ambiente MESSINA. Ci penserà l'Authority del mare di Sicilia Orientale a riqualificare i due forti spagnoli del porto di Augusta, Vittoria e Garcia: il progetto del valore di un milione di euro ha incassato il parere del ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Obiettivo: garantire l'accessibilità dal mare alle strutture storiche la protezione dall'erosione dei punti di accesso e la messa in sicurezza, come spiega il presidente dell'istituzione portuale, Francesco Di Sarcina. «I lavori - aggiunge Di Sarcina - sono inseriti in un accordo quadro già aggiudicato all'impresa Gica: 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 è curato dall'architetto Umberto Passanisi (ne è responsabile unico Francesco Cacciaguerra). Da mettere nel conto 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. A ciò si aggiunga che il pontile galleggiante esistente - viene fatto rilevare - sarà sostituito «con una banchina in muratura, costituita da un sistema cellulare di cassoni autoaffondanti con gli arredi portuali». On tal modo si avrà «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. Lo scopo: recuperare una quota di terra erosa e proteggere le strutture da ulteriore erosione, oltre a risistemare il percorso d'accesso. Infine, è

Porto di Augusta - Un milione per la riqualificazione dei due Forti

2 marzo 2026 - 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.



Porto di Augusta, ok a 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, 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. Una volta espletata la verifica delle prescrizioni ambientali, si procederà alla consegna dei lavori verosimilmente a giugno". Il progetto esecutivo prevede una serie di lavori: nel Forte Vittoria (nella foto in basso), 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 (nella foto di copertina) 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. Resta sempre aggiornato sul mondo del turismo! Registrati gratuitamente e scegli le newsletter che preferisci: ultime news, segnalazioni degli utenti, notizie locali e trend di turismo. Personalizza la tua informazione, direttamente via email. Iscriviti ora.



03/02/2026 11:48

Noemi Brugarino

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. Una volta espletata la verifica delle prescrizioni ambientali, si procederà alla consegna dei lavori verosimilmente a giugno". Il progetto esecutivo prevede una serie di lavori: nel Forte Vittoria (nella foto in basso), 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 (nella foto di copertina) 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. Resta sempre aggiornato sul mondo del turismo! Registrati gratuitamente e scegli le newsletter che preferisci: ultime news, segnalazioni degli utenti, notizie locali e trend di turismo. Personalizza la tua informazione, direttamente via email. Iscriviti ora.

IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Emissioni trasporto marittimo, è scontro sul sistema Ets: a rischio la competitività della Sicilia nel Mediterraneo

Fabiana Mascolino

Il quesito è sempre lo stesso: coniugare sostenibilità economica e ambientale è possibile? Il sistema Ets e i numeri del trasporto marittimo Ma di cosa si tratta? L'Eu Ets (European Union Emissions Trading System) , il sistema di scambio delle quote di emissione dell'Unione europea , è il principale strumento per la riduzione delle emissioni climateranti e riguarda le emissioni prodotte dai settori della produzione di energia elettrica e termica, della produzione industriale, dell'aviazione e del trasporto marittimo che rappresentano quasi il 45% delle emissioni totali di gas a effetto serra nell'Ue.

Nato nel 2005, nel corso degli anni è stato protagonista di diverse revisioni, per allineare il sistema agli obiettivi del vecchio continente in materia di clima. Nel 2021, con il pacchetto Fit for 55%, la Commissione europea ha presentato una serie di proposte di riforma della politica climatica ed energetica dell'Unione, incluso l'Eu Ets, per attuare il Green Deal in linea con l'Accordo di Parigi, misure poi adottate nel giugno 2023 e che dal 1° gennaio 2024 hanno coinvolto anche il settore marittimo. Un meccanismo verso la decarbonizzazione del settore, con l'obiettivo di spingere le compagnie ad

adottare tecnologie più verdi ed evitare i costi crescenti delle emissioni. Le compagnie di navigazione hanno così l'obbligo di monitorare, riportare e restituire quote per le emissioni di navi pari o superiore a 5.000 Gt operanti in Europa. Nel 2024 le compagnie hanno coperto una quota del 40%, aumentata poi al 70% nel 2025. Nel 2026 questa quota ha raggiunto il 100%. Altra novità che riguarda il nuovo anno è l'inclusione, oltre che del CO2, anche del metano e del protossido di azoto. Secondo l'ultima relazione della Commissione europea lo studio dell'Imo (International maritime organization) sui gas a effetto serra ha mostrato che le emissioni di gas a effetto serra (compresi l'anidride carbonica, il metano e il protossido di azoto) derivanti dal trasporto marittimo sono aumentate del 9,6% tra il 2012 e il 2018, passando da 977 milioni di tonnellate a 1 076 milioni di tonnellate. In una serie di scenari economici ed energetici plausibili a lungo termine, le emissioni di CO2 seguono una tendenza all'aumento, passando da circa il 90% nel 2018, rispetto ai livelli del 2008, al 90-130% entro il 2050, sempre rispetto ai livelli del 2008. Recenti studi sulle tendenze del trasporto marittimo internazionale per il periodo 2018-2022 hanno rilevato che nel 2022 le emissioni non sono diminuite, ma sono rimaste intorno ai livelli del 2008. I dati comunicati nell'ambito del sistema di raccolta dati dell'Imo per il 2023 mostrano, rispetto al 2022, solo una lieve riduzione (-1 %) del consumo di carburante da parte della flotta mondiale che effettua la comunicazione. Per quanto riguarda i gas a effetto serra è evidenziata l'importanza delle emissioni di particolato carbonioso, che rappresentano circa il 7 % delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo internazionale. In tal senso l'Innovation fund si rivela un'opportunità da non perdere. Si tratta



Il quesito è sempre lo stesso: coniugare sostenibilità economica e ambientale è possibile? Il sistema Ets e i numeri del trasporto marittimo Ma di cosa si tratta? L'Eu Ets (European Union Emissions Trading System) , il sistema di scambio delle quote di emissione dell'Unione europea , è il principale strumento per la riduzione delle emissioni climateranti e riguarda le emissioni prodotte dai settori della produzione di energia elettrica e termica, della produzione industriale, dell'aviazione e del trasporto marittimo che rappresentano quasi il 45% delle emissioni totali di gas a effetto serra nell'Ue. Nato nel 2005, nel corso degli anni è stato protagonista di diverse revisioni, per allineare il sistema agli obiettivi del vecchio continente in materia di clima. Nel 2021, con il pacchetto Fit for 55%, la Commissione europea ha presentato una serie di proposte di riforma della politica climatica ed energetica dell'Unione, incluso l'Eu Ets, per attuare il Green Deal in linea con l'Accordo di Parigi, misure poi adottate nel giugno 2023 e che dal 1° gennaio 2024 hanno coinvolto anche il settore marittimo. Un meccanismo verso la decarbonizzazione del settore, con l'obiettivo di spingere le compagnie ad adottare tecnologie più verdi ed evitare i costi crescenti delle emissioni. Le compagnie di navigazione hanno così l'obbligo di monitorare, riportare e restituire quote per le emissioni di navi pari o superiore a 5.000 Gt operanti in Europa. Nel 2024 le compagnie hanno coperto una quota del 40%, aumentata poi al 70% nel 2025. Nel 2026 questa quota ha raggiunto il 100%. Altra novità che riguarda il nuovo anno è l'inclusione, oltre che del CO2, anche del metano e del protossido di azoto. Secondo l'ultima relazione della Commissione europea lo studio dell'Imo (International maritime organization) sui gas a effetto serra ha mostrato che le emissioni di gas a effetto serra (compresi l'anidride carbonica, il metano e il protossido di azoto) derivanti dal trasporto marittimo sono aumentate del 9,6% tra il 2012 e il 2018, passando da 977 milioni di tonnellate a 1

IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

di uno dei più grandi programmi di finanziamento al mondo per l'implementazione di tecnologie innovative e a zero emissioni nette. Con un fatturato di 40 miliardi di euro dal 2020 al 2030, proveniente dal sistema Ets, il mira a creare incentivi finanziari per le aziende e le autorità pubbliche affinché investano in tecnologie all'avanguardia a basse emissioni di carbonio e sostengano la transizione dell'Europa verso la neutralità climatica. Nel trasporto marittimo, per esempio, sono finanziabili tecnologie e infrastrutture innovative che migliorano l'efficienza energetica, favoriscono carburanti alternativi sostenibili, elettrificazione o propulsioni a zero emissioni. Sicilia coinvolta direttamente, Tardino: Evitare che l'assetto attuale si consolidi ulteriormente La Sicilia osserva con attenzione. In prima linea c'è anche l'Autorità portuale del Mare di Sicilia Occidentale, guidata da Annalisa Tardino, proprio la scorsa settimana la presidente si è recata a Bruxelles. Da un alto la condivisione degli obiettivi ambientali, dall'altro la necessità di evitare che la transizione ecologica si trasformi in un mezzo capace di isolare la Sicilia. L'attuale regolamento, infatti, metterebbe a rischio gli scali dell'Isola. In primis la concorrenza sleale, con le navi che potrebbero preferire i porti extra-Eu, del Nord Africa, per evitare i costi, sottraendo traffico e lavoro a Palermo, Trapani e agli altri scali siciliani. Da non sottovalutare ci sono anche i costi per il territorio, con il rincaro delle rotte marittime che rischia di ricadere direttamente sui prezzi dei biglietti e delle merci in arrivo in Sicilia. L'Adsp ha così chiesto correttivi urgenti, deroghe concrete e la revisione di alcune le regole, come quella delle 300 miglia, per garantire la competitività nel Mediterraneo. L'Adsp del Mare di Sicilia Occidentale e la Sicilia ha spiegato Annalisa Tardino risultano direttamente coinvolte, poiché le autostrade del mare e i collegamenti marittimi, soprattutto servizi ro-ro/ro-pax, ma anche flussi containerizzati per import ed export, costituiscono un'infrastruttura essenziale per la connettività dell'isola con il resto del Paese. In tale contesto, la rigidità dell'extra-costi Ets, combinata con gli obblighi di continuità territoriale e con l'assenza, allo stato attuale, di un sistema equivalente sul trasporto stradale, riduce in modo significativo la capacità di questi servizi di assorbire gli extra-costi Ets senza danni alla sostenibilità economica. La revisione della direttiva Ets è prevista nella seconda metà del 2026 ed è essenziale utilizzare la fase preparatoria del 2026 per inserire interventi mirati nel testo della proposta, evitando che l'assetto attuale si consolidi ulteriormente. L'Italia chiede lo stop, ma Parigi frena: attesa per il summit di marzo Il Governo italiano ha lanciato la sfida. Uno scontro che infatti rischia già di accendersi con il decreto legge Energia, approvato in Consiglio dei Ministri, che tra i punti prevede di scorporare il costo dei certificati di emissione del sistema Ets dalla determinazione del prezzo dell'energia elettrica, con l'obiettivo di contenere i costi energetici per cittadini e imprese. La misura, però, è sottoposta ad una verifica della Commissione europea. E non sono neanche passate inosservate le parole del ministro delle Imprese Adolfo Urso che ha definito il sistema un'ulteriore tassa a carico delle imprese europee, che incide sui costi e ne limita la competitività. Una provocazione rilanciata anche dalla premier Giorgia Meloni: L'impegno

IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

che ci siamo assunti è costruire risposte concrete già a marzo, perché non possiamo chiedere alle nostre imprese di competere sui mercati globali se strutturalmente pagano l'energia più dei loro competitor . Il vertice dei leader di marzo , appena iniziato, sarà dunque un momento di confronto importante in vista dell'estate 2026, quando avverrà la revisione della direttiva europea. Certamente vi saranno delle modifiche, ma per comprendere quale strada verrà imboccata è ancora presto. Di sicuro al momento vi sono solo i temi sul tavolo che cattureranno l'attenzione. Tra gli argomenti ci sono: la valutazione della coerenza con eventuali misure Imo (Organizzazione marittima internazionale) per evitare un doppio onere per gli armatori; la possibile estensione a navi 400-5000 GT, oggi escluse dall'Ets, ma dentro Mrv (il sistema di raccolta e verifica dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra rilasciate durante le tratte finalizzate al trasporto di passeggeri o merci) dal 2025; il monitoraggio dell'impatto sui servizi di continuità territoriale (isole, regionali ultraperiferiche); la revisione e la semplificazione delle regole Mrv/Ets, incluso l'uso di biomassa e combustibili rinnovabili. Dal canto suo l'Italia ha in mente un'idea molto più radicale: la sospensione fino a una sua profonda revisione che intervenga sui parametri di riferimento delle emissioni e sui meccanismi di assegnazione delle quote, incluso il rinvio della graduale eliminazione delle quote gratuite. La partita si annuncia tutta in salita. I Paesi nordici sono pronti a fare muro in difesa del meccanismo verde, mentre Parigi resta fredda all'ipotesi di sospenderlo, anche se l'apertura al confronto non è mancata.

Borsa Italiana

Focus

The Italian Sea Group, avviata due diligence forensic e interlocuzioni con sindacati e banche

The Italian Sea Group, operatore globale nel settore della nautica di lusso con i brand Admiral, Tecnomar, Perini Navi, Picchiotti, NCA Refit e Celi 1920, rende noto che il Consiglio di Amministrazione della Società, nella riunione del 26 febbraio 2026, ha preso atto - sulla base di una prima analisi condotta dall'Amministratore Delegato unitamente ai consulenti incaricati - del fatto che la Società ha sostenuto significativi costi extra budget nell'esecuzione delle commesse. Ciò, spiega una nota, è stato reso possibile dal fatto che un gruppo di soggetti ha posto in essere un sistema atto a scavalcare il blocco al superamento delle spese previste dal budget autorizzato per ciascuna commessa. Il perimetro del gruppo e l'identità di tali soggetti, ad oggi parzialmente definiti, sono in corso di definitivo accertamento nell'ambito della due diligence forensic. L'ammontare complessivo dei costi extra budget verrà definito con precisione a valle della due diligence forensic. Dalle prime risultanze degli approfondimenti compiuti dalla Società, si legge, è altresì emerso che tra i soggetti coinvolti nelle irregolarità contestate figurano, tra gli altri, alcune figure apicali dell'azienda, tra l'altro dichiaratesi autori e responsabili di azioni compiute a totale insaputa dell'Amministratore Delegato, del Consiglio di Amministrazione e degli organi di controllo. L'Amministratore Delegato ha riferito al Consiglio di Amministrazione che la Società ha già provveduto ad inviare formali lettere di contestazione disciplinare, in alcuni casi con sospensione cautelativa, ai responsabili individuati ad oggi. KPMG svolgerà una due diligence forensic avente ad oggetto tutta la gestione delle commesse in essere, il modello di controllo interno nonché la gestione finanziaria. L'attività avrà una durata stimata per la prima fase preliminare di sei settimane per poi estendere successivamente i campionamenti nei due mesi seguenti anche sulla base delle evidenze che emergeranno. KPMG produrrà un report preliminare red flag report' dopo sei settimane da consegnare al CdA e basato su un campione di commesse. Dalle analisi preliminari si evidenzia che una parte significativa dei costi extra budget sembrerebbe tuttavia già essere transitata a conto economico nel corso dei precedenti esercizi, mentre il residuo sulle commesse a finire sarà ordinariamente stanziato a Bilancio, secondo i principi contabili. Le tempistiche definitive per la rendicontazione contabile e per la predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2025 sono stimate in circa tre mesi a partire dall'avvio della due diligence forensic. Quanto sopra esposto ha determinato una progressiva erosione della cassa, che ha generato una crisi finanziaria tale da rendere necessario il finanziamento soci da euro 25 milioni deliberato nella riunione del Consiglio di Amministrazione del 18 febbraio 2026 ed erogato il giorno successivo dal socio di maggioranza GC Holding, riferibile all'Amministratore Delegato Giovanni Costantino. La Società, si legge nella nota, si impegna ad aggiornare il mercato non appena



The Italian Sea Group, operatore globale nel settore della nautica di lusso con i brand Admiral, Tecnomar, Perini Navi, Picchiotti, NCA Refit e Celi 1920, rende noto che il Consiglio di Amministrazione della Società, nella riunione del 26 febbraio 2026, ha preso atto - sulla base di una prima analisi condotta dall'Amministratore Delegato unitamente ai consulenti incaricati - del fatto che la Società ha sostenuto significativi costi extra budget nell'esecuzione delle commesse. Ciò, spiega una nota, è stato reso possibile dal fatto che un gruppo di soggetti ha posto in essere un sistema atto a scavalcare il blocco al superamento delle spese previste dal budget autorizzato per ciascuna commessa. Il perimetro del gruppo e l'identità di tali soggetti, ad oggi parzialmente definiti, sono in corso di definitivo accertamento nell'ambito della due diligence forensic. L'ammontare complessivo dei costi extra budget verrà definito con precisione a valle della due diligence forensic. Dalle prime risultanze degli approfondimenti compiuti dalla Società, si legge, è altresì emerso che tra i soggetti coinvolti nelle irregolarità contestate figurano, tra gli altri, alcune figure apicali dell'azienda, tra l'altro dichiaratesi autori e responsabili di azioni compiute a totale insaputa dell'Amministratore Delegato, del Consiglio di Amministrazione e degli organi di controllo. L'Amministratore Delegato ha riferito al Consiglio di Amministrazione che la Società ha già provveduto ad inviare formali lettere di contestazione disciplinare, in alcuni casi con sospensione cautelativa, ai responsabili individuati ad oggi. KPMG svolgerà una due diligence forensic avente ad oggetto tutta la gestione delle commesse in essere, il modello di controllo interno nonché la gestione finanziaria. L'attività avrà una durata stimata per la prima fase preliminare di sei settimane per poi estendere successivamente i campionamenti nei due mesi seguenti anche sulla base delle evidenze che emergeranno. KPMG produrrà un report preliminare 'red flag report' dopo sei settimane da consegnare al

Borsa Italiana

Focus

le risultanze della due diligence forensic consentiranno di disporre di dati verificati, dando altresì contezza degli eventuali scostamenti dei risultati attesi rispetto alle guidance in passato comunicate. Nelle more delle risultanze della due diligence forensic, l'Amministratore Delegato ha avviato una serie di azioni manageriali volte alla ripresa degli extra costi di commessa mediante interlocuzioni con gli armatori delle navi in progress. Interlocuzioni con i sindacati, il sistema bancario e altri stakeholders. L'Amministratore Delegato ha informato il Consiglio di Amministrazione che il pagamento delle retribuzioni ai dipendenti ha subito un ritardo di otto giorni rispetto alle tempistiche ordinarie, in ragione dell'insufficienza di liquidità nel periodo intercorso tra il 4 febbraio 2026 e il perfezionamento del finanziamento soci di GC Holding, riferibile a Giovanni Costantino, erogato il 19 febbraio 2026. Sul fronte delle relazioni sindacali, l'Amministratore Delegato ha riferito che si è tenuta un'assemblea dei lavoratori, all'esito della quale è stato deliberato e attuato uno sciopero di due ore. Il Prefetto ha preso contatto con l'Amministratore Delegato concordando l'istituzione di un tavolo di confronto con il Sindaco, le associazioni sindacali e l'Autorità Portuale, la cui convocazione è prevista nei prossimi giorni. Anche alla luce delle necessità operative legate all'ordinario avanzamento delle commesse in corso non è previsto il ricorso alla cassa integrazione. La Società ha avviato interlocuzioni con il sistema bancario e con le società di factoring, al fine di concordare le misure necessarie ad affrontare la situazione finanziaria. Un primo incontro con le banche è previsto nei prossimi giorni. La Società aggiornerà il mercato sull'esito di dette interlocuzioni. Rimodulazione dei tempi di approvazione del bilancio entro i termini di legge. Stante la necessità di procedere a una rendicontazione contabile accurata e di acquisire la relativa opinion della Società di Revisione, i tempi di approvazione del bilancio saranno rimodulati rispettando i termini di legge. La Società aggiornerà il mercato non appena definita la data prevista di approvazione del bilancio. Si rammenta che la carica di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ai sensi dell'art. 154-bis TUF è attualmente vacante a seguito delle dimissioni del dott. Carniani comunicate al mercato con il comunicato stampa diffuso in data 27 febbraio 2026. Il Consiglio di Amministrazione provvederà alla nomina del nuovo Dirigente Preposto prima dell'approvazione del bilancio. La Società comunica che, in data 24 febbraio 2026, è pervenuta da International Factor Italia S.p.A. ("IFI") una richiesta di pagamento. A seguito di tale comunicazione, il Collegio Sindacale, in data 24 febbraio 2026, e la società di revisione BDO, in data 25 febbraio 2026, hanno trasmesso al Consiglio di Amministrazione apposite segnalazioni ai sensi dell'art. 25-octies del D.Lgs. n. 14/2019, rilevando la probabile sussistenza dei presupposti di cui all'art. 2, comma 1, lett. a) e b), del predetto D.Lgs., e concedendo all'organo amministrativo un termine di dieci giorni per riferire loro in merito alle iniziative intraprese e da intraprendere. Il Consiglio di Amministrazione ha preso atto delle segnalazioni. L'Amministratore Delegato è al lavoro - con il supporto dei consulenti legali e finanziari incaricati - per individuare le forme più adeguate al fine di ripristinare il corretto equilibrio finanziario e si è impegnato a riferire al Consiglio.

Borsa Italiana

Focus

in una riunione da convocarsi entro il termine indicato nelle segnalazioni degli organi di controllo. Aggiornamenti al mercato La Società si impegna a fornire aggiornamenti tempestivi al mercato non appena emergeranno nuovi sviluppi significativi in merito alle circostanze descritte nel presente comunicato, in conformità agli obblighi di cui alla disciplina applicabile. Le informazioni sono pubblicate secondo modalità che consentono un accesso rapido e una valutazione completa, corretta e tempestiva da parte del pubblico. (Teleborsa) Titoli citati nella notizia.

Tisg, bufera su conti e governance

Alessio Mariani

Extra costi non quantificati, audit Kpmg, dimissioni nel cda e titolo a picco: acque agitate per il Gruppo della nautica The Italian Sea Group | Si complica il caso The Italian Sea Group (Tisg). Dopo le dimissioni, avvenute nei giorni scorsi, di tre consiglieri e il crollo del titolo in Borsa, il Gruppo della nautica di lusso ha reso noto oggi nuovi dettagli sulla situazione finanziaria e gestionale, annunciando una due diligence forensic indipendente per accertare l'entità degli extra costi sostenuti nelle commesse. Il quadro che emerge è quello di una crisi che intreccia conti, governance e tensioni industriali, con effetti immediati anche sul mercato. Extra budget e audit indipendente su Tisg

Secondo quanto comunicato dalla società, il Consiglio di amministrazione ha preso atto che sono stati sostenuti significativi costi extra budget nell'esecuzione delle commesse. Tali costi, si sottolinea nella nota del Gruppo, sarebbero stati resi possibili da un sistema messo in atto da un gruppo di soggetti per aggirare i blocchi previsti sui limiti di spesa autorizzati. L'ammontare complessivo degli extra costi non è ancora stato quantificato e sarà definito al termine della due diligence forensic affidata a Kpmg. La prima fase dell'analisi durerà sei settimane e si concluderà con un red flag report preliminare, a cui seguiranno ulteriori approfondimenti nei due mesi successivi. Dalle prime verifiche risulta inoltre che tra i soggetti coinvolti figurano alcune figure apicali dell'azienda, che si sarebbero dichiarate responsabili di azioni compiute all'insaputa dell'amministratore delegato, del Cda e degli organi di controllo. La società ha già inviato lettere di contestazione disciplinare, in alcuni casi con sospensione cautelativa. Crisi di liquidità e finanziamento da 25 milioni

L'emersione degli extra costi ha determinato una progressiva erosione della cassa, sfociata in una crisi finanziaria che ha reso necessario un finanziamento soci da 25 milioni di euro deliberato il 18 febbraio ed erogato il giorno successivo da GC Holding Spa società riferibile all'amministratore delegato Giovanni Costantino, che detiene il 53,6% del capitale. Nel frattempo il pagamento delle retribuzioni ai dipendenti ha subito un ritardo di otto giorni rispetto alle scadenze ordinarie, a causa dell'insufficienza di liquidità registrata tra il 4 febbraio e il perfezionamento del finanziamento. La società ha avviato interlocuzioni con il sistema bancario e con le società di factoring per concordare le misure necessarie ad affrontare la situazione finanziaria. Un primo incontro con le banche è previsto nei prossimi giorni. Dimissioni e scontro nel Cda

La tensione si è riflessa anche nella governance. La scorsa settimana hanno rassegnato le dimissioni con effetto immediato il presidente Filippo Menchelli e il vicepresidente Marco Carniani, quest'ultimo anche dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari. A loro si è aggiunta la consigliera non esecutiva Laura Angela Tadini, in quota Giorgio Armani Spa,



Business People

Focus

titolare di circa il 5% del capitale. Menchelli e Carniani hanno contestato integralmente quanto riferito dall'amministratore delegato nel Cda del 18 febbraio in merito alla situazione finanziaria, annunciando l'intenzione di verificare autonomamente la gestione degli ultimi anni. La società ha respinto le motivazioni dei dimissionari, definendole infondate. Il 2 marzo il Cda ha deliberato all'unanimità la nomina di Giovanni Costantino a presidente del Consiglio di amministrazione, in sostituzione del dimissionario Menchelli. Segnalazioni degli organi di controllo Il 24 febbraio International Factor Italia ha inviato una richiesta di pagamento alla società. A seguito di tale comunicazione, il collegio sindacale e la società di revisione Bdo hanno trasmesso al Cda segnalazioni ai sensi dell'articolo 25-octies del Codice della crisi d'impresa, rilevando la probabile sussistenza dei presupposti previsti dalla normativa e concedendo dieci giorni per riferire sulle iniziative intraprese. Nel frattempo, sul fronte sindacale, dopo un'assemblea dei lavoratori è stato attuato uno sciopero di due ore. Il Prefetto ha concordato l'istituzione di un tavolo di confronto con il sindaco, le organizzazioni sindacali e l'Autorità portuale. Non è previsto il ricorso alla cassa integrazione. La società si è impegnata ad aggiornare il mercato non appena la due diligence consentirà di disporre di dati verificati, anche in relazione a eventuali scostamenti rispetto alle guidance comunicate in passato. © Riproduzione riservata Tags:.

