



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 04 marzo 2026



Prime Pagine

04/03/2026	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	Il Foglio	11
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	Il Giornale	12
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	Il Giorno	13
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	Il Manifesto	14
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	Il Mattino	15
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	Il Messaggero	16
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	Il Tempo	20
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	Italia Oggi	21
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	La Nazione	22
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	La Repubblica	23
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	La Stampa	24
Prima pagina del 04/03/2026		
04/03/2026	MF	25
Prima pagina del 04/03/2026		

Primo Piano

03/03/2026	Byinnovation	26
Intermodalità fra infrastrutture inesistenti		

Trieste

03/03/2026	Trieste Prima	28
Medio Oriente nel caos, prime conseguenze sul porto: stop al petrolio dal golfo Persico		

Venezia

03/03/2026	Veneto News	29
Domani la Fiamma Paralimpica arriva in città verso Milano Cortina 2026		

Savona, Vado

03/03/2026	Albenga Corsara	<i>Redazione Corsara</i>	30
Cerimonia a Savona per il primo anniversario della scomparsa di Rino Canavese			
03/03/2026	Il Nautilus		32
AdSP MLO: Istituzioni e comunità portuale riunite per ricordare Rino Canavese			
03/03/2026	Il Vostro Giornale	<i>Gaia Cifone</i>	34
Concessioni, Savona verso le gare entro ottobre 2026: occhi puntati su spiagge libere e rischio tendopoli			
03/03/2026	Liguria 24	<i>Redazione lvg</i>	36
Al Palacrociere di Savona la messa in ricordo dell'ex presidente dell'Autorità Portuale Rino Canavese			
03/03/2026	Savona News		37
Istituzioni e comunità portuale riunite per ricordare Rino Canavese: al Palacrociere una targa a memoria del suo impegno			
03/03/2026	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter</i>	39
Savona ricorda Rino Canavese: Ha trasformato il porto con visione e passione			

Genova, Voltri

03/03/2026	BizJournal Liguria		41
Tunnel subportuale di Genova, da oggi in esercizio a San Benigno la nuova galleria ferroviaria			
03/03/2026	Genova Today		42
Tunnel subportuale, in funzione la nuova galleria ferroviaria			
03/03/2026	Genova Today		43
Ponti e impalcati: il Comune chiede 9 milioni di euro a Regione e Autorità portuale, gli interventi			
03/03/2026	Genova24	<i>CARLO NORDIO</i>	45
Voto di scambio, la Regione Liguria potrebbe chiedere i danni dopo le eventuali condanne			
03/03/2026	Liguria 24	<i>Redazione Genova</i>	46
Voto di scambio, la Regione Liguria potrebbe chiedere i danni dopo le eventuali condanne			
03/03/2026	PrimoCanale.it		47
Isolamento, aeroporto, aree abbandonate e Terzo Valico: Attanasio disegna il futuro economico di Genova			

03/03/2026	PrimoCanale.it		49
Ponti e impalcati, Tursi chiede 9 milioni a Regione e Autorità portuale per le ispezioni			
03/03/2026	TeleNord		51
Genova, sicurezza impalcati: Comune chiede 9 milioni a Regione e Adsp per ispezioni e monitoraggi, in tutto ne serviranno 63			
03/03/2026	TeleNord	<i>Claudio Baffico</i>	53
Regione Liguria non esclude azione civile autonoma su voto di scambio alle regionali 2020			
03/03/2026	transportonline.com	<i>Transportonline</i>	55
Genova, in esercizio la nuova galleria ferroviaria di San Benigno			

La Spezia

03/03/2026	Citta della Spezia		56
Crisi nello Stretto di Hormuz, Avena: "Porti e logistica sotto pressione, serve un rinnovamento radicale"			
03/03/2026	Informazioni Marittime		58
Alla Spezia bandita la gara per il primo lotto del dragaggio			
03/03/2026	Shipping Italy		59
Bandita la gara per il primo lotto del dragaggio al porto di Spezia			

Ravenna

03/03/2026	Ravenna Today		61
Port Academy 2026, al via le visite ai terminal: gli studenti alla scoperta dei segreti della logistica			
03/03/2026	RavennaNotizie.it		62
Si riunisce il Consiglio comunale di Ravenna: l'ordine del giorno dei lavori			
03/03/2026	RavennaNotizie.it		63
Port Academy. Al via il progetto di TCR e Sapir che coinvolge 800 studenti di Ravenna			
03/03/2026	ravennawebtv.it		64
Port Academy 2026: studenti alla scoperta del porto di Ravenna			

Marina di Carrara

03/03/2026	La Gazzetta di Massa e Carrara		65
"Nessun pino verrà sradicato a Marina": la replica dell'Autorità Portuale alle preoccupazioni delle associazioni ambientaliste			
03/03/2026	La Gazzetta di Massa e Carrara		66
Pini di viale Colombo: la smentita dell'Autorità Portuale solleva più domande di quante ne risolva			
03/03/2026	Voce Apuana		67
«Marina di Carrara, sul viale Colombo sradicano 27 pini sani e storici: ma c'è il doppio vincolo paesaggistico»			
03/03/2026	Voce Apuana		70
L'Autorità portuale replica agli ambientalisti: «Nessun pino verrà sradicato su viale Colombo»			

Livorno

03/03/2026	Agenparl		71
ADM - Comunicato Stampa - Porto di Livorno: sequestrate 3.500 paia di scarpe			

03/03/2026	Ansa.it	Sequestrate 3.500 paia di scarpe nel porto di Livorno	72
03/03/2026	Gazzetta di Livorno	In porto conviveranno taxi e ncc	73
03/03/2026	Informare	Avviso pubblico dell'AdSP del Tirreno Settentrionale per selezionare il nuovo segretario generale	74
03/03/2026	La Gazzetta Marittima	Il Mediterraneo che cambia: serve l'alleanza fra ricerca scientifica e decisori politici	75
03/03/2026	La Gazzetta Marittima	L'Agenzia delle Dogane sequestra 3.500 paia di scarpe nel porto di Livorno	77
03/03/2026	Messaggero Marittimo	350.000 euro di scarpe sequestrate al porto di Livorno	79
03/03/2026	Messaggero Marittimo	Authority Livorno, metodo prima del nome	80
03/03/2026	Messaggero Marittimo	TDT: ottimo il 2025, pronti investimenti per il 2026	82
03/03/2026	Shipping Italy	Al porto di Livorno sequestrate scarpe provenienti dalla Tunisia per 350 mila euro	83

Piombino, Isola d' Elba

03/03/2026	ElbaReport	<i>Stefano Bramanti</i>	84
Lavori di elettrificazione delle banchine, diminuiranno fumi inquinanti e fastidiosi rumori			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

03/03/2026	Ancona Today	Riqualificazione del porto di Senigallia: lavori in corso per un'infrastruttura più sicura, efficiente e fruibile	85
03/03/2026	corriereadriatico.it	Nelle grandi città portuali i traghetti inquinano più delle auto: 1.000 emettono più CO2 di 6,6 milioni di veicoli	86

Napoli

03/03/2026	Gazzetta di Napoli	Bagnoli, WWF, America's Cup Cavallo di Troia per porto turistico	88
03/03/2026	Napoli Village	Bagnoli, WWF: "È un cavallo di Troia ma si chiama Coppa America"	91
03/03/2026	Positano News	Falerno affonda nel porto di Napoli: storia, valore e misteri di una nave simbolo della SPAN inabissatasi 100 anni dopo	94

Salerno

03/03/2026	Dentro Salerno	<i>Angelo Ilardi</i>	96
Salerno: Polo Nautico, ing. Antonio Ilardi su Progetto Porto di Pastena			

03/03/2026	Il Giornale di Salerno	98
Progetto Marina di Pastena, Angelo Ilardi: sviluppo per Salerno con capitali privati, processo iniziato oltre 20 anni fa quando c'era uno scasso fatisciente		
03/03/2026	Salerno News24	100
Porticciolo di Pastena, chiarimenti tecnici dell'Ing Angelo Ilardi		
03/03/2026	Salerno Today	102
Porto Marina di Pastena, la società precisa: "Ecco la verità sul progetto, pronti al dialogo"		
03/03/2026	Salernonotizie.it	104
Porto di Pastena a Salerno, la società replica alle critiche: Progetto legittimo e a beneficio del quartiere		

Bari

03/03/2026	Bari Today	106
Sbarcati a Bari 14 migranti salvati dalla nave Life Support: "Molti hanno segni di tortura"		
03/03/2026	La Gazzetta Marittima	107
Progetti e investimenti per 728 milioni: l'Authority a tu per tu con Decaro		
03/03/2026	Puglia In	109
Strategie e progetti nei sei porti del Sistema, ieri l'incontro di Decaro e Autorità Portuale		
03/03/2026	Puglia Live	111
Guardia Costiera di Bari - Importante attività in materia di gestione e traffico internazionale di rifiuti speciali		
03/03/2026	Puglia Reporter	113
In Puglia i gusci delle cozze usati per produrre cemento sostenibile: il risultato di una ricerca coinvolge Bari, Taranto e Barletta		

Brindisi

03/03/2026	Ancoraonline	115
Pastorale Sociale e del Lavoro, Franco Veccia: Convertiamo il cuore per costruire Case della Pace		

Taranto

03/03/2026	Messaggero Marittimo	118
Offshore Wind Revolution 2026 da Palermo a Taranto		
03/03/2026	Shipping Italy	120
La Navarm a caccia di (almeno) un bacino galleggiante da 10.000 tonnellate per Taranto		

Olbia Golfo Aranci

03/03/2026	Agenparl	122
Sardegna, Durigon ed Ennas in visita all'Autorità di Sistema Portuale: al lavoro per zona franca		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

03/03/2026	giornaledisicilia.it	123
Stromboli, ancora disagi per il porto: viaggio straordinario della nave		

03/03/2026	ilcittadinodimessina.it	124
PSI Messina: richiesta convocazione conferenza dei servizi per Porto di Tremestieri		

Catania

03/03/2026	Catania Today	125
Settecento milioni investiti nei porti di Sicilia orientale: Catania punta sul nuovo Piano regolatore portuale		
03/03/2026	ImGpress	127
Porti Sicilia orientale: spesi 700 milioni tra Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo. Visita del presidente Assoport: Realtà vivaci con enormi potenzialità		

Augusta

03/03/2026	Libertasr	129
Augusta. Sicilia orientale, i porti cambiano volto: 700 milioni investiti e traffici in crescita		

Palermo, Termini Imerese

03/03/2026	Agenparl	131
Presidente Autorità portuale Mare Sicilia occidentale, audizione Tardino Mercoledì alle 14.35 diretta webtv		
03/03/2026	Messaggero Marittimo	132
Offshore Wind Revolution 2026 da Palermo a Taranto		
03/03/2026	Key4Biz	134
La Giornata Parlamentare. Meloni su guerra in Iran e crisi del diritto internazionale. Stoccata sul referendum		

Focus

03/03/2026	Adnkronos.com	139
Costa Toscana a Sanremo 2026: il bilancio del palco sul mare		
03/03/2026	Agenparl	140
Oltre 3.000 navi bloccate nei porti del Golfo Persico a causa delle tensioni nello Stretto di Hormuz		
03/03/2026	Ansa.it	141
Stretto di Hormuz bloccato: noli petroliferi ai massimi storici		
03/03/2026	Ansa.it	142
Sono 563 gli italiani bloccati sulla nave a Dubai		
03/03/2026	Ansa.it	143
Traghetti più inquinanti delle auto in Europa, Italia al top per Co2 nei viaggi		
03/03/2026	Ansa.it	144
Imprenditrice, con crisi Iran forti ripercussioni su traffico marittimo di merci		
03/03/2026	Ansa.it	145
"Incontro dei Mari" Mediterraneo e Cantabrico promuove impegno pro ambiente degli chef		

03/03/2026	AskaNews.it	146
Mondo Crociera va alla scoperta della Groenlandia. In onda il 4 marzo		
03/03/2026	Informare	147
ITF, JNG e IBF hanno designato lo Stretto di Hormuz e le acque circostanti come High Risk Area		
03/03/2026	Informare	149
2025 record per il gruppo crocieristico americano Viking Holdings		
03/03/2026	Informare	150
T&E, entro il 2035 oltre metà dei traghetti europei potrebbero diventare elettrici		
03/03/2026	Informatore Navale	152
FINCANTIERI: ORDINE DA VIKING PER DUE NAVI DA CROCIERA EXPEDITION		
03/03/2026	Informazioni Marittime	153
Fincantieri riceve un ordine da Viking per la costruzione di due navi da crociera expedition		
03/03/2026	Italian Trade Agency	154
ACCORDO PER LA COSTRUZIONE DI UNA NUOVA ZONA LOGISTICA NEL PORTO DI JEDDAH		
03/03/2026	Italpress.it	155
"Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry", la logistica nel tempo delle grandi trasformazioni e dei conflitti		
03/03/2026	Messaggero Marittimo	157
ETS e porti, l'allarme di UNIPORT in Commissione		
03/03/2026	Messaggero Marittimo	158
Traghetti più inquinanti delle auto nei porti: Italia prima in Europa per CO		
03/03/2026	Notizie	160
Stop alle polizze guerra per le navi nello Stretto di Hormuz: conseguenze per il trasporto energetico		
03/03/2026	Port Logistic Press	163
Codici: aggiornamenti MSC sui passeggeri della nave Euribia bloccata a Dubai		
04/03/2026	Rai News	165
Petroliere ferme, gas e greggio sempre più cari		
03/03/2026	Ship Mag	166
L'Iran proclama la chiusura dello Stretto di Hormuz e minaccia di bruciare le navi in transito		
03/03/2026	Ship Mag	167
Fincantieri, ordine da Viking per due navi da crociera: operazione superiore a 2 miliardi di euro		
03/03/2026	Shipping Italy	168
Viking ordina a Fincantieri due navi expedition con opzioni per altre due oceaniche		
03/03/2026	The Medi Telegraph	169
Crociere cinesi, la crisi dei "piccoli"		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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


Da oggi la Serie sul sito
La storia del Corriere
Il racconto in 10 video
di **Iacopo Gori**
e **Venanzio Postiglione** a pagina 28



Venerdì su 7
Viaggio in 50 articoli
nella nostra memoria
di **Allegra Ferrante**
a pagina 29



GUERRA IN MEDIO ORIENTE

In azione navi e jet europei

Macron invia la portaerei nucleare De Gaulle. Basi, Trump contro Sánchez e Starmer. Tajani: valuteremo
Dopo il raid sull'assemblea l'Iran sceglie la Guida: è il figlio di Khamenei. Colpite sedi diplomatiche Usa

ECONOMIA, COSA CAMBIA

di Carlo Cottarelli

Dopo l'attacco di Usa e Israele all'Iran, nell'economia mondiale regna sovrana un'incertezza orientata al peggio. Prevala la preoccupazione che la crescita economica mondiale possa risultare danneggiata dall'aumento del prezzo di gas e petrolio. Le aree che già crescevano poco potrebbero così finire in negativo: una recessione combinata a una forte inflazione. Sono preoccupazioni del tutto giustificate, ma non fasciamoci la testa prima del dovuto.

continua a pagina 30

L'UNIONE SPIAZZATA

di Giuseppe Sarcina

Non è chiaro quanto durerà, qui in Italia, la polemica tra governo e opposizione sul fatto che il nostro Paese non sia stato informato in anticipo dagli Stati Uniti. Speriamo si passi al più presto alla vera questione. In un rapporto tra Paesi alleati, ciò che conta non è essere informati mezz'ora prima o mezz'ora dopo l'inizio di un attacco come quello di Usa e Israele contro l'Iran. Il verbo decisivo non è informare, ma concertare, o almeno, consultare.

continua a pagina 30

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

È tutta la vita che vedo presidenti americani dichiarare guerra a qualcuno. Li ricordo ergersi solenni davanti al loro piccolo podio comprensivo di «gobbo» per ammonire e condannare iracheni, nicaraguensi, serbi, libici, russi, afgani. Potevano essere disinvolti come Reagan, seduttivi come Clinton, rigidi come Bush senior, impacciati come Bush junior, onirici come Obama o svampiti come l'ultimo Biden. Ma alla fine erano sempre la stessa persona: la President of the United States. Ad accomunarli era la gravitas imposta dal ruolo di «capo del mondo libero», qualunque cosa voglia ancora dire questa espressione che continua a risuonarci dentro fin dall'infanzia. Adesso, invece, c'è Gengis Trump. Uno che ha dichiarato guerra agli ayatollah indossando un cap-



Coppola, Frattini, Frignani, Galluzzo, Gergolet, Mazza, Nicastro, Olimpio da pagina 2 a pagina 17



LE TORNATELLI DELLE BARBIE COCCIA A VENT'ANNI IN UN'ITALIA CHE COLONNARE IL MONDO DI BERLUSCONI

IN PRIMO PIANO

RAZZI E DRONI NEL GOLFO

Così Teheran semina il caos

di Greta Privitera

a pagina 9

I CADUTI, LO SPETTRO IRAQ

I fronti interni di Donald

di Federico Rampini

a pagina 5

PARLA CROSETTO

«Ira di Meloni? Sono falsità»

di Monica Guerzoni

a pagina 15

SIENA, LA COMMISSIONE PARLAMENTARE

David Rossi, i periti: «Lo hanno ucciso»
Ripartono le indagini

di Antonella Mollica

a pagina 24

I CASI SOSPETTI SALGONO A 8, LUI SI DIFENDE

Morti in ambulanza, l'operatore accusato di omicidio volontario

di E. Conti e Pasqualetto

a pagina 22

GIANNELLI



I mercati Milano perde quasi il 4%. Su lo spread

La paura gela le Borse
Rialzi per gas e petrolio

di Francesco Bertolino e Fausta Chiesa

Lunedì nero per le Borse. Milano perde quasi il 4%. Sui mercati bruciati in un giorno 565 miliardi. Volano i prezzi delle materie prime. Rialzi per petrolio e gas. Timori per le forniture energetiche e per lo snodo logistico dello stretto di Hormuz.

alle pagine 12 e 13
Marvelli, Valentino

I DANNI PER IL TURISMO

Viaggi in tilt: in due milioni restano a terra

di Leonard Berberli

Navi e aerei fermi: già due milioni i turisti bloccati a terra, 5 miliardi i danni.

a pagina 17

Bombe, tende e cappellini

pellino da baseball. E che mentre parla di distruzione e di morti, anche americani, oppure invece contro nemici e alleati (ieri ha minacciato la Spagna, l'altro ieri l'Inghilterra, domani chissà) cambia improvvisamente discorso per magnificare il colore delle tende della nuova sala da ballo della Casa Bianca.

Qualcuno eccepirà che si tratta di formalismi di poco conto, rispetto al dramma in corso. Ma mi chiedo se questo abbruttimento dei rapporti tra persone e tra Stati non dipenda un po' anche dall'aver smesso di dare importanza alle forme. Un mondo dove le bombe e le tende riescono a stare nella stessa frase fa venir voglia di cercare una tenda che ci metta al riparo dalla bomba più devastante: quella umana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Futuro in corso.

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

EDISON Diventiamo l'energia che cambia tutto.


00304
8 771120 483038
Punto di vendita: Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 conv. in L. 46/2004 art. 1, c.1. ED Milano



A Padova e a Trapani, due avvocati penalisti si schierano col No e vengono espulsi dall'Unione Camere Penali. Quelli del Sì sono dei grandi democratici e garantisti



Mercoledì 4 marzo 2026 - Anno 18 - n° 62
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

REFERENDUM "E via Scarpinato e De Raho"

Nordio: "Dopo il Sì, manette più difficili"

Il ministro: "Allentiamo l'arresto preventivo". Poi risponde a un'interrogazione e sfida il Quirinale: "Approvare la legge sull'astensione del pm". Il caso di due associati delle Camere penali fatti dimettere perché anti-riforma

CAIA, GIARELLI E SANSA A PAG. 7-8

Mannelli

TENUTO PER LE FALLE DA ISRAELE PER GLI EISEN-FILES



SBERLA ALLE DESTRE

La Cassazione: l'imam di Torino non va espulso



GRASSO E MILELLA A PAG. 7

SERVONO ALTRI 10 MLN

Pista da bob già out: campionati italiani annullati



Antonio La Trippa

Marco Travaglio

D a tre anni e più sentiamo ripetere da chi ci capisce che sulle questioni interne il governo Meloni è un po' così, ma in politica estera vuoi mettere: non ne sbaglia una. Basta vederlo all'opera sulla nuova guerra scatenata dagli amici Donald e Bibi. Qual era l'unico Paese europeo ad avere un ministro nel Golfo prima e durante l'attacco all'Iran? Il nostro, grazie a Crocetto. Sì, vabbè, i due "alleati" si erano scordati di informarci, ma lui è telepatico: li ha bruciati sul tempo ed è volato a Dubai con la famiglia. Poi, è vero, ha un po' pasticciato con le versioni: "Ero lì per un periodo di ferie", "Ero lì anche per incontri istituzionali", "Ero lì per mettere in salvo la mia famiglia in pericolo", "Ero lì perché non c'erano rischi". Ma solo perché non poteva dire la verità: stava girando il nuovo cinepanettone *Vucanze a Dubai*. Avverene, di ministri così. Intanto la Meloni condanna l'Iran aggredito e difende gli aggressori perché l'attacco israeliano-americano è dovuto alla "crisi del diritto internazionale, figlia dell'attacco russo all'Ucraina": prima - com'è noto - la Nato non aveva attaccato Serbia, Afghanistan, Iraq e Libia né provocato la Russia, come lei stessa diceva fino al 2022 contestando le sanzioni a Putin, felicitandosi con lui per la democristianissima rielezione e incolpando Biden per la guerra in Ucraina. In pratica, se Trump e Netanyahu attaccano l'Iran, ha stato Putin. Poi c'è Tajani, ministro degli Esteri fino a un certo punto. Che fosse il più sveglio della compagnia l'avevamo già intuito quando risolse brillantemente il giallo di Crans Montana ("Evidentemente qualcosa non ha funzionato"); spiegò che il Ponte sullo Stretto servirà "per l'evacuazione in caso di attacco da Sud", tipo dal Madagascar; e si esibì nel ballo dell'insaccato "Chi non salta comunista è". Ora detta alle migliaia di italiani abbandonati nel Golfo una tecnica di sopravvivenza a prova di bomba: "Se vedete un drone, non affacciatevi alla finestra e non andate per strada". *Idem* per i missili: se fate in tempo a vederne uno, scansatevi. Messi al sicuro i connazionali, Antonio La Trippa s'è dedicato a Conte, intimandogli di vergognarsi per due peccati mortali. 1) "Andava in ginocchio da Trump e dalla Merkel" (infatti a Trump disse di no sulla Via della Seta e su Guaidò e alla Merkel sul Mes, facendole ingoiare il Pnr, cioè i 209 miliardi che i melones ancora incassano per tenere il Pil sopra lo zero). 2) "Trump lo chiamò Giuseppe, a meno non mi chiama Tony". A parte il fatto che non lo chiama proprio, è curioso che, se Trump sbaglia il nome a Conte in un tweet, sia colpa di Conte (lo sbagliò anche alla Meloni chiamandola Georgia, ma fa niente). L'unico a cui Trump non potrà mai sbagliare il nome è Tajani, perché non sa proprio chi sia. Meglio così, per il nostro bene.

GUERRA TOTALE FRANCIA E UK ABBATTONO DRONI IRANIANI E INVIANO NAVI E JET

I Paesi europei già sparano Meloni fugge dalle Camere

SI MUOVONO I SUNNITI
EMIRATI E QATAR: "PRONTI A DIFENDERCI". SALVINI SMENTITO SULLA PREMIER
CAROLI DE MICCO, FESTA, MARRA, PROVENZANI, SABAH, SALVINI E ZUNINI DA PAG. 2 A 5

LE REGOLE SULLE BASI AMERICANE E NATO
Gli aerei Usa partiti da Sigonella prima dell'attacco. La giurista: "Ma è vietato"
MANTOVANI A PAG. 5

DL BOLLETTE: RISPARMI MANGIATI DAI RINCARI
Meloni nel panico per l'energia: l'Iran ci costerà miliardi, bonus già azzerati
PALOMBI A PAG. 6

» PURCHÉ "PROBLEM SOLVING"

Cercansi alla Camera lucidatori di parquet e anche di lampadari

Ilaria Proietti

La dedizione all'Istituzione, innanzitutto. Ma anche la capacità di risolvere problemi di ogni tipo, specie se c'è di mezzo l'onorevole al volante. La Camera dei deputati è pronta ad assumere altre 24 persone.
A PAG. 13

LE NOSTRE FIRME

- Ranieri a pag. 11
- Orsini a pag. 11
- Robecchi a pag. 11
- Corrias a pag. 6
- Giordano a pag. 14
- Palombi a pag. 10



LA BIO DI MARTELLI

For: "Le cose più importanti sono state le mie crisi"

MARTELLI A PAG. 15



La cattiveria

Milano, morto il boss di Cosa Nostra Nitto Santapaola. Continua il trend negativo per il Sì al referendum
LA PALESTRA/VINCENZO CHIOCCARELLI



ANNO XXXI NUMERO 63

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MERCOLEDÌ 4 MARZO 2026 - € 1,80 + € 0,50 con RIVIERA n. 49 + € 1,50 libro CAMBIARE LA GIUSTIZIA

“Per i russi, la pace giusta è quella che vuole Putin. Ma anche i lealisti iniziano a farsi domande”. Parla Alexander Baunov (Carnegie)

Roma. Finirà, prima o poi, la guerra tra Russia e Ucraina? La saggezza comune dice che ogni guerra finisce. La domanda è se può finire quest'anno con un accordo di pace a seguito di trattative. No, non siamo vicini, nonostante i rapporti ottimistici di entrambe le parti che parlano di progressi. A rispondere così, in un'intervista al Foglio, è Alexander Baunov, filologo, specialista di politica internazionale moderna, ex diplomatico presso l'ambasciata russa ad Atene, attuale senior fellow al Carnegie Russia Eurasia Center di Berlino. È autore di “La fine del regime. La caduta di tre dittature europee e il destino della Russia di Putin”, bestseller edito in Italia dalla Silvio Berlusconi editore. “Il problema - dice - è che non siamo più all'inizio della guerra, non è che scambiando qualcosa per qualcosa si

troverà la soluzione. Non è più questione di stabilire se l'Ucraina potrà o no accettare alla Nato i confini saranno quelli di adesso o quelli dell'era sovietica, se il grado di indipendenza dall'occidente sarà più o meno ampio. Questo è chiaro. Il punto è che per Putin bisogna aggiungere altro e quest'altro è innanzitutto una riforma costituzionale profonda dello stato ucraino. Non si tratta di ricompensare Kyiv nella sfera d'influenza russa: anche gli americani avevano una propria sfera d'influenza di cui facevano parte stati che venivano lasciati autonomi rispetto a lingua e costumi. L'obiettivo di Mosca è andare a toccare l'identità ucraina, i veri principi culturali di quello stato. E' la vecchia storia dello stato medievale, delle tre nazioni sotto un'unica guida, il concetto di trinità della nazione russa. L'idea cioè che

sia lo stesso popolo con stessi valori, stessa lingua, stesse proteste figure culturali. Non si tratta insomma di aggiungere un paese alla propria sfera d'influenza: l'obiettivo è più profondo”.

Esiste un'opposizione che possa incalzare Vladimir Putin e l'attuale nomenclatura al potere in Russia? “Non c'è un'opposizione organizzata. Navalny riuscì a creare una rete. Non c'è un partito, non ci sono strutture. C'è solo la gente che si oppone alla guerra, ma è gente che non fa squadra, non c'è un progetto politico. E' una voce debole, ebbene che gente dispone di loro, che non ha la possibilità di influire. E' una sorta di fatalismo estremo, che risulta molto comodo quando non si può fare nulla davanti all'invasione di un paese fraterno. Chiariamoci: qui non siamo davanti agli Stati

Uniti che attaccano l'Iraq. Gli americani, nel Golfo, non avevano amici o parenti. Qui parliamo di fraternità nel senso più stretto”.

Ma quanta parte della società russa è davvero a favore della guerra? “Oggi, in Russia a favore della guerra fino alla vittoria - che comprenda l'assare la bandiera russa su Kyiv - è solo una minoranza. La maggioranza è per le trattative, diciamo il sessanta per cento contro il trenta. Ma quando parliamo della giustificazione della guerra, il risultato è diverso: i risultati sono dubbi, il sessanta per cento non risponde, la gente non si sente sicura di dire cosa pensa. Due terzi degli intervistati, in Russia, non risponde e il terzo rimanente risponde ben sapendo che si trova in una dittatura”. (Mantovani segue a pagina quattro)

Paranoie tra Chigi e Teheran

L'Iran oltre le polemiche. Tutti i tarli economici che spaventano Meloni

Ancora perplessità su Crotto e a Dubai. Si infiammano le dispute sull'intelligence e su Caravelli

La premier il 18 in Aula

Roma. Insieme all'inflazione sale il livello di miserie. Hanno puntato Crotto e chi difende Crotto sta puntando l'Aise, il suo vertice, Giovanni Caravelli, in scadenza. Non è finita. Al governo si temono le scorie del caso Dubai. Meloni convoca una riunione i sugli effetti della guerra in Iran e il ministro della Difesa si collega, in missione, dal Montenegro. Sono presenti Tajani, Fazzolari, Mantovano e Picchetto. Si parla del rischio di approvvigionamento, del gas, del caro energia. Non sono previsti provvedimenti. Sta risalendo lo spread, di poco, ma da risalendo. Meloni è frustrata per gli italiani da ripatriare, ma Meloni avrebbe formulato questa domanda all'amico amico, a Crotto, il cofondatore di Fdi. “E' necessario andare a Dubai?”. Oggi Meloni è attesa ai funerali del piccolo Donatone. Rischiamo di entrare in economia di guerra e nella sfera, l'Italia, fra appalti. La nostra cifra è lo spionaggio con le coze.” (Crotto segue nell'inserto IV)

Un pil sotto stimato

La crescita italiana viene sempre vista al rialzo. E' ora di cambiare metodo. Parla Innocenzo Cipolletta

Lo scorso anno aveva pubblicato assieme a un altro economista, Sergio De Nardis, un ampio articolo sulla rivista del Mulino. Ma non aveva avuto alcuna risposta né contestazione di merito. Ora di fronte alla notizia che il rapporto deficit/pil è stimato provvisoriamente dall'Isfai al 3,1 per cento e che un decimale in più compromette l'uscita anticipata della procedura di infrazione Ue, Innocenzo Cipolletta non ci sta. E rilancia la sua tesi con un destinatario preciso: l'istituto di statistica presieduto da Francesco Maria Chelli. “Sono 20 anni che il pil viene regolarmente rivisitato al rialzo nelle revisioni successive alla diffusione della stima provvisoria. Non è più un caso isolato. E' una sottile ma sistematica e unidirezionale del nostro pil che è dovuta a una quantificazione errata dell'apporto dei servizi”. (Di Vico segue nell'inserto IV)

Lo spettro di Renzi

“Le sorti del governo non dipendono dal referendum”, dice Mantovano. Baldassarre: “Troppo prudente”

Roma. “Il rischio di legare le sorti del referendum costituzionale a quelle del governo potrebbe avere proiezioni negative sul futuro delle riforme in Italia”. E' nobile il principio ribadito ieri dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Alfredo Mantovano, nel corso di un dibattito sul referendum promosso a Roma dai comitati cattolici per il Sì. In sostanza, ha detto Mantovano, se si instaura la presa (inaugurata da Matteo Renzi) secondo cui il governo va a casa in caso di vittoria del No a un referendum confermativo, nessun governo farà più nulla. E' il processo di modernizzazione del paese verrà definitivamente chiuso. Questo pensiero nobile è però chiamato a scontrarsi con la realtà di una campagna per il No che mira a modo esplicito ad abbattere il governo Meloni. (Androsini segue nell'inserto VI)

Il referendum in tv

Si oppure No? TeleMeloni non esiste, lo squilibrio più forte è su La7. I dati Agcom smentiscono luoghi comuni

Roma. Finalmente, dopo una lunga attesa e diversi rinvii, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (Agcom) ha pubblicato i primi dati sulla campagna referendaria. Il monitoraggio dei tempi di argomento e dei tempi di parola sulla riforma costituzionale della giustizia, relativo al periodo 12-21 febbraio, smentisce alcuni luoghi comuni e conferma qualche impressione consolidata. Innanzitutto i dati non mostrano l'esistenza di TeleMeloni, la formula con cui si indica una Rai schierata a favore del governo. Anzi, se si prendono in considerazione i telegiornali - generalmente considerati più “politizzati” e monitorati dai partiti - nel periodo di riferimento è stato dato più spazio alle ragioni dell'opposizione che a quelle del governo. Il Telegiornale l'ammiraglia di TeleMeloni, ha dato il 52,3 per cento di spazio al No e il 47,7 al Sì. (Crotto segue nell'inserto VI)

Teletribali e TeleMeloni

Così il modello politicizzato e blindato di La7 ha battuto l'evanescente non modello Rai

Lunedì sera “Otto e mezzo” di La7. Il Gruber ha sfiorato il dieci per cento di share (9,9). Si parlava di guerra quasi mondiale, ma in ogni caso un bel botto di ascolti per La7. Non una novità, piuttosto una conferma per l'emittente che Urbano Carra ha blindato da tempo sul modello del talk politico d'attualità, fidelizzando il proprio pubblico - un pubblico speculare e opposto al retroggiamento e soprattutto al pubblico ipotetico, o forse inesistente, di TeleMeloni. Una scelta editoriale che funziona. A gennaio La7 è stata la terza rete più vista in prime time, fascia magica dei suoi talk, media del 6,1 per cento. “DiMartedì” di Fiorini la puntata prima a Sanremo ha fatto 18,2 parlando di no al referendum. (Crotto segue nell'inserto VI)

Cazzotti alla Hillary

Sempre avanti un debole per Hillary Rodham Clinton, non certo perché irridi simpatica da quegli occhiali.

CONTRIO MASTRO CILEGIA
chi di pelo, caro che no. Però la cazzimma, da vendere; e quell'aria che non le hanno mai riconosciuto di non prendersi mai fino in fondo sul serio anche prendendosi sempre maledettamente sul serio. Forse la fa più simpatica, quasi umana, quel suo ruolo sposato fino al martirio, o con professionalità top level, di aver sempre difeso quel mascalzone. Non sapeva niente di Monica Levinsky, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno con belle ragazze. Qualunque moglie lo ha fatto. E' un po' come il pazzo, che non ha mai mandato a quel paese, l'inaffabile Buba. E invece. Uniti per sempre, amore e business, come Diabolik e Eva Kant. Ora è uscito il video della deposizione a porte chiuse alla commissione. Non sapeva niente di Hillary Clinton, non sa che ci facesse Bill in una vasca da bagno

A FIRENZE

Marocchino stupra 17enne: preso

a pagina 18

IL FILM

Kubrick e la figura di Epstein

a pagina 28



il Giornale



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATO DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3471 Il Giornale (ed. nazionale online)
MERCOLEDÌ 4 MARZO 2026
Anno LIII - Numero 53 - 1.50 euro**


controcorrente

**FARE L'IRANIANO
CON IL VELO
DEGLI ALTRI**

di Tommaso Cerno

C'è un detto in Italia, che ci portiamo dietro dai tempi dei furbetti del quartiere. Il filosofo de noantri al secolo Stefano Ricucci, prima del capibombolo finanziario più rocambolesco dei tempi recenti, ci deliziò con una massima vietata dal woke della sinistra. Ma la censura, come si sa, vale solo per gli altri. Perché quei signori così bacchettoni da prendersela per la parola «culo», in quel famoso epitaffio, fanno proprio come diceva lui, in questo caso gli iraniani con il velo degli altri. E ci troviamo nell'Italia di sempre, dove i progressisti armati di morale e costituzione, pronti al banchetto contro ogni riforma, bercianti al fascismo che ritorna, sono pronti a difendere l'Iran e il suo ayatollah Ali Khamenei, defunto sotto i colpi dell'attacco americano e israeliano contro il covo del terrorismo islamista mondiale, pur di non dare ragione all'odiato Donald Trump. Peccato che mentre i loro sodali di casa nostra, organizzati in moschee e centri culturali, partiti della sharia e petizioni per il ramadan a scuola piangono la morte del capo del Terrore anti occidentale, sono proprio gli iraniani veri, fuggiti se dio vuole dal regime, a rispondere per le rime a questa sinistra ossessionata dall'America: «Dove eravate voi quando i pasdaran uccidevano migliaia di innocenti a Teheran?». Una domanda che ci facciamo tutti. Perché la passione per i filo terroristi che ha infiammato la sinistra di casa nostra ha dell'incredibile. O forse no. Se pensiamo che al Pride, gay e lesbiche nostrani, pardon Lgbtq+, hanno cacciato al grido di assassini gli omosessuali israeliani. Unici nel Medioriente a vivere una democrazia dove due uomini o due donne possono starsene tranquilli.



LEADER Mojtaba Khamenei (56). Sotto la commemorazione per il padre nel centro «Imam Ali» di Milano



IL NEMICO IN CASA

Mentre Teheran minaccia l'Europa gli islamisti italiani piangono l'ayatollah

■ Nel cuore della movida milanese, a due passi da noi, c'è chi commemora i terroristi. E quel terrorista, per l'esattezza, si chiama Ali Khamenei, il defunto vertice della Repubblica islamica, assassinato nel recente attacco israelo-americano. Il centro islamico Imam Ali ha messo in atto una cerimonia funebre.

Giulia Sorrentino alle pagine 10-11

IRAN, MOJTABA NUOVO LEADER

Il figlio di Khamenei eletto Guida Suprema

Gala Cesare a pagina 6

MERCATI IN PANICO

Borse, in fumo 870 miliardi Allarme sul gas

servizi a pagina 8

DAL CAMPO ALLA GEOPOLITICA

Israele sfonda in Libano Trump litiga con Madrid

Cuomo a pagina 2 e De Remigis a pagina 7

IL CASO DELL'UFFICIO IN CASSAZIONE

Anm abusiva come Salis: c'è l'esposto

Non esiste un contratto per la sede che il sindacato occupa

■ «L'Anm occupa abusivamente il sesto piano nel Palazzaccio dove ha anche sede il comitato promotore del No alla riforma della giustizia».

Felice Manti a pagina 13

I DEM SI DIVIDONO SUL VOTO

Antisemitismo, impennata d'odio Il Pd tradisce l'appello della Segre

Alberto Giannoni e Pasquale Napolitano a pagina 12



la stanza di Vittorio Feltri

Torna la vergognosa caccia agli ebrei

alle pagine 20-21



TESSERAMENTI

Effetto Landini Boom della Cisl

De Francesco a pagina 14

I COMMENTI

PROMESSA MANTENUTA

La tenacia di Bibi che avvisò il mondo: fermeremo il male

Fiamma Nirenstein a pagina 4

VERITÀ NEGATA

È grazie al Mossad se siamo al sicuro dall'incubo atomico

Nicola Porro alle pagine 4-5

PARADOSSO ROSSO

I maledetti yankee che hanno liberato tutti dalle dittature

Paolo Guzzanti a pagina 11

IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA

VECCHI E NUOVI COMUNISTI

La moglie, Elly e il Pci:
i 90 anni di Occhetto

di Augusto Minzolini a pagina 14

IL TRIBUNALE WOKÉ

Signorini giudicato
e subito condannato
dai nuovi puritani

di Vittorio Maciocco a pagina 17

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

FASTIDI

Stare a destra, a volte, è davvero difficile. Per fortuna ogni tanto c'è qualcuno che te lo rende necessario.

Alessandra Moretti, ad esempio. Espressione della più bella sinistra - esteticamente, si intende -, da giorni sta rimbalzando fra siti e social con un video autoprodotti girato dentro l'aula del Parlamento europeo, dove in teoria dovrebbe lavorare. Fonte per chi la guarda di un forte disagio culturale, politico e psichiatrico, la clip vorrebbe essere una parodia, con tanto di balletto e musica originale, della canzone portata a Sanremo da Ditonellapiaga dal titolo *Che fastidio!*, con testi

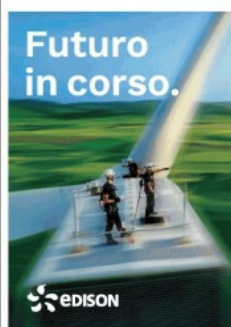


riadattati per attaccare il governo Meloni sui centri in Albania, il decreto sicurezza, il congedo non paritario, i tagli alla Salute.... Dirige: il Partito democratico; canta: Alessandra Moretti. Più che fuori syncro, fuori luogo.

A volte proviamo disprezzo per chi fa politica, altre compassione per chi non sa farla.

Parlamentare così così, ma tiktokker vera, Alessandra Moretti - una Gregoraci che ci ha creduto di più - in trenta secondi di video ci ha fatto rivalutare Salvini che ballava con le cubiste al Papete Beach; e - esageriamo - Elly Schlein che sculettava con Din Don Zan sul carro del Gay Pride.

Alla fine, sinistra per sinistra, ridateci il balletto del pasticciere trozkista del vero Moretti. Nanni. Beh. Intanto però Alessandra ha dimostrato una cosa. Che il suo tempo in politica è scaduto. Ma fuori, nell'avanspettacolo, un futuro ce l'ha.



IL GIORNO

Speciale

KEY
ENERGY

MERCOLEDÌ 4 marzo 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



COPPA ITALIA La prima sfida per andare in finale si chiude 0-0

Il Como fa tremare l'Inter Si decide tutto a San Siro

Mignani e Levrini nel Qs



Iran, diluvio di bombe Ma la guerra si allarga

Per Trump «azzerate le capacità militari di Teheran». Missili sull'assemblea degli ayatollah
A Khamenei succederà il figlio. Il tycoon contro Madrid e Londra, Macron muove la portaerei

Mantigioni, Boni
e Ottaviani
alle pagine 2 e 3



A picco le Borse

Benzina e gas, rischio stangata Il governo studia le contromisure

Marin a pagina 4

Il presidente di Nomisma

Tabarelli: «Crisi energetica? Rischio baratro per l'Europa»

De Franchis a pagina 5

Il monito del Quirinale

Mattarella: «Abbattere i muri dell'indifferenza»

Passeri a pagina 6



Rientrati gli studenti italiani «Finalmente siamo a casa»

Dopo i primi rientri di lunedì, altri 500 italiani sono riusciti a tornare ieri con i voli partiti da Emirati Arabi e Oman. A Malpensa, tra le lacrime e gli abbracci dei familiari, sono atterrati i 200 studenti minorenni bloccati a Dubai: «È stata dura, ma adesso siamo a casa

stiamo bene» hanno detto. Altri voli commerciali e speciali sono decollati dall'Oman. Ed è già operativa la task force inviata dalla Farnesina all'aeroporto di Muscat e alla frontiera tra Oman e Emirati Arabi.

Petrucchi a pagina 7

DALLE CITTÀ

MILANO I racconti dei pusher contro il poliziotto



«Sul telefonino i pestaggi di Cinturrino a Rogoredo»

A. Gianni e Vazzana a pagina 13

MILANO La Finanza nel colosso della logistica

Sfruttamento e fatture false Sequestrati 27 milioni a Ceva

Servizio a pagina 12

BRESCIA Mauro Pedrotti provò a inscenare una rapina

Strangolò a mani nude la madre «L'ha fatto per soldi»: ergastolo

Raspa a pagina 13

**Firenze, fermato un 32enne
Ha precedenti, scontro politico**

Si addormenta sul tram, diciassettenne trascinato sotto un cavalcavia e violentato

Mecarozzi a pagina 10

**Napoli, oggi l'addio al bimbo
Anche la premier alla cerimonia**

L'autopsia su Domenico: al momento dell'espanto nessun danno al cuore

Femiani a pagina 11



Intervista allo storico Barbero

«Quel rivoluzionario di san Francesco»

Bargagna e commento
di padre Enzo Fortunato a pagina 14

SUSTENIUM PLUS 50+
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!



Domani l'ExtraTerrestre

ALIMENTI Il riscaldamento globale mette in ginocchio le coltivazioni del caffè nel mondo. Prezzi alle stelle. Gli studi su caffeina e salute



Culture

FOTOGRAFIA Il racconto di vite al confine tra Stati Uniti e Messico alla Biennale di Mantova

Lisa Elmaleh pagina 16



Visioni

PERFORMANCE Romeo Castellucci e il Leone d'Argento Mario Banushi hanno aperto il festival Fog a Milano

Gianni Manzella pagina 19

IN COPIA
LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00
IN COPIA
L'AFRIQUE DU NORD
+ EURO 4,00

il manifesto

quotidiano comunista

MERCOLEDÌ 4 MARZO 2026 - ANNO LVI - N° 53

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Strategia zero

L'incubo della guerra cieca

CHIARA CRUCIATI

Se ogni guerra è sbagliata a modo suo, il conflitto che infiamma il Golfo con una virulenza senza precedenti ha le sue particolarità: non conviene a nessuno e non ha un punto di caduta comprensibile. Non conviene a chi muore, a chi perde la casa, a chi deve nascondersi nei rifugi (se ci sono), ovviamente. Ma le guerre, tanto più in luoghi così decisivi per il destino globale, non si fermano ai confini violati e bombardati. Si espandono come una macchia di petrolio. Richiuderle nel baratro è impresa impossibile.

— segue a pagina 2 —

Armi e politica

Libano, paese a sovranità limitata

LORENZO TROMBETTA

Le conseguenze prevedibili e imprevedibili dell'attacco israeliano e americano all'Iran intercettano in Libano una dinamica di profonda continuità col passato legata al ruolo storicamente assegnato dagli Stati Uniti e dai loro alleati all'esercito libanese: braccio operativo di politiche decise altrove in uno spazio geografico cruciale per gli equilibri globali, sempre più attraversato dai tentativi di Washington e Tel Aviv di eliminare ogni forma di resistenza alle loro ambizioni di dominio.