Intermodalità fra infrastrutture inesistenti

Intermodalità fra infrastrutture inesistenti e soluzioni immediate. Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry 2026 : 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: 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



Byinnovation

Focus

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, **Assoporti**; 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. 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, la cui adesione consolida ulteriormente SMI quale piattaforma di riferimento in Italia per chi opera nella logistica, nei trasporti e nella gestione delle supply chain.

Ai nastri di partenza la 10ª edizione di Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry

MILANO - In uno scenario internazionale segnato da tensioni geopolitiche, ridefinizione delle rotte commerciali e accelerazione tecnologica, prende il via domani al Centro Congressi Assolombarda di Milano la 10ª edizione di **Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry** (SMI26). La manifestazione, punto di riferimento per il confronto sui temi della logistica e delle supply chain, riunisce imprese, istituzioni, associazioni e mondo accademico per analizzare le trasformazioni in atto e valutarne le implicazioni strategiche. L'Opening Conference (9.30 - 13.00) offrirà una lettura degli equilibri internazionali tra nuove direttrici dei traffici, frammentazione degli spazi economici e persistenza dei grandi player globali. Un'analisi sui rischi emergenti e sulle opportunità che si aprono per gli operatori della logistica e dell'industria. Nel pomeriggio seguirà un fitto programma di sessioni in parallelo. In particolare dalle 14.30 alle 16.30 si terrà il convegno dal titolo: "Cosa c'è nel Made in Italy: catene di fornitura, componenti del valore, forza dei brand" La sessione pone una domanda chiave per il sistema industriale italiano: quanto l'attuale apparente solidità dell'export è accompagnata da un reale governo dei flussi e dalla resilienza delle filiere, e quanto invece rischia di restare una crescita fragile e sbilanciata? In questo contesto, un salto di qualità dell'economia italiana richiede un cambio di paradigma in cui la logistica non sia più una fattore di costo da comprimere, ma una leva strategica fondamentale per garantire continuità e competitività. In Sala Falk, dal 14.30 alle 17.30, andranno in scena due sessioni dedicate all'innovazione: "L'intelligenza artificiale nella logistica e la logistica dell'intelligenza artificiale" - in cui si analizzerà l'applicazione dell'AI ai processi logistici, dalla pianificazione alla gestione dei flussi, e le infrastrutture necessarie a sostenerne lo sviluppo. Dati, automazione e nuovi modelli organizzativi saranno al centro del dibattito. "La robotica, prossima frontiera di quasi tutto"- se l'AI rappresenta il cervello digitale delle nuove supply chain, la robotica ne costituisce il braccio operativo. Nel corso della sessione si analizzerà la convergenza tra evoluzioni tecnologiche e nuove esigenze di mercato. Il fenomeno più evidente è quello della cosiddetta "AI fisica": robot dotati di livelli di autonomia, apprendimento e adattamento significativamente superiori rispetto al recente passato. Particolare attenzione sarà dedicata ai robot antropomorfi e semi-antropomorfi. La giornata si concluderà in Auditorium con la sessione dal titolo: "Commercio estero, dogane, digitalizzazione: il nodo dei controlli" - Al centro la riforma europea sulle dogane e il tema dei controlli e dell'evoluzione digitale, tra esigenze di sicurezza, semplificazione e rapidità delle operazioni. I lavori proseguiranno domani 4 marzo con una sessione di apertura dedicata all'intermodalità, tema centrale per la competitività del sistema logistico nazionale, che vedrà la partecipazione di



MILANO - In uno scenario internazionale segnato da tensioni geopolitiche, ridefinizione delle rotte commerciali e accelerazione tecnologica, prende il via domani al Centro Congressi Assolombarda di Milano la 10ª edizione di Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry (SMI26). La manifestazione, punto di riferimento per il confronto sui temi della logistica e delle supply chain, riunisce imprese, istituzioni, associazioni e mondo accademico per analizzare le trasformazioni in atto e valutarne le implicazioni strategiche. L'Opening Conference (9.30 - 13.00) offrirà una lettura degli equilibri internazionali tra nuove direttrici dei traffici, frammentazione degli spazi economici e persistenza dei grandi player globali. Un'analisi sui rischi emergenti e sulle opportunità che si aprono per gli operatori della logistica e dell'industria. Nel pomeriggio seguirà un fitto programma di sessioni in parallelo. In particolare dalle 14.30 alle 16.30 si terrà il convegno dal titolo: "Cosa c'è nel Made in Italy: catene di fornitura, componenti del valore, forza dei brand" La sessione pone una domanda chiave per il sistema industriale italiano: quanto l'attuale apparente solidità dell'export è accompagnata da un reale governo dei flussi e dalla resilienza delle filiere, e quanto invece rischia di restare una crescita fragile e sbilanciata? In questo contesto, un salto di qualità dell'economia italiana richiede un cambio di paradigma in cui la logistica non sia più una fattore di costo da comprimere, ma una leva strategica fondamentale per garantire continuità e competitività. In Sala Falk, dal 14.30 alle 17.30, andranno in scena due sessioni dedicate all'innovazione: "L'intelligenza artificiale nella logistica e la logistica dell'intelligenza artificiale" - in cui si analizzerà l'applicazione dell'AI ai processi logistici, dalla pianificazione alla gestione dei flussi, e le infrastrutture necessarie a sostenerne lo sviluppo. Dati, automazione e nuovi modelli organizzativi saranno al centro del dibattito. "La robotica, prossima frontiera di quasi tutto"- se l'AI rappresenta il cervello digitale delle nuove supply chain, la robotica ne costituisce il braccio operativo. Nel corso della sessione si analizzerà la convergenza tra evoluzioni tecnologiche e nuove esigenze di mercato. Il fenomeno più evidente è quello della cosiddetta "AI fisica": robot dotati di livelli di autonomia, apprendimento e adattamento significativamente superiori rispetto al recente passato. Particolare attenzione sarà dedicata ai robot antropomorfi e semi-antropomorfi. La giornata si concluderà in Auditorium con la sessione dal titolo: "Commercio estero, dogane, digitalizzazione: il nodo dei controlli" - Al centro la riforma europea sulle dogane e il tema dei controlli e dell'evoluzione digitale, tra esigenze di sicurezza, semplificazione e rapidità delle operazioni. I lavori proseguiranno domani 4 marzo con una sessione di apertura dedicata all'intermodalità, tema centrale per la competitività del sistema logistico nazionale, che vedrà la partecipazione di

Corriere Marittimo

Focus

Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e di Marco Bucci, Presidente Regione Liguria. Il confronto affronterà il nodo dell'integrazione tra modalità di trasporto, infrastrutture e politiche industriali, in una fase in cui coordinamento ed efficienza risultano determinanti per lo sviluppo delle catene logistiche. La decima edizione di **Shipping**, Forwarding & Logistics Meet Industry si conferma così non solo occasione di aggiornamento professionale, ma spazio di elaborazione condivisa delle strategie che orienteranno l'evoluzione del settore nei prossimi anni. Ricordiamo che per partecipare a **Shipping**, Forwarding & Logistics Meet Industry è necessario **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, la cui adesione consolida ulteriormente SMI quale piattaforma di riferimento in Italia per chi opera nella logistica, nei trasporti e nella gestione delle supply chain.

Pronta a partire la 10ª edizione di Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry

(FERPRESS) Milano, 2 MAR In uno scenario internazionale segnato da tensioni geopolitiche, ridefinizione delle rotte commerciali e accelerazione tecnologica, prende il via domani al Centro Congressi Assolombarda di Milano la 10ª edizione di **Shipping**, Forwarding & Logistics Meet Industry (SMI26). La manifestazione, punto di riferimento per il confronto sui temi della logistica e delle supply chain, riunisce imprese, istituzioni, associazioni e mondo accademico per analizzare le trasformazioni in atto e valutarne le implicazioni strategiche. L'Opening Conference (9.30 - 13.00) offrirà una lettura degli equilibri internazionali tra nuove direttrici dei traffici, frammentazione degli spazi economici e persistenza dei grandi player globali. Un'analisi sui rischi emergenti e sulle opportunità che si aprono per gli operatori della logistica e dell'industria. Nel pomeriggio seguirà un fitto programma di sessioni in parallelo. In particolare dalle 14.30 alle 16.30 si terrà il convegno dal titolo: Cosa c'è nel Made in Italy: catene di fornitura, componenti del valore, forza dei brand. La sessione pone una domanda chiave per il sistema industriale italiano: quanto l'attuale apparente solidità dell'export è accompagnata da un reale

governo dei flussi e dalla resilienza delle filiere, e quanto invece rischia di restare una crescita fragile e sbilanciata? In questo contesto, un salto di qualità dell'economia italiana richiede un cambio di paradigma in cui la logistica non sia più un fattore di costo da comprimere, ma una leva strategica fondamentale per garantire continuità e competitività. In Sala Falk, dal 14.30 alle 17.30, andranno in scena due sessioni dedicate all'innovazione: L'intelligenza artificiale nella logistica e la logistica dell'intelligenza artificiale in cui si analizzerà l'applicazione dell'AI ai processi logistici, dalla pianificazione alla gestione dei flussi, e le infrastrutture necessarie a sostenerne lo sviluppo. Dati, automazione e nuovi modelli organizzativi saranno al centro del dibattito. La robotica, prossima frontiera di quasi tutto - se l'AI rappresenta il cervello digitale delle nuove supply chain, la robotica ne costituisce il braccio operativo. Nel corso della sessione si analizzerà la convergenza tra evoluzioni tecnologiche e nuove esigenze di mercato. Il fenomeno più evidente è quello della cosiddetta AI fisica: robot dotati di livelli di autonomia, apprendimento e adattamento significativamente superiori rispetto al recente passato. Particolare attenzione sarà dedicata ai robot antropomorfi e semi-antropomorfi. La giornata si concluderà in Auditorium con la sessione dal titolo: Commercio estero, dogane, digitalizzazione: il nodo dei controlli AI centro la riforma europea sulle dogane e il tema dei controlli e dell'evoluzione digitale, tra esigenze di sicurezza, semplificazione e rapidità delle operazioni. I lavori proseguiranno domani 4 marzo con una sessione di apertura dedicata all'intermodalità, tema centrale per la competitività del sistema logistico nazionale, che vedrà la partecipazione di Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture

FerPress

Pronta a partire la 10ª edizione di Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry



03/02/2026 16:01

L'Opening Conference (9.30 - 13.00) offrirà una lettura degli equilibri internazionali tra nuove direttrici dei traffici, frammentazione degli spazi economici e persistenza dei grandi player globali. Un'analisi sui rischi emergenti e sulle opportunità che si aprono per gli operatori della logistica e dell'industria. Nel pomeriggio seguirà un fitto programma di sessioni in parallelo. L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. Sei abbonato? Accedi >> L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 400,00 + iva. Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario. Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.

FerPress

Focus

e dei Trasporti e di Marco Bucci, Presidente Regione Liguria. Il confronto affronterà il nodo dell'integrazione tra modalità di trasporto, infrastrutture e politiche industriali, in una fase in cui coordinamento ed efficienza risultano determinanti per lo sviluppo delle catene logistiche. La decima edizione di **Shipping**, Forwarding & Logistics Meet Industry si conferma così non solo occasione di aggiornamento professionale, ma spazio di elaborazione condivisa delle strategie che orienteranno l'evoluzione del settore nei prossimi anni.

TISG: due diligence forensic indipendente per accertare l'entità degli extra budget nella gestione delle commesse

di FTA Online News pubblicato: 5 min The Italian Sea Group S.p.A. ("TISG" o la "Società"), operatore globale nel settore della nautica di lusso con i brand Admiral, Tecnomar, Perini Navi, Picchiotti, NCA Refit e Celi 1920, ai sensi dell'art. 17 del Regolamento (UE) n. 596/2014 ("MAR") e facendo seguito a quanto comunicato in data 27 febbraio 2026, rende note al mercato le seguenti informazioni. DUE DILIGENCE FORENSIC INDIPENDENTE PER ACCERTARE L'ENTITÀ DEGLI EXTRA BUDGET NELLA GESTIONE DELLE COMMESSE Il Consiglio di Amministrazione della Società, nella riunione del 26 febbraio 2026, ha preso atto - sulla base di una prima analisi condotta dall'Amministratore Delegato unitamente ai consulenti incaricati - del fatto che la Società ha sostenuto significativi costi extra budget nell'esecuzione delle commesse. Ciò è stato reso possibile dal fatto che un gruppo di soggetti ha posto in essere un sistema atto a scavalcare il blocco al superamento delle spese previste dal budget autorizzato per ciascuna commessa. Il perimetro del gruppo e l'identità di tali soggetti, ad oggi parzialmente definiti, sono in corso di definitivo accertamento nell'ambito della due diligence forensic. L'ammontare complessivo dei costi extra budget verrà definito con precisione a valle della due diligence forensic. Dalle prime risultanze degli approfondimenti compiuti dalla Società è altresì emerso che tra i soggetti coinvolti nelle irregolarità contestate figurano, tra gli altri, alcune figure apicali dell'azienda, tra l'altro dichiaratesi autori e responsabili di azioni compiute a totale insaputa dell'Amministratore Delegato, del Consiglio di Amministrazione e degli organi di controllo. L'Amministratore Delegato ha riferito al Consiglio di Amministrazione che la Società ha già provveduto ad inviare formali lettere di contestazione disciplinare, in alcuni casi con sospensione cautelativa, ai responsabili individuati ad oggi. KPMG svolgerà una due diligence forensic avente ad oggetto tutta la gestione delle commesse in essere, il modello di controllo interno nonché la gestione finanziaria. L'attività avrà una durata stimata per la prima fase preliminare di sei settimane per poi estendere successivamente i campionamenti nei due mesi seguenti anche sulla base delle evidenze che emergeranno. KPMG produrrà un report preliminare 'red flag report' dopo sei settimane da consegnare al CdA e basato su un campione di commesse. Dalle analisi preliminari si evidenzia che una parte significativa dei costi extra budget sembrerebbe tuttavia già essere transitata a conto economico nel corso dei precedenti esercizi, mentre il residuo sulle commesse a finire sarà ordinariamente stanziato a Bilancio, secondo i principi contabili. Le tempistiche definitive per la rendicontazione contabile e per la predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2025 sono stimate in circa tre mesi a partire dall'avvio della due diligence forensic. Quanto sopra esposto ha determinato una progressiva erosione della cassa, che ha generato una crisi finanziaria tale da rendere necessario il finanziamento soci da euro 25 milioni deliberato

FTA Online
TISG: due diligence forensic indipendente per accertare l'entità degli extra budget nella gestione delle commesse
03/02/2026 08:26

di FTA Online News pubblicato: 5 min The Italian Sea Group S.p.A. ("TISG" o la "Società"), operatore globale nel settore della nautica di lusso con i brand Admiral, Tecnomar, Perini Navi, Picchiotti, NCA Refit e Celi 1920, ai sensi dell'art. 17 del Regolamento (UE) n. 596/2014 ("MAR") e facendo seguito a quanto comunicato in data 27 febbraio 2026, rende note al mercato le seguenti informazioni. DUE DILIGENCE FORENSIC INDIPENDENTE PER ACCERTARE L'ENTITÀ DEGLI EXTRA BUDGET NELLA GESTIONE DELLE COMMESSE Il Consiglio di Amministrazione della Società, nella riunione del 26 febbraio 2026, ha preso atto - sulla base di una prima analisi condotta dall'Amministratore Delegato unitamente ai consulenti incaricati - del fatto che la Società ha sostenuto significativi costi extra budget nell'esecuzione delle commesse. Ciò è stato reso possibile dal fatto che un gruppo di soggetti ha posto in essere un sistema atto a scavalcare il blocco al superamento delle spese previste dal budget autorizzato per ciascuna commessa. Il perimetro del gruppo e l'identità di tali soggetti, ad oggi parzialmente definiti, sono in corso di definitivo accertamento nell'ambito della due diligence forensic. L'ammontare complessivo dei costi extra budget verrà definito con precisione a valle della due diligence forensic. Dalle prime risultanze degli approfondimenti compiuti dalla Società è altresì emerso che tra i soggetti coinvolti nelle irregolarità contestate figurano, tra gli altri, alcune figure apicali dell'azienda, tra l'altro dichiaratesi autori e responsabili di azioni compiute a totale insaputa dell'Amministratore Delegato, del Consiglio di Amministrazione e degli organi di controllo. L'Amministratore Delegato ha riferito al Consiglio di Amministrazione che la Società ha già provveduto ad inviare formali lettere di contestazione disciplinare, in alcuni casi con sospensione cautelativa, ai responsabili individuati ad oggi. KPMG svolgerà una due diligence forensic avente ad oggetto tutta la gestione delle commesse in essere, il modello di controllo interno nonché la gestione finanziaria. L'attività avrà una durata stimata per la prima fase preliminare di sei settimane per poi estendere successivamente i campionamenti nei due mesi seguenti anche sulla base delle evidenze che emergeranno. KPMG produrrà un report preliminare 'red flag report' dopo sei settimane da consegnare al CdA e basato su un campione di commesse. Dalle analisi preliminari si evidenzia che una parte significativa dei costi extra budget sembrerebbe tuttavia già essere transitata a conto economico nel corso dei precedenti esercizi, mentre il residuo sulle commesse a finire sarà ordinariamente stanziato a Bilancio, secondo i principi contabili. Le tempistiche definitive per la rendicontazione contabile e per la predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2025 sono stimate in circa tre mesi a partire dall'avvio della due diligence forensic. Quanto sopra esposto ha determinato una progressiva erosione della cassa, che ha generato una crisi finanziaria tale da rendere necessario il finanziamento soci da

FTA Online

Focus

nella riunione del Consiglio di Amministrazione del 18 febbraio 2026 ed erogato il giorno successivo dal socio di maggioranza GC Holding S.p.A., riferibile all'Amministratore Delegato Giovanni Costantino. La Società si impegna ad aggiornare il mercato non appena le risultanze della due diligence forensic consentiranno di disporre di dati verificati, dando altresì contezza degli eventuali scostamenti dei risultati attesi rispetto alle guidance in passato comunicate. Nelle more delle risultanze della due diligence forensic, l'Amministratore Delegato ha avviato una serie di azioni manageriali volte alla ripresa degli extra costi di commessa mediante interlocuzioni con gli armatori delle navi in progress.

INTERLOCUZIONI CON I SINDACATI, IL SISTEMA BANCARIO E ALTRI STAKEHOLDERS

SITUAZIONE RETRIBUTIVA E RELAZIONI SINDACALI. L'Amministratore Delegato ha informato il Consiglio di Amministrazione che il pagamento delle retribuzioni ai dipendenti ha subito un ritardo di otto giorni rispetto alle tempistiche ordinarie, in ragione dell'insufficienza di liquidità nel periodo intercorso tra il 4 febbraio 2026 e il perfezionamento del finanziamento soci di GC Holding, riferibile a Giovanni Costantino, erogato il 19 febbraio 2026. Sul fronte delle relazioni sindacali, l'Amministratore Delegato ha riferito che si è tenuta un'assemblea dei lavoratori, all'esito della quale è stato deliberato e attuato uno sciopero di due ore. Il Prefetto ha preso contatto con l'Amministratore Delegato concordando l'istituzione di un tavolo di confronto con il Sindaco, le associazioni sindacali e l'Autorità Portuale, la cui convocazione è prevista nei prossimi giorni. Anche alla luce delle necessità operative legate all'ordinario avanzamento delle commesse in corso non è previsto il ricorso alla cassa integrazione.

INTERLOCUZIONI CON IL SISTEMA BANCARIO La Società ha avviato interlocuzioni con il sistema bancario e con le società di factoring, al fine di concordare le misure necessarie ad affrontare la situazione finanziaria. Un primo incontro con le banche è previsto nei prossimi giorni. La Società aggiornerà il mercato sull'esito di dette interlocuzioni.

RIMODULAZIONE DEI TEMPI DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO ENTRO I TERMINI DI LEGGE

Stante la necessità di procedere a una rendicontazione contabile accurata e di acquisire la relativa opinion della Società di Revisione, i tempi di approvazione del bilancio saranno rimodulati rispettando i termini di legge. La Società aggiornerà il mercato non appena definita la data prevista di approvazione del bilancio. Si rammenta che la carica di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ai sensi dell'art. 154-bis TUF è attualmente vacante a seguito delle dimissioni del dott. Carniani comunicate al mercato con il comunicato stampa diffuso in data 27 febbraio 2026. Il Consiglio di Amministrazione provvederà alla nomina del nuovo Dirigente Preposto prima dell'approvazione del bilancio.

SEGNALAZIONI EX ART. 25-OCTIES D.LGS. N. 14/2019 La Società comunica che, in data 24 febbraio 2026, è pervenuta da International Factor Italia S.p.A. ("IFI") una richiesta di pagamento. A seguito di tale comunicazione, il Collegio Sindacale, in data 24 febbraio 2026, e la società di revisione BDO, in data 25 febbraio 2026, hanno trasmesso al Consiglio di Amministrazione apposite segnalazioni ai sensi dell'art. 25-octies del D.Lgs. n. 14/2019, rilevando la probabile sussistenza dei presupposti di cui all'art. 2, comma 1, lett. a) e b), del predetto D.Lgs., e concedendo all'organo amministrativo

FTA Online

Focus

un termine di dieci giorni per riferire loro in merito alle iniziative intraprese e da intraprendere. Il Consiglio di Amministrazione ha preso atto delle segnalazioni. L'Amministratore Delegato è al lavoro - con il supporto dei consulenti legali e finanziari incaricati - per individuare le forme più adeguate al fine di ripristinare il corretto equilibrio finanziario e si è impegnato a riferire al Consiglio in una riunione da convocarsi entro il termine indicato nelle segnalazioni degli organi di controllo. **AGGIORNAMENTI AL MERCATO** La Società si impegna a fornire aggiornamenti tempestivi al mercato non appena emergeranno nuovi sviluppi significativi in merito alle circostanze descritte nel presente comunicato, in conformità agli obblighi di cui alla disciplina applicabile. Le informazioni sono pubblicate secondo modalità che consentono un accesso rapido e una valutazione completa, corretta e tempestiva da parte del pubblico RV - www.ftaonline.com.