— segue a pagina 5 —

Un missile lanciato da una nave della Marina degli Stati Uniti durante l'operazione congiunta di Usa e Israele foto Ap



Prova di forse

Trump smentisce Rubio, sorpassa Israele, schiaffeggia l'Europa: davanti al cancelliere Merz va in scena l'assenza di strategia nel Golfo e la sindrome di onnipotenza Usa. Il conflitto sempre più ingestibile: Teheran devastata dalle bombe, il Libano invaso da Tel Aviv **pagine 2-7**

Intervista Il docente Keshavarzian: «Una società complessa stretta tra le bombe e la repressione»

PAOLO VIGANÒ

PAGINA 3

Spagna Il tycoon attacca Sánchez: «Stop agli scambi commerciali» La Francia invia la portaerei

SEBASTIANO CANETTA

PAGINA 7

Italia Meloni fa lo struzzo sulle basi Usa e per ora evita il parlamento. Palazzo Chigi, vertice sull'energia

ANDREA COLOMBO

PAGINA 8

Speciale referendum

Giudici e accusatori: a cosa serve e a chi serve la divisione in due della magistratura. Otto pagine per andare al voto sulla giustizia con le idee chiare.

Venerdì 6 marzo

RIFORME

La nuova legge elettorale è un assaggio di «premierato»



■ La riforma elettorale è stata depositata. Il testo è già destinato a subire modifiche, ma non su alcuni punti su cui Meloni è inamovibile: l'indicazione del candidato premier al momento di depositare i programmi e il meccanismo del proporzionale con un premio. Per La Russa la legge è solo un gradino di meno di quello che potrebbe avvenire col premierato. **INNAMORATI PAGINA 11**

LAVORO

Ceva Logistic ci ricasca, nuova indagine per frode fiscale



■ La procura di Milano ieri ha contestato alla multinazionale della logistica «contratti fittizi con società-serbatoio» per massimizzare i guadagni. È la seconda volta che l'azienda finisce nel mirino del pm. Sul fronte del food delivery, il gip meneghino ieri ha convalida il controllo giudiziario di Deliveroo: paghe da fame per i rider sottoposti al controllo dell'algoritmo. **CIMINO A PAGINA 12**



0 3 1 0 4
118 0 0 2 2 2 1 3 0 0 0 0
e 118 0 0 2 2 2 1 3 0 0 0 0



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIV - N° 52
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 4 Marzo 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ROMA E PRODA "IL MATTINO" - "IL BOPI" - ELBO LEO

La serie

Argentero, magnifica canaglia in toga: su Sky è "L'avvocato Ligas"

Titta Fiore a pag. 22



A Caserta

Tom Ford, set con Adele e Colin Firth. E alla Reggia "torna" Nicholas Hoult

Alessandra Farro a pag. 22



Missili e droni, guerra senza confini

► A Teheran eletta tra le bombe la nuova guida suprema: è il figlio di Khamenei. Trump: Iran senza più difese, ma un drone colpisce il consolato Usa a Dubai. Macron invia nel Golfo la portaerei De Gaulle. Mattarella: guerra vicina, non rassegniamoci

Guerra e economia

NON SARÀ UN'ALTRA UCRAINA

Fabrizio Galimberti

"The fog of war" (la "nebbia della guerra", come la descrisse von Clausewitz) avvolge anche quest'ultimo episodio dei tanti conflitti che hanno rigato di sangue gli ultimi anni, dall'Ucraina a Gaza e ora all'Iran, per tacere di altri minori. Il pensiero corre a un confronto con l'invasione dell'Ucraina, che doveva essere risolta in breve tempo (secondo le intenzioni di Putin), ma che si protrasse per anni (ne abbiamo appena tristemente celebrato il quarto anniversario) e si protrae ancora. Quel conflitto nel cuore dell'Europa portò a grosse fiammate inflazionistiche e a un forte rallentamento delle economie europee. La guerra in Iran potrà avere gli stessi esiti? Il presidente americano potrebbe fare lo stesso sbaglio che fece il presidente russo? Ambedue ipotizzavano un conflitto breve, seguito da una normalizzazione nel Paese sconfitto.

Potrebbe la guerra in Iran trasformarsi, come in Ucraina, in guerra di attrito, lunga e dolorosa, mentre il pezzo del petrolio va alle stelle e le economie occidentali vengono rosicchiate dal verme della sfiducia? Guardiamo dapprima alla situazione militare. In Ucraina ci fu e c'è ancora, una guerra di terra, fatta di fanti e di carri armati, se pure supportati da missili e aerei. La sproporzione fra la Russia - esercito e materiale bellico - e l'Ucraina era enorme.

Continua a pag. 31

Roberta Amoroso, Andrea Bulleri, Mauro Evangelisti, Jacopo Orsini, Francesco Pacifico e Lorenzo Vita da pag. 2 a 11
L'analisi di Vittorio Sabadin a pag. 31

Gli aiuti

ITALIA, SAMP-T
E ANTI-DRONI
A KUWAIT
ED EMIRATI

Francesco Becchi a pag. 7

L'orrore

LA FOSSA COMUNE
DELLE BAMBINE
E IL VERO COSTO
DEL CONFLITTO

Guido Boffo a pag. 31

A casa gli studenti italiani bloccati a Dubai, la gioia dei tre napoletani rientrati



Ritorno dall'incubo

Emanuela Sorrentino e Raffaella Troili a pag. 11

Allarme difesa E contro il Toro non ci sarà Lobotka



Napoli, 18 gol subiti in 27 partite: è la sindrome del secondo tempo

Gennaro Arpaia e Pino Taormina alle pagg. 24 e 25

L'autopsia, 25 super-esperti per la verità

Domenico, il cuore donato non fu lesionato nell'espianto

Oggi i funerali, annunciata la presenza della premier

Leandro Del Gaudio e Adolfo Pappalardo a pag. 12

I dubbi sulle procedure anche nell'ospedale altoatesino



Il frigo dell'ospedale di Bolzano senza l'etichetta che indica la presenza di ghiaccio secco e dopo con l'indicazione con l'avvertenza

IL GIALLO DEL GHIACCIO SECCO E LA TOPPA DI BOLZANO SUL FRIGO

Del Gaudio a pag. 13

Cambio di paradigma I licei restano i più gettonati ma cresce anche la filiera tecnico-professionale Scuola, decolla la formula 4+2: nel Sud record di iscritti

Mariagiovanna Capone

Le iscrizioni per l'anno scolastico 2026-2027, il dato indica una tenuta dell'impianto tradizionale, con la scelta preferita che resta quella dei licei, ma anche un riavvicinamento verso i percorsi a vocazione tecnica. Un movimento che trova conferma nell'espansione della filiera tecnologica professionale quadriennale, la cosiddetta 4+2.

A pag. 14



Il riconoscimento

Donne e tecnologia, Amazon investe sui talenti di Napoli

Il futuro della tecnologia passa da Napoli. Sono aperte le candidature per l'ottava edizione di Amazon Women in Innovation, il programma promosso da Amazon che assegna borse di studio a sette studentesse iscritte a corsi universitari STEM.

Capone a pag. 15

Il festival delle polemiche

Sal, Cantanapoli e la peste se la critica diventa razzismo

Federico Vacalebre



E' va bene che non vi piace Sal Da Vinci, e va bene che è neomelodico, trash, da sceneggiato, colpevole di aver fatto gavetta con Roberto De Simone e Claudio Mattone, noti esponenti neomelò. E va bene che vi vergognate della sua canzone senza spendere una parola sulla sua voce, ed avendo dimenticato gli altissimi livelli artistici di vincitori sanremesi del calibro di Marco Carta, Valerio Scanu, Jalisse, Povia.

Continua a pag. 30

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
VILLA MAFALDA
Via Monte delle Gioie, 5 Roma

Il Messaggero

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
VILLA MAFALDA
Via Monte delle Gioie, 5 Roma

€ 1,40* ARNO 148 - N° 82
Sped. in A.P. 38.332/2003 conv. L. 48/2004 art. 1 c. 1 D.D. 8/1

NAZIONALE

Mercoledì 4 Marzo 2026 • S. Casimiro

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](#)

La dedica alle iraniane
Il voto alle donne
compie 80 anni
(e li porta bene)

Pigliautile a pag. 22



"Stasera tutto è possibile"
De Martino torna
col suo show su Rai2:
prove di Sanremo

Marzi a pag. 23



Un aiuto per Malen
Dybala s'iscrive
alla volata Roma
per la Champions

Carina nello Sport



INNOVAZIONE/All'Università Europea di Roma inaugurato il Centro di formazione all'avanguardia in Italia per la diagnostica

Pazienti robot per allenare i medici



Gli automi "manifestano" stati d'ansia, dolore e tutte le altre reazioni degli umani

Camilla Mozzetti

Nulla è più complesso di un corpo umano e nessuno è più esposto all'errore rispetto a chi nel diagnosticare,

curare, operare, è tra le fila dei camicini bianchi. Che la Medicina, come scienza, sia tra quelle più imperfette lo insegnano al primo anno di università. Continua a pag. 19

ESCALATION IRAN, SI MOBILITA L'EUROPA. VOLANO GAS E PETROLIO

Pioggia di droni, Golfo in fiamme

►Missili sull'assemblea dei mullah che poi elegge il figlio di Khamenei. Trump: azzerata la loro difesa. Risposta iraniana: colpito il consolato Usa a Dubai e minacce agli europei. Partono le navi francesi. L'Italia manda a Kuwait ed Emirati anti droni e Samp-T

Guerra & economia

NON SARÀ UN'ALTRA UCRAINA

Fabrizio Galimberti

"The fog of war" (la "nebbia della guerra", come la descrisse von Clausewitz) avvolge anche quest'ultimo episodio dei tanti conflitti che hanno rigato di sangue gli ultimi anni, dall'Ucraina a Gaza e ora all'Iran, per tacere di altri minori. Il pensiero corre a un confronto con l'invasione dell'Ucraina, che doveva essere risolta in breve tempo (secondo le intenzioni di Putin), ma che si protrasse per anni (ne abbiamo appena tristemente celebrato il quarto anniversario) e si protrae ancora.

Continua a pag. 4

Coppa Italia, semifinale di andata con l'Atalanta. Sarri: proviamoci



Lazio, è la tua notte

Mattia Zaccagni, Danilo Cataldi e Kenneth Taylor. Abbate, Dalla Palma, Mustica e Urbani nello Sport

Angelici, Bechis, Bulleri, Evangelisti, Pacifico, Troili e Vita da pag. 2 a pag. 9 e un commento di Guido Boffo a pag. 2

Timori per il ritorno dell'inflazione

Cadono le Borse europee minori cala a Wall Street

ROMA Balzo dei prezzi di gas e petrolio

Orsini a pag. 4

Le analisi del Messaggero

● L'urgenza di chiudere il conflitto

Andrea Bassi a pag. 5

● Il luogo comune cinese e la realtà

Massimo Nicolazzi a pag. 6

● Gas, Italia protetta dalle scorte

Roberta Amoroso a pag. 7

CORSI E RICORSI STORICI

Angelo De Mattia

Non vi è ovviamente la possibilità per un preciso raffronto: eppure ricordare quel che accadde con il primo shock petrolifero nel 1973 può essere utile sia per misurare i progressi compiuti in oltre mezzo secolo, sia per trarre da quella lontana vicenda elementi innanzitutto sull'approccio a eventi straordinari che, depurati delle circostanze dell'epoca, possono essere importanti anche per oggi. Pure allora infatti una guerra, quella del Kippur (...)

Continua a pag. 17

Medicina con la M maiuscola
Ogni giorno H24 per la tua salute

VILLA MAFALDA CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA
Sede: Via Monte delle Gioie, 5 Roma - Tel. 06 86 09 41 - [villamafalda.com](#)

Il Segno di LUCA
BILANCIA ANTICIPIL IL FUTURO

Un aspetto armonioso che sancisce oggi una bella alleanza tra Venere, che ti governa, e Urano. E ti regala un supplemento di libertà nel modo di affrontare la giornata e gli eventi che la caratterizzano. È nel lavoro che potrai trarre il massimo da questo tuo sguardo indipendente e originale, che anticipa lo sviluppo delle cose grazie a un pensiero logico inoppugnabile che in certi casi ti consente quasi di vedere anche nel futuro.

MANTRA DEL GIORNO
Il futuro si annida nel presente.
© RIPRODUZIONE AUTORIZZATA
L'oroscopo a pag. 17

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

il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 4 marzo 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

Speciale

**KEY
ENERGY**

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



BOLOGNA Abusi su alcune minorenni

Arrestato un maestro di arti marziali
«Molestava le allieve»

Tempera a pagina 10



RAVENNA Otto indagati

Certificati anti Cpr, le chat dei medici
«È dissenso»

Colombari a pagina 14



Iran, diluvio di bombe Ma la guerra si allarga

Per Trump «azzerate le capacità militari di Teheran». Missili sull'assemblea degli ayatollah
A Khamenei succederà il figlio. Il tycoon contro Madrid e Londra, Macron muove la portaerei

Mantigioni, Boni
e Ottaviani
alle pagine 2 e 3



A picco le Borse

Benzina e gas, rischio stangata
Il governo studia le contromisure

Marin a pagina 4

Il presidente di Nomisma

Tabarelli:
«Crisi energetica?
Rischio baratro
per l'Europa»

De Franchis a pagina 5

Il monito del Quirinale

Mattarella:
«Abbatte i muri
dell'indifferenza»

Passeri a pagina 6



Rientrati gli studenti italiani «Finalmente siamo a casa»

Dopo i primi rientri di lunedì, altri 500 italiani sono riusciti a tornare ieri con i voli partiti da Emirati Arabi e Oman. A Malpensa, tra le lacrime e gli abbracci dei familiari, sono atterrati i 200 studenti minorenni bloccati a Dubai: «È stata dura, ma adesso siamo a casa

stiamo bene» hanno detto. Altri voli commerciali e speciali sono decollati dall'Oman. Ed è già operativa la task force inviata dalla Farnesina all'aeroporto di Muscat e alla frontiera tra Oman e Emirati Arabi.

Petrucchi a pagina 7

DALLE CITTÀ

BOLOGNA Con Qn-Carlino all'Arena del Sole



‘Liberi’, una lunga notte in omaggio dell'indimenticato Lucio Dalla

F. Moroni e Spinelli a pagina 21

BOLOGNA Tonelli (Ascom): «Fatti troppi errori»

La grande fuga dal centro: dal 1986 persi 8.000 residenti

Gabrielli in Cronaca

BOLOGNA Quattro incappucciati, zona Corticella

Rapina con pistola e machete
Svaligiata un'abitazione

Mastromarino in Cronaca

Firenze, fermato un 32enne
Ha precedenti, scontro politico

Si addormenta sul tram, diciassette sotto un cavalcavia e violentato

Mecarozzi a pagina 10

Napoli, oggi l'addio al bimbo
Anche la premier alla cerimonia

L'autopsia su Domenico: al momento dell'espanto nessun danno al cuore

Femiani a pagina 11



Intervista allo storico Barbero

«Quel rivoluzionario di san Francesco»

Bargagna e commento di padre Enzo Fortunato a pagina 12

SUSTENIUM PLUS 50+
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

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

IL SECOLO XIX

MERCOLEDÌ 4 MARZO 2026

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 53, COMMA 26/18 - SPEDIZIONE ABB. POST. (AUT. N° LO 010129/06.2025) - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

CONFORMISMO O INSULTI

LA POLITICA E LE PAROLE SBAGLIATE

ALBERTO DE SANCTIS

Di fronte alle esternazioni trumpiane, in molti, collocabili in entrambi gli schieramenti politici, sono ormai convinti del fatto che gli eccessi del politicamente corretto non giustificano gli eccessi del politicamente scorretto. Il politicamente corretto è talmente ingessato da potere essere qualificato come un insieme di prescrizioni che neanche i più bendisposti nei confronti degli altri esseri umani riescono a rispettare fino in fondo. Il politicamente scorretto invece, presentandosi come un linguaggio senza filtri che rifiuta ogni genere di mediazione culturale, appare così sfilacciato da dare libero sfogo ad ogni tipo di pulsione emozionale.

Nel politicamente corretto a prevalere è l'elemento della socialità, che approda a un'ossessiva richiesta di attenzione nei confronti dell'alterità, al punto da schiacciare l'individualità. Nel politicamente scorretto ad affermarsi è un soggettivismo spinto, che rigetta la socialità e che, respingendo quest'ultima, non accetta di lasciarsi ingabbiare da regole non avvertite come rispondenti alla propria sensibilità. Non stupisca quindi che le sirene del politicamente corretto abbiano sedotto un certo modo di essere e di pensare la sinistra. Un modo che si propone di educare masse giudicate altrimenti non gestibili. Altresì non meraviglia che il politicamente scorretto sia diventato il cavallo di battaglia di una destra che, sposando uno stile dissacratorio, mira a conquistarsi le simpatie di chi, all'interno di quelle stesse masse, non ha alcuna voglia di essere trattato da educando. Ad alimentare il successo del politicamente scorretto è una visione ideologica che identifica l'essere popolo con la centralità riconosciuta a quanto il comico Giorgio Bracardi sintetizzava ricorrendo alla frase "l'uomo è una bestia". Al contrario, per una sinistra, che si è soliti definire salottiera, il costituirsi popolo implica un processo, un divenire, che esige l'assimilazione di determinati codici espressivi. Peccato che sia la destra esaltatrice del politicamente scorretto, sia la sinistra interprete del politicamente corretto, finiscano, probabilmente senza saperlo, con lo stereotipare il popolo. Un popolo che non è né angelo, né bestia, o forse tutte e due le cose assieme.

Ordinario di Storia del pensiero politico all'Università di Genova

FORLÌ, ACCERTAMENTI SU ALMENO 5 CASI
Decessi sospetti in ambulanza
Indagato operatore: «Omicidio»

ALESSANDRO CORI / PAGINA 11



LA VITTIMA AVEVA 48 ANNI
Avegno, ciclista genovese
muore travolto da un camion

DEBORA BADINELLI E ALESSANDRO PONTE / PAGINA 19



Iran, c'è un altro Khamenei

Il figlio del leader ucciso nuova Guida Suprema. Trump: «Distrutte le difese, avanti con i raid»

Non si fermano i raid di Usa e Israele contro l'Iran. I bombardamenti su vasta scala hanno colpito anche la sede in cui si era appena riunita l'assemblea degli esperti per scegliere la nuova Guida Suprema. Il blitz non ha impedito l'elezione del figlio del defunto Khamenei, Mojtaba. I pasdaran ragionano colpendo obiettivi legati al turismo e all'economia dei vicini emirati. «Il petrolio salirà sopra i 200 dollari», è la minaccia. Bloccato lo stretto di Hormuz, borse mondiali in forte calo. Ma Trump esulta: «Azzerate le difese iraniane». Centrate da droni l'ambasciata Usa di Riad e la zona della sede consolare americana di Dubai.

SERVIZI / PAGINE 2-8

RAFFORZATA LA VIGILANZA

Tiziano Ivani e Daniele Izzo / PAGINA 8

Arsenale e Varignano, così La Spezia diventa obiettivo sensibile

L'Arsenale militare della Spezia, così come gli stabilimenti di Fincantieri, Leonardo e la base dei corpi speciali al Varignano, rientrano tra i 28 mila obiettivi sensibili per i quali il Viminale ha disposto un rafforzamento della vigilanza.

JEREMY NIXON, CEO DI ONE

L'invito Simone Gallotti / PAGINA 7

«Container, il 10% della flotta mondiale bloccato nel Golfo»

Jeremy Nixon, ceo del colosso giapponese One: «Ci sono 750 navi bloccate, che non possono attraversare lo Stretto di Hormuz. Di queste circa 100 sono portacontainer. Significa che circa il 10% della flotta globale di container è ferma».

ROLLI



Allarme forniture energetiche Meloni, vertice con Eni e Snam

Possibili interventi se la crisi durerà oltre il mese

IL PROVVEDIMENTO ELT5

Francesco Margiocco / PAGINA 6

Sconto sulla bolletta, il no delle rinnovabili

L'attenzione del governo sulla sicurezza energetica è "massima". Ieri la premier Giorgia Meloni si è confrontata con i vertici di Eni e Snam. Possibili interventi se la crisi nel Golfo durerà oltre il mese.

LA ROAD MAP

Liguria, 86 milioni a enti e imprese Bene i progetti Ue

Gilda Ferrari / PAGINA 13

La Liguria nel 2026 mobilerà 86 milioni per enti e imprese. A dirlo è la Road Map della Regione. La Liguria ha speso quasi interamente i finanziamenti Ue dedicati. Bucci si candida a usare i fondi non spesi da altre Regioni.



NAUTICA, IL MAGNATE CECO VUOLE SALIRE AL 29,9% IN FERRETTI YACHTS

ALBERTO GHIAIA / PAGINA 12

LA SFIDA

Capitale del mare a Roma è derby Genova-Camogli

Edoardo Meoli / PAGINA 11

In gioco ci sono il titolo di "Capitale italiana del mare" e un milione da spendere in progetti legati allo sviluppo costiero. Genova e Camogli sono tra le città finaliste, in corsa oggi a Roma. Il titolo sarà assegnato dal ministero per le Politiche del mare.

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

Mussolini cancellato, cittadinanza a Pertini

La scelta di Celle Ligure: revocata l'onorificenza assegnata nel 1924

GIOVANNI VACCARO

Dopo un secolo, a Celle Ligure arriva il ribaltone: un presidente partigiano al posto del Duce. Il Comune del Savonese ha deciso di revocare la cittadinanza onoraria assegnata a Mussolini nel 1924 e di attribuirla a Sandro Pertini, nato nella vicina Stella.

L'ARTICOLO / PAGINA 9



MARASSI, TEATRO DELL'ARCA

Guglielmina Aureo / PAGINA 32

I verbali dei Brusca in scena nel carcere

I verbali dei fratelli Brusca, killer della mafia, diventano uno spettacolo teatrale messo in scena da Carlo Geltrude nel carcere di Marassi.

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
**ACQUISTIAMO ORO A
€145/GR**
**ACQUISTIAMO ARGENTO A
€2.500/KG**
STERLINA €1000
*LE QUOTAZIONI POSSONO LEGGERMENTE VARIARE IN BASE AL FINE
GOLDINVEST GENOVA S.R.L. - PER LA PUBBLICITÀ SU IL SECOLO XIX E WWW.ILSECOLOXIX.IT

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Adeempimenti
Irreversibile
l'esclusione del Pos
dal collegamento
con la cassa



Mastromatteo &
Santacroce
— a pag. 45

Agevolazioni
Il «superbonus»
dei piccoli Comuni
mette in crisi
il Conto termico 3.0

Giuseppe Latour
— a pag. 47



FTSE MIB 44468,46 -3,92% | SPREAD BUND 10Y 73,27 +7,55 | SOLE24ESG MORN. 1638,99 -4,59% | SOLE40 MORN. 1657,70 -3,93% | Indici & Numeri → p. 51-55

Shock su gas e petrolio, Borse Ue a picco Bombe sull'Iran, Teheran contro l'Europa

Guerra in Medio Oriente

Prezzo del gas raddoppiato
I media: il figlio di Khamenei
eletto nuova guida suprema

Trump: difese iraniane ko
Colpito consolato Usa a
Dubai. Israeliani in Libano

Emirati pronti a rispondere
in campo Uk e Francia. Italia
verso aiuti ai Paesi del Golfo

Shock energetico sui mercati. Il gas ha superato i 60 euro al megawattora per poi chiudere a 53 euro: prezzo quasi raddoppiato in due giorni. Il petrolio è salito del 5% sopra gli 82 dollari. Giornata di intensi attacchi in tutto il Medio Oriente: Israele ha esteso l'offensiva in Libano e continuato a colpire diversi siti in Iran, tra cui il palazzo presidenziale. Per il media il figlio di Khamenei sarebbe stato eletto nuova Guida suprema. Trump: l'Iran non ha più marina, aviazione e difese aeree. Macron invia la portaerei Charles De Gaulle nel Mediterraneo. L'Iraq ha sospeso la produzione di petrolio nei cruciali pozzi di Rumaila.

— Servizi a pag. 2-7

GLI APPROFONDIMENTI

L'AUMENTO DEI PREZZI

Energia, focus del Governo
Le imprese: servono risposte

Sara Deganello e Celestina Dominelli — a pag. 7

L'ANALISI

L'EUROPA PAGA LE SUE RIGIDITÀ

di Davide Tabarelli — a pag. 7

LA NUOVA OFFENSIVA IN LIBANO

LA RESA DEI CONTI CON HEZBOLLAH

di Roberto Bongiorno — a pag. 3

ETICA DI FRONTIERA

AI, GUERRA E SCONTI DI POTERE

di Paolo Benanti — a pag. 15

INTELLIGENZA ARTIFICIALE

ALLA RICERCA DI NUOVI EQUILIBRI

di Giuliano Noci — a pag. 8



Lutto per le studentesse. I sepolcri delle 165 vittime del bombardamento sulla scuola femminile di Minab, nel Sud dell'Iran. L'Alto commissario Onu chiede un'indagine tempestiva sulle circostanze dell'attacco. Ieri si sono celebrati i funerali

L'inflazione corre a febbraio: +1,6% La spinta di alberghi e trasporti

Prezzi al consumo

Italia sotto media Eurozona
ma il carrello della spesa
ritorna sopra quota 2%

Accelera l'inflazione a febbraio. Secondo le stime preliminari dell'Istat, l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra una variazione del +0,8% su base mensile e del +1,6% su base annua (+1,9% il dato registrato nell'Eurozona). Un dato che arriva prima della guerra in Iran. Pesano i prezzi di alloggi e trasporti. E il carrello della spesa torna sopra quota 2%.

Mariolina Sesto — a pag. 17

RISCOSSIONE

Fisco, in arrivo tagli
ai Comuni che
incassano poco e
non chiedono aiuto

Gianni Trovati — a pag. 10

PANORAMA

QUIRINALE

Mattarella: «Guerra
tornata vicina,
ma c'è chi pensa
ai propri interessi»

«La guerra è tornata a spargere sangue, anche non lontano da noi». Il Capo dello Stato ha parlato ieri alla consegna delle onorificenze per atti di eroismo: oggi si confrontano «due modi contrapposti» di pensare, quello di chi è «interessato solo ai propri interessi e quello di coloro che vogliono condividere opportunità. Non dobbiamo rassegnarci».

Lina Palermi — a pag. 13

L'ALLARME BCE

Da stablecoin possibile
instabilità finanziaria

Secondo la Bce, il boom delle stablecoin rischia favorire l'instabilità finanziaria, con contrazione dei depositi bancari e conseguente stretta al credito.

— a pagina 42



Anniversari. Il gruppo Alley Oop

IL BLOG DEL SOLE

Donne, diritti
e alleanze:
dieci anni
di Alley Oop

Giulia Cannizzaro — a pag. 12

MARCHI E MODA

Missoni, in arrivo tagli
La famiglia vende la quota

Rilascio azionario per Missoni. Fsi diventa socio di maggioranza e avvia una partnership con le famiglie Fassin e Bachmueller, che acquistano circa il 25% della famiglia.

— a pagina 44

INDUSTRIA

Ferrero, nuove nomine
ai vertici del gruppo

Nomine ai vertici Ferrero. Alessandro Nervegna diventa ceo di Ferrero Core. Lapo Civiletti, attuale ceo, assumerà il ruolo di presidente di Ferrero Ice Cream e Wk Kellogg.

— a pagina 18

Lavoro 24

Previdenza
Pensioni, incertezza
e progetti rinviati

Cristina Casadei — a pag. 22

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scopri le offerte
ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

BlackStone, corsa ai riscatti sul fondo di private debt

Investimenti

Domande per 3,8 miliardi
di dollari (il 7,9% degli asset
totali) tutte soddisfatte

Le paure diffuse per gli investimenti dei fondi statunitensi di private credit arrivano a colpire anche i big di Wall Street. BlackStone è stato travolto da un'ondata anomala di riscatti nel trimestre sul suo fondo di private credit di punta denominato BCRD. I clienti hanno fatto arrivare domande di riscatti pari a 3,8 miliardi di dollari, il 7,9% degli asset totali del fondo.

Morya Longo — a pag. 24

BANCHE

BancoBpm: ok all'unanimità
a lista cda con Tononi e Castagna

Luca Davi — a pag. 23

Futuro in corso.

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

Puntiamo su fonti rinnovabili e tecnologie innovative
per garantire un sistema energetico sicuro
e affidabile, al servizio delle generazioni future.

Immagina: Kelpo Edison, azienda di Foggia.

EDISON | Diveniamo l'energia che cambia tutto.



COPPA ITALIA
Lazio contro l'Atalanta
nell'Olimpico deserto
sognando la finale
Rocca e Salomone a pagina 26



L'ALTRA SERA A CENA INSIEME
Totti e Gasperini
primi passi di nuova Roma
Ed è subito feeling
Pes a pagina 28



INTERVISTA A WALTER BLOCK
«Rothbard primo filosofo
politico-economico
dell'anarcocapitalismo»
Subiaco a pagina 23



a pagina
30
**le
stelle
di
Branko**



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



San Casimiro

Mercoledì 4 marzo 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 62 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

AYATOLLAH ALLE CORDE

Pasdaran a miglior vita

«Ultimi turbanti nel mirino» titolava ieri Il Tempo. E Israele colpisce mentre i gerarchi decidevano la nuova Guida Suprema. Colpo fatale? Teheran nega e indica la scelta del figlio di Khamenei. Popolo iraniano e mondo sperano nel crollo del regime



No, Trump
non si farà
impantanare
in Iran

DI DANIELE CAPEZZONE

Donald Trump potrà certamente commettere molti errori, tranne uno, e di questo possiamo essere ragionevolmente certi: non si farà impantanare in Iran.

Da dieci anni, dalla sua prima candidatura nel 2016, tutta la sua polemica con i predecessori alla Casa Bianca è stata incentrata sulle «endless wars», cioè sulle guerre senza fine, dall'Iraq all'Afghanistan.

Questo non vuol dire affatto che Trump (sia nel primo sia in questo secondo mandato) si sia precluso azioni militari anche molto penetranti e coraggiose. Ma al tempo stesso il Presidente conosce (e percepisce per primo, in questi tempi nevrotici) l'insostenibilità per le opinioni pubbliche occidentali di guerre lunghe, di sacchi con i cadaveri che tornano a casa, e dei relativi effetti di panico anche economico. Dunque, il suo schema è: colpire, centrare il massimo risultato possibile, e poi stabilizzare al più presto. Questo lo espone al rischio di situazioni irrisolte (o solo parzialmente modificate), lo porta a preferire - paese per paese - una decisa stabilità rispetto a una democrazia perfetta. Ma lo cautele rispetto al pericolo, per lui devastante, di un pantano all'estero.

Proviamo a proiettare questa impostazione sul caso iraniano: in quattro giorni di operazioni, gli eserciti americano e israeliano hanno decapitato i vertici delle gerarchie del regime degli ayatollah con una precisione formidabile, trasmettendo il messaggio anche alle seconde e alle terze linee iraniane della loro assoluta vulnerabilità. Anche i gerarchi minori di Teheran sanno di essere «uomini morti che camminano»: totalmente infiltrati dal Mossad, ben conosciuti dalla Cia, identificati e agevolmente eliminabili. Diciamo che Trump ha trasposto lo schema «shock and awe» («colpisce e terrorizza») dalla dimensione militare complessiva alla psicologia individuale delle gerarchie nemiche: ha seminato il panico tra i vecchi e i nuovi tenetari del potere a Teheran, oggi realisticamente divisi in vere e proprie bande. (...)

segue a pagina 3

IL PROGRAMMA DELLA SINISTRA

+ IMMIGRATI
+ ISLAMICI
+ RAMADAN

DI DARIO MARTINI
Bologna di Allah Prodi, Zuppi & Co. in piazza per la fine del Ramadan
a pagina 9

DI FRANCESCA TOTOLE
Cgil in crisi di iscritti Ora fa cassa con gli stranieri
a pagina 8

DI FILIPPO CALERI
E per la Cisl è boom di tessere tra giovani e lavoratori attivi
a pagina 8

SICUREZZA
Allarme bomba 4 false segnalazioni Psicosi a Roma Telefonata fake nella sede di Fdi
Campigli a pagina 11

DI SILVIA SARDONE
Brescia choc, in città è ormai occupazione islamica dei quartieri
a pagina 11

DIBATTITO SUL REFERENDUM
Mantovano smonta il No «Il nuovo Csm contro la sciatteria dei giudici»
Sirignano a pagina 12

BISI & RISI
DI LUIGI BISIGNANI
Il silenzio e la memoria selettiva di Mani Pulite
a pagina 11

Il Tempo lo aveva detto: Usa e Israele possono colpire i dirigenti iraniani pronti a sostituire Khamenei. Ieri Tel Aviv ha ucciso i gerarchi riuniti per la successione. Presto per capire se è il colpo fatale. Il mondo ci spera.

Musacchio a pagina 2

DI LUIGI DIGREGORIO
La guerra in Iran è un test di credibilità di politica interna
a pagina 6

DI ALESSANDRO BERTOLDI
La sovranità non può essere scudo per il terrorismo
a pagina 5

L'ANALISI
Tabarelli: problema energia c'è Ma è presto per una stima
Mineo a pagina 6

Il Tempo di Osho
Il centrodestra con gli iraniani La sinistra con l'ayatollah

DI CAPUA E MANNI a pagina 7

DISASTRO PD SULLA NUOVA LEGGE
L'appello della senatrice per l'approvazione del ddl antisemitismo cade nel vuoto. E i dem si spaccano

Il voltafaccia di Schlein alla Segre
Rosati a pagina 10

la TORACIATA

Però, 'sti americani. Manco Khamenei hanno avvisato Non si fa così. Hanno scambiato l'Iran per la Serbia dei bei tempi di D'Alema

vini d'Abruzzo

SAVINI!

Fattoria Giuseppe Savini

IL CASO
Esposto flop di Avs contro Rai e Mediaset Ma non c'è violazione della par condicio

ZONETTI a pagina 12



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Escluso da accertamenti il datore in regola con Isac (indici sintetici di affidabilità contributiva)

Daniele Cirioli a pag. 38

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ANNUNCIO DEL GSE

Prudenzialmente sospeso in via temporanea il Conto termico 3.0. Già inviate richieste per 1,3 miliardi di euro
Avviata la verifica delle domande
Angeli a pag. 29

INGORGHI FISCALI

Entro il 16 marzo vanno trasmesse le 12 diverse tipologie di comunicazioni con i dati dei redditi e degli oneri detraibili e deducibili
Mandolei a pag. 33

L'Iran, che pare affacciarsi sullo stretto di Hormuz da cui transita il 30% del greggio mondiale e che ha unilateralmente dichiarato chiuso, non ha più una Marina militare ma dispone di un buon numero di barche da raccontare al mondo. È stata la Marina militare Usa a spedire la flotta di Teheran in fondo al Golfo persico con una serie di attacchi mirati dei quali lo stesso Donald Trump si è vantato: «Avevano una flotta di 11 navi, ora ne hanno zero».

Soprani a pag. 7

PIAZZA AFFARI -3,92%

Le borse Ue bruciano 565 mld, il petrolio vola a +8%, il gas a +24%
Galli a pag. 25

Sgominata la marina iraniana

Aveva undici navi e non ne resta neanche una. Teheran per deviare l'attenzione annuncia di aver colpito la portaerei americana Abraham Lincoln, ma non è vero

L'intelligenza artificiale farà il suo ingresso anche nel rapporto fra fisco e contribuenti



Tra fisco e contribuenti nulla sarà più come prima. In un documento del ministero dell'Economia, diffuso pochi giorni fa, l'Atto di indirizzo per il conseguimento degli obiettivi di politica fiscale per gli anni 2026-2028, l'uso dell'intelligenza artificiale viene esplicitamente ammesso e valorizzato su più fronti. A cominciare naturalmente dai controlli delle dichiarazioni dei redditi. E poi per il "completamento della mappatura territoriale, basata sulla fotointerpretazione di immagini aeree anche mediante l'utilizzo di algoritmi di intelligenza artificiale, ai fini dell'emersione degli immobili che non risultano dichiarati in Catasto".

Longoni a pag. 2

DIRITTO & ROVESCIO

Il conflitto esploso nei giorni scorsi tra il Pentagono e Dario Amodei, Cco di Anthropic, è legato alle richieste dei generali americani (e della Casa Bianca), che vorrebbero meno vincoli nell'utilizzo dell'IA creata da Amodei. Amodei invece teme la schedatura di massa di tutti i cittadini e addirittura la creazione di un esercito di robot che combatterà in modo autonomo, senza intervento umano. Sa che l'IA non è ancora immune da allucinazioni, che avrebbero conseguenze devastanti, e teme il rischio che i sistemi democratici si trasformino in regimi autoritari dotati di un potere illimitato sulle menti e sui corpi dei cittadini. Amodei si è tirato indietro, mettendo a rischio un contratto da 300 milioni della sua società, ma dietro di lui ci sono già altri Cco, con meno scrupoli, pronti a farsi avanti e a prenderne il posto.

you,
me,
us,

puntocom.

Passiamo insieme all'azione.

Conosciamo il mercato, le tue esigenze e ottimizziamo i tuoi investimenti pubblicitari, grazie alle analisi più e più campagne, importanti 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

Speciale

KEY
ENERGY

MERCOLEDÌ 4 marzo 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it


SIENA Commissione parlamentare d'inchiesta

«David Rossi fu ucciso»
Svolta da due perizie
«Suicidio da escludere»

Valdesi a pagina 13



TOSCANA Rapporto regionale

Emergenza
povertà
tra le famiglie

Ciardi a pagina 14



Iran, diluvio di bombe Ma la guerra si allarga

Per Trump «azzerate le capacità militari di Teheran». Missili sull'assemblea degli ayatollah
A Khamenei succederà il figlio. Il tycoon contro Madrid e Londra, Macron muove la portaerei

Mantigioni, Boni
e Ottaviani
alle pagine 2 e 3


A picco le Borse

Benzina e gas,
rischio stangata
Il governo studia
le contromisure

Marin a pagina 4

Il presidente di Nomisma

Tabarelli:
«Crisi energetica?
Rischio baratro
per l'Europa»

De Franchis a pagina 5

Il monito del Quirinale

Mattarella:
«Abbattere i muri
dell'indifferenza»

Passeri a pagina 6



Rientrati gli studenti italiani «Finalmente siamo a casa»

Dopo i primi rientri di lunedì, altri 500
italiani sono riusciti a tornare ieri con i
voli partiti da Emirati Arabi e Oman. A
Malpensa, tra le lacrime e gli abbracci
dei familiari, sono atterrati i 200
studenti minorenni bloccati a Dubai: «È
stata dura, ma adesso siamo a casa

stiamo bene» hanno detto. Altri voli
commerciali e speciali sono decollati
dall'Oman. Ed è già operativa la task
force inviata dalla Farnesina
all'aeroporto di Muscat e alla frontiera
tra Oman e Emirati Arabi.

Petrucchi a pagina 7

DALLE CITTÀ

EMPOLI Gli interventi ridotti da 7 a 2 l'anno

Aree verdi a sfalcio ridotto
Al via la sperimentazione

Servizio in Cronaca

CERTALDO La fine entro il 31 marzo

Cantiere dell'ex stamperia
Prorogati i tempi dei lavori

Fiorentino in Cronaca

EMPOLI E' stata contattata dall'ambasciata

Studentessa
bloccata a Dubai
Prime ipotesi
per il rientro



Puccioni in Cronaca

Firenze, fermato un 32enne
Ha precedenti, scontro politico

Si addormenta
sul tram,
diciassette
trascinato
sotto un cavalcavia
e violentato

Mecarozzi a pagina 10

Napoli, oggi l'addio al bimbo
Anche la premier alla cerimonia

L'autopsia
su Domenico:
al momento
dell'espanto
nessun danno
al cuore

Femiani a pagina 11



Intervista allo storico Barbero

«Quel rivoluzionario
di san Francesco»

Bargagna e commento
di padre Enzo Fortunato a pagina 12

SUSTENIUM PLUS 50+
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

GI Integratori alimentari e nutrimento inteso come sostituto di una dieta varia, equilibrata e di una stile di vita sano.

A. M. M. M.



**EU FEDERALE
VALLEVERDE**

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO

la Repubblica



VALLEVERDE



Rspettacoli
Argentero: così cerco
di invecchiare bene
di **SILVIA FUMAROLA**
a pagina 32

Rsport
Divise vietate e tanti no
Paralimpiadi in salita
di **CHIUSANO e CITO**
a pagina 36



Mercoledì
4 marzo 2026
Anno 51 - N° 51
Oggi con
Green&Blue
In Italia **€1,90**

Iran, il Golfo s'infiamma

L'ASSALTO ALLE BASI

Colpite le ambasciate Usa a Riad e Dubai
Emirati pronti a un'azione militare
Gli israeliani avanzano nel sud del Libano

L'ASSEDIO A TEHERAN

Pioggia di bombe sugli ayatollah
mentre il figlio di Khamenei Mojtaba
viene eletto nuova Guida suprema

LE MOSSE DELL'EUROPA

Macron: una portaerei nel Mediterraneo
Anche il Regno Unito invia navi e jet
Trump attacca Sánchez per il suo rifiuto



Iran, Hormozgan: si scavano fosse per le piccole vittime della scuola



altan

LE INTERVISTE

Applebaum: il diritto
internazionale
non conta più nulla

di **ANNALISA CUZZOCREA**



a pagina 7

Veltroni: siamo
a un bivio
tra Ue e America

di **STEFANO CAPPELLINI**



a pagina 15

La vittima collaterale

di **PAOLO GARIMBERTI**

Guerra scaccia guerra. L'attacco
di Stati Uniti e Israele all'Iran
mette in secondo piano
l'aggressione della Russia all'Ucraina:
nell'attenzione delle cancellerie e
dell'opinione pubblica.
Ieri il cancelliere Friedrich Merz
era in visita alla Casa Bianca.
a pagina 17

Quei giovani lasciati soli

di **LUIGI MANCONI**

Dopo l'attacco israelo-
statunitense contro l'Iran
sarà più agevole, e comunque
meno pericoloso, "Leggere Lolita a
Teheran" o, magari, "Lamento di
Portnoy"? Sarà più semplice, e
meno oneroso, per le ragazze e i
ragazzi iraniani vivere in libertà?
a pagina 17

Borse giù, volano gas e petrolio il governo studia le contromosse

di **FILIPPO SANTELLI**

a alle pagine 10 e 11, con un servizio di **OCORSIO**

Il Golfo è in fiamme e l'Iran nomi-
na la nuova Guida suprema: è il fi-
glio di Ali Khamenei, Mojtaba. Te-
heran è sotto assedio. A Riad e a
Dubai sono state colpite le amba-
sciate Usa. E gli Emirati sono pronti
a un'azione militare. Trump:
per il dialogo è troppo tardi. Parigi
e Londra inviano navi a Cipro.

I servizi a da pagina 2 a pagina 14



IL CASO

di **DARIO DEL PORTO**



Esplantato sano
il secondo cuore
di Domenico

a pagina 22

LE IDEE

di **MELANIA MAZZUCCO**

Riscopriamo
l'origine dell'arte
che è donna

L'arte è invenzione di
donna. Così vuole la
tradizione occidentale,
fondata sul racconto di Plinio il
Vecchio nel XXXV libro della
Naturalis Historia. La figlia di Buta-
de, vasaio e scultore di Corinto -
scrive Plinio - disperata per la se-
parazione dall'amato in partenza
per la guerra, traccia sul muro
"l'ombra del suo viso": così lo
avrà sempre accanto.
a alle pagine 30 e 31

Prezzi di vendita all'estero: Grecia €3,30 - Croazia, Francia, MaroccoP, Slovenia €4,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,30

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

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



La nostra carta personale
di materiali riciclati
è una certificazione
in materia ambientale



LA STORIA

Quei gemelli non vedenti
presidi nei licei di Catania

LAURA ANELLO — PAGINA 17



IL LIBRO

Fisica, matematica e Ai
Parisi racconta il futuro

MASSIMO CACCIARI — PAGINA 25



IL NUOVO FILM SU AUDREY HEPBURN

Il fascino senza tempo
di Colazione da Tiffany

MARIA CORBI — PAGINA 23

1,90€ II ANNO 160 II N.61 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV./IN.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1 DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



www.acquaveva.it

LA STAMPA

MERCOLEDÌ 4 MARZO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



www.acquaveva.it

GNN

TRUMP: ABBIAMO DISTRUTTO MARINA, AVIAZIONE E SCUDI AEREL. PARIGI E LONDRA INVIANO NAVI A CIPRO. IN ITALIA ALLARME PER L'ENERGIA

L'Iran minaccia l'Europa

"Non difendete le basi del Golfo". Il figlio di Khamenei eletto nuova Guida suprema dal regime

IL COMMENTO

Una sola guerra
e tante scommesse

ETTORE SEQUI

Le borse crollano, il Brent supera gli 80 dollari, Hormuz diventa un imbuto energetico, Merz vola a Washington in piena emergenza strategica. Non sono episodi isolati ma i segnali di una guerra che ha già superato la dimensione regionale ed è ormai sistemica. Il punto di svolta è stata l'uccisione di Khamenei. — PAGINA 23

LO SCENARIO

La strategia del caos
arma degli Ayatollah

ALESSIA MELCANGI

L'Iran sta vivendo il momento più difficile e pericoloso dal 1979. Nemmeno quando il nuovo sistema della Repubblica islamica, a cui si contrapponevano comunisti, socialisti islamici e moderati liberali, doveva ancora strutturarsi sull'onda della rivoluzione. Nemmeno quando otto anni di guerra con l'Iraq devastarono il Paese. — PAGINA 22

L'ANALISTA ISRAELIANO

"Teheran rischia
l'isolamento totale"

FRANCESCO MANNOCCI

Eyal Hultala è una delle figure chiave dell'apparato di sicurezza israeliano dell'ultimo decennio. Dopo una lunga carriera nel Mossad, è diventato consigliere per la sicurezza nazionale e capo del National Security Council (NSC) nel governo Bennett (2021-2023): un ruolo centrale. — PAGINA 5

BRESOLIN, GRIGNETTI, LOMBARDO, LUISE
MAGRI, RODOTÀ, SIMONI, STABILE

L'assistenza militare a Cipro, il rafforzamento della sicurezza interna, la gestione dei possibili flussi migratori e gli interventi in campo energetico. Sono i quattro fronti ai quali sta lavorando l'Europa per cercare di mitigare l'impatto del conflitto in corso in Medio Oriente. E mentre Stati Uniti e Israele continuano a colpire l'Iran «su vasta scala», in Italia divampa lo scontro politico; con le opposizioni sulle barricate e tensioni che attraversano la stessa maggioranza di governo. — CON IL TACCUINO DI SORGI — PAGINE 2-11

IL CASO DUBAI

Crosetto, i Servizi
e il giallo Mantovano

FRANCESCO MALFETANO

L'incidente è operativo prima ancora che politico. Perché nella sequenza che porta Guido Crosetto a restare bloccato a Dubai mentre l'Iran colpisce nel Golfo non c'è solo un problema di opportunità. C'è un corto circuito tra livelli decisionali e la sensazione — a Palazzo Chigi — di aver scoperto troppo tardi una vulnerabilità. MAGRI — PAGINA 8

I MERCATI

Perché ora le bombe
schiacciano le Borse

PIETRO REICHLIN

Trump ritiene che la sua moralità sia il solo limite alle sue azioni politiche. Ma anche lui, come ogni altro politico e nonostante l'ampiezza dei suoi poteri, non può ignorare la risposta dei mercati. Questi ultimi valutano i rischi per la stabilità e producono variazioni dei prezzi che puniscono i governi irresponsabili. GORIA, RICCIO, TURI — PAGINE 10-11

UNA FOTO INEDITA DELL'800 RACCONTA I VOLTI DEI RAGAZZI DEL D'AZEGLIO CHE FONDARONO IL CLUB

La prima Juve

ANTONIO BARILLÀ



Uno scatto dimenticato in cantina, dentro mille ottocento "vetrini", per lo più ritratti di famiglia, e in mezzo una fotografia storica: la più antica mai venuta alla luce della Juventus.