Iran colpito, il Golfo sotto attacco, un drone ha raggiunto l'Unione Europea: la guerra si è allargata

In 48 ore i raid di Israele e Stati Uniti in Iran hanno innescato ritorsioni con missili e droni su Libano, Golfo Persico e basi occidentali: colpita Akrotiri a Cipro, escalation su Beirut e allerta su aeroporti, porti e raffinerie. Allo scoccare della mezzanotte a Cipro, le sirene hanno interrotto il ronzio dei condizionatori nelle basi britanniche di Akrotiri e Dhekelia. I militari hanno ordinato di allontanarsi dalle finestre mentre un aereo cisterna sorvolava l'isola. Nelle stesse ore, nei sobborghi meridionali di Beirut, i raid israeliani hanno colpito Dahiyeh. Nel Golfo, le batterie antiaeree hanno tracciato scie luminose sopra città abituate a considerarsi lontane dalla linea del fronte. In meno di quarantotto ore dagli attacchi di Israele, sostenuto dagli Stati Uniti, contro obiettivi in Iran, la crisi si è estesa a Libano Arabia Saudita Emirati Arabi Uniti Qatar Bahrein Kuwait Iraq Giordania, con Oman nel ruolo fragile di mediatore. L'onda d'urto ha raggiunto anche un territorio dell'Unione Europea. Tra la mattina del 28 febbraio 2026 e le ore successive, Israele, con il supporto operativo degli Stati Uniti, ha colpito siti militari in diverse città iraniane, da Teheran a Isfahan, con l'obiettivo dichiarato di ridurre capacità missilistiche e centri di comando. Teheran ha risposto lanciando centinaia di missili e droni contro Israele e contro Paesi del Golfo che ospitano basi americane. Un drone, attribuito con alta probabilità alla produzione iraniana, ha raggiunto la base Royal Air Force (RAF) di Akrotiri, danneggiando la pista senza provocare vittime. Il conflitto ha così superato il perimetro iniziale. In Libano, nella notte tra il 1° e il 2 marzo, Hezbollah ha lanciato razzi e droni verso il nord di Israele. L'esercito israeliano, le Israel Defense Forces (IDF), ha risposto con bombardamenti nel sud del Paese e nei quartieri meridionali di Beirut. Il ministero della Salute libanese ha parlato di almeno 31 morti e 149 feriti. Il governo guidato da Nawaf Salam ha definito illegali le azioni della milizia sciita e ha chiesto la cessazione dei raid israeliani, prendendo una posizione pubblica contro Hezbollah. Israele ha mobilitato oltre 100 mila riservisti e ha ordinato evacuazioni nelle aree di confine. A Cipro, poche ore dopo l'attacco alla base RAF, le autorità hanno evacuato in via precauzionale l'aeroporto di Pafos. Il primo ministro britannico Keir Starmer aveva autorizzato l'uso delle basi sull'isola per operazioni difensive a sostegno degli Stati Uniti. Il presidente cipriota Nikos Christodoulides ha ribadito che il Paese non partecipa ad azioni offensive. L'episodio ha mostrato che infrastrutture militari presenti in territorio europeo possono diventare bersaglio. Nel Golfo, la pressione si è concentrata sulle infrastrutture energetiche. In Arabia Saudita, la difesa aerea ha intercettato droni diretti verso l'impianto di Saudi Aramco a Ras Tanura. I frammenti hanno provocato un incendio contenuto senza vittime. Nei pressi della base Prince Sultan, altri droni sono stati abbattuti. Le autorità hanno



In 48 ore i raid di Israele e Stati Uniti in Iran hanno innescato ritorsioni con missili e droni su Libano, Golfo Persico e basi occidentali: colpita Akrotiri a Cipro, escalation su Beirut e allerta su aeroporti, porti e raffinerie. Allo scoccare della mezzanotte a Cipro, le sirene hanno interrotto il ronzio dei condizionatori nelle basi britanniche di Akrotiri e Dhekelia. I militari hanno ordinato di allontanarsi dalle finestre mentre un aereo cisterna sorvolava l'isola. Nelle stesse ore, nei sobborghi meridionali di Beirut, i raid israeliani hanno colpito Dahiyeh. Nel Golfo, le batterie antiaeree hanno tracciato scie luminose sopra città abituate a considerarsi lontane dalla linea del fronte. In meno di quarantotto ore dagli attacchi di Israele, sostenuto dagli Stati Uniti, contro obiettivi in Iran, la crisi si è estesa a Libano Arabia Saudita Emirati Arabi Uniti Qatar Bahrein Kuwait Iraq Giordania, con Oman nel ruolo fragile di mediatore. L'onda d'urto ha raggiunto anche un territorio dell'Unione Europea. Tra la mattina del 28 febbraio 2026 e le ore successive, Israele, con il supporto operativo degli Stati Uniti, ha colpito siti militari in diverse città iraniane, da Teheran a Isfahan, con l'obiettivo dichiarato di ridurre capacità missilistiche e centri di comando. Teheran ha risposto lanciando centinaia di missili e droni contro Israele e contro Paesi del Golfo che ospitano basi americane. Un drone, attribuito con alta probabilità alla produzione iraniana, ha raggiunto la base Royal Air Force (RAF) di Akrotiri, danneggiando la pista senza provocare vittime. Il conflitto ha così superato il perimetro iniziale. In Libano, nella notte tra il 1° e il 2 marzo, Hezbollah ha lanciato razzi e droni verso il nord di Israele. L'esercito israeliano, le Israel Defense Forces (IDF), ha risposto con bombardamenti nel sud del Paese e nei quartieri meridionali di Beirut. Il ministero della Salute libanese ha parlato di almeno 31 morti e 149 feriti. Il governo guidato da Nawaf Salam ha definito illegali le azioni della milizia sciita e ha chiesto la cessazione dei raid israeliani, prendendo

segnalato interruzioni temporanee ma nessun danno strutturale alla produzione. Gli Emirati Arabi Uniti hanno registrato uno dei bilanci più pesanti. Tra il 28 febbraio e il 1° marzo, secondo il ministero della Difesa emiratino, sono stati lanciati contro il Paese 165 missili balistici, due missili da crociera e 541 droni. La maggior parte è stata intercettata, ma gli impatti e i detriti hanno causato tre morti e 58 feriti. A Dubai, incendi circoscritti hanno interessato l'aeroporto internazionale, parti del Burj Al Arab e l'ingresso del Fairmont The Palm. Lo spazio aereo civile è stato chiuso temporaneamente e migliaia di passeggeri sono rimasti a terra. In Qatar, le autorità hanno dichiarato di aver intercettato droni diretti verso l'aeroporto di Doha e verso un sito di QatarEnergy a Ras Laffan. Il governo ha promesso una risposta. Le competizioni calcistiche sono state sospese, inclusi eventi programmati allo stadio di Lusail. In Bahrein, la società britannica United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) ha segnalato colpi contro un'imbarcazione nel porto di Manama. L'ambasciata degli Stati Uniti ha chiuso per motivi di sicurezza. Un drone ha danneggiato l'aeroporto internazionale senza causare vittime. In Kuwait, tre caccia F-15E statunitensi si sono schiantati all'alba del 2 marzo. Secondo il Pentagono e il ministero della Difesa kuwaitiano, si è trattato di fuoco amico durante un'operazione di difesa aerea. Gli equipaggi si sono salvati. La compagnia petrolifera di Ahmadi ha riferito danni lievi da schegge a un impianto di raffinazione. In Iraq, il gruppo armato Saraya Awliya al-Dam, legato all'area filo-iraniana, ha rivendicato attacchi con droni contro la base presso l'aeroporto di Baghdad e contro obiettivi a Erbil, indicando una ritorsione per i bombardamenti in Iran. Il rischio è il ritorno a una guerra per procura sul territorio iracheno. La Giordania ha abbattuto 13 missili balistici e 36 droni che attraversavano il proprio spazio aereo. Le esplosioni nel nord del Paese hanno provocato danni materiali ma nessuna vittima. Il regno hascemita resta un corridoio obbligato tra Iran Iraq Siria e Israele. In Oman, che nei giorni precedenti aveva ospitato colloqui riservati tra Washington e Teheran, due droni hanno colpito l'area del porto di Duqm, ferendo un lavoratore. Un tanker nello Stretto di Hormuz ha riportato danni in un attacco non rivendicato. La rotta energetica più trafficata al mondo è tornata esposta. In Israele è stato proclamato lo stato di emergenza: scuole chiuse, restrizioni agli assembramenti, limitazioni al traffico aereo. Le IDF hanno annunciato una campagna offensiva contro Hezbollah, lasciando intendere un confronto destinato a durare. La crisi ha assunto una dimensione regionale. L'Iran ha mostrato di poter colpire o minacciare più Paesi contemporaneamente, direttamente o attraverso alleati armati. Israele e Stati Uniti puntano a ridurre l'apparato militare iraniano. Nel mezzo, governi come quelli di Libano Giordania Qatar Emirati Arabi Uniti Arabia Saudita Bahrein e Kuwait hanno rafforzato le difese e rivisto le procedure di sicurezza per proteggere aeroporti, porti e raffinerie. L'attacco alla base di Akrotiri ha segnato un passaggio politico rilevante: per la prima volta in questa fase, un'infrastruttura militare situata in territorio dell'Unione Europea è stata colpita. La prospettiva di un conflitto confinato si è ridotta. Mentre i radar restano attivi da Beirut a Dubai, la tenuta delle difese aeree e la protezione delle infrastrutture energetiche saranno decisive per

Giornalelavoce

Focus

capire se la crisi si stabilizzerà o si allargherà ancora. Fonti: Ministero della Difesa di Israele Israel Defense Forces Ministero della Salute del Libano Ministero della Difesa del Regno Unito Presidenza della Repubblica di Cipro Ministero della Difesa dell'Arabia Saudita Ministero della Difesa degli Emirati Arabi Uniti QatarEnergy United Kingdom Maritime Trade Operations Pentagono Ministero della Difesa del Kuwait Saraya Awliya al-Dam (comunicati rivendicazione) Autorità giordane della difesa aerea Autorità portuale di Duqm.

Il Nautilus

Focus

Golfo Persico, annullate le crociere

(courtesy Jevgenijs Slihto da Riga, Lettonia - Mein Schiff 4, CC BY 2.0, <https://commons.wikimedia.org>) Dubai - Sicuramente non era la crociera che si aspettano migliaia di turisti bloccati sulle navi e altrettanti che si sono visto annullare le crociere prenotate da anni per soddisfare il sogno di visitare il Medio Oriente e Golfo Persico. Dopo gli attacchi US&Israel di sabato scorso l'Iran ha risposto colpendo basi militari statunitensi nella regione, facendo precipitare la situazione anche nei principali porti turistici. Secondo fonti locali e quanto riportato dal quotidiano tedesco Bild, domenica pomeriggio un missile avrebbe colpito la nave da crociera Mein Schiff 4, della compagnia TUI Cruises, attualmente ormeggiata ad Abu Dhabi negli Emirati Arabi Uniti, con colonne di fumo denso nero visibili anche dal mare. A bordo della nave si trovano circa 2.500 passeggeri e 1.000 membri dell'equipaggio. Mentre altri 2.000 turisti avrebbero dovuto iniziare proprio ieri domenica il viaggio di rientro in Germania da Dubai, ma la chiusura dello spazio aereo ha reso impossibile ogni partenza. L'altra nave della compagnia, la Mein Schiff 5 sarebbe stata coinvolta negli eventi nel porto di Doha, capitale del Qatar e

anche per questi passeggeri non è stato possibile il rientro in Germania in aereo. Nel frattempo, le Autorità Marittime e Protezione Civile del Qatar hanno dato l'allert - con notifiche anche sugli smartphone- di invitare tutte navi ad adottare rigorose misure di sicurezza: accesso vietato ai ponti esterni, obbligo di rimanere all'interno e raccomandazione di tenersi lontani dalle finestre. Complessivamente sono sei le navi da crociera attualmente bloccate tra il porto di Port Rashid a Dubai, Abu Dhabi e Doha. Tra queste figurano la MSC Euribia della compagnia MSC Crociere, la Celestyal Discovery e la Celestyal Journey della Celestyal Cruises, oltre alla Aroya della compagnia saudita Aroya Cruises. Secondo quanto riferito da italiani presenti a bordo della MSC Euribia, la situazione è gestita con estrema cura dal comando della nave e dal personale (Comandante Giovanni Melis, 53 anni di **Cagliari**), che si stanno adoperando per garantire il massimo comfort e rassicurare gli ospiti. La programmazione originaria del viaggio prevedeva che la MSC Euribia raggiungesse il porto di Doha, in Qatar, ma l'escalation militare ha imposto il blocco delle rotte e lo stazionamento forzato negli Emirati Arabi Uniti. Dal punto di osservazione privilegiato sul ponte, la città di Dubai appare apparentemente calma, sebbene i passeggeri abbiano notato un traffico urbano insolitamente ridotto rispetto ai ritmi frenetici della metropoli. MSC Crociere ha cancellato la partenza della MSC Euribia (può ospitare più di 6.300 passeggeri), prevista per domani da Doha, a causa delle crescenti tensioni e dei rischi di sicurezza nel Golfo Persico, soprattutto intorno all'Iran. La notizia è arrivata ieri sera, dopo giorni di allerta per la chiusura dello spazio aereo e le recenti operazioni militari nella zona. La decisione di MSC Crociere segue quella



(courtesy Jevgenijs Slihto da Riga, Lettonia - Mein Schiff 4, CC BY 2.0, <https://commons.wikimedia.org>) Dubai - Sicuramente non era la crociera che si aspettano migliaia di turisti bloccati sulle navi e altrettanti che si sono visto annullare le crociere prenotate da anni per soddisfare il sogno di visitare il Medio Oriente e Golfo Persico. Dopo gli attacchi US&Israel di sabato scorso l'Iran ha risposto colpendo basi militari statunitensi nella regione, facendo precipitare la situazione anche nei principali porti turistici. Secondo fonti locali e quanto riportato dal quotidiano tedesco Bild, domenica pomeriggio un missile avrebbe colpito la nave da crociera Mein Schiff 4, della compagnia TUI Cruises, attualmente ormeggiata ad Abu Dhabi negli Emirati Arabi Uniti, con colonne di fumo denso nero visibili anche dal mare. A bordo della nave si trovano circa 2.500 passeggeri e 1.000 membri dell'equipaggio. Mentre altri 2.000 turisti avrebbero dovuto iniziare proprio ieri domenica il viaggio di rientro in Germania da Dubai, ma la chiusura dello spazio aereo ha reso impossibile ogni partenza. L'altra nave della compagnia, la Mein Schiff 5 sarebbe stata coinvolta negli eventi nel porto di Doha, capitale del Qatar e anche per questi passeggeri non è stato possibile il rientro in Germania in aereo. Nel frattempo, le Autorità Marittime e Protezione Civile del Qatar hanno dato l'allert - con notifiche anche sugli smartphone- di invitare tutte navi ad adottare rigorose misure di sicurezza: accesso vietato ai ponti esterni, obbligo di rimanere all'interno e raccomandazione di tenersi lontani dalle finestre. Complessivamente sono sei le navi da crociera attualmente bloccate tra il porto di Port Rashid a Dubai, Abu Dhabi e Doha. Tra queste figurano la MSC Euribia della compagnia MSC Crociere, la Celestyal Discovery e la Celestyal Journey della Celestyal Cruises, oltre alla Aroya della compagnia saudita Aroya Cruises. Secondo quanto riferito da italiani presenti a bordo della MSC Euribia, la situazione è gestita con estrema cura dal comando della nave e dal personale (Comandante Giovanni Melis, 53 anni di Cagliari), che si

Il Nautilus

Focus

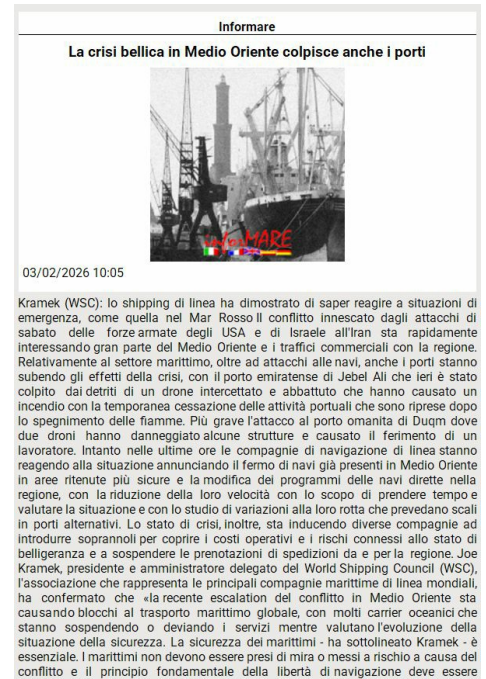
presa da altre grandi compagnie internazionali. Sia AIDA Cruises che Costa Crociere - entrambe sotto Carnival Corporation - avevano già annunciato il ritiro delle loro navi dal Golfo per la stagione invernale 2025/26. La compagnia Msc ha ordinato a tutte le proprie navi presenti nel Golfo Persico di "mettersi al sicuro" e ha sospeso tutte le prenotazioni a livello mondiale per il trasporto cargo nel Medio Oriente. "Come misura precauzionale, Msc ha dato istruzioni a tutte le navi che attualmente operano nella regione del Golfo, così come a tutte quelle in viaggio verso quell'area, di dirigersi verso aree di rifugio sicuro designate, fino a nuovo avviso", fa sapere Msc in un comunicato. Abele Carruezzo (MSC Euribia; foto courtesy MSC).

Informare

Focus

La crisi bellica in Medio Oriente colpisce anche i porti

Kramek (WSC): lo shipping di linea ha dimostrato di saper reagire a situazioni di emergenza, come quella nel Mar Rosso. Il conflitto innescato dagli attacchi di sabato delle forze armate degli USA e di Israele all'Iran sta rapidamente interessando gran parte del Medio Oriente e i traffici commerciali con la regione. Relativamente al settore marittimo, oltre ad attacchi alle navi, anche i **porti** stanno subendo gli effetti della crisi, con il porto emiratense di Jebel Ali che ieri è stato colpito dai detriti di un drone intercettato e abbattuto che hanno causato un incendio con la temporanea cessazione delle attività portuali che sono riprese dopo lo spegnimento delle fiamme. Più grave l'attacco al porto omanita di Duqm dove due droni hanno danneggiato alcune strutture e causato il ferimento di un lavoratore. Intanto nelle ultime ore le compagnie di navigazione di linea stanno reagendo alla situazione annunciando il fermo di navi già presenti in Medio Oriente in aree ritenute più sicure e la modifica dei programmi delle navi dirette nella regione, con la riduzione della loro velocità con lo scopo di prendere tempo e valutare la situazione e con lo studio di variazioni alla loro rotta che prevedano scali in **porti** alternativi. Lo stato di crisi, inoltre, sta inducendo diverse compagnie ad introdurre soprannoli per coprire i costi operativi e i rischi connessi allo stato di belligeranza e a sospendere le prenotazioni di spedizioni da e per la regione. Joe Kramek, presidente e amministratore delegato del World Shipping Council (WSC), l'associazione che rappresenta le principali compagnie marittime di linea mondiali, ha confermato che «la recente escalation del conflitto in Medio Oriente sta causando blocchi al trasporto marittimo globale, con molti carrier oceanici che stanno sospendendo o deviando i servizi mentre valutano l'evoluzione della situazione della sicurezza. La sicurezza dei marittimi - ha sottolineato Kramek - è essenziale. I marittimi non devono essere presi di mira o messi a rischio a causa del conflitto e il principio fondamentale della libertà di navigazione deve essere rispettato. I vettori marittimi stanno prendendo decisioni operative sulla base delle migliori informazioni disponibili e delle loro valutazioni individuali del rischio. I nostri pensieri sono rivolti ai marittimi che attualmente si trovano nella regione interessata e nelle sue vicinanze. Il Medio Oriente - ha ricordato - si trova al crocevia delle principali rotte commerciali globali. Quando i servizi attraverso la regione vengono sospesi o deviati, l'impatto non si limita all'area circostante. Viaggi più lunghi e modifiche alle rotazioni del network di servizi possono portare a ritardi e ad adeguamenti della programmazione lungo le rotte commerciali collegate in tutto il mondo». Kramek ha evidenziato che, tuttavia, le compagnie di navigazione containerizzate hanno dimostrato, anche ultimamente, di saper reagire tempestivamente a gravi emergenze:



Informare

Focus

«il settore - ha spiegato - ha recentemente sperimentato la gestione di situazioni di crisi, anche durante l'intensificarsi delle ostilità nel Mar Rosso. Anche se il cambiamento delle rotte dei servizi è complesso e può prolungare i tempi di navigazione, ha permesso al commercio di continuare a muoversi anche nell'ambito di condizioni difficili».

Informare

Focus

ICS, ECSA e ASA preoccupate per la sicurezza dei marittimi in Medio Oriente

Si tratta - hanno sottolineato - di una situazione in rapida evoluzione e imprevedibile. Nel quadro del crescente stato di conflitto nella regione mediorientale innescata dagli attacchi di sabato degli Stati Uniti e di Israele contro l'Iran, e in particolare della situazione nello Stretto di Hormuz e nella regione circostante, le tre associazioni armatoriali International Chamber of Shipping (ICS), European Shipowners - ESCA e Asian Shipowner's Association (ASA) hanno espresso preoccupazione per il benessere dei marittimi e dei civili colpiti. «Siamo profondamente preoccupati - hanno sottolineato oggi in una nota - nell'apprendere degli attacchi ai marittimi e della tragica perdita di vite umane. I nostri pensieri sono rivolti alle famiglie delle persone colpite. Tutte le parti devono adottare tutte le misure necessarie per salvaguardare la sicurezza dei marittimi che stanno semplicemente svolgendo il loro lavoro e si sono trovati, senza alcuna colpa, in una situazione di elevata instabilità. Si tratta di una situazione in rapida evoluzione e imprevedibile. È fondamentale che l'intero settore si affidi esclusivamente a informazioni verificate provenienti da fonti attendibili». «Esortiamo vivamente tutte le navi che operano nella regione - hanno concluso ICS, ECSA e ASA - a condurre valutazioni approfondite dei rischi e a mantenere la vigilanza in linea con le più recenti linee guida BMP (Best Management Practices) in materia di sicurezza marittima. Gli operatori navali devono continuare a monitorare e ad agire in base agli aggiornamenti pubblicati dai canali ufficiali statali».

Informare

ICS, ECSA e ASA preoccupate per la sicurezza dei marittimi in Medio Oriente



03/02/2026 11:16

Si tratta - hanno sottolineato - di una situazione in rapida evoluzione e imprevedibile. Nel quadro del crescente stato di conflitto nella regione mediorientale innescata dagli attacchi di sabato degli Stati Uniti e di Israele contro l'Iran, e in particolare della situazione nello Stretto di Hormuz e nella regione circostante, le tre associazioni armatoriali International Chamber of Shipping (ICS), European Shipowners - ESCA e Asian Shipowner's Association (ASA) hanno espresso preoccupazione per il benessere dei marittimi e dei civili colpiti. «Siamo profondamente preoccupati - hanno sottolineato oggi in una nota - nell'apprendere degli attacchi ai marittimi e della tragica perdita di vite umane. I nostri pensieri sono rivolti alle famiglie delle persone colpite. Tutte le parti devono adottare tutte le misure necessarie per salvaguardare la sicurezza dei marittimi che stanno semplicemente svolgendo il loro lavoro e si sono trovati, senza alcuna colpa, in una situazione di elevata instabilità. Si tratta di una situazione in rapida evoluzione e imprevedibile. È fondamentale che l'intero settore si affidi esclusivamente a informazioni verificate provenienti da fonti attendibili». «Esortiamo vivamente tutte le navi che operano nella regione - hanno concluso ICS, ECSA e ASA - a condurre valutazioni approfondite dei rischi e a mantenere la vigilanza in linea con le più recenti linee guida BMP (Best Management Practices) in materia di sicurezza marittima. Gli operatori navali devono continuare a monitorare e ad agire in base agli aggiornamenti pubblicati dai canali ufficiali statali».

Informare

Focus

Focolaio di norovirus su una seconda nave da crociera della Holland America Line

Colpiti 65 passeggeri e 11 membri dell'equipaggio della "Westerdam" Dopo il focolaio di norovirus individuato a bordo della nave Rotterdam nel corso della crociera di capodanno partita da Fort Lauderdale, in Florida, che è stato notificato all'US Centers for Disease Control and Prevention e che ha colpito 85 sui 2.593 passeggeri e nove tra i 1.005 membri dell'equipaggio, su un'altra nave della compagnia crocieristica Holland America Line si è verificata una diffusione del virus. Ieri, infatti, nel porto di Hong Kong è giunta la Westerdam che venerdì aveva notificato alla sezione sanitaria portuale del Centre for Health Protection di Hong Kong che alcuni passeggeri e membri dell'equipaggio erano sospettati di aver contratto il norovirus. Addetti del CHP, tra cui personale medico e infermieristico, sono saliti a bordo della nave da crociera per condurre indagini epidemiologiche e valutazioni ambientali, nonché per ispezionare l'ambiente e valutare l'igiene alimentare. Inoltre, il CHP ha allestito una postazione medica temporanea presso il Terminal Crociere di Kai Tak per effettuare valutazioni sanitarie dei passeggeri e ha incaricato la compagnia di crociera di effettuare un'accurata pulizia e disinfezione della nave dopo lo sbarco dei passeggeri avvenuto ieri. L'indagine epidemiologica ha identificato 76 individui (38 uomini e 38 donne, di età compresa tra 24 e 92 anni) che hanno sviluppato sintomi di gastroenterite acuta, tra cui vomito, diarrea e febbre. Tra questi, 65 erano passeggeri e i restanti 11 membri dell'equipaggio. Il CHP ha reso noto che i primi due passeggeri ad essersi ammalati sono saliti a bordo della nave da crociera in Giappone il 15 febbraio e hanno sviluppato i sintomi lo stesso giorno. Successivamente, altri individui sono stati colpiti. La stragrande maggioranza dei pazienti ha manifestato sintomi lievi e ieri, quando la nave è arrivata a Hong Kong, solo tre individui presentavano ancora sintomi lievi e non hanno richiesto il ricovero ospedaliero. Dopo che la nave da crociera è stata sottoposta ad un'accurata pulizia e disinfezione ambientale e che le condizioni igieniche a bordo sono state ritenute soddisfacenti, i passeggeri e l'equipaggio sono autorizzati a salire a bordo e in serata la nave ha lasciato Hong Kong alla volta delle Filippine. Durante la crociera la Westerdam ha fatto scalo in diversi **porti** del Giappone, a Busan in Corea e a Shanghai in Cina.