Nello scatto di fine Ottocento l'immagine più antica del club bianconero era "dimenticata" in una cantina. PAGINE 18-19

L'INCONTRO ALLA STAMPA

Schlein attacca
"Tasse e conflitti
è un governo
di ipocriti"

GIULIA RICCI — PAGINA 9



Il governo italiano si è schiacciato solo sugli Stati Uniti e ci sta facendo perdere il ruolo di mediatori in Medio Oriente

IL CASO DELL'INFERMIERE

Morti in ambulanza
"Omicidi volontari"

FILIPPO FIORINI

Almeno cinque famiglie forlivesi hanno appena scoperto che uno dei loro nonni potrebbe esser stato ucciso. I primi tra questi ad aver avuto la forza di parlare, ovvero i figli di una signora di 85 anni morta a novembre, si dicono «sconvolti». Sono la parte offesa del «caso zero», quello che ha dato vita a un'inchiesta che potrebbe allargarsi. — PAGINA 16

IL MANAGER DI MPS

Rossi, l'ultima verità
"Fu ammazzato"

PINO DI BLASIO

Tredici anni dopo la caduta dalla finestra del suo ufficio al terzo piano di Rocca Salimbeni e la morte dopo lunghi minuti di agonia sul selciato del vicolo del Monte Pio, il caso David Rossi, capo della comunicazione di Banca Monte dei Paschi, si prepara a vivere una nuova svolta. — PAGINA 15

Buongiorno

La serrata contesa fra Sì e No al referendum si arricchisce di ulteriori, robuste basi politiche. Michele Placido, che ha conosciuto e interpretato Giovanni Falcone, e ne ricorda la predilezione per le carriere separate, voterà Sì; i tifosi della Lazio, che pure premettono di essere per il Sì, voteranno invece No così da fare un dispetto a Claudio Lotito, loro presidente e senatore di Forza Italia. Mi rendo conto di indugiare nelle architetture filosofiche, quando un referendum andrebbe affrontato in fondo a una campagna elettorale chiara, schietta, onesta, com'è stata sin qui. Le argomentazioni sono solide in entrambi gli schieramenti. Se vince il Sì — spero di non farla troppo polverosa — i mafiosi si impadroniranno del Paese, se lo spartiranno con i corrotti, la massoneria deviana infilerà

Ritratto della bolgia

MATTIA FELTRI

i suoi artigiani nelle istituzioni, la magistratura sarà messa a cuccia, la Costituzione verrà svuotata e saremo cacciati dal consesso delle democrazie. Se invece vince il No, gli immigrati si impadroniranno del Paese, se lo spartiranno con i centri sociali, i rom potranno sparare ai poliziotti, le procure arresteranno Giorgia Meloni, la religione ufficiale diventerà l'Islam e le baby gang conquisteranno Palazzo Chigi. È un vero peccato che non sia previsto il pareggio, e ognuno, di una parte e dell'altra, non possa dunque mettere in galera chi gli pare, mafiosi e immigrati, corrotti e anarchici, massoni e rom, magistrati e maranza, politici e poliziotti, giovani e vecchi, al culmine di una bolgia nella quale i garantisti hanno già perso, perché a fronteggiarli sono due opposti giustizialismi.

BANCA
DI ASTI
bancadiasti.it

BANCA
DI ASTI
bancadiasti.it



EU FEDERALE
VALLEVERDE

Ferretti, il ceco Komàrek mira al 30% ma i soci cinesi sono già saliti al 39%

Gerosa a pagina 12

Il dossier
The Italian Sea
Group finisce
sul tavolo
di Del Vecchio jr
Deugeni a pagina 12



Missoni resta italiana, Fsi sigla una partnership industriale

Bachmueller di Bogner e Fassin al 25% tramite Katjes Quiet Luxury

Palazzi in MF Fashion

Anno XXXVII n. 044

Mercoledì 4 M

€2,00 *Classeditori*

500

**VALLEVERDE**

Cost MPF Marathon for Pashona 125 a \$7.00 (\$2.00 + \$5.00) – Cost MPF Marathon for Luvon 62 a \$7.00 (\$2.00 + \$5.00) – Cost Blueberry Mouthpiece Awards a \$5.00 (\$2.00 + \$3.00)

FTSE MIB -3,92% 44.468

DOW JONES -0,89% 48.470**

NASDAQ -1.08% 22.502**

DAX -3,44% 23.791

SPREAD 72 (+7) €/\$ 1,1606

⁴⁴ Dati aggiornati alle ore 19.30.

I MERCATI CADONO E LA PREMIER TEME LO SHOCK ENERGETICO

Borsa alla canna del gas

In pochi giorni il prezzo del metano è salito del 90%. Meloni incontra i vertici di Eni e Snam per prendere contromisure. Piazza Affari -3,9%, meno pesante Wall Street

BTP VALORE, LA RACCOLTA SUPERA 10 MILIARDI. ACQUISTI DA 311 MILA ITALIANI

Bichicchi, Capponi, Dal Maso, Di Rocco, Ninfolo e un commento di Sommella alle pagine 2, 3 e 4



AL CONGRESSO FABI

**Patuelli: per creare
un polo del risparmio
serve meno fisco
E attenzione all'AI**

Devecchi e Gualtieri a pagina 9

LEAPMOTOR PER TESLA

Per i crediti Co2 Stellantis rompe con Musk e sceglie i cinesi

Boerhaavia diffusa L.

DERMATOLOGIA

**Anche Moratti jr
investe
nei laboratori
Farmoderm**

Giacobino a pagina 13



UniCredit Leasing

Il nostro team di esperti è al tuo fianco per individuare le soluzioni di leasing più adatte a finanziare i beni strumentali necessari alla crescita della tua impresa. Ti offriamo inoltre un servizio dedicato e completo che gestisce le varie fasi della richiesta delle principali agevolazioni abbinabili: dall'analisi di fattibilità alla presentazione della domanda, fino alla gestione dell'intero iter agevolativo.



unicreditleasing.it

Seavoo pubblicità con fluidità personalizzata.

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

Primo Piano

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

Trieste Prima

Trieste

Medio Oriente nel caos, prime conseguenze sul porto: stop al petrolio dal golfo Persico

Il greggio iracheno e saudita rappresenta poco più del 12 per cento del petrolio movimentato dalla Siot. Una esposizione diretta alla crisi che viene definita contenuta. "Non sussistono evidenze di un potenziale significativo effetto della crisi sui traffici del terminale marino" La guerra scoppiata in Medioriente conseguente all'uccisione dell'ayatollah Khamenei ha delle conseguenze mondiali nel settore del petrolio ma che portano con sé riflessi anche sul **porto** di **Trieste**. Lo scalo giuliano, infatti, ha nella movimentazione del greggio (cioè che viene inserito nelle cosiddette rinfuse liquide) una parte fondamentale dei suoi traffici, se non addirittura preponderante. Lo sanno bene alla Siot, parco serbatoi di San Dorligo della Valle che "pompa" petrolio, proveniente da diverse zone del mondo, verso l'Europa centro-orientale. Da dove arriva la maggior parte del greggio Nei numeri del 2025, lo stabilimento della Trans-Alpinen Leitung (detta Tal) ha movimentato oltre 41 milioni di tonnellate di greggio, proveniente per oltre la metà da Kazakistan, Libia e Azerbaijan. Nel dettaglio, questi tre paesi rappresentano poco meno del 70 per cento del volume complessivo. Si parla, in tonnellate, di quasi 14 per il

Kazakistan, di 10 milioni e 300 mila per il paese mediterraneo e di poco più di quattro milioni e 600 mila tonnellate per la nazione caucasica. E i paesi sui quali infuria la guerra tra Stati Uniti, Israele e l'Iran? I dati Per la Siot i numeri sono marginali, se guardati nel quadro globale. Parliamo tuttavia di oltre il 12 per cento del greggio complessivo, con poco più di cinque tonnellate. Nello specifico, i due paesi del golfo Persico da dove parte il petrolio per la Siot sono l'Iraq e l'Arabia Saudita: le quote, rispettivamente, sono del 6,9 e del 5,3 per cento, con due milioni 846 mila tonnellate per Baghdad e due milioni 224 mila per Riyadh. Nella lista dei paesi di origine ci sono altri 13 paesi, ma al di là di Norvegia, Stati Uniti, Guyana e Nigeria (che oscillano tra il 3,8 e il 2,4 per cento dei volumi totali), gli altri sono tutti al di sotto del mezzo milione di tonnellate. Il commento dell'azienda Dalle parti di Siot non si dicono preoccupati, in quanto la percentuale di petrolio che con il blocco dello stretto di Hormuz non parte per l'Europa è marginale. L'impatto della guerra, scrivono, è "limitato". L'azienda stima che "non sussistano evidenze di un potenziale significativo effetto della crisi sui traffici del terminale marino di **Trieste** e sul sistema dell'oleodotto Tal". L'esposizione diretta di Siot alla crisi viene definita "contenuta" e, inoltre, Siot continuerà a garantire, attraverso la diversificazione delle fonti, "un elemento di stabilità per l'approvvigionamento dell'Europa centrale".



03/03/2026 16:57

Il greggio iracheno e saudita rappresenta poco più del 12 per cento del petrolio movimentato dalla Siot. Una esposizione diretta alla crisi che viene definita contenuta. "Non sussistono evidenze di un potenziale significativo effetto della crisi sui traffici del terminale marino" La guerra scoppiata in Medioriente conseguente all'uccisione dell'ayatollah Khamenei ha delle conseguenze mondiali nel settore del petrolio ma che portano con sé riflessi anche sul porto di Trieste. Lo scalo giuliano, infatti, ha nella movimentazione del greggio (cioè che viene inserito nelle cosiddette rinfuse liquide) una parte fondamentale dei suoi traffici, se non addirittura preponderante. Lo sanno bene alla Siot, parco serbatoi di San Dorligo della Valle che "pompa" petrolio, proveniente da diverse zone del mondo, verso l'Europa centro-orientale. Da dove arriva la maggior parte del greggio Nei numeri del 2025, lo stabilimento della Trans-Alpinen Leitung (detta Tal) ha movimentato oltre 41 milioni di tonnellate di greggio, proveniente per oltre la metà da Kazakistan, Libia e Azerbaijan. Nel dettaglio, questi tre paesi rappresentano poco meno del 70 per cento del volume complessivo. Si parla, in tonnellate, di quasi 14 per il Kazakistan, di 10 milioni e 300 mila per il paese mediterraneo e di poco più di quattro milioni e 600 mila tonnellate per la nazione caucasica. E i paesi sui quali infuria la guerra tra Stati Uniti, Israele e l'Iran? I dati Per la Siot i numeri sono marginali, se guardati nel quadro globale. Parliamo tuttavia di oltre il 12 per cento del greggio complessivo, con poco più di cinque tonnellate. Nello specifico, i due paesi del golfo Persico da dove parte il petrolio per la Siot sono l'Iraq e l'Arabia Saudita: le quote, rispettivamente, sono del 6,9 e del 5,3 per cento, con due milioni 846 mila tonnellate per

Domani la Fiamma Paralimpica arriva in città verso Milano Cortina 2026

Domani, mercoledì 4 marzo, Venezia si prepara ad accogliere la Fiamma Paralimpica, simbolo universale di uno sport capace di unire e includere ogni atleta: la città vivrà una giornata intensa e ricca di significato, nel segno della continuità tra Olimpiadi e Paralimpiadi e della convinzione che tutti gli atleti siano uguali. La Fiamma Paralimpica farà il suo ingresso a Venezia con un percorso che attraverserà il territorio comunale, coinvolgendo prima Mestre e poi il cuore storico della città lagunare. Il primo momento si svolgerà a Mestre, dalle ore 16.30 alle 17.05, lungo un tracciato di 4 chilometri e 40 metri che vedrà alternarsi 15 tedofori. La Fiamma attraverserà Via Trezzo, Viale Garibaldi, Via Torre Belfredo, la Rotatoria Einaudi, Via Padre Reginaldo Giuliani e Via Filiassi, portando tra le strade della città metropolitana il messaggio di inclusione e partecipazione che accompagna il viaggio verso i Giochi. Le persone che desiderano assistere al passaggio potranno posizionarsi lungo le strade indicate, così da vivere da vicino questo momento significativo e condividere l'entusiasmo e i valori che la Fiamma rappresenta. Alle ore 17.20 il testimone passerà al centro storico di Venezia, dove prenderà il via la seconda parte del percorso, in programma fino alle 19.30. Dall'area portuale di San Basilio a Piazza San Marco si alterneranno 23 tedofori 22 individuali e un gruppo in un itinerario di grande suggestione che attraverserà alcuni dei luoghi più iconici della città. È previsto un convoglio tecnico dedicato al trasferimento dei materiali, dei tedofori e degli accompagnatori, con sosta presso l'Autorità Portuale, a supporto dell'organizzazione. Il percorso veneziano si snoderà da San Basilio lungo le Zattere fino a Punta della Dogana. Da qui la Fiamma proseguirà con un tratto acqueo fino all'Arsenale, in collaborazione con la Remiera Bucintoro e con altre remiere cittadine, per poi tornare lungo Riva Ca' di Dio e Riva degli Schiavoni, attraversando la Piazzetta fino a raggiungere Piazza San Marco. Qui, dalle 17.30, si alterneranno momenti di dialogo in attesa dell'arrivo della Fiamma Paralimpica con società sportive del territorio come quelle del basket Reyer, 1ª Squadre di Basket Unificato Special Olympics Inserita all'interno di una società professionistica di basket e Sorriso Riviera, tra le prime Squadre di Basket Unificato Special Olympics, del calcio con il Venezia Fc con Powerchair Football e la 1ª Squadre di Powerchair Football inserita all'interno di una società professionistica di calcio e Campioni d'Italia 2025, lo sporting la Barena con al sua società di paracanoa e la società sportiva Terraglio con la squadra para-karate terza a livello mondiale, che racconteranno assieme ai loro atleti i loro percorsi sportivi in attesa dell'accensione del braciore previsto tra le 19.15 e le 19.30.



Albenga Corsara

Savona, Vado

Cerimonia a Savona per il primo anniversario della scomparsa di Rino Canavese

Redazione Corsara

La comunità portuale e le istituzioni hanno scoperto una targa commemorativa al Palacrociere Politica e Amministrazione in Liguria - Archivio Attualità | Nel giorno che segna il primo anniversario della scomparsa di Cristoforo Rino Canavese, figura di rilievo per lo sviluppo del porto di Savona, si è tenuta una cerimonia commemorativa con la partecipazione delle principali istituzioni locali e della comunità portuale. L'incontro ha avuto luogo presso il Palacrociere di Savona, dove è stata scoperta una targa a sua memoria, riconoscimento del ruolo che Canavese ha avuto nella crescita infrastrutturale ed economica dello scalo ligure. L'ingegnere civile idraulico, specializzato in costruzioni marittime, entrò nel 1976 nell'Ente Autonomo del Porto di Savona e ne seguì l'evoluzione per oltre vent'anni. Dal 2004 al 2012 ricoprì la Presidenza dell'Autorità Portuale di Savona, per poi far parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, contribuendo all'integrazione del sistema portuale regionale. Tra le sue iniziative più significative si annoverano la realizzazione del terminal crocieristico, che ha modificato il rapporto tra porto e città, e la progettazione della Piattaforma multipurpose di Vado Ligure, oggi una delle infrastrutture container più avanzate del Mediterraneo. Canavese ha inoltre promosso l'intermodalità ferroviaria come elemento strategico per la competitività del porto. Alla commemorazione, oltre ai rappresentanti istituzionali tra cui l'Autorità di Sistema Portuale, i sindaci locali, la Provincia di Savona e la Capitaneria di Porto hanno partecipato operatori portuali, esponenti del tessuto economico e le associazioni di categoria, sottolineando il riconoscimento condiviso del contributo di Canavese. La cerimonia è stata aperta da una Messa officiata dal Vicario Generale Don Camillo Podda e dal diacono Salvatore D'Angelo. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, ha osservato: In questi mesi ho potuto comprenderne la statura attraverso le opere che ha immaginato e realizzato, opere che hanno trasformato i porti di Savona e Vado in realtà moderne, concrete, profondamente integrate con il territorio. Paroli ha inoltre evidenziato come Canavese avesse vinto due volte: come amministratore pubblico, lasciando infrastrutture visibili a tutti, e come uomo delle istituzioni, ricordato con stima e riconoscenza dalla sua comunità. Dal settore privato, Roberto Ferrarini, Vice Presidente Port Terminal di Costa Crociere, ha definito Canavese un punto di riferimento fondamentale e una straordinaria forza propulsiva per la comunità portuale, sottolineando come il modello condiviso con lui costituisca un esempio a livello internazionale. Tra i familiari presenti alla cerimonia la moglie Franca, il figlio Luca con la nuora e la nipotina Meiko, insieme a numerosi colleghi che hanno lavorato con Canavese nel corso degli anni. Il Sindaco di Savona, Marco Russo, ha ricordato l'impegno della comunità locale nel mantenere vivo il ricordo di



03/03/2026 19:35

Redazione Corsara

La comunità portuale e le istituzioni hanno scoperto una targa commemorativa al Palacrociere Politica e Amministrazione in Liguria - Archivio Attualità | Nel giorno che segna il primo anniversario della scomparsa di Cristoforo Rino Canavese, figura di rilievo per lo sviluppo del porto di Savona, si è tenuta una cerimonia commemorativa con la partecipazione delle principali istituzioni locali e della comunità portuale. L'incontro ha avuto luogo presso il Palacrociere di Savona, dove è stata scoperta una targa a sua memoria, riconoscimento del ruolo che Canavese ha avuto nella crescita infrastrutturale ed economica dello scalo ligure. L'ingegnere civile idraulico, specializzato in costruzioni marittime, entrò nel 1976 nell'Ente Autonomo del Porto di Savona e ne seguì l'evoluzione per oltre vent'anni. Dal 2004 al 2012 ricoprì la Presidenza dell'Autorità Portuale di Savona, per poi far parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, contribuendo all'integrazione del sistema portuale regionale. Tra le sue iniziative più significative si annoverano la realizzazione del terminal crocieristico, che ha modificato il rapporto tra porto e città, e la progettazione della Piattaforma multipurpose di Vado Ligure, oggi una delle infrastrutture container più avanzate del Mediterraneo. Canavese ha inoltre promosso l'intermodalità ferroviaria come elemento strategico per la competitività del porto. Alla commemorazione, oltre ai rappresentanti istituzionali tra cui l'Autorità di Sistema Portuale, i sindaci locali, la Provincia di Savona e la Capitaneria di Porto hanno partecipato operatori portuali, esponenti del tessuto economico e le associazioni di categoria, sottolineando il riconoscimento condiviso del contributo di Canavese. La cerimonia è stata aperta da una Messa officiata dal Vicario Generale Don Camillo Podda e dal diacono Salvatore D'Angelo. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, ha osservato: "In questi mesi ho potuto

Albenga Corsara

Savona, Vado

Canavese, evidenziando come la compattezza del territorio è rimasta forte e la determinazione a portare avanti i progetti è inalterata. Russo ha inoltre affermato che la dedica del Terminal Crociere simbolizza il segno che Rino ha lasciato in modo indelebile nel porto di Savona. (Red. Corsara).

Il Nautilus

Savona, Vado

AdSP MLO: Istituzioni e comunità portuale riunite per ricordare Rino Canavese

Savona -A un anno dalla scomparsa di Cristoforo Rino Canavese, le Istituzioni del territorio e l'intera comunità marittimo-portuale savonese si sono riunite per ricordarne la figura e il contributo allo sviluppo dello scalo. Alla commemorazione hanno preso parte l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, i Sindaci del territorio, la Provincia di Savona, la Capitaneria di Porto, rappresentanti delle associazioni di categoria, operatori portuali ed esponenti del sistema economico locale, a testimonianza di un riconoscimento condiviso per il ruolo svolto negli anni nella crescita del porto. Alle 16.30, presso il Palacrociere di Savona, è stata celebrata una Santa Messa in sua memoria, officiata dal Vicario Generale Don Camillo Podda con il diacono Salvatore D'Angelo. La partecipazione è stata ampia e trasversale, con la presenza delle principali istituzioni del territorio, vertici di enti e imprese legate allo scalo. Nel corso della cerimonia è stata scoperta la targa commemorativa a lui dedicata presso il Palacrociere, scelta non casuale in quanto luogo simbolo di una delle intuizioni strategiche che hanno segnato il suo mandato. Un gesto sobrio, destinato a durare, con cui la comunità cittadina e portuale ha voluto fissare nel tempo il ricordo di una figura che ha inciso in modo significativo nella trasformazione infrastrutturale ed economica del territorio. Ingegnere civile idraulico con specializzazione in costruzioni marittime, entrato nel 1976 nell'Ente Autonomo del Porto di Savona, Canavese ha accompagnato per oltre due decenni l'evoluzione dello scalo, fino alla Presidenza dell'Autorità Portuale di Savona dal 2004 al 2012. In seguito ha fatto parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, contribuendo alla fase di integrazione del sistema. Tra le direttrici principali del suo operato si collocano lo sviluppo del traffico crocieristico, con la realizzazione del terminal che ha ridefinito il rapporto tra porto e città, e l'impostazione della Piattaforma multipurpose di Vado Ligure, progetto fondato su un significativo apporto di capitali privati e oggi tra le infrastrutture container più avanzate del Mediterraneo. Ha inoltre sostenuto con determinazione l'intermodalità ferroviaria quale fattore strutturale di competitività, promuovendo un modello integrato tra banchine e retroporto. Accanto alla dimensione pubblica, la cerimonia ha visto la presenza dei familiari la moglie Franca, il figlio Luca con la nuora e la piccola Meiko e di numerosi colleghi che con lui hanno condiviso anni di lavoro e responsabilità. La giornata si è conclusa con gli interventi dei rappresentanti istituzionali presenti. A differenza di molti di voi, non ho conosciuto personalmente l'ingegner Canavese ha dichiarato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Matteo Paroli ma in questi mesi ho potuto comprenderne la statura attraverso le opere che ha immaginato e realizzato, opere che hanno trasformato i porti di Savona e Vado in realtà moderne, concrete, profondamente integrate con



Savona -A un anno dalla scomparsa di Cristoforo Rino Canavese, le Istituzioni del territorio e l'intera comunità marittimo-portuale savonese si sono riunite per ricordarne la figura e il contributo allo sviluppo dello scalo. Alla commemorazione hanno preso parte l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, i Sindaci del territorio, la Provincia di Savona, la Capitaneria di Porto, rappresentanti delle associazioni di categoria, operatori portuali ed esponenti del sistema economico locale, a testimonianza di un riconoscimento condiviso per il ruolo svolto negli anni nella crescita del porto. Alle 16.30, presso il Palacrociere di Savona, è stata celebrata una Santa Messa in sua memoria, officiata dal Vicario Generale Don Camillo Podda con il diacono Salvatore D'Angelo. La partecipazione è stata ampia e trasversale, con la presenza delle principali istituzioni del territorio, vertici di enti e imprese legate allo scalo. Nel corso della cerimonia è stata scoperta la targa commemorativa a lui dedicata presso il Palacrociere, scelta non casuale in quanto luogo simbolo di una delle intuizioni strategiche che hanno segnato il suo mandato. Un gesto sobrio, destinato a durare, con cui la comunità cittadina e portuale ha voluto fissare nel tempo il ricordo di una figura che ha inciso in modo significativo nella trasformazione infrastrutturale ed economica del territorio. Ingegnere civile idraulico con specializzazione in costruzioni marittime, entrato nel 1976 nell'Ente Autonomo del Porto di Savona, Canavese ha accompagnato per oltre due decenni l'evoluzione dello scalo, fino alla Presidenza dell'Autorità Portuale di Savona dal 2004 al 2012. In seguito ha fatto parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, contribuendo alla fase di integrazione del sistema. Tra le direttrici principali del suo operato si collocano lo sviluppo del traffico crocieristico, con la realizzazione del terminal che ha ridefinito il rapporto tra porto e città, e l'impostazione della Piattaforma multipurpose di Vado

Il Nautilus

Savona, Vado

il territorio. Vent'anni fa pensare a uno sviluppo portuale in armonia con la città era quasi impossibile. Lui ci è riuscito, con visione, determinazione e passione. Credo abbia vinto due volte: come amministratore pubblico, lasciando infrastrutture che oggi tutti possono vedere e vivere; e come uomo delle istituzioni, riuscendo a essere ricordato con stima e riconoscenza dalla sua comunità. Ogni amministratore ambisce a lasciare un segno. L'ingegner Canavese quel segno lo ha lasciato. Per questo il mio ringraziamento va a lui, alla sua famiglia e a tutta la comunità portuale che continua a riconoscere il valore del suo lavoro e del suo servizio al territorio. Rino Canavese ha rappresentato per la comunità portuale un punto di riferimento fondamentale e una straordinaria forza propulsiva ha dichiarato Roberto Ferrarini Vice Presidente Port Terminal di Costa Crociere. Il percorso condiviso con lui ha costituito un modello di eccellenza, condiviso anche con altre comunità a livello internazionale. L'impronta che ha lasciato è tuttora presente nelle nostre attività quotidiane, grazie al suo spirito e alla costante determinazione con cui ha perseguito la realizzazione dei progetti sviluppati insieme nel corso degli anni. In conclusione è intervenuto il Sindaco di Savona Marco Russo: Quando, un anno fa, abbiamo salutato Rino tutti noi ci eravamo ripromessi di dare ciascuno un contributo ancora più forte per tentare di ridurre l'enorme vuoto che lui lasciava. Dopo un anno possiamo dire che ci siamo impegnati molto in questo senso, tenendo così viva la sua memoria. Rino sarebbe contento di constatare che la compattezza del territorio è rimasta forte e la determinazione a portare avanti i progetti è inalterata. Sarebbe anche stato contento di vedere come Autorità portuale abbia preso coscienza della rilevanza degli scali di Savona e Vado per lo sviluppo dell'intero sistema. La dedica del Terminal Crociere è la conferma di tutto ciò, è un modo per testimoniare questi valori e simboleggia il segno che Rino ha lasciato in modo indelebile nel porto di Savona.

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Concessioni, Savona verso le gare entro ottobre 2026: occhi puntati su spiagge libere e rischio tendopoli

Gaia Cifone

Per ora nessuna sentenza del Tar riferita alle spiagge del capoluogo, ma scatta il percorso verso l'avvio dei bandi. Sul tavolo sicurezza balneare e controlli serali Savona. La stagione estiva 2026 è alle porte. Tra qualche mese, tempo permettendo, le spiagge della nostra provincia torneranno a riempirsi. Sdraio, ombrelloni e lettini saranno pronti per ospitare i tanti residenti ma anche i diversi turisti che ogni anno scelgono le nostre spiagge per una tintarella. Ma inevitabilmente da diverso tempo ormai quando si parla di spiagge non si può prescindere dal triangolo spiagge-bandi (dovuti alla direttiva Bolkestein)-concessioni. Sulle pagine del nostro giornale stiamo seguendo molto da vicino cosa sta succedendo nei vari comuni, comprese le recenti sentenze del Tar della Liguria che hanno riguardato, ad oggi, tre comuni (Pietra Ligure, Laigueglia e Ceriale). Oggi puntiamo il focus sul Comune capoluogo di Provincia: Savona. Ricordiamo che le spiagge di Savona non dipendono dall'Amministrazione comunale ma la loro gestione è sotto l'Autorità Portuale (che comprende tre Comuni: Savona, Albissola Marina e Vado Ligure, e che hanno i loro relativi Pud). Bandi a Savona: ecco la

situazione. La commissione composta, oltre che dall'Autorità Portuale, anche da Agenzia del Demanio, Comuni, Capitaneria di Porto e Provveditorato alle Opere Pubbliche si è riunita e i bandi dovrebbero essere pronti entro ottobre 2026. La normativa italiana fissa al 30 settembre 2027 il termine ultimo per l'avvio delle gare. Al momento Savona, a differenza di Pietra Ligure, Ceriale e Laigueglia, non ha ancora ricevuto una sentenza del Tar che imponga di anticipare i tempi: per questi tre comuni, infatti, stando alle recenti pronunce dei giudici le procedure dovranno concludersi non entro il 2027 ma entro maggio-giugno 2026. Nei giorni scorsi c'è stata una riunione tra il Comune di Savona, l'Autorità Portuale e l'Associazione bagni marini. Sul tavolo i temi affrontati sono stati due: la sorveglianza e sicurezza balneare che dovrà essere messa in atto nelle spiagge a bandiera blu e la vigilanza serale. Dobbiamo garantire la presenza dei bagnini sulle spiagge libere afferma l'assessore Francesco Rossello nelle prossime settimane pubblicheremo una manifestazione di interesse per gestire la sorveglianza balneare. Abbiamo chiesto l'ausilio dell'Associazione bagni marini che ha i riferimenti giusti per garantire questi servizi. Inoltre è stato affrontato anche il tema relativo alla vigilanza notturna con un occhio di riguardo per i problemi relativi (ad esempio) alle tendopoli ai campeggi abusivi che ogni estate si verificano nelle spiagge libere: Abbiamo preso atto di queste problematiche e dunque del fatto che è un tema che dobbiamo cercare di gestire. Sicuramente dobbiamo trovare soluzioni, faremo degli approfondimenti per capire quali soluzioni si possono adottare. Sicuramente un primo passo è sistemare la cartellonistica che al momento è poco evidente. Cartelli con la scritta vietato campeggiare ovviamente non risolvono i problemi ma iniziamo a metterli, conclude



Per ora nessuna sentenza del Tar riferita alle spiagge del capoluogo, ma scatta il percorso verso l'avvio dei bandi. Sul tavolo sicurezza balneare e controlli serali Savona. La stagione estiva 2026 è alle porte. Tra qualche mese, tempo permettendo, le spiagge della nostra provincia torneranno a riempirsi. Sdraio, ombrelloni e lettini saranno pronti per ospitare i tanti residenti ma anche i diversi turisti che ogni anno scelgono le nostre spiagge per una tintarella. Ma inevitabilmente da diverso tempo ormai quando si parla di spiagge non si può prescindere dal triangolo spiagge-bandi (dovuti alla direttiva Bolkestein)-concessioni. Sulle pagine del nostro giornale stiamo seguendo molto da vicino cosa sta succedendo nei vari comuni, comprese le recenti sentenze del Tar della Liguria che hanno riguardato, ad oggi, tre comuni (Pietra Ligure, Laigueglia e Ceriale). Oggi puntiamo il focus sul Comune capoluogo di Provincia: Savona. Ricordiamo che le spiagge di Savona non dipendono dall'Amministrazione comunale ma la loro gestione è sotto l'Autorità Portuale (che comprende tre Comuni: Savona, Albissola Marina e Vado Ligure, e che hanno i loro relativi Pud). Bandi a Savona: ecco la situazione. La commissione composta, oltre che dall'Autorità Portuale, anche da Agenzia del Demanio, Comuni, Capitaneria di Porto e Provveditorato alle Opere Pubbliche si è riunita e i bandi dovrebbero essere pronti entro ottobre 2026. La normativa italiana fissa al 30 settembre 2027 il termine ultimo per l'avvio delle gare. Al momento Savona, a differenza di Pietra Ligure, Ceriale e Laigueglia, non ha ancora ricevuto una sentenza del Tar che imponga di anticipare i tempi: per questi tre comuni, infatti, stando alle recenti pronunce dei giudici le procedure dovranno concludersi non entro il 2027 ma entro maggio-giugno 2026. Nei giorni scorsi c'è stata una riunione tra il Comune di Savona, l'Autorità Portuale e l'Associazione bagni marini. Sul tavolo i temi affrontati sono stati due: la sorveglianza e sicurezza balneare che dovrà essere messa in atto nelle spiagge a bandiera blu e la vigilanza serale. Dobbiamo garantire la presenza dei bagnini sulle spiagge libere afferma l'assessore Francesco Rossello nelle prossime settimane pubblicheremo una manifestazione di interesse per gestire la sorveglianza balneare. Abbiamo chiesto l'ausilio dell'Associazione bagni marini che ha i riferimenti giusti per garantire questi servizi. Inoltre è stato affrontato anche il tema relativo alla vigilanza notturna con un occhio di riguardo per i problemi relativi (ad esempio) alle tendopoli ai campeggi abusivi che ogni estate si verificano nelle spiagge libere: Abbiamo preso atto di queste problematiche e dunque del fatto che è un tema che dobbiamo cercare di gestire. Sicuramente dobbiamo trovare soluzioni, faremo degli approfondimenti per capire quali soluzioni si possono adottare. Sicuramente un primo passo è sistemare la cartellonistica che al momento è poco evidente. Cartelli con la scritta vietato campeggiare ovviamente non risolvono i problemi ma iniziamo a metterli, conclude

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Rossello leggi anche Caos e incertezze Spiagge: gare lampo, concessioni in bilico e sentenze da rispettare. I rischi di Pietra e Laigueglia e cosa succede negli altri Comuni Concessioni demaniali Piano-spiagge a Finale Ligure, con il PUD in regola ecco l'iter per le nuove gare.

Liguria 24

Savona, Vado

Al Palacrociere di Savona la messa in ricordo dell'ex presidente dell'Autorità Portuale Rino Canavese

Redazione Ivg

Savona. Si è tenuta oggi pomeriggio, a Savona, la messa in ricordo di Rino Canavese, già presidente dell'Autorità Portuale di Savona e figura chiave nello sviluppo della portualità ligure. La cerimonia si è tenuta al Palacrociere, luogo simbolo di quella trasformazione dello scalo che Canavese contribuì a progettare e consolidare, ed è stata non solo un momento di raccoglimento, ma anche un'occasione per ricordare il contributo umano e professionale di un uomo che ha lasciato un'impronta profonda nella storia recente del porto di Savona e dell'intero sistema portuale ligure. Erano presenti, tra gli altri, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Matteo Paroli, l'assessore regionale Paolo Ripamonti con i consiglieri Sara Foscolo, e Rocco Invernizzi, i sindaci Marco Russo, Fabio Gilardi e Maurizio Garbarini, il presidente della Fondazione De Mari Luciani Pasquale ed i rappresentanti delle forze dell'ordine e delle autorità del territorio.



Istituzioni e comunità portuale riunite per ricordare Rino Canavese: al Palacrociere una targa a memoria del suo impegno

Ingegnere civile idraulico entrato nel 1976 nell'Ente Autonomo del Porto di Savona, Canavese ha accompagnato per oltre due decenni l'evoluzione dello scalo, fino alla Presidenza dell'Autorità Portuale di Savona dal 2004 al 2012. A un anno dalla scomparsa di Cristoforo Rino Canavese, le Istituzioni del territorio e l'intera comunità marittimo-portuale savonese si sono riunite per ricordarne la figura e il contributo allo sviluppo dello scalo. Alla commemorazione hanno preso parte l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, i Sindaci del territorio, la Provincia di Savona, la Capitaneria di Porto, rappresentanti delle associazioni di categoria, operatori portuali ed esponenti del sistema economico locale, a testimonianza di un riconoscimento condiviso per il ruolo svolto negli anni nella crescita del porto. Alle 16.30, presso il Palacrociere di Savona, è stata celebrata una Santa Messa in sua memoria, officiata dal Vicario Generale Don Camillo Podda con il diacono Salvatore D'Angelo. La partecipazione è stata ampia e trasversale, con la presenza delle principali istituzioni del territorio, vertici di enti e imprese legate allo scalo. Nel corso della cerimonia è stata scoperta la targa

commemorativa a lui dedicata presso il Palacrociere, scelta non casuale in quanto luogo simbolo di una delle intuizioni strategiche che hanno segnato il suo mandato. Un gesto sobrio, destinato a durare, con cui la comunità cittadina e portuale ha voluto fissare nel tempo il ricordo di una figura che ha inciso in modo significativo nella trasformazione infrastrutturale ed economica del territorio. Ingegnere civile idraulico con specializzazione in costruzioni marittime, entrato nel 1976 nell'Ente Autonomo del Porto di Savona, Canavese ha accompagnato per oltre due decenni l'evoluzione dello scalo, fino alla Presidenza dell'Autorità Portuale di Savona dal 2004 al 2012. In seguito ha fatto parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, contribuendo alla fase di integrazione del sistema. Tra le direttrici principali del suo operato si collocano lo sviluppo del traffico crocieristico, con la realizzazione del terminal che ha ridefinito il rapporto tra porto e città, e l'impostazione della Piattaforma multipurpose di Vado Ligure, progetto fondato su un significativo apporto di capitali privati e oggi tra le infrastrutture container più avanzate del Mediterraneo. Ha inoltre sostenuto con determinazione l'intermodalità ferroviaria quale fattore strutturale di competitività, promuovendo un modello integrato tra banchine e retroporto. Accanto alla dimensione pubblica, la cerimonia ha visto la presenza dei familiari la moglie Franca, il figlio Luca con la nuora e la piccola Meiko e di numerosi colleghi che con lui hanno condiviso anni di lavoro e responsabilità. La giornata si è conclusa con gli interventi dei rappresentanti istituzionali presenti. A differenza di molti di voi, non ho conosciuto personalmente l'ingegner Canavese - ha dichiarato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Matteo Paroli - ma in questi



Ingegnere civile idraulico entrato nel 1976 nell'Ente Autonomo del Porto di Savona, Canavese ha accompagnato per oltre due decenni l'evoluzione dello scalo, fino alla Presidenza dell'Autorità Portuale di Savona dal 2004 al 2012. A un anno dalla scomparsa di Cristoforo Rino Canavese, le Istituzioni del territorio e l'intera comunità marittimo-portuale savonese si sono riunite per ricordarne la figura e il contributo allo sviluppo dello scalo. Alla commemorazione hanno preso parte l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, i Sindaci del territorio, la Provincia di Savona, la Capitaneria di Porto, rappresentanti delle associazioni di categoria, operatori portuali ed esponenti del sistema economico locale, a testimonianza di un riconoscimento condiviso per il ruolo svolto negli anni nella crescita del porto. Alle 16.30, presso il Palacrociere di Savona, è stata celebrata una Santa Messa in sua memoria, officiata dal Vicario Generale Don Camillo Podda con il diacono Salvatore D'Angelo. La partecipazione è stata ampia e trasversale, con la presenza delle principali istituzioni del territorio, vertici di enti e imprese legate allo scalo. Nel corso della cerimonia è stata scoperta la targa commemorativa a lui dedicata presso il Palacrociere, scelta non casuale in quanto luogo simbolo di una delle intuizioni strategiche che hanno segnato il suo mandato. Un gesto sobrio, destinato a durare, con cui la comunità cittadina e portuale ha voluto fissare nel tempo il ricordo di una figura che ha inciso in modo significativo nella trasformazione infrastrutturale ed economica del territorio. Ingegnere civile idraulico con specializzazione in costruzioni marittime, entrato nel 1976 nell'Ente Autonomo del Porto di Savona, Canavese ha accompagnato per oltre due decenni l'evoluzione dello scalo, fino alla Presidenza dell'Autorità Portuale di Savona dal 2004 al 2012. In seguito ha fatto parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, contribuendo alla fase di integrazione del sistema. Tra le direttrici principali del suo operato si collocano lo sviluppo del traffico crocieristico, con la realizzazione del terminal che ha ridefinito il rapporto tra porto e città, e l'impostazione della Piattaforma multipurpose di Vado Ligure, progetto fondato su un significativo apporto di capitali privati e oggi tra le infrastrutture container più avanzate del Mediterraneo. Ha inoltre sostenuto con determinazione l'intermodalità ferroviaria quale fattore strutturale di competitività, promuovendo un modello integrato tra banchine e retroporto. Accanto alla dimensione pubblica, la cerimonia ha visto la presenza dei familiari la moglie Franca, il figlio Luca con la nuora e la piccola Meiko e di numerosi colleghi che con lui hanno condiviso anni di lavoro e responsabilità. La giornata si è conclusa con gli interventi dei rappresentanti istituzionali presenti. A differenza di molti di voi, non ho conosciuto personalmente l'ingegner Canavese - ha dichiarato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Matteo Paroli - ma in questi

Savona News

Savona, Vado

mesi ho potuto comprenderne la statura attraverso le opere che ha immaginato e realizzato, opere che hanno trasformato i porti di Savona e Vado in realtà moderne, concrete, profondamente integrate con il territorio. Vent'anni fa pensare a uno sviluppo portuale in armonia con la città era quasi impossibile. Lui ci è riuscito, con visione, determinazione e passione. Credo abbia vinto due volte: come amministratore pubblico, lasciando infrastrutture che oggi tutti possono vedere e vivere; e come uomo delle istituzioni, riuscendo a essere ricordato con stima e riconoscenza dalla sua comunità. Ogni amministratore ambisce a lasciare un segno. L'ingegner Canavese quel segno lo ha lasciato. Per questo il mio ringraziamento va a lui, alla sua famiglia e a tutta la comunità portuale che continua a riconoscere il valore del suo lavoro e del suo servizio al territorio. "Rino Canavese ha rappresentato per la comunità portuale un punto di riferimento fondamentale e una straordinaria forza propulsiva - ha dichiarato Roberto Ferrarini Vice Presidente Port Terminal di Costa Crociere - Il percorso condiviso con lui ha costituito un modello di eccellenza, condiviso anche con altre comunità a livello internazionale. L'impronta che ha lasciato è tuttora presente nelle nostre attività quotidiane, grazie al suo spirito e alla costante determinazione con cui ha perseguito la realizzazione dei progetti sviluppati insieme nel corso degli anni. In conclusione è intervenuto il Sindaco di Savona Marco Russo: Quando, un anno fa, abbiamo salutato Rino tutti noi ci eravamo ripromessi di dare ciascuno un contributo ancora più forte per tentare di ridurre l'enorme vuoto che lui lasciava. Dopo un anno possiamo dire che ci siamo impegnati molto in questo senso, tenendo così viva la sua memoria. Rino sarebbe contento di constatare che la compattezza del territorio è rimasta forte e la determinazione a portare avanti i progetti è inalterata. Sarebbe anche stato contento di vedere come Autorità portuale abbia preso coscienza della rilevanza degli scali di Savona e Vado per lo sviluppo dell'intero sistema. La dedica del Terminal Crociere è la conferma di tutto ciò, è un modo per testimoniare questi valori e simboleggia il segno che Rino ha lasciato in modo indelebile nel porto di Savona.