Informare

Focus

Stretto di Hormuz, morto un marittimo di una nave attaccata da un'imbarcazione drone

Stamani il Maritime Security Center dell'Oman ha reso noto che la nave cisterna Mkd Vyom della Shumchum River **Shipping**, battente bandiera delle Isole Marshall, a circa 52 miglia nautiche dalla costa del governatorato di Muscat è stata attaccata da un'imbarcazione drone che ha provocato un incendio e un'esplosione nella sala macchine che hanno causato la morte di un membro dell'equipaggio di nazionalità indiana. I 21 marittimi imbarcati sulla tanker sono stati evacuati e tratti a bordo della nave MV Sand.

Informare

Stretto di Hormuz, morto un marittimo di una nave attaccata da un'imbarcazione drone

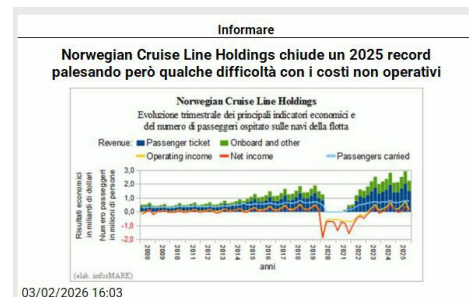


03/02/2026 12:57

Stamani il Maritime Security Center dell'Oman ha reso noto che la nave cisterna Mkd Vyom della Shumchum River Shipping, battente bandiera delle Isole Marshall, a circa 52 miglia nautiche dalla costa del governatorato di Muscat è stata attaccata da un'imbarcazione drone che ha provocato un incendio e un'esplosione nella sala macchine che hanno causato la morte di un membro dell'equipaggio di nazionalità indiana. I 21 marittimi imbarcati sulla tanker sono stati evacuati e tratti a bordo della nave MV Sand.

Norwegian Cruise Line Holdings chiude un 2025 record palesando però qualche difficoltà con i costi non operativi

Forte aumento dei passeggeri imbarcatosi sulle navi nel quarto trimestre Nel 2025 il gruppo **crocieristico** statunitense Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH) ha registrato ricavi record pari a 9,83 miliardi di dollari, valore rappresenta un incremento del +3,7% sull'esercizio annuale precedente ed è stato raggiunto grazie ai nuovi picchi storici sia delle vendite delle crociere che delle vendite a bordo delle navi del gruppo i cui valori sono risultati pari rispettivamente a 6,69 miliardi (+4,2%) e 3,14 miliardi di dollari (+2,5%). I costi operativi sono invece diminuiti del -0,9% scendendo a 5,64 miliardi. Nuovi massimi storici sono stati segnati anche dai valori del margine operativo lordo e dell'utile operativo attestatisi a 2,46 miliardi (+2,1%) e 1,56 miliardi (+6,5%). L'utile netto, con 423,2 milioni di dollari, ha accusato un calo del -53,5% sul 2024 determinato da un forte rialzo del +63,4% dei costi non operativi che hanno totalizzato 1,13 miliardi. Nel solo quarto trimestre del 2025 i ricavi sono ammontati a 2,24 miliardi di dollari, valore in crescita del +6,4% che rappresenta il nuovo record per questo periodo dell'anno, con nuovi picchi per questo trimestre sia delle vendite delle crociere, pari a 1,51 miliardi (+7,2%), sia delle vendite a bordo delle navi, pari a 734,4 milioni (+4,8%). Anche il valore del margine operativo lordo, pari a 528,8 milioni (+3,8%), è il più elevato di sempre per il periodo ottobre-dicembre. L'utile operativo è stato di 186,6 milioni (-13,1%) e l'utile netto di 14,2 milioni di dollari, con una flessione del -94,4% su cui pesa - così come nei due trimestri precedenti - un deciso aumento dei costi non operativi saliti a 180,7 milioni di dollari (+68,9%). Nell'intero 2025 la flotta del gruppo, operata attraverso i marchi Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, ha imbarcato complessivamente 3,0 milioni di passeggeri (+2,4%), numero che costituisce il nuovo record storico, di cui 787mila nel solo quarto trimestre (+18,2%), numero che è il più elevato di sempre per il periodo. Il gruppo ha reso noto che l'ingresso nel 2026 è stato caratterizzato da una situazione di pressione relativamente al livello di prenotazioni che risulta al di sotto di quello ottimale a causa - ha spiegato NCLH - di alcuni errori di esecuzione nell'allineamento della politica commerciale con l'impiego della flotta.



Forte aumento dei passeggeri imbarcatosi sulle navi nel quarto trimestre Nel 2025 il gruppo crocieristico statunitense Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH) ha registrato ricavi record pari a 9,83 miliardi di dollari, valore rappresenta un incremento del +3,7% sull'esercizio annuale precedente ed è stato raggiunto grazie ai nuovi picchi storici sia delle vendite delle crociere che delle vendite a bordo delle navi del gruppo i cui valori sono risultati pari rispettivamente a 6,69 miliardi (+4,2%) e 3,14 miliardi di dollari (+2,5%). I costi operativi sono invece diminuiti del -0,9% scendendo a 5,64 miliardi. Nuovi massimi storici sono stati segnati anche dai valori del margine operativo lordo e dell'utile operativo attestatisi a 2,46 miliardi (+2,1%) e 1,56 miliardi (+6,5%). L'utile netto, con 423,2 milioni di dollari, ha accusato un calo del -53,5% sul 2024 determinato da un forte rialzo del +63,4% dei costi non operativi che hanno totalizzato 1,13 miliardi. Nel solo quarto trimestre del 2025 i ricavi sono ammontati a 2,24 miliardi di dollari, valore in crescita del +6,4% che rappresenta il nuovo record per questo periodo dell'anno, con nuovi picchi per questo trimestre sia delle vendite delle crociere, pari a 1,51 miliardi (+7,2%), sia delle vendite a bordo delle navi, pari a 734,4 milioni (+4,8%). Anche il valore del margine operativo lordo, pari a 528,8 milioni (+3,8%), è il più elevato di sempre per il periodo ottobre-dicembre. L'utile operativo è stato di 186,6 milioni (-13,1%) e l'utile netto di 14,2 milioni di dollari, con una flessione del -94,4% su cui pesa - così come nei due trimestri precedenti - un deciso aumento dei costi non operativi saliti a 180,7 milioni di dollari (+68,9%). Nell'intero 2025 la flotta del gruppo, operata attraverso i marchi Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, ha imbarcato complessivamente 3,0 milioni di passeggeri (+2,4%), numero che costituisce il nuovo record storico, di cui 787mila nel solo quarto trimestre (+18,2%), numero che è il più elevato di sempre per il periodo. Il gruppo ha reso noto che l'ingresso nel

Informare

Focus

Nautilus International esorta Stati e operatori dello shipping a garantire la sicurezza e i diritti dei marittimi

L'International Trade Union Confederation sollecita un cessate il fuoco immediato da parte di tutte le parti. Il sindacato internazionale dei lavoratori marittimi Nautilus International, riferendosi all'evolversi del conflitto innescato dall'attacco degli USA e di Israele contro l'Iran che sta coinvolgendo sempre più anche le attività marittime nella regione, ha fortemente esortato a salvaguardare la sicurezza dei marittimi. «I marittimi - ha sottolineato il segretario generale del sindacato, Mark Dickinson - non sono sacrificabili e non devono essere trattati come danni collaterali nei conflitti regionali o internazionali. L'attuale situazione nello Stretto di Hormuz e nelle sue vicinanze rappresenta una grave escalation per coloro che lavorano in mare, molti dei quali cercano semplicemente di svolgere il proprio lavoro e desiderano tornare a casa sani e salvi. La loro sicurezza deve venire prima di tutto, e questo significa informazioni chiare, solide protezioni e il diritto inequivocabile di rifiutarsi di navigare in zone di guerra o pericolose senza timore di sanzioni». Evidenziando che i marittimi si trovano ancora una volta in prima linea in un conflitto geopolitico su cui non hanno alcun controllo e che viene chiesto loro di continuare a lavorare in condizioni di estrema incertezza, con minacce reali e credibili alla loro sicurezza, al loro benessere e ai loro mezzi di sussistenza, Nautilus International ha quindi invitato gli armatori, gli Stati di bandiera e gli Stati di approdo a garantire che i diritti sanciti dalla Convenzione sul Lavoro Marittimo del 2006 dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro siano rispettati e mantenuti per tutti i marittimi. In particolare, Nautilus International ha specificato che i marittimi devono essere pienamente e tempestivamente informati di tutti i rischi noti prima di entrare in zone di guerra o in aree di attività belliche, che sia garantito senza restrizioni il loro diritto al rimpatrio e al transito qualora rifiutino di entrare in zone o aree ad alto rischio e che siano protetti da azioni disciplinari, dalla perdita di retribuzione, dall'impatto sull'assicurazione o da danni laddove le decisioni in materia di sicurezza siano prese in buona fede. Inoltre il sindacato ha chiesto che siano supportati con adeguate misure di sicurezza, disposizioni di welfare e sia loro assicurato l'accesso all'assistenza in caso di interruzione dei viaggi. Con riferimento all'impatto della situazione di belligeranza sui lavoratori di tutti i settori, l'International Trade Union Confederation (ITUC) ha sollecitato un cessate il fuoco immediato da parte di tutte le parti e la ripresa dei colloqui di pace in Medio Oriente. «Il diritto internazionale - ha affermato il segretario generale della confederazione sindacale, Luc Triangle - deve essere rispettato. La guerra non è mai nell'interesse dei lavoratori. I lavoratori vogliono pace, democrazia e lavoro dignitoso, non bombardamenti incessanti».

Informare

Nautilus International esorta Stati e operatori dello shipping a garantire la sicurezza e i diritti dei marittimi



03/02/2026 18:39

L'International Trade Union Confederation sollecita un cessate il fuoco immediato da parte di tutte le parti. Il sindacato internazionale dei lavoratori marittimi Nautilus International, riferendosi all'evolversi del conflitto innescato dall'attacco degli USA e di Israele contro l'Iran che sta coinvolgendo sempre più anche le attività marittime nella regione, ha fortemente esortato a salvaguardare la sicurezza dei marittimi. «I marittimi - ha sottolineato il segretario generale del sindacato, Mark Dickinson - non sono sacrificabili e non devono essere trattati come danni collaterali nei conflitti regionali o internazionali. L'attuale situazione nello Stretto di Hormuz e nelle sue vicinanze rappresenta una grave escalation per coloro che lavorano in mare, molti dei quali cercano semplicemente di svolgere il proprio lavoro e desiderano tornare a casa sani e salvi. La loro sicurezza deve venire prima di tutto, e questo significa informazioni chiare, solide protezioni e il diritto inequivocabile di rifiutarsi di navigare in zone di guerra o pericolose senza timore di sanzioni». Evidenziando che i marittimi si trovano ancora una volta in prima linea in un conflitto geopolitico su cui non hanno alcun controllo e che viene chiesto loro di continuare a lavorare in condizioni di estrema incertezza, con minacce reali e credibili alla loro sicurezza, al loro benessere e ai loro mezzi di sussistenza, Nautilus International ha quindi invitato gli armatori, gli Stati di bandiera e gli Stati di approdo a garantire che i diritti sanciti dalla Convenzione sul Lavoro Marittimo del 2006 dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro siano rispettati e mantenuti per tutti i marittimi. In particolare, Nautilus International ha specificato che i marittimi devono essere pienamente e tempestivamente informati di tutti i rischi noti prima di entrare in zone di guerra o in aree di attività belliche, che sia garantito senza restrizioni il loro diritto al rimpatrio e al transito qualora rifiutino di entrare in zone o aree ad alto rischio e che siano protetti da azioni disciplinari, dalla perdita di retribuzione, dall'impatto

Informare

Focus

e atti di rappresaglia». Inoltre, ITUC ha condannato «fermamente i bombardamenti irresponsabili e illegali condotti da Israele e dagli Stati Uniti contro l'Iran» e ha chiesto la cessazione immediata di queste operazioni.

FMTS26, per un Mediterraneo turistico sostenibile e resiliente

Si è svolto a Vietri sul Mare (Salerno) il primo Forum Mediterraneo del Turismo Sostenibile, due giorni di confronto tra istituzioni, armatori, operatori portuali, accademici e associazioni di categoria su governance, crociere, portualità turistica. Obiettivo: analizzare e individuare i fattori e i possibili strumenti per sviluppare modelli turistici nel Mediterraneo sostenibili e resilienti in grado di abbracciare tutta la filiera operativa del settore. I lavori hanno evidenziato la consapevolezza di un Mediterraneo come crocevia geopolitico ed economico di primaria rilevanza, oggi chiamato a coniugare tutela ambientale, libertà di navigazione e competitività industriale. È stato evidenziato come sostenibilità e sicurezza costituiscano elementi strettamente interconnessi, anche alla luce dei conflitti in corso e delle nuove vulnerabilità legate alle infrastrutture critiche sottomarine, dai cavi di collegamento alle pipeline energetiche. La cooperazione tra i Paesi del bacino, incluse le sponde del Nord Africa, è stata indicata come condizione necessaria per favorire trasferimento di know how, tecnologie sostenibili e integrazione del cluster marittimo. Ampio spazio è stato dedicato al tema della decarbonizzazione del trasporto marittimo, processo complesso che richiede infrastrutture, investimenti e un quadro regolatorio chiaro. Sono state richiamate le criticità legate alla rigidità delle norme europee in tema ambientale (ETS) e le difficoltà nello sviluppo di carburanti alternativi come ammoniaca e idrogeno, in un contesto in cui il GNL rappresenta attualmente la soluzione più praticabile. È stato sottolineato che la transizione dovrà evitare impatti negativi sulla tenuta industriale e occupazionale. Nel confronto è stato inoltre ribadito il ruolo strategico della filiera logistica per l'economia italiana. In vista della fase post-PNRR, è stata evidenziata la necessità di una governance internazionale intesa come catena decisionale coordinata e concreta, capace di sostenere imprese e investimenti con una programmazione di medio periodo. È stata infine richiamata l'importanza della cooperazione tra città e comunità portuali, attraverso reti e green corridor, per fare massa critica verso le istituzioni e affrontare congiuntamente le sfide della globalizzazione. Il Mediterraneo è stato descritto non solo come corridoio economico, ma come spazio culturale e sociale in cui valorizzare le specificità territoriali e rafforzare il ruolo dell'Italia e del Sud nel nuovo equilibrio regionale. Nel corso del Forum è stato firmato anche Protocollo d'Intesa tra Propeller Club Port of Salerno, rappresentato dal Presidente Maurizio De Cesare, e il Touring Club Italiano - Corpo Consolare della Campania, rappresentato dal Console del Club di Territorio di Salerno Secondo Squizzato. Il documento impegna entrambi i Clubs a valorizzare il turismo costiero e marittimo nonché la cultura del mare e del patrimonio storico - artistico e ambientale della provincia. Gli interventi Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, ha definito il Mediterraneo «crocevia

Informatore Navale
FMTS26, per un Mediterraneo turistico sostenibile e resiliente
03/02/2026 14:17
Si è svolto a Vietri sul Mare (Salerno) il primo Forum Mediterraneo del Turismo Sostenibile, due giorni di confronto tra istituzioni, armatori, operatori portuali, accademici e associazioni di categoria su governance, crociere, portualità turistica. Obiettivo: analizzare e individuare i fattori e i possibili strumenti per sviluppare modelli turistici nel Mediterraneo sostenibili e resilienti in grado di abbracciare tutta la filiera operativa del settore. I lavori hanno evidenziato la consapevolezza di un Mediterraneo come crocevia geopolitico ed economico di primaria rilevanza, oggi chiamato a coniugare tutela ambientale, libertà di navigazione e competitività industriale. È stato evidenziato come sostenibilità e sicurezza costituiscano elementi strettamente interconnessi, anche alla luce dei conflitti in corso e delle nuove vulnerabilità legate alle infrastrutture critiche sottomarine, dai cavi di collegamento alle pipeline energetiche. La cooperazione tra i Paesi del bacino, incluse le sponde del Nord Africa, è stata indicata come condizione necessaria per favorire trasferimento di know how, tecnologie sostenibili e integrazione del cluster marittimo. Ampio spazio è stato dedicato al tema della decarbonizzazione del trasporto marittimo, processo complesso che richiede infrastrutture, investimenti e un quadro regolatorio chiaro. Sono state richiamate le criticità legate alla rigidità delle norme europee in tema ambientale (ETS) e le difficoltà nello sviluppo di carburanti alternativi come ammoniaca e idrogeno, in un contesto in cui il GNL rappresenta attualmente la soluzione più praticabile. È stato sottolineato che la transizione dovrà evitare impatti negativi sulla tenuta industriale e occupazionale. Nel confronto è stato inoltre ribadito il ruolo strategico della filiera logistica per l'economia italiana. In vista della fase post-PNRR, è stata evidenziata la necessità di una governance internazionale intesa come catena decisionale coordinata e concreta, capace di sostenere imprese e investimenti con una programmazione di medio periodo. È stata infine richiamata l'importanza della cooperazione tra città e comunità portuali, attraverso reti e green corridor, per fare massa critica verso le istituzioni e affrontare congiuntamente le sfide della globalizzazione. Il Mediterraneo è stato descritto non solo come corridoio economico, ma come spazio culturale e sociale in cui valorizzare le specificità territoriali e rafforzare il ruolo dell'Italia e del Sud nel nuovo equilibrio regionale. Nel corso del Forum è stato firmato anche Protocollo d'Intesa tra Propeller Club Port of Salerno, rappresentato dal Presidente Maurizio De Cesare, e il Touring Club Italiano - Corpo Consolare della Campania, rappresentato dal Console del Club di Territorio di Salerno Secondo Squizzato. Il documento impegna entrambi i Clubs a valorizzare il turismo costiero e marittimo nonché la cultura del mare e del patrimonio storico - artistico e ambientale della provincia. Gli interventi Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, ha definito il Mediterraneo «crocevia

Informatore Navale

Focus

strategico» che «deve diventare piattaforma di sostenibilità», sottolineando come si tratti di «un mare che va preservato», anche alla luce dei cambiamenti climatici e delle trasformazioni della flora e della fauna. Centrale il tema della libertà di navigazione in uno scenario segnato da conflitti: «Sostenibilità e sicurezza sono elementi legati». Mattioli ha richiamato la necessità di una collaborazione strutturata tra i Paesi del bacino, inclusi quelli della sponda nordafricana, con trasferimento di know how e tecnologie sostenibili, e ha posto l'attenzione sulla dimensione underwater, evidenziando l'importanza strategica di cavi sottomarini e pipeline energetiche. Sul fronte della decarbonizzazione ha osservato che «la decarbonizzazione è complessa e richiede infrastrutture, investimenti, regole», evidenziando le criticità dell'ETS e le difficoltà nello sviluppo di carburanti alternativi come ammoniaca e idrogeno. «Se la decarbonizzazione comporta la desertificazione industriale non va bene perché nel deserto non c'è verde», ha aggiunto. Antonio Errigo, Vice Direttore Generale ALIS Associazione Logistica Sostenibile ha invitato a «partire da una certezza storica: per l'Italia il Mediterraneo è strategico», ricordando che «la filiera logistica serve a sostenere il sistema». In un quadro economico definito positivo, con 476 milioni di presenze turistiche e una crescita di collegamenti e professionalità, Errigo ha sottolineato che la governance internazionale «non è astratta, è catena decisionale di vertice» e richiede coordinamento. In vista della fase post-PNRR ha posto un interrogativo chiave: «Cosa faremo dopo il PNRR?», evidenziando la necessità di «supporto a imprese e investimenti» e di «proposte serie e di sostanza», con l'ipotesi di destinare «almeno 10-15 miliardi per il post PNRR» nella prossima legge di bilancio. Francesco Senese, Liaison Officer Parliamentary Assembly of the Mediterranean PAM, ha evidenziato come «il coordinamento rappresenta il futuro dei rapporti diplomatici», in un contesto di frammentazione del multilateralismo che rende necessaria «una diplomazia allargata anche alle comunità». La rete tra città portuali può rappresentare «uno dei primi step in questa direzione», consentendo ai cluster di «fare massa critica verso le istituzioni per l'assegnazione delle risorse». Il Mediterraneo, ha osservato, è «non solo corridoio economico tra Stati ma anche culturale e sociale», e richiede il coinvolgimento crescente delle regioni e delle città del Sud Italia. Arianna Bonfanti, Senior Researcher Maritime dept. SRM, ha ribadito che «i porti sono protagonisti del percorso di transizione», soffermandosi sulle criticità legate ai carburanti alternativi: «Mancano regole univoche, ognuno fa le sue esperienze e i porti devono decidere come rispondere alle esigenze degli armatori». Guardando al 2050, quando metà della flotta sarà in grado di utilizzare carburanti alternativi, ha ricordato che in Italia il bunkeraggio GNL è attivo a **Trieste** e Genova, mentre altri scali mediterranei risultano più avanzati su metanolo, e-metanolo e biofuel. «Dobbiamo avvicinarci, accelerare la presenza di sostegno alle navi», ha affermato. Tra le leve operative anche il cold ironing, precisando che «affinché ci possano essere vantaggi l'energia prodotta deve essere da rinnovabili», e il rafforzamento dell'intermodalità: «Solo il 12% delle imprese del Nord Italia che esportano container usa il ferro. C'è molto da fare». Richiamata infine la centralità delle terre rare, destinate a viaggiare prevalentemente via mare in un contesto di tensioni geopolitiche. Valeria Mangiarotti,

Informatore Navale

Focus

Direttore Board MedCruise, presentando uno studio MedCruise-SRM, ha evidenziato che «il 70% ha un progetto di cold ironing ma solo il 29% è pronto per il bunkeraggio e il collegamento alla rete elettrica». Un dato che impone un'accelerazione anche alla luce del regolamento europeo che dal 2030 renderà obbligatori gli adeguamenti per gli scali TEN-T. «Non possiamo tralasciare i dettati normativi», ha sottolineato, evidenziando inoltre l'importanza della cooperazione portuale e dello sviluppo di green corridor come obiettivo strategico anche per l'Italia. Giuseppe Amoruso, presidente Amalfi Coast Cruise Terminal, ha evidenziato come le infrastrutture portuali possano rappresentare «una leva di promozione e valorizzazione del territorio», sottolineando l'importanza di conoscere in modo più approfondito i flussi turistici per migliorare la pianificazione operativa. «Sarebbe interessante conoscere i flussi turistici sul territorio per meglio gestire le nostre attività», ha affermato, richiamando il ruolo strategico dell'aeroporto internazionale e della nuova metropolitana quali «importanti passi verso la sostenibilità» e strumenti utili a superare i congestionamenti, pur riconoscendo che «ci sono passi da fare». Adolfo Palombo, professore dell'Università Federico II, ha delineato una visione evolutiva del porto, che «tra 10 anni non sarà mero scalo merci e persone ma hub energetico e alternativo», con la possibilità di produrre nuove energie. «Serve progettazione dei sistemi che devono funzionare», ha osservato, richiamando il tema delle navi da crociera come sistemi complessi che impattano sui territori con «circa 6 mila passeggeri». In quest'ottica, «i reflui biologici sono risorsa economica che genera lavoro» e possono essere utilizzati «per creare biogas fino alla produzione di biometano», da reimmettere in rete o convertire in carburante per navi e mezzi portuali. «È una tecnologia matura ma serve un passo avanti», ha aggiunto. Accanto a cold ironing e combustibili alternativi, Palombo ha indicato tre direttrici: «riqualificare quello che c'è, sviluppo concreto dei combustibili alternativi e poi la completa elettrificazione della nave». Nel dibattito è stata richiamata anche la prospettiva del nucleare di nuova generazione, con soluzioni «meno impattanti con l'uso del trizio e del torio», ritenute più adatte allo shipping di lungo raggio. Giovanni Consoli, vice segretario generale di Assarmatori, ha posto l'accento sul ruolo degli investitori nella transizione energetica: «Gli armatori stanno investendo», ma «le difficoltà derivano da mancanza di coerenza normativa a livello globale». Non si tratta solo di ridurre le emissioni, ma di «sviluppare un modello complessivo coerente con le norme internazionali». Pur riconoscendo che «gli obiettivi sono condivisi e condivisibili», Consoli ha evidenziato che «il doppio livello di normativa crea difficoltà», con il rischio di «distorsione del mercato della portualità». In particolare, «Gioia Tauro subisce concorrenza sleale da parte dei porti nord africani» e l'ETS «comporta una riduzione delle quote di mercato». «I progetti sono pronti, armatori sanno quello che vogliono ma c'è lentezza da parte dell'amministrazione», ha aggiunto, citando «un anno per regolare bunkeraggio ship to ship» e richiamando la necessità di «semplificazione e digitalizzazione». Sul cold ironing è stato netto: «Le navi sono già pronte: in Italia oggi sono zero i porti funzionanti. Abbiamo necessità di far evolvere le infrastrutture: devono viaggiare alla stessa velocità delle navi». Edoardo D'Andrea, per Confitarma Politiche dei trasporti, ha ricordato