Savona ricorda Rino Canavese: Ha trasformato il porto con visione e passione

Redazione Seareporter

Savona A un anno dalla scomparsa di Cristoforo Rino Canavese , le istituzioni del territorio e l'intera comunità marittimo-portuale savonese si sono riunite per ricordare la figura dell'ingegnere e il suo contributo decisivo allo sviluppo dello scalo. Alla cerimonia, ospitata nel pomeriggio al Palacrociere di Savona , hanno partecipato l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale , i sindaci del territorio, la Provincia, la Capitaneria di Porto , rappresentanti delle associazioni di categoria, operatori e imprese del comparto, a testimonianza di un riconoscimento unanime per il ruolo che Canavese ha svolto nella crescita e nella modernizzazione del porto. La Santa Messa in suo ricordo, celebrata dal vicario generale don Camillo Podda con il diacono Salvatore D'Angelo , ha preceduto la scoperta della targa commemorativa dedicata all'ex presidente, collocata proprio nel Palacrociere luogo simbolo di una delle sue intuizioni più significative, quella di un porto aperto e integrato con la città. Un gesto sobrio ma destinato a durare, con cui Savona ha voluto fissare nel tempo il ricordo di un uomo che ha inciso profondamente nella trasformazione infrastrutturale ed economica del territorio. Ingegnere civile idraulico, specializzato in costruzioni marittime, Canavese era entrato nel 1976 nell'Ente Autonomo del Porto di Savona, accompagnandone per oltre due decenni l'evoluzione fino alla presidenza dell'Autorità Portuale, dal 2004 al 2012. Successivamente aveva fatto parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale , contribuendo alla fase di integrazione con lo scalo di Vado Ligure. Tra i tratti distintivi del suo mandato, lo sviluppo del traffico crocieristico con la realizzazione del terminal che ha ridefinito il rapporto porto-città, e l'impostazione della Piattaforma multipurpose di Vado Ligure , fondata su un forte partenariato pubblico-privato e oggi tra le infrastrutture container più avanzate del Mediterraneo. Centrale anche il suo impegno per l'intermodalità ferroviaria, considerata asse strategico di competitività del sistema portuale. Alla cerimonia erano presenti la moglie Franca , il figlio Luca con la moglie e la piccola Meiko , insieme a molti colleghi e amici che hanno condiviso con lui anni di lavoro e di responsabilità. Non ho conosciuto personalmente l'ingegner Canavese ha dichiarato Matteo Paroli , presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ma in questi mesi ho potuto comprenderne la statura attraverso le opere che ha immaginato e realizzato. Ha trasformato i porti di Savona e Vado in realtà moderne, profondamente integrate con il territorio. Ogni amministratore ambisce a lasciare un segno: l'ingegner Canavese quel segno lo ha lasciato. Anche Roberto Ferrarini , vicepresidente Port Terminal di Costa Crociere , ha sottolineato l'impronta duratura del suo operato: Rino Canavese è stato una straordinaria forza propulsiva. Il percorso condiviso con lui ha costituito un modello di eccellenza, riconosciuto



03/03/2026 22:26 Redazione Seareporter

Savona - A un anno dalla scomparsa di Cristoforo Rino Canavese, le istituzioni del territorio e l'intera comunità marittimo-portuale savonese si sono riunite per ricordare la figura dell'ingegnere e il suo contributo decisivo allo sviluppo dello scalo. Alla cerimonia, ospitata nel pomeriggio al Palacrociere di Savona, hanno partecipato l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, i sindaci del territorio, la Provincia, la Capitaneria di Porto, rappresentanti delle associazioni di categoria, operatori e imprese del comparto, a testimonianza di un riconoscimento unanime per il ruolo che Canavese ha svolto nella crescita e nella modernizzazione del porto. La Santa Messa in suo ricordo, celebrata dal vicario generale don Camillo Podda con il diacono Salvatore D'Angelo, ha preceduto la scoperta della targa commemorativa dedicata all'ex presidente, collocata proprio nel Palacrociere — luogo simbolo di una delle sue intuizioni più significative, quella di un porto aperto e integrato con la città. Un gesto sobrio ma destinato a durare, con cui Savona ha voluto fissare nel tempo il ricordo di un uomo che ha inciso profondamente nella trasformazione infrastrutturale ed economica del territorio. Ingegnere civile idraulico, specializzato in costruzioni marittime, Canavese era entrato nel 1976 nell'Ente Autonomo del Porto di Savona, accompagnandone per oltre due decenni l'evoluzione fino alla presidenza dell'Autorità Portuale, dal 2004 al 2012. Successivamente aveva fatto parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, contribuendo alla fase di integrazione con lo scalo di Vado Ligure. Tra i tratti distintivi del suo mandato, lo sviluppo del traffico crocieristico con la realizzazione del terminal che ha ridefinito il rapporto porto-città, e l'impostazione della Piattaforma multipurpose di Vado Ligure, fondata su un forte partenariato pubblico-privato e oggi tra le infrastrutture container più avanzate del Mediterraneo. Centrale anche il suo impegno per

Sea Reporter

Savona, Vado

anche a livello internazionale. Il sindaco di Savona, Marco Russo , ha concluso la cerimonia ricordando il valore umano e istituzionale di Canavese: Un anno fa ci eravamo ripromessi di impegnarci ancora di più per portare avanti i progetti che aveva avviato. Oggi possiamo dire che la compattezza del territorio è rimasta intatta. La dedica del Terminal Crociere è la conferma del segno indelebile che Rino ha lasciato nel porto e nella città di Savona..

Tunnel subportuale di Genova, da oggi in esercizio a San Benigno la nuova galleria ferroviaria

È entrata in esercizio questa mattina la nuova galleria ferroviaria nell'area di San Benigno a Genova, che consentirà di demolire l'esistente galleria Romairone, attualmente in esercizio per i traffici portuali, lasciando così lo spazio per la realizzazione dell'imbocco del Tunnel Subportuale, il cosiddetto "pozzo di lancio" della Tbm (Tunnel boring machine, nota come talpa meccanica). Lo spostamento della linea ferroviaria portuale è una delle principali attività portate avanti finora da Autostrade per l'Italia tramite la sua controllata Amplia, d'intesa con il Mit, nell'ambito delle attività non inerenti il bando di gara pubblicato a gennaio. La nuova galleria artificiale sorge dove una volta si trovava l'edificio ex Csm, demolito come primo passo a marzo 2024. Sarà funzionale allo spostamento delle merci in ambito portuale ed è quindi un tassello fondamentale nel complesso mosaico che si è reso necessario modulare al fine di far spazio alla nuova opera garantendo al contempo le attività presenti in **porto**. Non a caso è stata la prima opera affrontata, e realizzata in circa 22 mesi a partire da maggio 2024. Il nuovo tracciato ferroviario, lungo complessivamente circa 700 metri, è spostato di circa 70 metri a sud rispetto all'attuale, sarà in adiacenza alla sopraelevata portuale stradale e nella parte terminale la sottopasserà. La galleria è l'opera principale del nuovo tracciato: l'unga circa 410 metri, è stata realizzata con 616 conci prefabbricati, ha una larghezza di circa 14 mt che permette di accogliere due binari e i relativi marciapiedi. L'altezza libera all'interno della galleria è superiore ai 6 mt ed è stata progettata per poter permettere, in futuro, l'elettrificazione della linea. Sopra la galleria, una volta realizzato il tunnel, sorgerà il parco della Lanterna, che collegherà la zona di San Benigno tramite un percorso ciclopedonale, con la Lanterna di Genova. Le altre attività attualmente in corso nella parte ponente a San Benigno riguardano il completamento della conterminazione di calata Concenter, la realizzazione dell'ultimo tratto della sopraelevata portuale, lo scavo della prima fase del pozzo di lancio della Tbm e lo scolmatore del rio San Bartolomeo. Invece le attività lato levante, in zona Foce, riguardano il completamento della cantierizzazione a cui seguiranno le indagini strutturali sulle mura, la rimozione delle piante e delle ceppaie e le indagini archeologiche.



03/03/2026 11:20

È entrata in esercizio questa mattina la nuova galleria ferroviaria nell'area di San Benigno a Genova, che consentirà di demolire l'esistente galleria Romairone, attualmente in esercizio per i traffici portuali, lasciando così lo spazio per la realizzazione dell'imbocco del Tunnel Subportuale, il cosiddetto "pozzo di lancio" della Tbm (Tunnel boring machine, nota come talpa meccanica). Lo spostamento della linea ferroviaria portuale è una delle principali attività portate avanti finora da Autostrade per l'Italia tramite la sua controllata Amplia, d'intesa con il Mit, nell'ambito delle attività non inerenti il bando di gara pubblicato a gennaio. La nuova galleria artificiale sorge dove una volta si trovava l'edificio ex Csm, demolito come primo passo a marzo 2024. Sarà funzionale allo spostamento delle merci in ambito portuale ed è quindi un tassello fondamentale nel complesso mosaico che si è reso necessario modulare al fine di far spazio alla nuova opera garantendo al contempo le attività presenti in porto. Non a caso è stata la prima opera affrontata, e realizzata in circa 22 mesi a partire da maggio 2024. Il nuovo tracciato ferroviario, lungo complessivamente circa 700 metri, è spostato di circa 70 metri a sud rispetto all'attuale, sarà in adiacenza alla sopraelevata portuale stradale e nella parte terminale la sottopasserà. La galleria è l'opera principale del nuovo tracciato: l'unga circa 410 metri, è stata realizzata con 616 conci prefabbricati, ha una larghezza di circa 14 mt che permette di accogliere due binari e i relativi marciapiedi. L'altezza libera all'interno della galleria è superiore ai 6 mt ed è stata progettata per poter permettere, in futuro, l'elettrificazione della linea. Sopra la galleria, una volta realizzato il tunnel, sorgerà il parco della Lanterna, che collegherà la zona di San Benigno tramite un percorso ciclopedonale, con la Lanterna di Genova. Le altre attività attualmente in corso nella parte ponente a San Benigno riguardano il completamento della conterminazione di calata Concenter, la realizzazione

Tunnel subportuale, in funzione la nuova galleria ferroviaria

Lunga 410 metri e larga 14 metri, è stata realizzata per consentire di spostare i traffici portuali e di demolire la galleria esistente, al posto della quale verrà creato il 'pozzo di lancio' della Tbm per l'imbocco Ovest. Martedì 3 marzo 2026 è entrata in esercizio la nuova galleria ferroviaria nell'area di San Benigno, che consentirà di demolire l'esistente galleria Romairone, attualmente in esercizio per i traffici portuali, lasciando così lo spazio per la realizzazione dell'imbocco del tunnel subportuale, il cosiddetto 'pozzo di lancio' della Tbm. Lo spostamento della linea ferroviaria portuale è una delle principali attività portate avanti finora da Autostrade tramite la sua controllata Amplia nell'ambito delle attività non inerenti il bando di gara pubblicato a gennaio. Il tunnel, la cui apertura è prevista nel 2029, rientra tra i ristori concordati dopo il crollo di ponte Morandi, che ha causato 43 vittime. La nuova galleria artificiale sorge dove una volta si trovava l'edificio ex Csm, demolito come primo passo a marzo 2024. Sarà funzionale allo spostamento delle merci in ambito portuale ed è quindi un tassello fondamentale nel complesso mosaico, che si è reso necessario modulare al fine di far spazio alla nuova opera, garantendo al contempo le attività presenti in **porto**. Non a caso è stata la prima opera affrontata e realizzata in circa 22 mesi a partire da maggio 2024. Il nuovo tracciato ferroviario, lungo complessivamente circa 700 metri, è spostato di circa 70 metri a sud rispetto all'attuale, sarà in adiacenza alla sopraelevata portuale stradale e nella parte terminale la sottopasserà. La galleria è l'opera principale del nuovo tracciato: lunga circa 410 metri, è stata realizzata con 616 conci prefabbricati, ha una larghezza di circa 14 metri, che permette di accogliere due binari e i relativi marciapiedi. L'altezza libera all'interno della galleria è superiore ai 6 metri ed è stata progettata per poter permettere, in futuro, l'elettrificazione della linea. Sopra la galleria, una volta realizzato il tunnel, sorgerà il parco della lanterna, che collegherà la zona di San Benigno tramite un percorso ciclopeditone con la lanterna di Genova. Le altre attività attualmente in corso nella parte ponente a San Benigno riguardano il completamento della conterminazione di calata Concenter, la realizzazione dell'ultimo tratto della sopraelevata portuale, lo scavo della prima fase del pozzo di lancio della Tbm e lo scolmatore del rio San Bartolomeo. Invece le attività lato levante, in zona Foce, riguardano il completamento della cantierizzazione a cui seguiranno le indagini strutturali sulle mura, la rimozione delle piante e delle ceppaie e le indagini archeologiche.



03/03/2026 11:12

Lunga 410 metri e larga 14 metri, è stata realizzata per consentire di spostare i traffici portuali e di demolire la galleria esistente, al posto della quale verrà creato il 'pozzo di lancio' della Tbm per l'imbocco Ovest. Martedì 3 marzo 2026 è entrata in esercizio la nuova galleria ferroviaria nell'area di San Benigno, che consentirà di demolire l'esistente galleria Romairone, attualmente in esercizio per i traffici portuali, lasciando così lo spazio per la realizzazione dell'imbocco del tunnel subportuale, il cosiddetto 'pozzo di lancio' della Tbm. Lo spostamento della linea ferroviaria portuale è una delle principali attività portate avanti finora da Autostrade tramite la sua controllata Amplia nell'ambito delle attività non inerenti il bando di gara pubblicato a gennaio. Il tunnel, la cui apertura è prevista nel 2029, rientra tra i ristori concordati dopo il crollo di ponte Morandi, che ha causato 43 vittime. La nuova galleria artificiale sorge dove una volta si trovava l'edificio ex Csm, demolito come primo passo a marzo 2024. Sarà funzionale allo spostamento delle merci in ambito portuale ed è quindi un tassello fondamentale nel complesso mosaico, che si è reso necessario modulare al fine di far spazio alla nuova opera, garantendo al contempo le attività presenti in porto. Non a caso è stata la prima opera affrontata e realizzata in circa 22 mesi a partire da maggio 2024. Il nuovo tracciato ferroviario, lungo complessivamente circa 700 metri, è spostato di circa 70 metri a sud rispetto all'attuale, sarà in adiacenza alla sopraelevata portuale stradale e nella parte terminale la sottopasserà. La galleria è l'opera principale del nuovo tracciato: lunga circa 410 metri, è stata realizzata con 616 conci prefabbricati, ha una larghezza di circa 14 metri, che permette di accogliere due binari e i relativi marciapiedi. L'altezza libera all'interno della galleria è superiore ai 6 metri ed è stata progettata per poter

Genova Today

Genova, Voltri

Ponti e impalcati: il Comune chiede 9 milioni di euro a Regione e Autorità portuale, gli interventi

Nove milioni solo per la prima fase, cioè verifiche e monitoraggi. Per gli interventi successivi sono stimati costi per più di 100 milioni di euro. La sindaca di Genova Silvia Salis e l'assessore alle Opere strategiche e infrastrutturali e Manutenzioni Massimo Ferrante hanno inviato alla Regione Liguria e all'Autorità di sistema portuale Mar Ligure occidentale l'elenco delle infrastrutture, individuate dagli uffici comunali, per la richiesta fondi per ispezioni e verifiche accurate di ponti e impalcati, a seguito della disponibilità riscontrata in sede di tavolo tecnico in Prefettura in base all'Accordo di ristoro tra Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale, Regione Liguria, Comune di Genova e Autostrade per l'Italia spa in ordine ai danni subiti a seguito del crollo sul Viadotto Polcevera (Ponte Morandi). Gli interventi richiesti ad Autorità portuale In base alla richiesta inviata il 23 gennaio e agli esiti del tavolo tecnico in Prefettura, che sarà aggiornato il prossimo 12 marzo, in accordo con Autorità di Sistema Portuale, è stato inviato un elenco di ponti e impalcati, lungo l'asse di accesso al porto della Val Polcevera, e il relativo piano di previsione di spesa per ispezioni, monitoraggi e primi interventi. È stato calcolato un importo complessivo di 4 milioni di euro, a valere sui fondi di **AdSp** collegati all'intervento Realizzazione piattaforma Shm Structural Health Monitoring, approvato durante l'ultimo Tavolo Tecnico. Il finanziamento richiesto, come è evidenziato negli allegati inviati all'**Adsp**, servirebbe a coprire le attività di prima fase (ciclo ispezioni, prime azioni immediate, valutazioni, monitoraggi strutturali) su: viadotto Ferriere Bruzzo, Viadotto Antiche Bratte, Viadotto Angelo Scala, viadotto Mercati Generali, via Milano varco Albertazzi, via al Ponte di Teglia, viadotto Burba, via 30 Giugno 1960 (sbalzo e accesso alveo), cavalcavia Sardorella, via Borzoli 35-rotonda Erzelli Nord e Sud, ponte Divisione alpina cuneese, ponte Luigi Ratto. Nella nota si evidenzia, inoltre, che le attività elencate sono funzionali alla prima fase di gestione delle opere in adempimento alle vigenti Linee Guida Ponti. Sarà necessario continua la nota tecnica - il reperimento degli ulteriori finanziamenti funzionali al completamento del processo di gestione dell'intero asse stradale. È stimabile la necessità di finanziamenti per oltre ulteriori 63 milioni di euro, per poter coprire le attività. Inoltre, viene evidenziato che al fine di poter individuare fonti adeguate di finanziamento per gli interventi (ministeriali e mutui) sarebbe necessario reperire ulteriori 4.425.000 euro per finanziare adeguatamente le attività di progettazione preliminari alla richiesta di finanziamento. Gli interventi richiesti alla Regione È stato, inoltre, inviato l'elenco - da finanziare con i fondi di Regione Liguria - delle infrastrutture localizzate lungo l'asse stradale di corso Europa - strategico collegamento tra il Levante e il Ponente cittadino con forti ripercussioni anche sul traffico extraurbano - e il



Genova Today

Genova, Voltri

relativo piano di previsione di spesa, per ispezioni, monitoraggi e primi interventi, per un importo complessivo di 5 milioni di euro, ritenuta dall'ente di Palazzo Tursi come prioritaria connessione urbana est-ovest. Le attività di prima fase (ciclo di ispezioni, prime azioni immediate, valutazioni, monitoraggi strutturali e Pfte su opere selezionate) potrebbero essere coperte con un finanziamento di 5 milioni di euro. L'attività ispettiva e le successive valutazioni potrebbero essere gestite già nell'immediato tramite contratti applicativi degli Accordi Quadro in essere da parte del Comune di Genova. Le infrastrutture individuate come prioritarie per queste attività sono: in corso Europa, i viadotti Sturla - lato monte e lato valle -, Locchi, Frangioni, Priaruggia, Castagna, Bagnara - lato monte e lato valle -, San Pietro, Majorana, Filzi, Majorana bis; Cavalcavia Donato Somma rampa uscita est, rampa accesso est, allargamento Donato Somma. Le attività sono funzionali al reperimento degli ulteriori finanziamenti funzionali al completamento del processo di gestione dell'intero asse stradale (progetto Pfte, esecutivo, consolidamento strutturale, manutenzione straordinaria) per un totale di ulteriori 53 milioni di euro.

Genova24

Genova, Voltri

Voto di scambio, la Regione Liguria potrebbe chiedere i danni dopo le eventuali condanne

CARLO NORDIO

L'assessore Piana in consiglio regionale: "Niente costituzione in parte civile per evitare di pagare un avvocato, ma tuteleremo l'ente in maniera più efficace" Genova . La Regione Liguria non si è costituita parte civile nel processo per voto di scambio alle elezioni del 2020 per evitare di pagare un avvocato penalista, ma non esclude di chiedere i danni in seguito, in caso di condanna . Lo ha spiegato l'assessore Alessio Piana rispondendo alle interrogazioni di Stefano Giordano (M5s) e Selena Candia (Avs) che cercavano spiegazioni dopo che, invece, il ministero della Giustizia ha chiesto un risarcimento di 5 milioni per il danno morale e d'immagine. Si tratta di uno dei filoni della maxi inchiesta che ha coinvolto anche l'ex presidente ligure Giovanni Toti, uscito dal processo con un patteggiamento. Tra i 18 imputati ci sono l'ex capo di gabinetto della Regione Matteo Cozzani , l'ex segretario dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Piacenza, i gemelli Maurizio e Arturo Angelo Testa, l'ex consigliere regionale Stefano Anzalone e l'ex consigliere comunale Umberto Lo Grasso . La Procura contesta per alcuni di loro anche l'aggravante mafiosa . Al centro il presunto convogliamento di

voti della comunità riesina verso la lista Cambiamo con Toti Presidente e tre candidati. Posso assicurare che la giunta regionale ha provveduto alle necessarie valutazioni e ai necessari approfondimenti in merito alla costituzione di parte civile nel procedimento penale ha spiegato Piana e ha ritenuto di tutelare i diritti dell'ente in maniera maggiormente efficace , riservandosi la possibilità di un'autonoma azione civile in caso di eventuale condanna degli imputati in sede penale, evitando così l'onere finanziario di un apposito incarico a un avvocato penalista esterno per la costituzione di parte civile nel procedimento penale, in considerazione anche dell'assenza di risorse interne al settore Avvocatura regionale in possesso di idonea specializzazione. L'attuazione di un autonomo giudizio civile costituisce comunque condizione necessaria per la quantificazione dell'eventuale danno che il giudice penale di norma demanda all'autorità giurisdizionale in sede civile, ha proseguito l'assessore, che poi ha sottolineato: La mancata costituzione di parte civile nel procedimento penale, infatti, non preclude in alcun modo la possibilità di richiedere e ottenere il risarcimento dei danni attraverso un autonomo giudizio in sede civile da proporsi successivamente in caso di eventuale condanna degli imputati. Pertanto la giunta ha scelto, in questo momento, di non esporre l'ente alle spese che avrebbe dovuto sostenere per l'incarico all'avvocato penalista esterno per tutta la durata del processo, sia nel primo che nell'eventuale secondo grado di giudizio, senza peraltro ridurre le proprie legittime aspettative, che restano ferme e potranno essere azionate in caso di condanna. leggi anche Udienza preliminare Voto di scambio alle regionali del 2020: il ministero di Carlo Nordio chiede un risarcimento da 5 milioni.



L'assessore Piana in consiglio regionale: "Niente costituzione in parte civile per evitare di pagare un avvocato, ma tuteleremo l'ente in maniera più efficace" Genova . La Regione Liguria non si è costituita parte civile nel processo per voto di scambio alle elezioni del 2020 per evitare di pagare un avvocato penalista, ma non esclude di chiedere i danni in seguito, in caso di condanna . Lo ha spiegato l'assessore Alessio Piana rispondendo alle interrogazioni di Stefano Giordano (M5s) e Selena Candia (Avs) che cercavano spiegazioni dopo che, invece, il ministero della Giustizia ha chiesto un risarcimento di 5 milioni per il danno morale e d'immagine. Si tratta di uno dei filoni della maxi inchiesta che ha coinvolto anche l'ex presidente ligure Giovanni Toti, uscito dal processo con un patteggiamento. Tra i 18 imputati ci sono l'ex capo di gabinetto della Regione Matteo Cozzani , l'ex segretario dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Piacenza, i gemelli Maurizio e Arturo Angelo Testa, l'ex consigliere regionale Stefano Anzalone e l'ex consigliere comunale Umberto Lo Grasso . La Procura contesta per alcuni di loro anche l'aggravante mafiosa . Al centro il presunto convogliamento di voti della comunità riesina verso la lista Cambiamo con Toti Presidente e tre candidati. Posso assicurare che la giunta regionale ha provveduto alle necessarie valutazioni e ai necessari approfondimenti in merito alla costituzione di parte civile nel procedimento penale - ha spiegato Piana - e ha ritenuto di tutelare i diritti dell'ente in maniera maggiormente efficace , riservandosi la possibilità di un'autonoma azione civile in caso di eventuale condanna degli imputati in sede penale, evitando così l'onere finanziario di un apposito incarico a un avvocato penalista esterno per la costituzione di parte civile nel procedimento penale, in considerazione anche dell'assenza di risorse interne al settore Avvocatura regionale in possesso di idonea specializzazione". "L'attuazione di un autonomo giudizio civile costituisce

Liguria 24

Genova, Voltri

Voto di scambio, la Regione Liguria potrebbe chiedere i danni dopo le eventuali condanne

Redazione Genova

Genova . La Regione Liguria non si è costituita parte civile nel processo per voto di scambio alle elezioni del 2020 per evitare di pagare un avvocato penalista, ma non esclude di chiedere i danni in seguito, in caso di condanna . Lo ha spiegato l'assessore Alessio Piana rispondendo alle interrogazioni di Stefano Giordano (M5s) e Selena Candia (Avs) che cercavano spiegazioni dopo che, invece, il ministero della Giustizia ha chiesto un risarcimento di 5 milioni per il danno morale e d'immagine. Si tratta di uno dei filoni della maxi inchiesta che ha coinvolto anche l'ex presidente ligure Giovanni Toti, uscito dal processo con un patteggiamento. Tra i 18 imputati ci sono l'ex capo di gabinetto della Regione Matteo Cozzani , l'ex segretario dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Piacenza, i gemelli Maurizio e Arturo Angelo Testa, l'ex consigliere regionale Stefano Anzalone e l'ex consigliere comunale Umberto Lo Grasso . La Procura contesta per alcuni di loro anche l'aggravante mafiosa . Al centro il presunto convogliamento di voti della comunità riesina verso la lista Cambiamo con Toti Presidente e tre candidati.