Informatore Navale

Focus

che l'Italia dispone della «quinta flotta turistica del mondo» e che «l'amministrazione della flotta è una leva di competitività». Il turismo legato al mare «genera 14 miliardi a terra» ed è «uno dei segmenti più programmabili» con effetti anche sulla destagionalizzazione. «Tre porti movimentano la metà dei passeggeri», ha osservato, mentre gli armatori «stanno investendo oltre due miliardi in nuove costruzioni e tecnologie come la gestione circolare dei rifiuti». Anche per D'Andrea «la revisione ETS è un tema di competitività non solo industriale» e «va ripensato tutto un sistema». Tomaso Cognolato, amministratore delegato di Terminal Napoli, ha messo in guardia dal rischio che l'ETS «diventi una droga finanziaria riguardo al fondo da destinare alla transizione». Il comparto crocieristico vale «64 miliardi di euro» e, pur essendo «spesso attaccato», rappresenta «una parte marginale dell'inquinamento». «Se il ciclo smaltimento dei rifiuti di 6 mila passeggeri in crociera fosse applicato ai comuni sarebbe risolto il problema», ha affermato. La concentrazione dei flussi può essere una criticità, ma «il vantaggio è avere la possibilità di programmare: sappiamo già al 2028 chi arriverà». Da qui la richiesta di «una partnership pubblico-privata per gestire al meglio i flussi», anche attraverso strumenti come «le autostrade del mare, metrò del mare» per realtà come la Campania. Agostino Gallozzi, presidente di Marina d'Arechi, ha illustrato il modello del "port village", concepito come ambasciatore del territorio. L'approccio punta a spostare il focus dall'infrastruttura alla persona, con un'attenzione "maniacale" alla qualità e alla capacità di costruire servizi attorno al tempo libero, definito il "prodotto più importante". Il porto turistico viene così interpretato come elemento di cerniera tra mare e territorio, con una funzione economica complessa ma strategica. Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas, ha richiamato le iniziative avviate nel settore, tra progetti di marina sostenibili e sperimentazioni su carburanti green. Accanto alla sostenibilità ambientale, ha evidenziato la necessità di garantire quella economica, attraverso un aggiornamento della legge speciale sui porti turistici nell'ambito del ddl "Valorizzazione risorsa mare". Tra le priorità: maggiore competitività fiscale, classamento catastale E1 delle strutture di ormeggio, chiusura del contenzioso legato alla legge 296/2006, semplificazione dei dragaggi e incentivi per riqualificazione e transizione energetica e digitale. Nei prossimi vent'anni sono previsti 70 mila nuovi posti barca, ma - è stato sottolineato - serve un quadro normativo favorevole. Raffaella Del Prete, direttore generale di GPH Italia, ha posto l'accento sulla necessità di armonizzazione tra porti e compagnie, osservando come le infrastrutture siano spesso in rincorsa rispetto alle navi. La sostenibilità, ha evidenziato, deve essere anche economica: oltre al cold ironing, servono condizioni vantaggiose sui costi dell'energia e una riduzione delle accise. Le cabine elettriche richiedono spazi significativi e devono essere progettate fin dall'inizio in chiave security e safety. Centrale anche il tema della formazione e delle competenze. Francesca Amoruso, Chief Financial Officer di Amalfi Coast Cruise Terminal, ha approfondito il ruolo degli strumenti finanziari come vettori di sviluppo sostenibile. Pianificazione di lungo periodo, equilibrio tra leva privata e finanziaria e dialogo con i territori rappresentano elementi chiave. Tra gli strumenti citati, partenariati pubblico-privati,

Informatore Navale

Focus

green bond e blue bond, con un prerequisito essenziale: stabilità fiscale e certezza normativa. Michelangelo Lurgi, Presidente Rete Destinazione Sud / Confindustria Sa. Comm. Turismo: «È stata veramente una giornata interessantissima, molto produttiva e soprattutto di condivisione. Ritengo sia un'iniziativa da sostenere e da portare avanti per i prossimi anni, per favorire ulteriori riflessioni. Oggi la focalizzazione l'abbiamo fatta sul percorso che ci sta portando verso la costituzione delle DMO, le Destination Management Organization, che sono fondamentalmente lo strumento con il quale si governerà il processo di sviluppo produttivo delle aree vaste della nostra provincia. Noi, insieme con Confindustria e tutte le associazioni di categoria stiamo lavorando affinché si evitino frammentazioni e si possa unire pubblico e privato in modo marcato, unitario e strategico, consentendo la creazione di un progetto di sviluppo condiviso per le aree interne e, soprattutto, per la costa. Abbiamo ipotizzato, sulla base degli studi realizzati con le commissioni tecniche che abbiamo istituito, tre aree geografiche importanti: il Cilento, area vasta e strategica; la Piana del Sele; l'area Agro Nocerino-Sarnese con il Vallo di Diano e Salerno. Tre destinazioni capaci di attrarre, nelle quali vogliamo creare tre DMO fortemente partecipate, inclusive e soprattutto aperte alla partecipazione di tutti». Raffaele Esposito, Camera di Commercio di Salerno, Presidente Confesercenti: «La Camera di Commercio di Salerno sta investendo tantissimo nelle dinamiche turistiche e nelle progettualità grazie all'intuizione del presidente Andrea Prete, che ha colmato anche una richiesta proveniente dal mondo associativo, quella di dare vita a una strategia per Salerno e la sua provincia. Siamo interessati a comprendere, anche attraverso gli studi del Centro Studi Tagliacarne, le dinamiche dell'economia del mare. Abbiamo report importanti che mettiamo a disposizione del mondo delle imprese e del sistema economico salernitano e, come Confesercenti provinciale di Salerno, ho il piacere di continuare a lavorare insieme agli altri attori al processo partecipativo che ci vedrà impegnati nella costituzione delle DMO per Salerno e la sua provincia, una governance importante, inclusiva e partecipata. Oggi c'è stato un grande momento di sintesi per comprendere il percorso partecipativo pubblico e inclusivo che ci ha portato, come parte privata, a elaborare i report delle varie commissioni e del comitato organizzativo delle DMO. Un lavoro che verrà presto sottoposto, come già anticipato all'assessore Enzo Maraio, alla Regione Campania».

Informazioni Marittime

Focus

Conflitto in Medioriente: l'allarme di ICS, ECSA e ASA per lo Stretto di Hormuz

In una nota congiunta, le tre organizzazioni armatoriali esprimono preoccupazione per la sicurezza dei marittimi. Prima vittima su di una nave cisterna. Cresce nuovamente il pericolo per le navi in transito nei mari mediorientali, questa volta come diretta conseguenza degli attacchi militari condotti in questi giorni da Stati Uniti e Israele contro l'Iran. Nell'occhio del ciclone lo Stretto di Hormuz e l'area circostante, che deve già registrare tra i marittimi imbarcati su una nave cisterna battente bandiera delle Isole Marshall. Gli attacchi di missili e droni nella zona di mare suscitano la preoccupazione di tutto il mondo armatoriale, espressa in una dalle associazioni di settore International Chamber of **Shipping** (ICS), European Shipowners (ECSA) e Asian Shipowner's Association (ASA). "Siamo profondamente sgomenti - si legge nel comunicato - nell'apprendere degli attacchi ai marittimi e della tragica perdita di vite umane. I nostri pensieri sono rivolti alle famiglie delle persone colpite. Tutte le parti devono adottare le misure necessarie per salvaguardare la sicurezza dei marittimi che stanno semplicemente svolgendo il loro lavoro e si sono trovati, senza alcuna colpa, in una situazione di elevata instabilità. Si tratta di una situazione in rapida evoluzione e imprevedibile. È fondamentale che l'intero settore si affidi esclusivamente a informazioni verificate provenienti da fonti attendibili". "Esortiamo vivamente tutte le navi che operano nella regione - hanno aggiunto ICS, ECSA e ASA - a condurre valutazioni approfondite dei rischi e a mantenere la vigilanza in linea con le più recenti linee guida BMP (Best Management Practices) in materia di sicurezza marittima. Gli operatori navali devono continuare a monitorare e ad agire seguendo agli aggiornamenti pubblicati dai canali ufficiali dei vari Stati". [Condividi Tag](#) [ecsa](#) [Articoli correlati](#).

Informazioni Marittime

Conflitto in Medioriente: l'allarme di ICS, ECSA e ASA per lo Stretto di Hormuz



03/02/2026 15:50

In una nota congiunta, le tre organizzazioni armatoriali esprimono preoccupazione per la sicurezza dei marittimi. Prima vittima su di una nave cisterna Cresce nuovamente il pericolo per le navi in transito nei mari mediorientali, questa volta come diretta conseguenza degli attacchi militari condotti in questi giorni da Stati Uniti e Israele contro l'Iran. Nell'occhio del ciclone lo Stretto di Hormuz e l'area circostante, che deve già registrare tra i marittimi imbarcati su una nave cisterna battente bandiera delle Isole Marshall. Gli attacchi di missili e droni nella zona di mare suscitano la preoccupazione di tutto il mondo armatoriale, espressa in una dalle associazioni di settore International Chamber of Shipping (ICS), European Shipowners (ECSA) e Asian Shipowner's Association (ASA). "Siamo profondamente sgomenti - si legge nel comunicato - nell'apprendere degli attacchi ai marittimi e della tragica perdita di vite umane. I nostri pensieri sono rivolti alle famiglie delle persone colpite. Tutte le parti devono adottare le misure necessarie per salvaguardare la sicurezza dei marittimi che stanno semplicemente svolgendo il loro lavoro e si sono trovati, senza alcuna colpa, in una situazione di elevata instabilità. Si tratta di una situazione in rapida evoluzione e imprevedibile. È fondamentale che l'intero settore si affidi esclusivamente a informazioni verificate provenienti da fonti attendibili". "Esortiamo vivamente tutte le navi che operano nella regione - hanno aggiunto ICS, ECSA e ASA - a condurre valutazioni approfondite dei rischi e a mantenere la vigilanza in linea con le più recenti linee guida BMP (Best Management Practices) in materia di sicurezza marittima. Gli operatori navali devono continuare a monitorare e ad agire seguendo agli aggiornamenti pubblicati dai canali ufficiali dei vari Stati". [Condividi Tag](#) [ecsa](#) [Articoli correlati](#).

A bordo delle navi Moby il mastro casaro prepara la mozzarella fresca

Un caseificio in mezzo al mare (con un ponte tutto dedicato alla ristorazione) MILANO. "Moby Fantasy" e "Moby Legacy", traghetti della flotta della Balena Blu, si mettono in vetrina anche per l'attenzione al mondo di ristorazione sul mare, grazie al format firmato Moby e Ligabue che ha rivoluzionato il concetto di cibo a bordo. Adesso la novità sta nel fatto che sulle ammiraglie Moby arriva anche, come spiegato dal quartier generale della compagnia, «un vero e proprio caseificio sul mare, l'"angolo del casaro" - realizzato insieme a "Latteria del Curatino", un marchio di Podere dei Leoni e Comat - dove un mastro casaro preparerà mozzarelle di bufala e di latte vaccino, bocconcini, ciliegine e trecce, davanti agli occhi dei passeggeri, che potranno consumarle direttamente, ma anche portarle a casa». Dal punto di vista tecnico - viene messo in evidenza - il laboratorio di bordo consente una produzione continua e controllata: «Ogni ciclo di lavorazione permette di realizzare circa nove chilogrammi di mozzarella ogni mezz'ora, garantendo freschezza assoluta e un ricambio costante del prodotto durante tutta la traversata». Proprio la mozzarella freschissima sarà «ovviamente alla base di tutte le preparazioni a bordo, dalla pizza, alle insalate, alla parmigiana, a tutti i piatti che la prevedono, di bufala o di latte vaccino, fra gli ingredienti». "Gusti giusti" significa - spiegano dalla compagnia - «un intero ponte dedicato ai punti di ristorazione, con ristorante gourmet, pizzeria, self service, pasta fresca, frutteria tanto altro e tutte le lavorazioni a vista, come in uno straordinario show cooking galleggiante». Il tutto contrassegnato da «leggerezza, stagionalità e freschezza» e da «un'attenzione particolare alle materie prime». In ballo anche innovazioni tecnologiche come le casse automatiche e i robottini («che aiutano a sparecchiare, che velocizzano il servizio, collaborando e non sostituendo il personale»). Le due ammiraglie di Moby vengono presentati dalla compagnia come «i traghetti più grandi ed ecologicamente sostenibili del Mediterraneo»: sono in servizio tutto l'anno fra **Livorno** ed Olbia con corse diurne e notturne. Questo ne fa «una vera e propria "metropolitana del mare" che collega la Sardegna all'Italia continentale, la più grande infrastruttura galleggiante in Italia».



03/02/2026 08:27

Un caseificio in mezzo al mare (con un ponte tutto dedicato alla ristorazione) MILANO. "Moby Fantasy" e "Moby Legacy", traghetti della flotta della Balena Blu, si mettono in vetrina anche per l'attenzione al mondo di ristorazione sul mare, grazie al format firmato Moby e Ligabue che ha rivoluzionato il concetto di cibo a bordo. Adesso la novità sta nel fatto che sulle ammiraglie Moby arriva anche, come spiegato dal quartier generale della compagnia, «un vero e proprio caseificio sul mare, l'"angolo del casaro" - realizzato insieme a "Latteria del Curatino", un marchio di Podere dei Leoni e Comat - dove un mastro casaro preparerà mozzarelle di bufala e di latte vaccino, bocconcini, ciliegine e trecce, davanti agli occhi dei passeggeri, che potranno consumarle direttamente, ma anche portarle a casa». Dal punto di vista tecnico - viene messo in evidenza - il laboratorio di bordo consente una produzione continua e controllata: «Ogni ciclo di lavorazione permette di realizzare circa nove chilogrammi di mozzarella ogni mezz'ora, garantendo freschezza assoluta e un ricambio costante del prodotto durante tutta la traversata». Proprio la mozzarella freschissima sarà «ovviamente alla base di tutte le preparazioni a bordo, dalla pizza, alle insalate, alla parmigiana, a tutti i piatti che la prevedono, di bufala o di latte vaccino, fra gli ingredienti». "Gusti giusti" significa - spiegano dalla compagnia - «un intero ponte dedicato ai punti di ristorazione, con ristorante gourmet, pizzeria, self service, pasta fresca, frutteria tanto altro e tutte le lavorazioni a vista, come in uno straordinario show cooking galleggiante». Il tutto contrassegnato da «leggerezza, stagionalità e freschezza» e da «un'attenzione particolare alle materie prime». In ballo anche innovazioni tecnologiche come le casse automatiche e i robottini («che aiutano a sparecchiare, che velocizzano il servizio, collaborando e non sostituendo il personale»). Le due ammiraglie di Moby vengono presentati dalla compagnia come «i traghetti più

Di cosa parliamo quando parliamo dell'economia a rischio strangolamento a Hormuz

Il pericolo che Suez torni tabù, i contraccolpi sui prezzi del petrolio (e sul nostro portafoglio) ROMA. «L'arteria energetica più importante del pianeta è sott'assedio». Per descrivere quella stretta via di mare che fa uscire il 20% del petrolio del pianeta per destinarlo alle economie dell'Occidente, usa la metafora presa dall'anatomia umana: si sa che se le arterie non porta in giro il sangue il corpo s'affloscia. L'assedio è la reazione dell'Iran all'attacco di Trump e Netanyahu che ha spazzato via la guida suprema del regime, Ali Khamenei. Per "gCaptain", testata californiana specializzata in materie marittime, quella reazione significa che, davanti alle coste iraniane e al **porto** di Bandar Abbas, è diventato «zona di guerra» lo stretto di Hormuz, dal nome di un isolotto a cinque miglia dalla costa, grande il doppio della Capraia. Dà l'allarme, ma tenendo il freno a mano tirato, anche Joe Kramek, numero uno del World Shipping Council, la "santa alleanza" dei grandi operatori mondiali (che hanno in mano «più del 90% della capacità mondiale di trasporto in container»): parla di «disagi al trasporto marittimo globale», ma segnalando che «molti vettori che stanno sospendendo o dirottando i servizi mentre valutano l'evoluzione della situazione della sicurezza». Aggiungendo poi: «Quando i collegamenti che attraverso questa regione vengono sospesi o dirottati, l'impatto non si limita semplicemente all'area tutt'attorno: itinerari più lunghi e modifiche alle rotazioni della network delle direttrici possono portare a ritardi e adeguamenti della programmazione lungo le rotte commerciali collegate in tutto il mondo». Ma vuol evitare di dare un messaggio di panico: «Il nostro settore ha di recente sperimentato come affrontare situazioni di crisi: si pensi al periodo delle ostilità nel Mar Rosso. Per quanto le deviazioni possano essere complicate e allunghino i tempi di transito, si è visto che il commercio continua a muoversi anche in condizioni difficoltose». Da uno choc all'altro: la normalità non esiste più. Il sottotesto sembra dire: la nuova normalità è che non c'è più normalità. Ma questo ha conseguenze e sta nel postulato che governa la globalizzazione all'insegna del "just in time": nell'era del quasi azzeramento delle scorte a monte della trasformazione manifatturiera, vale come dogma di fede la fluidità perfetta di una catena di approvvigionamenti (estesa su scala globale). Lo dice senza troppi giri di parole la testata specializzata singaporeana "Splash 24/7" che si occupa di mare e navi: dopo l'attacco di Usa e Israele al regime di Teheran, la reazione dell'Iran «mandano nel caos il trasporto marittimo». L'Iran non ha ufficialmente disposto il blocco sulla stretta via d'acqua, ma al "Guardian" risulta che le navi presenti nella zona del Golfo vogliano evitare di affrontare i rischi di passare attraverso lo stretto davanti a Bandar Abbas dopo che un attacco a una nave al largo dell'Oman ha fatto capire che aria tira. «Perlomeno 150 petroliere che stanno trasportando greggio, Gnl e prodotti petroliferi



Il pericolo che Suez torni tabù, i contraccolpi sui prezzi del petrolio (e sul nostro portafoglio) ROMA. «L'arteria energetica più importante del pianeta è sott'assedio». Per descrivere quella stretta via di mare che fa uscire il 20% del petrolio del pianeta per destinarlo alle economie dell'Occidente, usa la metafora presa dall'anatomia umana: si sa che se le arterie non porta in giro il sangue il corpo s'affloscia. L'assedio è la reazione dell'Iran all'attacco di Trump e Netanyahu che ha spazzato via la guida suprema del regime, Ali Khamenei. Per "gCaptain", testata californiana specializzata in materie marittime, quella reazione significa che, davanti alle coste iraniane e al porto di Bandar Abbas, è diventato «zona di guerra» lo stretto di Hormuz, dal nome di un isolotto a cinque miglia dalla costa, grande il doppio della Capraia. Dà l'allarme, ma tenendo il freno a mano tirato, anche Joe Kramek, numero uno del World Shipping Council, la "santa alleanza" dei grandi operatori mondiali (che hanno in mano «più del 90% della capacità mondiale di trasporto in container»): parla di «disagi al trasporto marittimo globale», ma segnalando che «molti vettori che stanno sospendendo o dirottando i servizi mentre valutano l'evoluzione della situazione della sicurezza». Aggiungendo poi: «Quando i collegamenti che attraverso questa regione vengono sospesi o dirottati, l'impatto non si limita semplicemente all'area tutt'attorno: itinerari più lunghi e modifiche alle rotazioni della network delle direttrici possono portare a ritardi e adeguamenti della programmazione lungo le rotte commerciali collegate in tutto il mondo». Ma vuol evitare di dare un messaggio di panico: «Il nostro settore ha di recente sperimentato come affrontare situazioni di crisi: si pensi al periodo delle ostilità nel Mar Rosso. Per quanto le deviazioni possano essere complicate e allunghino i tempi di transito, si è visto che il commercio continua a muoversi anche in condizioni difficoltose». Da uno choc all'altro: la normalità non esiste più. Il sottotesto sembra dire: la nuova

La Gazzetta Marittima

Focus

hanno buttato giù l'ancora in acque aperte nel Golfo, dice il giornale britannico citando fonti Reuters. Il risultato è che già nella giornata di domenica 1° marzo si nota una folla di navi tanto a est quanto a ovest della punta di Ras Al Khayma, uno dei tasselli del puzzle degli Emirati. In mezzo, come si vede dalla mappa nell'infografica, il nulla: anzi, un gruppo di navi iraniane in rada davanti al porto di Bandar Abbas, evidentemente pronte a intervenire, poi un buco nella densità di figure geometriche con cui i servizi di tracciamento marittimo (come Marine Traffic, ad esempio) indicano i vari tipi di navi e se sono alla fonda o in navigazione. In attesa: principalmente dalle parti del porto di Dubai e di quello di Sohar. L'ennesimo scossone per la catena logistica planetaria A distanza di poco tempo da quando nei primi anni di questo decennio la catena logistica planetaria ha subito un susseguirsi di sconvolgimenti - prima l'emergenza Covid, quindi gli ingorghi dei porti e infine la mancanza di materie prime per alcune componenti - ecco che ora l'industria marittima deve vedersela con un'altra crisi di grande portata: la strozzatura del canale energetico più critico dell'intero pianeta potrebbe avere conseguenze rilevanti sia sulla mappa degli approvvigionamenti sia sull'andamento dell'economia nel suo complesso per parecchi mesi ancora. A questo punto l'Iran deve decidere se fare come il Venezuela - lì Maduro l'hanno sequestrato, qui Khamenei l'hanno ammazzato - e limitarsi a fare un po' di teatro, strillare in favore di telecamere e bruciare due bandiere yankee ma poi piantarla lì. Oppure no, e allora tutto può dipendere da quel che accade davanti all'isolotto di Hormuz. L'abbiamo imparato al tempo degli attacchi delle milizie houthi dalle parti dello Yemen: non è indispensabile impegnarsi in una guerra effettiva, quel che conta è la minaccia (magari corroborata ogni tanto da qualche attacco effettivo). Il motivo ce lo facciamo spiegare dal "Financial Times": «Le società assicuratrici hanno informato sabato gli armatori che avrebbero annullato le polizze e accresciuto i prezzi delle coperture assicurative riguardanti le navi in navigazione nel Golfo e nello Stretto di Hormuz dopo l'attacco all'Iran da parte di Stati Uniti e Israele». Colpite alcune navi occidentali presenti in quella zona. Del resto, il "gCaptain" ricorda che le contromosse dell'Iran non sono state esattamente una "ammucchiata": «Nell'arco di 24 ore perlomeno tre petroliere erano state centrate con missili o droni in quelli che vengono descritti dai funzionari della sicurezza marittima come attacchi indiscriminati». Il riferimento è a: la petroliera "Skylight" centrata da un colpo a 5 miglia a nord di Khasab (Oman): quattro feriti, evacuato l'equipaggio (riguardo a questa nave il registro navale di Palau, microstato in mezzo all'Oceano Pacifico, tiene a precisare che dal gennaio scorso la nave è stata rimossa dalla registrazione). la petroliera "Mkd Vyom": danni sopra la linea di galleggiamento e incendio della sala macchine poi domato; muore un marittimo in sala macchine; è stata colpita al largo di Muscat (Oman) per un'altra nave, la "Sea La Belle", è stato segnalato un attacco non meglio precisato. A questi si aggiungono altri due episodi segnalati dal giornale online singapouriano "Splash 24/7": la nave cisterna "Hercules Star", battente bandiera di Gibilterra, a 17 miglia a nord ovest di Mina Sqar (Emirati) è stata colpita da un proiettile vagante la petroliera "Ocean Electra", battente bandiera liberiana, secondo quanto

La Gazzetta Marittima

Focus

riporta la società di sicurezza marittima Vanguard, è stata attaccata con un drone mentre era a 35 miglia da Sharjah. Basti citare un episodio attribuito a una società di consulenza marittima: all'Iran interesserebbe mettere sotto pressione l'Occidente con la batosta economica più che conseguire un eventuale successo militare colpendo o affondando qualche nave, se è vero che i "guardiani della rivoluzione" del regime islamista hanno avvisato via radio alcune navi occidentali che Hormuz era adesso chiuso alla navigazione. L'impatto sui costi: rincaro record delle assicurazioni. Lo standard dei costi delle polizze, secondo i broker interpellati dal giornale economico britannico, è «destinato a rincarare fino al 50% nei prossimi giorni». Il quotidiano spiega che è «inconsueta» la scelta di annunciare queste decisioni prima che riprendano lunedì le contrattazioni: è il segno che si teme «il ritmo dell'escalation dopo che le autorità di Teheran hanno ordinato attacchi di rappresaglia contro le basi americane in tutto il Medio Oriente». Per far capire di cosa realmente si tratti, il cronista ha chiesto a Dylan Mortimer, responsabile della divisione Marine Hull UK War presso il broker Marsh, di quantificare in concreto l'esborso. Risultato: per una nave da 100 milioni di dollari, significherebbe «un aumento da 250mila a 375mila dollari a viaggio». Esiste poi anche una serie di misure e contromisure tecnologica che possono costituire una minaccia (o, all'opposto, il tentativo di eluderla). Il tracciamento marittimo e il sistema Ais che lo rende possibile sono staccati e rimessi in funzione a seconda se si teme di essere finiti nel mirino di possibili attacchi militari. Ma sono al tempo stesso uno strumento di aiuto alla navigazione e privarsene deliberatamente espone a rischi perché una portacontainer o una petroliera di 300 metri non è una Panda e non ha il pedale del freno. Per lunedì 2 è attesa una pioggia di cancellazioni di polizze come strategia negoziale: insomma, più che la negazione della copertura assicurativa a chi naviga da quelle parti, semmai un espediente per rinegoziare le coperture a prezzi più alti. Questo però fa schizzare all'insù i costi e dunque è da vedere se le compagnie di navigazione se ne assumano l'onere o se piuttosto, come hanno già cominciato a fare, non inizino a girare al largo da quel quadrante del mondo: al quotidiano londinese risulta che «nella giornata di sabato almeno tre navi hanno abbandonato lo Stretto, anziché attraversarlo». Bimco, una delle più grandi associazioni armatoriali internazionale («rappresentiamo il 60% del tonnellaggio mercantile mondiale»), l'ha già detto: si aspetta una esplosione dei costi delle assicurazioni. Se la polizza costa carissima, riduco le mie rotte. I contraccolpi possono andare anche in direzione di un (temporaneo) rattappamento dei collegamenti marittimi. È quel che, per prevenire eventuali attacchi, conta di fare Msc, la "prima della classe" fra le compagnie di navigazione: ha incaricato «tutte le navi attualmente operanti nella regione del Golfo, così come quelle in rotta verso l'area, di procedere ad aree di rifugio sicure designate fino a nuovo avviso». Vale per Hormuz ma vale anche Bab El-Mandeb, cioè la strozzatura a sud di Suez. Quanto a Maersk, flotta portacontainer numero 2 al mondo: sospesi tutti i transiti attraverso lo Stretto di Hormuz «con effetto immediato e in attesa di ulteriori decisioni» (con «ritardi, modifiche di rotta o adeguamenti di orario» per i servizi verso i porti del Golfo Persico). Idem per il terzo gigante mondiale, i francesi di Cma Cgm: a tutte

La Gazzetta Marittima

Focus

le navi della compagnia presenti all'interno del Golfo Persico o che vi sono dirette, è stata istruzione perché «si mettano al riparo»; niente passaggio dal canale di Suez «fino a nuovo avviso», meglio reindirizzare l'itinerario passando dal Capo di Buona Speranza e circumnavigando l'Africa. In effetti, è ovviamente ben differente se lo scontro è guerra aperta o se gli armatori frenano perché non vogliono accettare il rischio sulle loro navi. Eppure - al "Guardian" lo spiega Jorge León, responsabile dell'analisi geopolitica di Rystad Energy - alla fin fine «che lo stretto sia chiuso con la forza o reso inaccessibile dall'evitamento del rischio, l'impatto sui flussi è in gran parte lo stesso». C'è dell'altro, e riguarda il fatto che la merce che entra e esce dal Golfo Persico è parecchio particolare: dal punto di vista dei contraccolpi sull'economia, il petrolio è per gran parte l'economia che la fa girare. Dunque, un eventuale rincaro rimbalza sui costi per i nostri portafogli: in termini di aumento di: prezzi dei carburanti: come prodotto diretto della raffinazione prezzi della plastica: e dunque dei prodotti che la contengono andamento dell'inflazione: in quanto l'85% della logistica distributiva avviene via camion. La quotazione del petrolio: la fase di stanca, poi l'impennata. La testata specializzata statunitense ricorda quanto, di fronte a questo blitz in Iran, i mercati petroliferi abbiano reagito «bruscamente»: per gli analisti di JPMorgan e Barclays lo standard dei prezzi potrebbero schizzare a «100-130 dollari al barile» qualora il clima di guerra avesse come conseguenza «una prolungata interruzione dell'offerta». Se pensiamo che ancora solo a fine novembre gli stessi analisti parlavano dell'eccesso di offerta che spingeva le quotazioni verso il basso lasciando immaginare quotazioni al di sotto dei 60 dollari al barile con una ulteriore fase di calo nell'anno successivo. I mercati finanziari hanno in previsione «una impennata del 9% del prezzo del greggio Brent al barile solo nella giornata di lunedì». Parola di Rystad Energy, citata dal "Guardian": in pochissimi giorni balzare «attorno ai 90 dollari al barile, a meno che non ci sia una rapida de-escalation». Magari aumentando ancora, benché - si afferma - le nazioni dell'Opec e altri Paesi produttori di petrolio come la Russia abbiano concordato un aumento della produzione più grande del previsto». Delle due l'una: o l'Iran si dà una nuova leadership pragmatica e limita la propria reazione a quel tot o cerca di fare davvero male e allora non importa che scateni l'iradiddio dal punto di vista militare, basta che pianti nel cuore dell'economia occidentale un (bel) po' di sconvolgimenti anche solo con qualche colpo dimostrativo: una nave americana colpita, un grattacielo di Dubai centrato, una petroliera affondata. Ammesso che dietro tutto questo non vi sia soprattutto il tentativo di due leader come Trump e Netanyahu di tenersi a galla con il vecchio strumento della guerra, l'uno per eventuali guai in arrivo dai file di Epstein e l'altro per non essere detronizzato e costretto a fare i conti con la giustizia del suo Paese. Chi ci guadagna da questo bailamme? Chi lo produce e vede il valore del proprio prodotto crescer all'impazzata: i paesi arabi dei "petrodollari" ma anche la Russia e gli Stati Uniti che ne hanno grandi quantità. E a pagarne il prezzo? Sì, avete indovinato: l'Unione Europea. E, dentro a questo guaio le cui conseguenze economiche rimbalzeranno a migliaia di chilometri dal compound di Khamenei fin nel cuore d'Europa, c'è un contraccolpo che potrebbe

La Gazzetta Marittima

Focus

colpire ancor di più la nostra parte d'Europa. Lo spiega bene al "Guardian" il capo analista di Xeneta, la principale piattaforma di intelligence sul trasporto merci: tutto questo, tanto l'attacco Usa-Israele quanto la reazione dell'Iran «vedranno l'ulteriore militarizzazione armata del commercio e manderà in frantumi le speranze di ritornare su larga scala quest'anno a spedire container nel Mar Rosso». Ma se Suez torna a chiudersi o quasi, il Mediterraneo cos'è per le grandi rotte sul mappamondo? Mauro Zucchelli.

Porti, oltre 2 milioni per modernizzare Cariatì, CoriglianoRossano e Roccella

Per ora solo "ammesse" le strutture portuali di Catanzaro, Cetraro, Pizzo e San Lucido: con una somma analoga si finanzia anche lì vendita diretta, sicurezza ed efficienza energetica. Due milioni 148mila euro per tre **porti** calabresi: il Dipartimento regionale Agricoltura e Sviluppo rurale ha appena pubblicato la graduatoria del bando Investimenti nei **porti** per migliorare le condizioni di sbarco (programma nazionale Feampa 2021-2027). L'intervento mira a migliorare le infrastrutture nei **porti** pescherecci e nei luoghi di sbarco, potenziare le infrastrutture collettive per la vendita diretta del prodotto ittico e alzare gli standard di sicurezza e operatività (inclusa l'efficienza energetica) per gli operatori del settore. In dettaglio, 750mila euro andranno al porto di Cariatì, 720mila a quello di CoriglianoRossano (sempre in provincia di Cosenza) e 678mila al porto 'delle Grazie' di Roccella Jonica (nel Reggio). Ammessi ma non finanziati in questa prima fase quattro ulteriori progetti presentati dai Comuni di Cetraro, Pizzo, Catanzaro e San Lucido: per questi 4 **porti** tuttavia sono già pronti altri 2,2 milioni per estendere loro il finanziamento. L'assessore regionale all'Agricoltura, Gianluca Gallo, definisce la pubblicazione della graduatoria un'altra tappa nel "percorso di modernizzazione del sistema portuale calabrese. La scelta di reperire ulteriori risorse per finanziare anche i progetti inizialmente non coperti dimostra la volontà della Regione di sostenere in modo strutturale un comparto strategico per l'economia costiera e per lo sviluppo sostenibile dei territori".



The Italian Sea Group avvia una due diligence indipendente: sotto esame le commesse e i conti aziendali

Redazione Seareporter

Marina di Carrara The Italian Sea Group S.p.A. ha annunciato l'avvio di una due diligence forense indipendente per accertare l'entità dei costi extra budget sostenuti nella gestione di alcune commesse. La decisione, presa dal Consiglio di Amministrazione nella riunione del 26 febbraio, fa seguito alle prime analisi condotte dall'amministratore delegato Giovanni Costantino insieme ai consulenti incaricati. Secondo quanto emerso, un gruppo di soggetti interni avrebbe messo in atto un sistema volto ad aggirare i limiti di spesa previsti dai budget autorizzati. Alcune figure apicali della società oggi oggetto di contestazioni disciplinari e sospensioni cautelative avrebbero ammesso di aver agito a totale insaputa del vertice aziendale e degli organi di controllo. La società KPMG è stata incaricata di condurre un'approfondita analisi forense sull'intera gestione delle commesse, sul modello di controllo interno e sulla gestione finanziaria. La prima fase dell'attività durerà sei settimane e culminerà nella redazione di un red flag report da consegnare al Consiglio di Amministrazione, seguita da ulteriori verifiche nei due mesi successivi. Dalle analisi preliminari emerge che parte dei costi extra budget

sarebbe già stata registrata nei bilanci degli esercizi precedenti, mentre il residuo verrà contabilizzato secondo i principi contabili vigenti. La società prevede circa tre mesi di tempo per completare le verifiche e la rendicontazione contabile, necessaria anche per la redazione del bilancio al 31 dicembre 2025. La progressiva erosione della cassa ha determinato una tensione finanziaria che ha reso necessario un finanziamento soci da 25 milioni di euro, deliberato il 18 febbraio ed erogato il giorno successivo da GC Holding S.p.A., società riconducibile allo stesso Costantino. Nel frattempo, il pagamento delle retribuzioni ai dipendenti ha subito un ritardo di otto giorni, dovuto alla momentanea carenza di liquidità registrata prima del finanziamento soci. La vicenda ha generato uno sciopero di due ore e l'intervento del Prefetto, che ha concordato con il Sindaco, le sigle sindacali e l'Autorità Portuale l'avvio di un tavolo di confronto nei prossimi giorni. La società ha precisato che, per garantire la continuità produttiva, non è previsto il ricorso alla cassa integrazione. TISG ha inoltre avviato interlocuzioni con il sistema bancario e con le società di factoring per individuare misure di sostegno alla liquidità, mentre la tempistica di approvazione del bilancio sarà rimodulata, pur restando nei termini di legge. La nomina del nuovo dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili dopo le dimissioni del dottor Carniani avverrà prima dell'approvazione del bilancio. In seguito a una richiesta di pagamento pervenuta da International Factor Italia S.p.A., il Collegio Sindacale e la società di revisione BDO hanno trasmesso al CdA le segnalazioni previste dall'art. 25-octies del D.Lgs. 14/2019, concedendo dieci giorni per riferire sulle iniziative intraprese. Costantino, con il supporto dei consulenti legali e finanziari,



Marina di Carrara - The Italian Sea Group S.p.A. ha annunciato l'avvio di una due diligence forense indipendente per accertare l'entità dei costi extra budget sostenuti nella gestione di alcune commesse. La decisione, presa dal Consiglio di Amministrazione nella riunione del 26 febbraio, fa seguito alle prime analisi condotte dall'amministratore delegato Giovanni Costantino insieme ai consulenti incaricati. Secondo quanto emerso, un gruppo di soggetti interni avrebbe messo in atto un sistema volto ad aggirare i limiti di spesa previsti dai budget autorizzati. Alcune figure apicali della società - oggi oggetto di contestazioni disciplinari e sospensioni cautelative - avrebbero ammesso di aver agito a totale insaputa del vertice aziendale e degli organi di controllo. La società KPMG è stata incaricata di condurre un'approfondita analisi forense sull'intera gestione delle commesse, sul modello di controllo interno e sulla gestione finanziaria. La prima fase dell'attività durerà sei settimane e culminerà nella redazione di un "red flag report" da consegnare al Consiglio di Amministrazione, seguita da ulteriori verifiche nei due mesi successivi. Dalle analisi preliminari emerge che parte dei costi extra budget sarebbe già stata registrata nei bilanci degli esercizi precedenti, mentre il residuo verrà contabilizzato secondo i principi contabili vigenti. La società prevede circa tre mesi di tempo per completare le verifiche e la rendicontazione contabile, necessaria anche per la redazione del bilancio al 31 dicembre 2025. La progressiva erosione della cassa ha determinato una tensione finanziaria che ha reso necessario un finanziamento soci da 25 milioni di euro, deliberato il 18 febbraio ed erogato il giorno successivo da GC Holding S.p.A., società riconducibile allo stesso Costantino. Nel frattempo, il pagamento delle retribuzioni ai dipendenti ha subito un ritardo di otto giorni, dovuto alla momentanea carenza di liquidità registrata prima del finanziamento soci. La vicenda ha generato uno sciopero di due ore e

Sea Reporter

Focus

sta lavorando per ripristinare il corretto equilibrio finanziario e presenterà un aggiornamento al Consiglio nei tempi stabiliti. TISG ha infine ribadito il proprio impegno a informare tempestivamente il mercato sugli sviluppi delle indagini e sugli eventuali scostamenti rispetto alle guidance precedenti, assicurando la massima trasparenza e correttezza nella comunicazione delle informazioni.

Shipping in allerta tra Hormuz e Mar Rosso: supplementi guerra e rotte deviate

Transiti sospesi, premi assicurativi in aumento e rischio energia: la crisi mediorientale scuote noli e supply chain Washington - Le principali compagnie container stanno adeguando le operazioni dopo l'escalation tra Iran, Paesi vicini e forze Usa. Per ragioni di sicurezza molte hanno sospeso temporaneamente i transiti nello Stretto di Hormuz, mentre crescono i premi assicurativi per rischio guerra e i costi per teu. Hapag-Lloyd ha introdotto dal 2 marzo un war risk surcharge per le spedizioni da/per il Golfo Persico (1.500 dollari per teu; 3.500 per reefer e carichi speciali). Msc ha reindirizzato le navi verso aree di rifugio e sospeso le nuove prenotazioni nella regione. Anche Cma Cgm ha instradato le unità verso punti sicuri, mentre Maersk ha annunciato la sospensione a tempo indeterminato dei transiti a Hormuz, ribadendo la priorità alla sicurezza di equipaggi e carichi. Le tensioni hanno colpito anche i porti: Jebel Ali ha temporaneamente chiuso dopo un incendio causato da detriti di droni, poi riaprendo tutti i terminal; in Bahrein gli attacchi hanno portato alla chiusura del **porto** e alla sospensione dei cambi equipaggio; a Duqm (Oman) le operazioni sono state fermate in via precauzionale dopo attacchi con droni. Rischi tornano anche nel Mar Rosso: dopo una breve ripresa dei passaggi, diversi vettori hanno nuovamente sospeso i transiti via Suez e deviato attorno al Capo di Buona Speranza. Le deviazioni assorbono capacità grazie ai maggiori tempi di percorrenza, ma aumentano costi e incertezza. I mercati hanno reagito con rialzi dei titoli di alcune compagnie. Hormuz resta il principale chokepoint energetico globale: vi transita circa il 20% del petrolio mondiale (circa 20 milioni di barili/giorno) e una quota rilevante di Gbl e fertilizzanti. Un'interruzione prolungata spingerebbe i prezzi del greggio (attesi in rialzo) e aggraverebbe le catene di approvvigionamento già stressate. Le alternative via oleodotti in Arabia Saudita ed Emirati hanno capacità limitata rispetto ai volumi che attraversano lo stretto. Anche senza un blocco formale, l'aumento del rischio percepito riduce i movimenti navali. Avvisi di sicurezza mettono in guardia da errori di identificazione in prossimità di unità militari. Per importatori e spedizionieri si profila un periodo di noli più volatili, supplementi guerra, possibili blank sailing e pianificazioni riviste. Quanto più durerà l'instabilità, tanto più strutturali saranno gli effetti su energia, prezzi e commercio globale, con un concreto potenziale di escalation nell'area.



Transiti sospesi, premi assicurativi in aumento e rischio energia: la crisi mediorientale scuote noli e supply chain Washington - Le principali compagnie container stanno adeguando le operazioni dopo l'escalation tra Iran, Paesi vicini e forze Usa. Per ragioni di sicurezza molte hanno sospeso temporaneamente i transiti nello Stretto di Hormuz, mentre crescono i premi assicurativi per rischio guerra e i costi per teu. Hapag-Lloyd ha introdotto dal 2 marzo un war risk surcharge per le spedizioni da/per il Golfo Persico (1.500 dollari per teu; 3.500 per reefer e carichi speciali). Msc ha reindirizzato le navi verso aree di rifugio e sospeso le nuove prenotazioni nella regione. Anche Cma Cgm ha instradato le unità verso punti sicuri, mentre Maersk ha annunciato la sospensione a tempo indeterminato dei transiti a Hormuz, ribadendo la priorità alla sicurezza di equipaggi e carichi. Le tensioni hanno colpito anche i porti: Jebel Ali ha temporaneamente chiuso dopo un incendio causato da detriti di droni, poi riaprendo tutti i terminal; in Bahrein gli attacchi hanno portato alla chiusura del porto e alla sospensione dei cambi equipaggio; a Duqm (Oman) le operazioni sono state fermate in via precauzionale dopo attacchi con droni. Rischi tornano anche nel Mar Rosso: dopo una breve ripresa dei passaggi, diversi vettori hanno nuovamente sospeso i transiti via Suez e deviato attorno al Capo di Buona Speranza. Le deviazioni assorbono capacità grazie ai maggiori tempi di percorrenza, ma aumentano costi e incertezza. I mercati hanno reagito con rialzi dei titoli di alcune compagnie. Hormuz resta il principale chokepoint energetico globale: vi transita circa il 20% del petrolio mondiale (circa 20 milioni di barili/giorno) e una quota rilevante di Gbl e fertilizzanti. Un'interruzione prolungata spingerebbe i prezzi del greggio (attesi in rialzo) e aggraverebbe le catene di approvvigionamento già stressate. Le alternative via oleodotti in Arabia Saudita ed Emirati hanno capacità limitata rispetto ai volumi che attraversano lo stretto.

Shipping Italy

Focus

Palumbo chiude un mese di lavori intensi sulla Lpg tanker Rhourd El Fares

Utilizzato il nuovo bacino galleggiante SPP2. Il gruppo navalmeccanico annuncia una nuova espansione del network. Ha ripreso da poco il mare la Lpg tanker Rhourd El Fares, dopo un bacino di circa un mese presso la sede partenopea del Gruppo Palumbo, storico quartier generale del gruppo navalmeccanico. "Tempi record e partner d'eccellenza dal respiro internazionale per la nave Rhourd El Fares, una nave LPG/C di 174 metri e 23.059 GT, un'importante lista di lavori che abbraccia un ampio ventaglio di attività, dalla meccanica alla pittura e soli 30 giorni per eseguire tutto alla perfezione: questa la sfida che l'armatore ha affidato al cantiere" ha spiegato una nota di Palumbo. Gli ingegneri hanno coordinato diversi team tecnici impegnati in attività di carenaggio, di meccanica ed in particolare di manutenzione del motore principale e di messa a punto dei generatori, mentre squadre specializzate hanno curato la rimozione e lo smontaggio dell'elica da 13 tonnellate, il trattamento completo delle superfici metalliche della nave. "Per questo progetto il cantiere Palumbo Shipyards di **Napoli** ha selezionato, coordinato e supervisionato realtà d'eccellenza da tutto il mondo, coinvolgendo oltre 30 makers in alcune attività ad alta specializzazione. Per i cargo dome il riferimento è stato coreano; le valvole sono state oggetto di manutenzione di matrice portoghese, per la strumentazione player da Belgio e Svezia, mentre i motori e gli alternatori hanno visto il coinvolgimento di partner olandesi. Grazie al profondo e variegato know-how tecnico ed ancor più alla solida e comprovata capacità del cantiere di coordinare programmi elaborati, i lavori sono stati completati con successo entro la scadenza concordata. Sul progetto sono state infatti coinvolte oltre 250 risorse specializzate, impegnate anche su più turni, diurni e notturni" ha proseguito Palumbo Shipyards **Napoli** che ha curato inoltre la manutenzione delle gru e delle rescue boats con test in presenza dell'ente di classifica, conducendo attività di estrema precisione come il controllo degli spessori e delle saldature, così come richiesto dal Cap survey. "Durante la nostra collaborazione con Palumbo Shipyards a **Napoli**, abbiamo trovato un ambiente professionale e reattivo, con un team che ha costantemente soddisfatto le esigenze e le aspettative richieste da Lloyd's Register. Nonostante la natura impegnativa del progetto, la cooperazione tra tutte le parti coinvolte è stata eccellente, contribuendo in modo significativo al completamento con successo delle attività" ha raccontato Claudio Percivale per Lloyd's Register. Ad accogliere la Rhourd El Fares è stato il bacino galleggiante SPP2, la più recente e significativa new entry tra le infrastrutture operative nel **porto** di **Napoli** e nell'intero Mezzogiorno: "Un asset strategico che rafforza ulteriormente la competitività dello scalo partenopeo nel settore delle riparazioni navali. L'infrastruttura è stata fortemente voluta dal Gruppo Palumbo ed è il risultato di un investimento strategico di grande rilievo. Il Gruppo crede



03/02/2026 11:31

Nicola Capuzzo

Utilizzato il nuovo bacino galleggiante SPP2. Il gruppo navalmeccanico annuncia una nuova espansione del network. Ha ripreso da poco il mare la Lpg tanker Rhourd El Fares, dopo un bacino di circa un mese presso la sede partenopea del Gruppo Palumbo, storico quartier generale del gruppo navalmeccanico. "Tempi record e partner d'eccellenza dal respiro internazionale per la nave Rhourd El Fares, una nave LPG/C di 174 metri e 23.059 GT, un'importante lista di lavori che abbraccia un ampio ventaglio di attività, dalla meccanica alla pittura e soli 30 giorni per eseguire tutto alla perfezione: questa la sfida che l'armatore ha affidato al cantiere" ha spiegato una nota di Palumbo. Gli ingegneri hanno coordinato diversi team tecnici impegnati in attività di carenaggio, di meccanica ed in particolare di manutenzione del motore principale e di messa a punto dei generatori, mentre squadre specializzate hanno curato la rimozione e lo smontaggio dell'elica da 13 tonnellate, il trattamento completo delle superfici metalliche della nave. "Per questo progetto il cantiere Palumbo Shipyards di Napoli ha selezionato, coordinato e supervisionato realtà d'eccellenza da tutto il mondo, coinvolgendo oltre 30 makers in alcune attività ad alta specializzazione. Per i cargo dome il riferimento è stato coreano; le valvole sono state oggetto di manutenzione di matrice portoghese, per la strumentazione player da Belgio e Svezia, mentre i motori e gli alternatori hanno visto il coinvolgimento di partner olandesi. Grazie al profondo e variegato know-how tecnico ed ancor più alla solida e comprovata capacità del cantiere di coordinare programmi elaborati, i lavori sono stati completati con successo entro la scadenza concordata. Sul progetto sono state infatti coinvolte oltre 250 risorse specializzate, impegnate anche su più turni, diurni e notturni" ha proseguito Palumbo Shipyards Napoli che ha curato inoltre la manutenzione delle gru e delle rescue boats con test in presenza dell'ente di classifica, conducendo attività di

Shipping Italy

Focus

nello sviluppo del territorio e, in particolare, nel potenziale industriale del porto di Napoli. Inoltre, il Gruppo si prepara ad espandere il proprio network ancora una volta anche oltre i confini partenopei, con l'obiettivo di aumentare la capillarità della sua presenza e di offrire soluzioni in grado di rispondere sempre meglio alle richieste dei propri clienti che gli affidano i loro progetti più sfidanti".

The Italian Sea Group: Soggetti hanno scavalcato il blocco imposto ai budget autorizzati per le commesse

Nicola Capuzzo

Avviate interlocuzioni con il sistema bancario e con le società di factoring per concordare misure necessarie ad affrontare la crisi finanziaria The Italian Sea Group, dopo le comunicazioni degli ultimi giorni, annuncia ora una serie di azioni che riguardano anche alcune figure apicali del cantiere. Per quanto concerne i significativi costi extra budget relativi alle esecuzioni delle commesse (emersi dalla prima analisi dell'amministratore delegato insieme ai consulenti) che sono derivati da un sistema per scavalcare il blocco al superamento delle spese previste dal budget autorizzato per ogni singola commessa, messo in atto da un gruppo di soggetti, il cui perimetro e identità dei componenti ad oggi sono parzialmente definiti informa Tisg in una nota sono in corso di definitivo accertamento nell'ambito della due diligence forensic. L'ammontare complessivo dei costi extra budget verrà definito con precisione a valle della due diligence forensic. La nota del gruppo di Marina di Carrara informa che, dalle prime risultanze degli approfondimenti compiuti dalla Società, tra i soggetti coinvolti nelle irregolarità contestate figurano, tra gli altri, alcune figure apicali dell'azienda, tra l'altro dichiaratesi autori e responsabili di azioni compiute a totale insaputa dell'Amministratore Delegato, del Consiglio di Amministrazione e degli organi di controllo. Lo stesso amministratore delegato ha riferito al Consiglio di Amministrazione che la Società ha già provveduto ad inviare formali lettere di contestazione disciplinare, in alcuni casi con sospensione cautelativa, ai responsabili individuati ad oggi.. Dalla nota si apprende che sarà la società Kpmg a svolgere la due diligence forensic su tutta la gestione delle commesse in essere, il modello di controllo interno nonché la gestione finanziaria, e che questa indagine comporterà una fase preliminare stimata di sei settimane per poi estendere successivamente i campionamenti nei due mesi seguenti anche sulla base delle evidenze che emergeranno. Il report preliminare di Kpmg, basato su un campione di commesse, è denominato red flag report' e verrà dunque consegnato tra sei settimane al CdA. Dalle analisi preliminari si evidenzia che una parte significativa dei costi extra budget sembrerebbe tuttavia già essere transitata a conto economico nel corso dei precedenti esercizi, mentre il residuo sulle commesse a finire sarà ordinariamente stanziato a Bilancio, secondo i principi contabili. Le tempistiche definitive per la rendicontazione contabile e per la predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2025 sono stimate in circa tre mesi a partire dall'avvio della due diligence forensic. Quanto sopra esposto ha determinato una progressiva erosione della cassa, che ha generato una crisi finanziaria tale da rendere necessario il finanziamento soci da euro 25 milioni deliberato nella riunione del Consiglio di Amministrazione del 18 febbraio 2026 ed erogato il giorno successivo dal socio di maggioranza GC Holding S.p.A., riferibile all'Amministratore Delegato Giovanni Costantino. La Società si impegna ad aggiornare il mercato non



Avviate interlocuzioni con il sistema bancario e con le società di factoring per concordare misure necessarie ad affrontare la crisi finanziaria The Italian Sea Group, dopo le comunicazioni degli ultimi giorni, annuncia ora una serie di azioni che riguardano anche alcune figure apicali del cantiere. Per quanto concerne i significativi costi extra budget relativi alle esecuzioni delle commesse (emersi dalla prima analisi dell'amministratore delegato insieme ai consulenti) che sono derivati da un sistema per scavalcare il blocco al superamento delle spese previste dal budget autorizzato per ogni singola commessa, messo in atto da un gruppo di soggetti, il cui perimetro e identità dei componenti ad oggi sono parzialmente definiti - informa Tisg in una nota - sono in corso di definitivo accertamento nell'ambito della due diligence forensic. L'ammontare complessivo dei costi extra budget verrà definito con precisione a valle della due diligence forensic. La nota del gruppo di Marina di Carrara informa che, dalle prime risultanze degli approfondimenti compiuti dalla Società, "tra i soggetti coinvolti nelle irregolarità contestate figurano, tra gli altri, alcune figure apicali dell'azienda, tra l'altro dichiaratesi autori e responsabili di azioni compiute a totale insaputa dell'Amministratore Delegato, del Consiglio di Amministrazione e degli organi di controllo". Lo stesso amministratore delegato ha riferito al Consiglio di Amministrazione che la Società ha già provveduto ad inviare formali lettere di contestazione disciplinare, in alcuni casi con sospensione cautelativa, ai responsabili individuati ad oggi.. Dalla nota si apprende che sarà la società Kpmg a svolgere la due diligence forensic su tutta la gestione delle commesse in essere, il modello di controllo interno nonché la gestione finanziaria, e che questa indagine comporterà una fase preliminare stimata di sei settimane per poi estendere successivamente i campionamenti nei due mesi seguenti anche sulla base delle

Shipping Italy

Focus

appena le risultanze della due diligence forensic consentiranno di disporre di dati verificati, dando altresì contezza degli eventuali scostamenti dei risultati attesi rispetto alle guidance in passato comunicate. Nelle more delle risultanze della due diligence forensic, l'Amministratore Delegato ha avviato una serie di azioni manageriali volte alla ripresa degli extra costi di commessa mediante interlocuzioni con gli armatori delle navi in progress. Il comunicato stampa del Gruppo prosegue informando sulle interlocuzioni con sindacati, banche e stakeholders. Sul primo punto l'Amministratore Delegato ha informato il Consiglio di Amministrazione che il pagamento delle retribuzioni ai dipendenti ha subito un ritardo di otto giorni rispetto alle tempistiche ordinarie, in ragione dell'insufficienza di liquidità nel periodo intercorso tra il 4 febbraio 2026 e il perfezionamento del finanziamento soci di GC Holding, riferibile a Giovanni Costantino, erogato il 19 febbraio 2026. Sul fronte delle relazioni sindacali, l'Amministratore Delegato ha riferito che si è tenuta un'assemblea dei lavoratori, all'esito della quale è stato deliberato e attuato uno sciopero di due ore. Il Prefetto ha preso contatto con l'Amministratore Delegato concordando l'istituzione di un tavolo di confronto con il Sindaco, le associazioni sindacali e l'Autorità Portuale, la cui convocazione è prevista nei prossimi giorni. Anche alla luce delle necessità operative legate all'ordinario avanzamento delle commesse in corso non è previsto il ricorso alla cassa integrazione. Sul fronte delle interlocuzioni con il sistema bancario e con le società di factoring la società afferma nella nota di averle avviate per concordare le misure necessarie ad affrontare la situazione finanziaria: un primo incontro con le banche è previsto nei prossimi giorni. La Società aggiornerà il mercato sull'esito di dette interlocuzioni. Per procedere a una rendicontazione contabile accurata e di acquisire la relativa opinione della Società di Revisione, continua la nota di Tisg i tempi di approvazione del bilancio saranno rimodulati rispettando i termini di legge. La Società aggiornerà il mercato non appena definita la data prevista di approvazione del bilancio. Tisg ricorda che la carica di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ai sensi dell'art. 154-bis TUF è attualmente vacante a seguito delle dimissioni del dott. Carniani comunicate al mercato con il comunicato stampa diffuso in data 27 febbraio 2026. Il Consiglio di Amministrazione provvederà alla nomina del nuovo Dirigente Preposto prima dell'approvazione del bilancio. La Società comunica che, in data 24 febbraio 2026, è pervenuta da International Factor Italia S.p.A. una richiesta di pagamento e che a seguito di questa il Collegio Sindacale, nella stessa data del 24 febbraio 2026, e la società di revisione BDO, in data 25 febbraio 2026, hanno trasmesso al Consiglio di Amministrazione apposite segnalazioni (ai sensi dell'art. 25-octies del D.Lgs. n. 14/2019, rilevando la probabile sussistenza dei presupposti di cui all'art. 2, comma 1, lett. a) e b), del predetto D.Lgs.), e concedendo all'organo amministrativo un termine di dieci giorni per riferire loro in merito alle iniziative intraprese e da intraprendere. Il CdA ha preso atto della segnalazione e l'Amministratore Delegato è al lavoro con il supporto dei consulenti legali e finanziari incaricati per individuare le forme più adeguate al fine di ripristinare il corretto equilibrio finanziario e si è impegnato a riferire al Consiglio in una riunione da convocarsi entro il termine indicato nelle

Shipping Italy

Focus

segnalazioni degli organi di controllo. La nota di Tisg si conclude con l'impegno della società a fornire aggiornamenti tempestivi al mercato non appena emergeranno nuovi sviluppi significativi in merito alle circostanze descritte nel presente comunicato, in conformità agli obblighi di cui alla disciplina applicabile. Le informazioni sono pubblicate secondo modalità che consentono un accesso rapido e una valutazione completa, corretta e tempestiva da parte del pubblico.

Shipping Italy

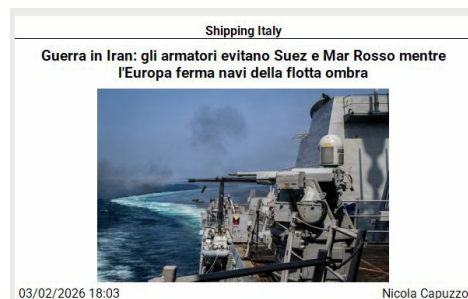
Focus

Guerra in Iran: gli armatori evitano Suez e Mar Rosso mentre l'Europa ferma navi della flotta ombra

I trasporti marittimi da e per il Golfo Persico sono praticamente paralizzati per scelta delle compagnie di navigazione, per i surcharge introdotti e per le azioni del mercato assicurativo. Lo scoppio del conflitto in Iran e in tutto il Medio Oriente ha avuto effetti immediati sui trasporti marittimi di merci in Golfo persico e non solo. Un riassunto degli avvenimenti in corso proposto dall'esperto analista Lars Jensen ricorda che il primo armatore al mondo nei container, ovvero Msc, ha sospeso tutte le prenotazioni per le spedizioni da e per la regione del Medio Oriente, così come Cma Cgm ha comunicato alle proprie navi all'interno o dirette verso il Golfo Persico di dirigersi verso aree di mare sicure. I transiti attraverso il Canale di Suez sono stati sospesi fino a nuovo avviso e le navi saranno dirottate verso il Capo di Buona Speranza e torneranno dunque a circumnavigare l'Africa nel corso della rotta Asia-Europa.

Il global carrier francese ha anche introdotto subito un supplemento di emergenza per conflitto (chiamato Emergency Conflict Surcharge) pari a 2.000 dollari per ogni container da 20', 3 mila dollari per un 40' e altrettanti per ogni box reefer. Questo surcharge non riguarda solo le merci da e per il Golfo

Persico ma include anche tutti i porti del Mar Rosso in Arabia Saudita, Egitto, Giordania, Gibuti, Sudan ed Eritrea. La compagnia tedesca Hapag-Lloyd ha dichiarato di aver sospeso tutti i transiti navali attraverso lo Stretto di Hormuz, idem hanno fatto i giapponesi di One, Maersk a sua volta ha fatto sapere che le rotazioni delle linee ME11 (Middle East-India to Mediterranean) e MECL (Middle East-India to East Coast US) saranno ora reindirizzate intorno all'Africa invece che attraverso il Mar Rosso e il Canale di Suez. Gli Houthis yemeniti hanno minacciato di lanciare nuovi attacchi contro Israele e contro le navi statunitensi in Mar Rosso e nel Golfo di Aden. Dopo che la nave cisterna Skylight è stata colpita da un drone o da un missile nello Stretto di Hormuz, il traffico marittimo in quel tratto di mare è praticamente azzerato. Fanno eccezione ad esempio due navi portacontainer battenti bandiera iraniana, la Radin da 14.500 Teu e la Artnos da 2.500 Teu che hanno lasciato Bandar Abbas per attraversare lo Stretto di Hormuz. Oltre alla petroliera Skylight colpita a 5 miglia nautiche a nord di Khasab, in Oman, anche la tanker MKD Vyom risulta sia stata colpita da un missile sopra la linea di galleggiamento, innescando un incendio in sala macchine che è stato poi domato, e una terza nave, la Sea La Donna, sarebbe stata anch'essa colpita. Secondo Jensen è lecito aspettarsi che le grandi navi portacontainer con merci in arrivo nel Golfo Persico scarichino i container nei porti di Salalah, Khor Fakkan, Sohar, Duqm e Colombo; da lì i carichi saranno trasbordati e trasportate da navi più piccole se e quando decideranno di transitare dallo Stretto. "Questa condizione creerà problemi di congestione nei porti citati ma porterà anche a problemi di congestione anche in altri scali dell'Asia poiché a un certo punto i vettori marittimi smetteranno



I trasporti marittimi da e per il Golfo Persico sono praticamente paralizzati per scelta delle compagnie di navigazione, per i surcharge introdotti e per le azioni del mercato assicurativo. Lo scoppio del conflitto in Iran e in tutto il Medio Oriente ha avuto effetti immediati sui trasporti marittimi di merci in Golfo persico e non solo. Un riassunto degli avvenimenti in corso proposto dall'esperto analista Lars Jensen ricorda che il primo armatore al mondo nei container, ovvero Msc, ha sospeso tutte le prenotazioni per le spedizioni da e per la regione del Medio Oriente, così come Cma Cgm ha comunicato alle proprie navi all'interno o dirette verso il Golfo Persico di dirigersi verso aree di mare sicure. I transiti attraverso il Canale di Suez sono stati sospesi fino a nuovo avviso e le navi saranno dirottate verso il Capo di Buona Speranza e torneranno dunque a circumnavigare l'Africa nel corso della rotta Asia-Europa. Il global carrier francese ha anche introdotto subito un supplemento di emergenza per conflitto (chiamato Emergency Conflict Surcharge) pari a 2.000 dollari per ogni container da 20', 3 mila dollari per un 40' e altrettanti per ogni box reefer. Questo surcharge non riguarda solo le merci da e per il Golfo Persico ma include anche tutti i porti del Mar Rosso in Arabia Saudita, Egitto, Giordania, Gibuti, Sudan ed Eritrea. La compagnia tedesca Hapag-Lloyd ha dichiarato di aver sospeso tutti i transiti navali attraverso lo Stretto di Hormuz, idem hanno fatto i giapponesi di One, Maersk a sua volta ha fatto sapere che le rotazioni delle linee ME11 (Middle East-India to Mediterranean) e MECL (Middle East-India to East Coast US) saranno ora reindirizzate intorno all'Africa invece che attraverso il Mar Rosso e il Canale di Suez. Gli Houthis yemeniti hanno minacciato di lanciare nuovi attacchi contro Israele e contro le navi statunitensi in Mar Rosso e nel Golfo di Aden. Dopo che la nave cisterna Skylight è stata colpita da un drone o da un missile nello Stretto di Hormuz, il traffico marittimo in quel tratto di mare è praticamente azzerato. Fanno eccezione

Shipping Italy

Focus

di caricare merci dirette al Golfo Persico se non saranno sicuri che possano arrivare a destinazione" secondo l'analista. "Rischiando di vedere Singapore, Tanjung Pelepas e Port Klang diventare colli di bottiglia per il trasbordo di merci che altrimenti sarebbero inviate direttamente al Golfo. Ciò comporterà un rapido aumento delle tariffe spot per le merci destinate alla zona del Medio Oriente. Inoltre - sempre secondo Jensen - gli spedizionieri dovrebbero prepararsi a un effetto a catena con l'aumento delle tariffe spot anche su altre importanti rotte marittime". Il fatto che le navi impiegate sul trade Asia-Europa o Asia-costa Est del Nord America tornino a circumnavigare l'Africa avrà un impatto rialzista sui noli dal momento che aumentano le miglia da navigare e questo riduce l'offerta di stiva disponibile. Ad aggravare i rischi per la navigazione in Medio Oriente ci sono poi le continue e significative interferenze sul Global Navigation Satellite System in tutta la regione, causando offset di posizione, anomalie Ais e scarsa ricezione dei segnali. Tutto ciò amplifica i rischi, aumentando la probabilità di incidenti durante la navigazione o errori di calcolo delle rotte secondo gli avvisi diffusi dalle autorità marittime. Non a caso il mercato assicurativo si è mosso con decisione in risposta a questa situazione. Steamship Mutual ha emesso un avviso formale di cancellazione della copertura rischi di guerra per il Golfo Persico/Arabo e le acque adiacenti, con effetto a partire da 72 ore dopo la mezzanotte del 1 marzo 2026. Per i trasporti marittimi di greggio si stanno già analizzando le vie alternative disponibili ma fortemente limitate. L'Arabia Saudita può utilizzare un oleodotto nel Mar Rosso che trasporta circa 5 milioni di barili al giorno, mentre gli Emirati Arabi Uniti possono trasportare 1,5 milioni di barili al giorno a Fujairah sempre in export. L'Iraq può trasportare parte del greggio nel Mediterraneo, ma solo dai giacimenti petroliferi settentrionali mentre altri paesi, tra cui l'Iran, non hanno altra scelta che transitare per lo Stretto di Hormuz via nave. In Europa per la prima volta le forze militari del Belgio hanno abbordato e sequestrato nel Mare del Nord la petroliera Etherna, considerata parte della cosiddetta shadow fleet, scortandola fino al **porto** di Zeebrugge in quella che i funzionari descrivono come un'operazione coordinata di applicazione delle sanzioni europee. La missione, denominata "Operazione Blue Intruder", è stata condotta dalle forze armate belghe con il supporto della Marina francese, affermando che l'Europa è determinata a interrompere i flussi di finanziamento legati alla guerra russa in Ucraina attraverso l'applicazione attiva di sanzioni in mare. Il Ministro della Difesa e del Commercio Estero belga, Theo Francken, ha confermato che la nave è sotto scorta fino a Zeebrugge, dove verrà formalmente sequestrata. Oltre alla sua designazione come parte della flotta ombra per il trasporto di greggio sanzionato dalla Russia, la Etherna, secondo la società di intelligence marittima TankerTrackers, sarebbe collegata a Mohammad Hossein Shamkhani, figlio di Ali Shamkhani, ex consigliere politico della Guida Suprema dell'Iran. La famiglia Shamkhani controllerebbe una flotta di quasi 40 petroliere operative in diverse giurisdizioni, evidenziando la sovrapposizione tra l'elusione delle sanzioni russe e le più ampie reti marittime legate all'Iran. Recentemente anche la Germania ha adottato un provvedimento che ha creato un precedente, negando l'ingresso nel Mar Baltico alla petroliera Tavian a causa di identificativi falsi e documentazione carente

Shipping Italy

Focus

legata all'evasione delle sanzioni. Nel complesso, queste azioni segnano un cambiamento notevole. Dal 2022, i governi occidentali si sono affidati in gran parte a sanzioni, restrizioni assicurative e controlli finanziari per contrastare la flotta ombra russa. Ora, gli stati dell'UE - e sempre più il Regno Unito - stanno abbinando a questi strumenti misure operative dirette: ispezioni assicurative estese nei punti critici, diniego di passaggio inoffensivo in alcuni casi e controllo dell'ecosistema più ampio di proprietari, gestori, broker e assicuratori. Mosca ha condannato gli abbordaggi occidentali come illegali e ha messo in guardia da potenziali ritorsioni. Ma con risorse navali coordinate a supporto dei regimi sanzionatori, il profilo di rischio per gli operatori della flotta ombra sta velocemente mutando. Per gli armatori di navi che operano nell'ombra il messaggio proveniente dalle capitali europee appare chiaro: l'applicazione delle sanzioni non si limita più alla burocrazia e ai divieti portuali, si sta spostando anche in acqua.

Teleborsa

Focus

The Italian Sea Group, avviata due diligence forensic e interlocuzioni con sindacati e banche

(Teleborsa) - The Italian Sea Group, operatore globale nel settore della nautica di lusso con i brand Admiral, Tecnomar, Perini Navi, Picchiotti, NCA Refit e Celi 1920, rende noto che il Consiglio di Amministrazione della Società, nella riunione del 26 febbraio 2026, ha preso atto - sulla base di una prima analisi condotta dall'Amministratore Delegato unitamente ai consulenti incaricati - del fatto che la Società ha sostenuto significativi costi extra budget nell'esecuzione delle commesse. Ciò, spiega una nota, è stato reso possibile dal fatto che un gruppo di soggetti ha posto in essere un sistema atto a scavalcare il blocco al superamento delle spese previste dal budget autorizzato per ciascuna commessa. Il perimetro del gruppo e l'identità di tali soggetti, ad oggi parzialmente definiti, sono in corso di definitivo accertamento nell'ambito della due diligence forensic. L'ammontare complessivo dei costi extra budget verrà definito con precisione a valle della due diligence forensic. Dalle prime risultanze degli approfondimenti compiuti dalla Società, si legge, è altresì emerso che tra i soggetti coinvolti nelle irregolarità contestate figurano, tra gli altri, alcune figure apicali dell'azienda, tra

l'altro dichiaratesi autori e responsabili di azioni compiute a totale insaputa dell'Amministratore Delegato, del Consiglio di Amministrazione e degli organi di controllo. L'Amministratore Delegato ha riferito al Consiglio di Amministrazione che la Società ha già provveduto ad inviare formali lettere di contestazione disciplinare, in alcuni casi con sospensione cautelativa, ai responsabili individuati ad oggi. KPMG svolgerà una due diligence forensic avente ad oggetto tutta la gestione delle commesse in essere, il modello di controllo interno nonché la gestione finanziaria. L'attività avrà una durata stimata per la prima fase preliminare di sei settimane per poi estendere successivamente i campionamenti nei due mesi seguenti anche sulla base delle evidenze che emergeranno. KPMG produrrà un report preliminare red flag report' dopo sei settimane da consegnare al CdA e basato su un campione di commesse. Dalle analisi preliminari si evidenzia che una parte significativa dei costi extra budget sembrerebbe tuttavia già essere transitata a conto economico nel corso dei precedenti esercizi, mentre il residuo sulle commesse a finire sarà ordinariamente stanziato a Bilancio, secondo i principi contabili. Le tempistiche definitive per la rendicontazione contabile e per la predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2025 sono stimate in circa tre mesi a partire dall'avvio della due diligence forensic. Quanto sopra esposto ha determinato una progressiva erosione della cassa, che ha generato una crisi finanziaria tale da rendere necessario il finanziamento soci da euro 25 milioni deliberato nella riunione del Consiglio di Amministrazione del 18 febbraio 2026 ed erogato il giorno successivo dal socio di maggioranza GC Holding, riferibile all'Amministratore Delegato Giovanni Costantino. La Società, si legge nella nota, si impegna ad aggiornare



(Teleborsa) - The Italian Sea Group, operatore globale nel settore della nautica di lusso con i brand Admiral, Tecnomar, Perini Navi, Picchiotti, NCA Refit e Celi 1920, rende noto che il Consiglio di Amministrazione della Società, nella riunione del 26 febbraio 2026, ha preso atto - sulla base di una prima analisi condotta dall'Amministratore Delegato unitamente ai consulenti incaricati - del fatto che la Società ha sostenuto significativi costi extra budget nell'esecuzione delle commesse. Ciò, spiega una nota, è stato reso possibile dal fatto che un gruppo di soggetti ha posto in essere un sistema atto a scavalcare il blocco al superamento delle spese previste dal budget autorizzato per ciascuna commessa. Il perimetro del gruppo e l'identità di tali soggetti, ad oggi parzialmente definiti, sono in corso di definitivo accertamento nell'ambito della due diligence forensic. L'ammontare complessivo dei costi extra budget verrà definito con precisione a valle della due diligence forensic. Dalle prime risultanze degli approfondimenti compiuti dalla Società, si legge, è altresì emerso che tra i soggetti coinvolti nelle irregolarità contestate figurano, tra gli altri, alcune figure apicali dell'azienda, tra l'altro dichiaratesi autori e responsabili di azioni compiute a totale insaputa dell'Amministratore Delegato, del Consiglio di Amministrazione e degli organi di controllo. L'Amministratore Delegato ha riferito al Consiglio di Amministrazione che la Società ha già provveduto ad inviare formali lettere di contestazione disciplinare, in alcuni casi con sospensione cautelativa, ai responsabili individuati ad oggi. KPMG svolgerà una due diligence forensic avente ad oggetto tutta la gestione delle commesse in essere, il modello di controllo interno nonché la gestione finanziaria. L'attività avrà una durata stimata per la prima fase preliminare di sei settimane per poi estendere successivamente i campionamenti nei due mesi seguenti anche sulla base delle evidenze che emergeranno. KPMG produrrà un report preliminare 'red

Teleborsa

Focus

il mercato non appena le risultanze della due diligence forensic consentiranno di disporre di dati verificati, dando altresì contezza degli eventuali scostamenti dei risultati attesi rispetto alle guidance in passato comunicate. Nelle more delle risultanze della due diligence forensic, l'Amministratore Delegato ha avviato una serie di azioni manageriali volte alla ripresa degli extra costi di commessa mediante interlocuzioni con gli armatori delle navi in progress. Interlocuzioni con i sindacati, il sistema bancario e altri stakeholders. L'Amministratore Delegato ha informato il Consiglio di Amministrazione che il pagamento delle retribuzioni ai dipendenti ha subito un ritardo di otto giorni rispetto alle tempistiche ordinarie, in ragione dell'insufficienza di liquidità nel periodo intercorso tra il 4 febbraio 2026 e il perfezionamento del finanziamento soci di GC Holding, riferibile a Giovanni Costantino, erogato il 19 febbraio 2026. Sul fronte delle relazioni sindacali, l'Amministratore Delegato ha riferito che si è tenuta un'assemblea dei lavoratori, all'esito della quale è stato deliberato e attuato uno sciopero di due ore. Il Prefetto ha preso contatto con l'Amministratore Delegato concordando l'istituzione di un tavolo di confronto con il Sindaco, le associazioni sindacali e l'Autorità Portuale, la cui convocazione è prevista nei prossimi giorni. Anche alla luce delle necessità operative legate all'ordinario avanzamento delle commesse in corso non è previsto il ricorso alla cassa integrazione. La Società ha avviato interlocuzioni con il sistema bancario e con le società di factoring, al fine di concordare le misure necessarie ad affrontare la situazione finanziaria. Un primo incontro con le banche è previsto nei prossimi giorni. La Società aggiornerà il mercato sull'esito di dette interlocuzioni. Rimodulazione dei tempi di approvazione del bilancio entro i termini di legge. Stante la necessità di procedere a una rendicontazione contabile accurata e di acquisire la relativa opinione della Società di Revisione, i tempi di approvazione del bilancio saranno rimodulati rispettando i termini di legge. La Società aggiornerà il mercato non appena definita la data prevista di approvazione del bilancio. Si rammenta che la carica di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ai sensi dell'art. 154-bis TUF è attualmente vacante a seguito delle dimissioni del dott. Carniani comunicate al mercato con il comunicato stampa diffuso in data 27 febbraio 2026. Il Consiglio di Amministrazione provvederà alla nomina del nuovo Dirigente Preposto prima dell'approvazione del bilancio. La Società comunica che, in data 24 febbraio 2026, è pervenuta da International Factor Italia S.p.A. ("IFI") una richiesta di pagamento. A seguito di tale comunicazione, il Collegio Sindacale, in data 24 febbraio 2026, e la società di revisione BDO, in data 25 febbraio 2026, hanno trasmesso al Consiglio di Amministrazione apposite segnalazioni ai sensi dell'art. 25-octies del D.Lgs. n. 14/2019, rilevando la probabile sussistenza dei presupposti di cui all'art. 2, comma 1, lett. a) e b), del predetto D.Lgs., e concedendo all'organo amministrativo un termine di dieci giorni per riferire loro in merito alle iniziative intraprese e da intraprendere. Il Consiglio di Amministrazione ha preso atto delle segnalazioni. L'Amministratore Delegato è al lavoro - con il supporto dei consulenti legali e finanziari incaricati - per individuare le forme più adeguate al fine di ripristinare il corretto equilibrio finanziario e si è impegnato a riferire al Consiglio.

Teleborsa

Focus

in una riunione da convocarsi entro il termine indicato nelle segnalazioni degli organi di controllo. Aggiornamenti al mercato La Società si impegna a fornire aggiornamenti tempestivi al mercato non appena emergeranno nuovi sviluppi significativi in merito alle circostanze descritte nel presente comunicato, in conformità agli obblighi di cui alla disciplina applicabile. Le informazioni sono pubblicate secondo modalità che consentono un accesso rapido e una valutazione completa, corretta e tempestiva da parte del pubblico.

The Italian Sea Group, indagine Kpmg sugli extra costi. Possibile ricorso alla composizione negoziata della crisi

SILVIA PIERACCINI

Le banche devono decidere se finanziare ancora la società di maxiyacht, che per ora non chiede la cassa integrazione. Silvia Pieraccini Cinque comunicati price sensitive in 13 giorni : si fa sempre più ingarbugliata la situazione del cantiere nautico The Italian Sea Group (Tisg) di Marina di Carrara, produttore di yacht di lusso con i marchi Admiral, Tecnomar, Perini Navi e Picchiotti, 530 dipendenti diretti e circa un migliaio nell'indotto, quotato in Borsa. Prima ipotesi: le banche concedono nuovo credito. Oggi, 2 marzo, il quinto comunicato ha delineato lo scenario che attende il presidente e amministratore delegato Giovanni Costantino: se le banche Unicredit, Deutsche Bank, Mps e IntesaSanpaolo che nel giugno 2025 hanno ristrutturato il debito di Tisg concedendo un nuovo finanziamento da 115 milioni di euro accorderanno ulteriore fiducia alla società, si potrà sperare nel riequilibrio finanziario, indispensabile dopo l'emersione di extra costi sulle commesse che hanno prosciugato la cassa e reso necessario il finanziamento-soci da 25 milioni di euro fatto nei giorni scorsi da Costantino, azionista di maggioranza, attraverso la sua GC Holding. Seconda ipotesi: esperto indipendente per risanare la società Altrimenti la prospettiva sarà il ricorso alla composizione negoziata della crisi : il collegio sindacale di Tisg e la società di revisione Bdo hanno già segnalato al consiglio di amministrazione (ormai quasi dimezzato dopo le dimissioni del presidente Filippo Menchelli, del vicepresidente Marco Carniani e della consigliera indipendente Laura Tadini) il 24 e 25 febbraio scorsi ma è stata comunicata solo oggi la probabile sussistenza dei presupposti di insolvenza per accedere a questa procedura stragiudiziale, introdotta dal Codice della crisi d'impresa per provare a risanare le aziende in difficoltà con l'aiuto di un esperto indipendente nominato dalla Camera di commercio. Bnp-Paribas ha richiesto un pagamento La goccia che ha fatto traboccare il vaso è stata la richiesta di pagamento arrivata nei giorni scorsi da International Factor Italia (Ifi), società di factoring del Gruppo Bnp-Paribas . Sindaci e revisori hanno concesso al consiglio di amministrazione di Tisg un termine di dieci giorni per riferire in merito alle iniziative intraprese e da intraprendere: entro la fine della settimana si capirà meglio qual è la prospettiva. Kpmg effettuerà un'analisi investigativa per scoprire gli extra costi Nel frattempo il cda ha dato incarico a Kpmg di effettuare una due diligence forensic (un'analisi investigativa diretta a scovare rischi nascosti, frodi, illeciti amministrativi o reputazionali) per accertare l'entità degli extra budget nella gestione delle commesse e le relative responsabilità. Che in parte afferma il comunicato sembrano già chiare: Tra i soggetti coinvolti nelle irregolarità contestate figurano alcune figure apicali dell'azienda , tra l'altro dichiaratesi autori e responsabili di azioni compiute a totale insaputa dell'amministratore delegato, del consiglio di amministrazione e degli organi di controllo, afferma



Le banche devono decidere se finanziare ancora la società di maxiyacht, che per ora non chiede la cassa integrazione. Silvia Pieraccini Cinque comunicati price sensitive in 13 giorni : si fa sempre più ingarbugliata la situazione del cantiere nautico The Italian Sea Group (Tisg) di Marina di Carrara, produttore di yacht di lusso con i marchi Admiral, Tecnomar, Perini Navi e Picchiotti, 530 dipendenti diretti e circa un migliaio nell'indotto, quotato in Borsa. Prima ipotesi: le banche concedono nuovo credito. Oggi, 2 marzo, il quinto comunicato ha delineato lo scenario che attende il presidente e amministratore delegato Giovanni Costantino: se le banche Unicredit, Deutsche Bank, Mps e IntesaSanpaolo che nel giugno 2025 hanno ristrutturato il debito di Tisg concedendo un nuovo finanziamento da 115 milioni di euro accorderanno ulteriore fiducia alla società, si potrà sperare nel riequilibrio finanziario, indispensabile dopo l'emersione di extra costi sulle commesse che hanno prosciugato la cassa e reso necessario il finanziamento-soci da 25 milioni di euro fatto nei giorni scorsi da Costantino, azionista di maggioranza, attraverso la sua GC Holding. Seconda ipotesi: esperto indipendente per risanare la società Altrimenti la prospettiva sarà il ricorso alla composizione negoziata della crisi : il collegio sindacale di Tisg e la società di revisione Bdo hanno già segnalato al consiglio di amministrazione (ormai quasi dimezzato dopo le dimissioni del presidente Filippo Menchelli, del vicepresidente Marco Carniani e della consigliera indipendente Laura Tadini) il 24 e 25 febbraio scorsi ma è stata comunicata solo oggi la probabile sussistenza dei presupposti di insolvenza per accedere a questa procedura stragiudiziale, introdotta dal Codice della crisi d'impresa per provare a risanare le aziende in difficoltà con l'aiuto di un esperto indipendente nominato dalla Camera di commercio. Bnp-Paribas ha richiesto un pagamento La goccia che ha fatto traboccare il vaso è stata la richiesta di pagamento arrivata nei giorni scorsi da International Factor Italia (Ifi), società di factoring del Gruppo Bnp-Paribas . Sindaci e revisori hanno concesso al consiglio di amministrazione di Tisg un termine di dieci giorni per riferire in merito alle iniziative intraprese e da intraprendere: entro la fine della settimana si capirà meglio qual è la prospettiva. Kpmg effettuerà un'analisi investigativa per scoprire gli extra costi Nel frattempo il cda ha dato incarico a Kpmg di effettuare una due diligence forensic (un'analisi investigativa diretta a scovare rischi nascosti, frodi, illeciti amministrativi o reputazionali) per accertare l'entità degli extra budget nella gestione delle commesse e le relative responsabilità. Che in parte afferma il comunicato sembrano già chiare: Tra i soggetti coinvolti nelle irregolarità contestate figurano alcune figure apicali dell'azienda , tra l'altro dichiaratesi autori e responsabili di azioni compiute a totale insaputa dell'amministratore delegato, del consiglio di amministrazione e degli organi di controllo, afferma

la nota. Questi soggetti avrebbero posto in essere un sistema atto a scavalcare il blocco al superamento delle spese previste dal budget autorizzato per ciascuna commessa. Posticipata la presentazione del bilancio 2025 Tisg ha già inviato ai responsabili formali lettere di contestazione disciplinare, in alcuni casi con sospensione cautelativa. Ora la società attende il report preliminare di Kpmg entro sei settimane, basato su un campione di commesse. Per questo il bilancio 2025, che il cda avrebbe dovuto approvare il 25 marzo prossimo, sarà posticipato con tutta probabilità a fine maggio-inizio giugno (tre mesi dall'avvio della due diligence forensic). Nei primi nove mesi del 2025 i ricavi di Tisg sono stati 262,3 milioni (-10,2% rispetto ai primi nove mesi 2024) con ebitda di 42,6 milioni (-15%) e un'incidenza sui ricavi del 16,2% (rispetto al 17,2%). L'utile netto è stato di 16,6 milioni (-56%), la posizione finanziaria netta pari a -70,6 milioni (rispetto a -12 milioni di dicembre 2024). Il portafoglio ordini è pari a 1,15 miliardi al 30 settembre 2025. I risultati attesi per l'intero 2025 (quelli annunciati erano ricavi pari a 350-370 milioni di euro e un ebitda margin tra il 16,5% e il 17%) si precisa adesso potrebbero segnare eventuali scostamenti rispetto alle guidance in passato comunicate. Nessun ricorso alla cassa integrazione per Tisg Sul fronte operativo, Costantino sta trattando con gli armatori delle navi in costruzione per capire se sono disponibili a sostenere una parte degli extra costi (ha avviato una serie di azioni manageriali volte alla ripresa degli extra costi di commessa), e sta dialogando con i sindacati dopo aver pagato in ritardo di otto giorni gli stipendi per mancanza di liquidità che dovrebbe incontrare domani, 3 marzo. Il prefetto di Massa-Carrara ha chiesto al presidente e ad di aprire un tavolo di confronto col sindaco, il sindacato e l'Autorità portuale, che dovrebbe svolgersi il 10 o l'11 marzo. Anche alla luce delle necessità operative legate all'ordinario avanzamento delle commesse in corso non è previsto il ricorso alla cassa integrazione, informa la società smentendo i sindacati che avevano annunciato il fermo del cantiere per la fuga dell'indotto. Silvia Pieraccini Condividi.

Tisg: «Extra costi a nostra insaputa. Avviata indagine interna». «Non prevista la cassa integrazione»

L'azienda in un comunicato ufficiale fa sapere che alcuni dirigenti apicali sono stati sospesi cautelativamente. Intanto il titolo a Piazza Affari scende sotto quota 2 euro Voice by MARINA DI CARRARA Una mattinata nera per The Italian Sea Group (Tisg) che vede il proprio titolo scendere a Piazza Affari, sotto la soglia psicologica dei 2 euro per azione. La crisi del colosso della nautica, iniziata nelle scorse settimane, ha raggiunto oggi un nuovo apice con la diffusione di un comunicato ufficiale in cui la società delinea una situazione interna estremamente tesa, segnata da presunte irregolarità gestionali e difficoltà di liquidità. La posizione di Tisg: «Soggetti infedeli dietro i costi extra» Nella nota diffusa questa mattina, lunedì, l'azienda di Marina di Carrara (Massa-Carrara) ha fornito la propria versione dei fatti riguardo al dissesto finanziario che ha colpito le commesse in corso. Secondo la ricostruzione della società, l'emersione di pesanti costi «extra budget» non sarebbe frutto di un errore di calcolo strutturale, bensì dell'azione coordinata di un gruppo di persone interno all'organizzazione. Stando a quanto dichiarato da Tisg, questi soggetti avrebbero messo in atto un sistema parallelo per scavalcare i blocchi alle spese autorizzate. L'azienda sottolinea con forza che tali operazioni sarebbero avvenute a «totale insaputa dell'amministratore delegato Giovanni Costantino, del consiglio di amministrazione e degli organi di controllo». Per fare chiarezza su queste zone d'ombra, il board ha incaricato ufficialmente la società Kpmg di condurre una «due diligence forensic» indipendente, ovvero una sorta di indagine interna. Nel frattempo, la proprietà ha già fatto scattare le prime contromisure: sono state inviate lettere di contestazione disciplinare e alcuni dirigenti apicali sono stati sospesi cautelativamente. Il fronte dei lavoratori: stipendi in ritardo Se la battaglia legale e contabile si combatte negli uffici, fuori dai cancelli cresce la rabbia e la preoccupazione dei dipendenti e dei lavoratori delle ditte esterne. Tisg ha ammesso ufficialmente che il pagamento delle retribuzioni di febbraio ha subito un ritardo di otto giorni, causato da un'improvvisa tensione finanziaria risolta solo grazie a un finanziamento di 25 milioni di euro erogato dall'ad Giovanni Costantino tramite la Gc holding. Il ritardo nei pagamenti ha spinto i lavoratori a proclamare uno sciopero di due ore nei giorni scorsi. Nonostante la gravità della situazione, la società ha precisato che, per il momento, non è previsto il ricorso alla Cassa integrazione guadagni (Cig), poiché l'obiettivo primario resta quello di completare le navi attualmente in costruzione per non perdere ulteriori fette di mercato. La situazione è ora monitorata dalla prefettura di Massa-Carrara, che ha già in programma un incontro urgente con il sindaco, le organizzazioni sindacali e l'Autorità portuale. Cambi ai vertici Il terremoto colpisce anche la governance. Dopo le dimissioni del presidente Filippo Menchelli e del vice Marco Carniani (ne abbiamo parlato qui),



L'azienda in un comunicato ufficiale fa sapere che alcuni dirigenti apicali sono stati sospesi cautelativamente. Intanto il titolo a Piazza Affari scende sotto quota 2 euro Voice by MARINA DI CARRARA - Una mattinata nera per The Italian Sea Group (Tisg) che vede il proprio titolo scendere a Piazza Affari, sotto la soglia psicologica dei 2 euro per azione. La crisi del colosso della nautica, iniziata nelle scorse settimane, ha raggiunto oggi un nuovo apice con la diffusione di un comunicato ufficiale in cui la società delinea una situazione interna estremamente tesa, segnata da presunte irregolarità gestionali e difficoltà di liquidità. La posizione di Tisg: «Soggetti infedeli dietro i costi extra» Nella nota diffusa questa mattina, lunedì, l'azienda di Marina di Carrara (Massa-Carrara) ha fornito la propria versione dei fatti riguardo al dissesto finanziario che ha colpito le commesse in corso. Secondo la ricostruzione della società, l'emersione di pesanti costi «extra budget» non sarebbe frutto di un errore di calcolo strutturale, bensì dell'azione coordinata di un gruppo di persone interno all'organizzazione. Stando a quanto dichiarato da Tisg, questi soggetti avrebbero messo in atto un sistema parallelo per scavalcare i blocchi alle spese autorizzate. L'azienda sottolinea con forza che tali operazioni sarebbero avvenute a «totale insaputa dell'amministratore delegato Giovanni Costantino, del consiglio di amministrazione e degli organi di controllo». Per fare chiarezza su queste zone d'ombra, il board ha incaricato ufficialmente la società Kpmg di condurre una «due diligence forensic» indipendente, ovvero una sorta di indagine interna. Nel frattempo, la proprietà ha già fatto scattare le prime contromisure: sono state inviate lettere di contestazione disciplinare e alcuni dirigenti apicali sono stati sospesi cautelativamente. Il fronte dei lavoratori: stipendi in ritardo Se la battaglia legale e contabile si combatte negli uffici, fuori dai cancelli cresce la rabbia e la preoccupazione dei dipendenti e dei lavoratori delle ditte

Voce Apuana

Focus

la carica di presidente è stata assunta direttamente dall'amministratore delegato Giovanni Costantino, che accentra così su di sé il comando nel tentativo di stabilizzare la rotta. Resta sullo sfondo il peso reputazionale e finanziario del caso Bayesian. Sebbene Tisg abbia ribadito la propria estraneità tecnica alla tragedia dello yacht affondato in Sicilia (costruito sotto la precedente gestione di Perini Navi), il mercato continua a mostrare estrema sfiducia. La discesa del titolo sotto i 2 euro rappresenta il punto più basso da quando la società è approdata in Borsa, un segnale che preoccupa non solo gli investitori ma l'intero indotto del territorio apuano. IL COMUNICATO INTEGRALE COMUNICATO STAMPA THE ITALIAN SEA GROUP Spa Due diligence forensic indipendente per accertare l'entità degli extra budget nella gestione delle commesse. Interlocuzioni con i sindacati, il sistema bancario e altri stakeholder. Rimodulazione dei tempi di approvazione del bilancio entro i termini di legge. Segnalazioni ex art. 25-octies D.lgs. n. 14/2019. Marina di Carrara, Carrara 2 marzo 2026 The Italian Sea Group Spa («Tisg» o la «società»), operatore globale nel settore della nautica di lusso con i brand Admiral, Tecnomar, Perini Navi, Picchiotti, Nca Refit e Celi 1920, ai sensi dell'art. 17 del Regolamento (Ue) n. 596/2014 («Mar») e facendo seguito a quanto comunicato in data 27 febbraio 2026, rende note al mercato le seguenti informazioni. DUE DILIGENCE FORENSIC INDIPENDENTE PER ACCERTARE L'ENTITÀ DEGLI EXTRA BUDGET NELLA GESTIONE DELLE COMMESSE Il consiglio di amministrazione della società, nella riunione del 26 febbraio 2026, ha preso atto sulla base di una prima analisi condotta dall'amministratore delegato unitamente ai consulenti incaricati del fatto che la società ha sostenuto significativi costi extra budget nell'esecuzione delle commesse. Ciò è stato reso possibile dal fatto che un gruppo di soggetti ha posto in essere un sistema atto a scavalcare il blocco al superamento delle spese previste dal budget autorizzato per ciascuna commessa. Il perimetro del gruppo e l'identità di tali soggetti, ad oggi parzialmente definiti, sono in corso di definitivo accertamento nell'ambito della due diligence forensic. L'ammontare complessivo dei costi extra budget verrà definito con precisione a valle della due diligence forensic. Dalle prime risultanze degli approfondimenti compiuti dalla società è altresì emerso che tra i soggetti coinvolti nelle irregolarità contestate figurano, tra gli altri, alcune figure apicali dell'azienda, tra l'altro dichiaratesi autori e responsabili di azioni compiute a totale insaputa dell'amministratore delegato, del consiglio di amministrazione e degli organi di controllo. L'amministratore delegato ha riferito al consiglio di amministrazione che la società ha già provveduto a inviare formali lettere di contestazione disciplinare, in alcuni casi con sospensione cautelativa, ai responsabili individuati ad oggi. Kpmg svolgerà una due diligence forensic avente ad oggetto tutta la gestione delle commesse in essere, il modello di controllo interno nonché la gestione finanziaria. L'attività avrà una durata stimata per la prima fase preliminare di sei settimane per poi estendere successivamente i campionamenti nei due mesi seguenti anche sulla base delle evidenze che emergeranno. Kpmg produrrà un report preliminare «red flag report» dopo sei settimane da consegnare al Cda e basato su un campione di commesse. Dalle analisi preliminari si evidenzia che una parte significativa dei costi extra budget sembrerebbe tuttavia

Voce Apuana

Focus

già essere transitata a conto economico nel corso dei precedenti esercizi, mentre il residuo sulle commesse a finire sarà ordinariamente stanziato a bilancio, secondo i principi contabili. Le tempistiche definitive per la rendicontazione contabile e per la predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2025 sono stimate in circa tre mesi a partire dall'avvio della due diligence forensic. Quanto sopra esposto ha determinato una progressiva erosione della cassa, che ha generato una crisi finanziaria tale da rendere necessario il finanziamento soci da euro 25 milioni deliberato nella riunione del consiglio di amministrazione del 18 febbraio 2026 ed erogato il giorno successivo dal socio di maggioranza Gc holding Spa, riferibile all'amministratore delegato Giovanni Costantino. La società si impegna ad aggiornare il mercato non appena le risultanze della due diligence forensic consentiranno di disporre di dati verificati. Nelle more delle risultanze, l'amministratore delegato ha avviato una serie di azioni manageriali volte alla ripresa degli extra costi di commessa mediante interlocuzioni con gli armatori delle navi in progress.

INTERLOCUZIONI CON I SINDACATI, IL SISTEMA BANCARIO E ALTRI STAKEHOLDER SITUAZIONE RETRIBUTIVA E RELAZIONI SINDACALI L'amministratore delegato ha informato il consiglio di amministrazione che il pagamento delle retribuzioni ai dipendenti ha subito un ritardo di otto giorni rispetto alle tempistiche ordinarie, in ragione dell'insufficienza di liquidità nel periodo intercorso tra il 4 febbraio 2026 e il perfezionamento del finanziamento soci di Gc holding, riferibile a Giovanni Costantino, erogato il 19 febbraio 2026. Sul fronte delle relazioni sindacali, l'amministratore delegato ha riferito che si è tenuta un'assemblea dei lavoratori, all'esito della quale è stato deliberato e attuato uno sciopero di due ore. Il prefetto ha preso contatto con l'amministratore delegato concordando l'istituzione di un tavolo di confronto con il sindaco, le associazioni sindacali e l'Autorità portuale, la cui convocazione è prevista nei prossimi giorni. Anche alla luce delle necessità operative legate all'ordinario avanzamento delle commesse in corso non è previsto il ricorso alla cassa integrazione.

INTERLOCUZIONI CON IL SISTEMA BANCARIO La società ha avviato interlocuzioni con il sistema bancario e con le società di factoring, al fine di concordare le misure necessarie ad affrontare la situazione finanziaria. Un primo incontro con le banche è previsto nei prossimi giorni.

RIMODULAZIONE DEI TEMPI DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO ENTRO I TERMINI DI LEGGE Stante la necessità di procedere a una rendicontazione contabile accurata e di acquisire la relativa opinion della società di revisione, i tempi di approvazione del bilancio saranno rimodulati rispettando i termini di legge. Si rammenta che la carica di dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari ai sensi dell'art. 154-bis Tuf è attualmente vacante a seguito delle dimissioni del dott. Carniani. Il consiglio di amministrazione provvederà alla nomina del nuovo dirigente preposto prima dell'approvazione del bilancio.

SEGNALAZIONI EX ART. 25-OCTIES D.LGS. N. 14/2019 La società comunica che, in data 24 febbraio 2026, è pervenuta da International factor Italia Spa («Ifi») una richiesta di pagamento. A seguito di tale comunicazione, il collegio sindacale, in data 24 febbraio 2026, e la società di revisione Bdo, in data 25 febbraio 2026, hanno trasmesso al consiglio di amministrazione apposite segnalazioni ai sensi dell'art. 25-octies del D.lgs. n. 14/2019. L'amministratore delegato

Voce Apuana

Focus

è al lavoro per individuare le forme più adeguate al fine di ripristinare il corretto equilibrio finanziario.
AGGIORNAMENTI AL MERCATO La società si impegna a fornire aggiornamenti tempestivi al mercato non appena emergeranno nuovi sviluppi significativi in merito alle circostanze descritte nel presente comunicato.