Liguria 24

Voto di scambio, la Regione Liguria potrebbe chiedere i danni dopo le eventuali condanne



03/03/2026 13:56

Redazione Genova

Genova . La Regione Liguria non si è costituita parte civile nel processo per voto di scambio alle elezioni del 2020 per evitare di pagare un avvocato penalista, ma non esclude di chiedere i danni in seguito, in caso di condanna . Lo ha spiegato l'assessore Alessio Piana rispondendo alle interrogazioni di Stefano Giordano (M5s) e Selena Candia (Avs) che cercavano spiegazioni dopo che, invece, il ministero della Giustizia ha chiesto un risarcimento di 5 milioni per il danno morale e d'immagine. Si tratta di uno dei filoni della maxi inchiesta che ha coinvolto anche l'ex presidente ligure Giovanni Toti, uscito dal processo con un patteggiamento. Tra i 18 imputati ci sono l'ex capo di gabinetto della Regione Matteo Cozzani , l'ex segretario dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Piacenza, i gemelli Maurizio e Arturo Angelo Testa, l'ex consigliere regionale Stefano Anzalone e l'ex consigliere comunale Umberto Lo Grasso . La Procura contesta per alcuni di loro anche l'aggravante mafiosa . Al centro il presunto convogliamento di voti della comunità riesina verso la lista Cambiamo con Toti Presidente e tre candidati.

Isolamento, aeroporto, aree abbandonate e Terzo Valico: Attanasio disegna il futuro economico di Genova

Presidente della Camera di Commercio di Genova dal 2018, dopo la staffetta con Paolo Odone, Luigi Attanasio è stato riconfermato all'unanimità e per acclamazione per i prossimi cinque anni. Presidente, il nuovo Consiglio Camerale si è rinnovato molto... "Sì e questo mi fa molto piacere, tutte le categorie sono ben rappresentate e sono certo che faremo insieme un bel lavoro. Dieci ingressi su venticinque sono nuovi, entro marzo verrà composta anche la Giunta Camerale e quel punto partiremo. Sono contento anche dell'entrata di Fabrizio Ferrari di Confindustria, con lui abbiamo tante idee". Cosa non è riuscito a fare nel suo mandato? "Il crucio più grande è quello legato alle infrastrutture. Avrei voluto vedere terminato il Terzo Valico e invece i continui ritardi mi rattristano molto. E poi ho notato che non si parla più di Gronda con i problemi del traffico nell'area di Genova che continuano ad essere irrisolti. Il tema delle infrastrutture e dell'isolamento della nostra regione è una battaglia che va vinta e mai abbandonata". E invece di cosa va orgoglioso? "Dentro la Camera di Commercio abbiamo avuto un forte rinnovamento del personale, sono entrati tanti giovani bravi e motivati.

Abbiamo rinnovato la sede e fatto tante migliorie, posso dire che è una delle macchine pubbliche più funzionali e una delle migliori Camere a livello nazionale". Durante il suo precedente mandato avete affrontato alcuni temi molto "caldi". Andiamo con ordine... "Sicuramente abbiamo contribuito a risolvere brillantemente la forte crisi della Sampdoria, la Piaggio che ha trovato un'azionista serio con prospettive importanti e ora stiamo gestendo, mi pare bene, la situazione di Amt". Poi c'è l'ex Ilva... "Stiamo aspettando che si definisca la situazione ma posso dire che sono d'accordo al cento per cento con il position paper degli industriali: non possiamo pensare di perdere certi spazi senza nulla togliere alla siderurgia. Quelle aree sono un patrimonio che Genova non può permettersi di non avere. Ma non sono le uniche perché ad esempio nella zona della Valpolcevera ci sono tanti capannoni abbandonati che sono crediti deteriorati della Carige. Ecco stiamo lavorando insieme al Comune per trovare una soluzione e sbloccare quella situazione anche perché ci sono tante aziende di robotica che chiedono spazi". E la questione aeroporto... "Noi ora abbiamo il 40% delle quote, l'altro 60% è dell'Autorità di Sistema Portuale. Spero che ci sia presto una gara per riassegnare l'assetto con un equilibrio tra soci pubblici e privati. Msc sappiamo che vorrà essere della partita come ha già provato qualche tempo fa ma vediamo. Spero solo che ci sia una gara partecipata con tanti concorrenti e che il nostro scalo diventi competitivo e con tanti collegamenti". Che rapporto ha con la politica? "La Camera di Commercio è ovviamente neutrale, lavora solo per contribuire a migliorare le cose e ci schieriamo con chi è per il fare. Nessun attrito ma solo la richiesta di fare il possibile per rompere l'isolamento". La domanda più banale:



l'obiettivo del suo nuovo mandato? "Il mio è un chiodo fisso: rompere l'isolamento della Liguria e quindi vedere terminate le grandi infrastrutture. La nostra regione Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.

Ponti e impalcati, Tursi chiede 9 milioni a Regione e Autorità portuale per le ispezioni

di r.p. Il Comune di Genova ha inviato a Regione Liguria e all'Autorità di sistema portuale Mar Ligure occidentale l'elenco delle infrastrutture, individuate dagli uffici comunali, per la richiesta fondi per ispezioni e verifiche accurate di ponti e impalcati, a seguito della disponibilità riscontrata in sede di tavolo tecnico in Prefettura, lo scorso 19 febbraio, in base all'Accordo di ristoro tra Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale, Regione Liguria, Comune di Genova e Autostrade per l'Italia spa in ordine ai danni subiti a seguito del crollo sul Viadotto Polcevera (Ponte Morandi). Per effettuare le ispezioni Tursi ha chiesto a Regione Liguria e all'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale 9 milioni di euro. In base alla richiesta inviata il 23 gennaio e agli esiti del tavolo tecnico in Prefettura, che sarà aggiornato il prossimo 12 marzo, in accordo con Autorità di Sistema Portuale, è stato inviato un elenco di ponti e impalcati, lungo l'asse di accesso al porto della Val Polcevera, e il relativo piano di previsione di spesa per ispezioni, monitoraggi e primi interventi. È stato calcolato un importo complessivo di 4.000.000 euro, a valere sui fondi di **AdSP** collegati all'intervento Realizzazione piattaforma

SHM Structural Health Monitoring, approvato durante l'ultimo Tavolo Tecnico. Il finanziamento richiesto, come è evidenziato negli allegati inviati all'**Adsp**, servirebbe a coprire le attività di prima fase (ciclo ispezioni, prime azioni immediate, valutazioni, monitoraggi strutturali) su: viadotto Ferriere Bruzzo, Viadotto Antiche Bratte, Viadotto Angelo Scala, viadotto Mercati Generali, via Milano varco Albertazzi, via al Ponte di Teglia, viadotto Burba, via 30 Giugno 1960 (sbalzo e accesso alveo), cavalcavia Sardorella, via Borzoli 35-rotonda Erzelli Nord e Sud, ponte Divisione alpina cuneese, ponte Luigi Ratto. Nella nota si evidenzia, inoltre, che le attività elencate sono funzionali alla prima fase di gestione delle opere in adempimento alle vigenti Linee Guida Ponti. Sarà necessario continua la nota tecnica - il reperimento degli ulteriori finanziamenti funzionali al completamento del processo di gestione dell'intero asse stradale. È stimabile la necessità di finanziamenti per oltre ulteriori 63.000.000 milioni di euro, per poter coprire le attività. Inoltre, viene evidenziato che al fine di poter individuare fonti adeguate di finanziamento per gli interventi (ministeriali e mutui) sarebbe necessario reperire ulteriori 4.425.000 euro per finanziare adeguatamente le attività di progettazione preliminari alla richiesta di finanziamento. È stato, inoltre, inviato l'elenco - da finanziare con i fondi di Regione Liguria - delle infrastrutture localizzate lungo l'asse stradale di corso Europa - strategico collegamento tra il Levante e il Ponente cittadino con forti ripercussioni anche sul traffico extraurbano - e il relativo piano di previsione di spesa, per ispezioni, monitoraggi e primi interventi, per un importo complessivo di 5 milioni di euro, ritenuta dall'ente di Palazzo Tursi



come prioritaria connessione urbana est-ovest. Le attività di prima fase (ciclo di ispezioni, prime azioni immediate, valutazioni, monitoraggi strutturali e PFTE su opere selezionate) potrebbero essere coperte con un finanziamento di 5.000.000 di euro. L'attività ispettiva e le successive valutazioni potrebbero essere gestite già nell'immediato tramite contratti applicativi degli Accordi Quadro in essere da parte del Comune di Genova. Le infrastrutture individuate come prioritarie per queste attività sono: in corso Europa, i viadotti Sturla - lato monte e lato valle -, Locchi, Frangioni, Priaruggia, Castagna, Bagnara - lato monte e lato valle -, San Pietro, Majorana, Filzi, Majorana bis; Cavalcavia Donato Somma rampa uscita est, rampa accesso est, allargamento Donato Somma. Le attività sono funzionali al reperimento degli ulteriori finanziamenti funzionali al completamento del processo di gestione dell'intero asse stradale (progetto PFTE, esecutivo, consolidamento strutturale, manutenzione straordinaria) per un totale di ulteriori 53.000.000 milioni di euro. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.

Genova, sicurezza impalcati: Comune chiede 9 milioni a Regione e Adsp per ispezioni e monitoraggi, in tutto ne serviranno 63

La richiesta fa seguito alla disponibilità espressa da Regione e Autorità Portuale durante il tavolo tecnico svoltosi il 19 febbraio in Prefettura. Il Comune di Genova ha formalmente trasmesso a Regione Liguria e all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale la richiesta di finanziamento pari a 9 milioni di euro per avviare un piano straordinario di ispezioni, verifiche approfondite e monitoraggi strutturali su ponti e impalcati cittadini. La richiesta fa seguito alla disponibilità espressa da Regione e Autorità Portuale durante il tavolo tecnico svoltosi il 19 febbraio in Prefettura, in attuazione dell'Accordo di ristoro sottoscritto dopo il crollo del Viadotto Polcevera (Ponte Morandi). Il tema sarà nuovamente affrontato nella riunione già convocata per il 12 marzo a Palazzo Spinola. 4 milioni per l'asse tra porto e Val Polcevera - Per le infrastrutture lungo l'asse strategico di accesso al porto della Val Polcevera è stata avanzata una richiesta di 4 milioni di euro, a valere sui fondi dell'Autorità di Sistema Portuale collegati al progetto Realizzazione piattaforma SHM Structural Health Monitoring. Le risorse consentirebbero di finanziare la prima fase delle attività, che comprende ciclo di ispezioni approfondite, prime azioni immediate, valutazioni tecniche e monitoraggi strutturali. Le opere individuate come prioritarie sono il Viadotto Ferriere Bruzzo, Viadotto Antiche Bratte, Viadotto Angelo Scala, Viadotto Mercati Generali, Via Milano varco Albertazzi, Via al Ponte di Teglia, Viadotto Burba, Via 30 Giugno 1960 (sbalzo e accesso alveo), Cavalcavia Sardorella, Via Borzoli 35 - rotonda Erzelli Nord e Sud, Ponte Divisione Alpina Cuneese e Ponte Luigi Ratto. Il Comune sottolinea che queste attività rappresentano solo la prima fase del processo di gestione delle opere, in conformità alle Linee Guida Ponti vigenti. Per il completamento dell'intero asse stradale si stima un fabbisogno ulteriore di oltre 63 milioni di euro. Inoltre, per poter accedere a ulteriori fonti di finanziamento (ministeriali e mutui), sarebbe necessario reperire 4,425 milioni di euro destinati alla progettazione preliminare. 5 milioni per corso Europa, asse urbano est-ovest - È stata inoltre inviata a Regione Liguria la richiesta di 5 milioni di euro per le infrastrutture lungo Corso Europa, asse viario strategico che collega Levante e Ponente cittadino e incide anche sul traffico extraurbano. Le attività previste comprendono ciclo di ispezioni, prime azioni immediate, valutazioni tecniche, monitoraggi strutturali e redazione di PFTE su opere selezionate. Le infrastrutture individuate come prioritarie sono i viadotti Sturla (lato monte e lato valle), Locchi, Frangioni, Priaruggia, Castagna, Bagnara (lato monte e lato valle), San Pietro, Majorana, Filzi, Majorana bis e il Cavalcavia Donato Somma (rampa uscita est, rampa accesso est, allargamento). Le attività ispettive potrebbero essere avviate immediatamente tramite i contratti applicativi degli Accordi Quadro già in essere. Anche in questo caso, il finanziamento richiesto coprirebbe la sola prima



03/03/2026 17:36

La richiesta fa seguito alla disponibilità espressa da Regione e Autorità Portuale durante il tavolo tecnico svoltosi il 19 febbraio in Prefettura. Il Comune di Genova ha formalmente trasmesso a Regione Liguria e all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale la richiesta di finanziamento pari a 9 milioni di euro per avviare un piano straordinario di ispezioni, verifiche approfondite e monitoraggi strutturali su ponti e impalcati cittadini. La richiesta fa seguito alla disponibilità espressa da Regione e Autorità Portuale durante il tavolo tecnico svoltosi il 19 febbraio in Prefettura, in attuazione dell'Accordo di ristoro sottoscritto dopo il crollo del Viadotto Polcevera (Ponte Morandi). Il tema sarà nuovamente affrontato nella riunione già convocata per il 12 marzo a Palazzo Spinola. 4 milioni per l'asse tra porto e Val Polcevera - Per le infrastrutture lungo l'asse strategico di accesso al porto della Val Polcevera è stata avanzata una richiesta di 4 milioni di euro, a valere sui fondi dell'Autorità di Sistema Portuale collegati al progetto "Realizzazione piattaforma SHM - Structural Health Monitoring". Le risorse consentirebbero di finanziare la prima fase delle attività, che comprende ciclo di ispezioni approfondite, prime azioni immediate, valutazioni tecniche e monitoraggi strutturali. Le opere individuate come prioritarie sono il Viadotto Ferriere Bruzzo, Viadotto Antiche Bratte, Viadotto Angelo Scala, Viadotto Mercati Generali, Via Milano - varco Albertazzi, Via al Ponte di Teglia, Viadotto Burba, Via 30 Giugno 1960 (sbalzo e accesso alveo), Cavalcavia Sardorella, Via Borzoli 35 - rotonda Erzelli Nord e Sud, Ponte Divisione Alpina Cuneese e Ponte Luigi Ratto. Il Comune sottolinea che queste attività rappresentano solo la prima fase del processo di gestione delle opere, in conformità alle Linee Guida Ponti vigenti. Per il completamento dell'intero asse stradale si stima un fabbisogno ulteriore di oltre 63 milioni di euro. Inoltre, per poter accedere a ulteriori fonti di finanziamento (ministeriali e mutui), sarebbe

TeleNord

Genova, Voltri

fase. Per completare il processo di gestione dell'intero asse comprensivo di progettazione definitiva ed esecutiva, consolidamenti strutturali e manutenzioni straordinarie è stimato un fabbisogno aggiuntivo di 53 milioni di euro. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguiteci sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Condividi:.

Regione Liguria non esclude azione civile autonoma su voto di scambio alle regionali 2020

Claudio Baffico

A Genova, la Regione Liguria ha deciso di non costituirsi parte civile nel procedimento sul presunto voto di scambio legato alle elezioni regionali del 2020. La motivazione, illustrata in aula dall'assessore Alessio Piana, riguarda la volontà di evitare i costi per l'affidamento di un incarico a un avvocato penalista esterno. L'ente, tuttavia, non esclude di promuovere un'azione civile autonoma per il risarcimento dei danni qualora si arrivi a una condanna. La spiegazione è arrivata in risposta alle interrogazioni dei consiglieri Stefano Giordano (M5S) e Selena Candia (AVS), che hanno chiesto chiarimenti dopo la scelta del Ministero della Giustizia di costituirsi parte civile avanzando una richiesta di 5 milioni di euro per danno morale e d'immagine. Il procedimento rappresenta uno dei filoni della maxi indagine che ha coinvolto anche l'ex presidente ligure Giovanni Toti, la cui posizione si è chiusa con un patteggiamento. Tra i 18 imputati figurano, tra gli altri, l'ex capo di gabinetto Matteo Cozzani, l'ex segretario dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Piacenza, i fratelli Maurizio e Arturo Angelo Testa, l'ex consigliere regionale Stefano Anzalone e l'ex consigliere comunale Umberto

Lo Grasso. Per alcuni indagati la Procura contesta anche l'aggravante mafiosa. Al centro dell'inchiesta vi sarebbe il presunto convogliamento dei voti della comunità riesina verso la lista Cambiamo con Toti Presidente e tre candidati. Secondo quanto riferito da Piana, la Giunta avrebbe effettuato le necessarie valutazioni tecniche, optando per una strategia ritenuta più efficace nella tutela dell'ente. La scelta di non entrare nel processo penale come parte civile sarebbe legata anche alla mancanza, all'interno dell'Avvocatura regionale, di professionalità con specifica competenza penalistica. L'assessore ha sottolineato che la mancata costituzione non impedisce in alcun modo di chiedere successivamente il risarcimento in sede civile. Anzi, ha spiegato, un autonomo giudizio civile sarebbe comunque necessario per quantificare l'eventuale danno, spesso rimesso dal giudice penale alla giurisdizione civile. La decisione, ha ribadito, punta a evitare spese prolungate nei due possibili gradi di giudizio, senza rinunciare alle pretese risarcitorie. Durissima la replica di Giordano, che parla di arrampicata sugli specchi e accusa la maggioranza di attendismo politico. Secondo il consigliere, la Regione dispone già di un'Avvocatura interna e non avrebbe quindi necessità di ricorrere a professionisti esterni. Inoltre, sostiene, un'azione civile ordinaria comporterebbe costi superiori rispetto alla costituzione di parte civile nel processo penale, che prevede spese contenute. Giordano evidenzia anche un profilo giuridico: la costituzione di parte civile sarebbe possibile perfino in caso di patteggiamento, consentendo il riconoscimento delle spese e l'affermazione formale della posizione di soggetto danneggiato. In caso di rito abbreviato, potrebbe essere riconosciuta una provvisoria immediatamente esecutiva. Per l'esponente M5S, la scelta della Giunta non sarebbe tecnica



A Genova, la Regione Liguria ha deciso di non costituirsi parte civile nel procedimento sul presunto voto di scambio legato alle elezioni regionali del 2020. La motivazione, illustrata in aula dall'assessore Alessio Piana, riguarda la volontà di evitare i costi per l'affidamento di un incarico a un avvocato penalista esterno. L'ente, tuttavia, non esclude di promuovere un'azione civile autonoma per il risarcimento dei danni qualora si arrivi a una condanna. La spiegazione è arrivata in risposta alle interrogazioni dei consiglieri Stefano Giordano (M5S) e Selena Candia (AVS), che hanno chiesto chiarimenti dopo la scelta del Ministero della Giustizia di costituirsi parte civile avanzando una richiesta di 5 milioni di euro per danno morale e d'immagine. Il procedimento rappresenta uno dei filoni della maxi indagine che ha coinvolto anche l'ex presidente ligure Giovanni Toti, la cui posizione si è chiusa con un patteggiamento. Tra i 18 imputati figurano, tra gli altri, l'ex capo di gabinetto Matteo Cozzani, l'ex segretario dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Piacenza, i fratelli Maurizio e Arturo Angelo Testa, l'ex consigliere regionale Stefano Anzalone e l'ex consigliere comunale Umberto Lo Grasso. Per alcuni indagati la Procura contesta anche l'aggravante mafiosa. Al centro dell'inchiesta vi sarebbe il presunto convogliamento dei voti della comunità riesina verso la lista Cambiamo con Toti Presidente e tre candidati. Secondo quanto riferito da Piana, la Giunta avrebbe effettuato le necessarie valutazioni tecniche, optando per una strategia ritenuta "più efficace" nella tutela dell'ente. La scelta di non entrare nel processo penale come parte civile sarebbe legata anche alla mancanza, all'interno dell'Avvocatura regionale, di professionalità con specifica competenza penalistica. L'assessore ha sottolineato che la mancata costituzione non impedisce in alcun modo di chiedere successivamente il risarcimento in sede civile. Anzi, ha spiegato, un autonomo giudizio civile sarebbe comunque necessario

TeleNord

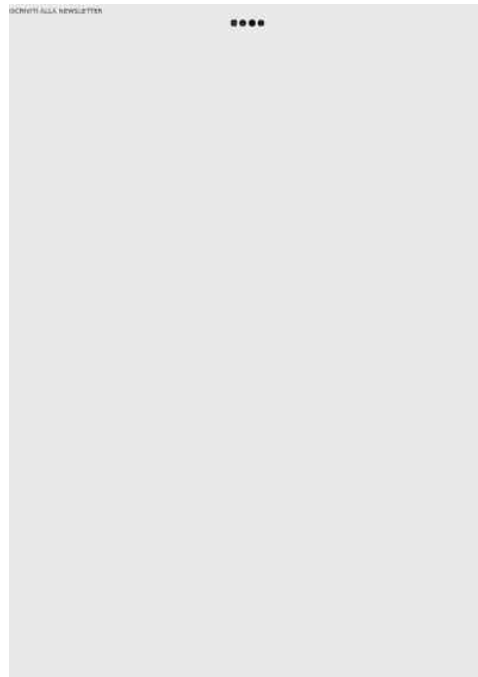
Genova, Voltri

ma politica, e dimostrerebbe la volontà di non prendere le distanze dal cosiddetto totismo. Sulla stessa linea Selena Candia, che accusa l'esecutivo guidato da Marco Bucci di continuità con la precedente amministrazione. Secondo la capogruppo di AVS, attendere un'eventuale condanna non sarebbe sufficiente: la Regione dovrebbe partecipare al processo per tutelare le istituzioni democratiche e l'immagine del territorio, compromessa dalle accuse di compravendita elettorale con presunte agevolazioni mafiose. Anche i consiglieri del Partito Democratico, Simone D'Angelo ed Enrico Ioculano, definiscono inaccettabili le spiegazioni fornite in aula. Contestano l'argomento del risparmio economico e richiamano l'articolo 19 della legge regionale n. 7 del 2012, che prevede l'obbligo per la Regione di costituirsi parte civile nei processi per reati di mafia e criminalità organizzata. Per questo motivo hanno chiesto che il presidente Bucci e la Giunta riferiscano in Commissione Antimafia, chiarendo le ragioni della scelta. A loro avviso, di fronte a fatti di tale gravità, la Regione avrebbe il dovere istituzionale di affermare con decisione la propria posizione nella lotta alla criminalità, anche attraverso la costituzione nel processo penale. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguitemi sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Condividi:.

Genova, in esercizio la nuova galleria ferroviaria di San Benigno

Transportonline

Primo passo operativo per l'avvio del Tunnel subportuale È entrata in funzione questa mattina la nuova galleria ferroviaria nell'area di San Benigno, a Genova . L'attivazione dell'infrastruttura consente di dismettere la galleria Romairone, oggi utilizzata per i traffici portuali, liberando lo spazio necessario alla realizzazione dell'imbocco del Tunnel Subportuale, il cosiddetto 'pozzo di lancio' della Tbm. Lo spostamento della linea ferroviaria portuale rappresenta una delle principali attività finora realizzate da Autostrade per l'Italia tramite la controllata Amplia , in coordinamento con il Mit, nell'ambito delle opere preliminari al progetto. Un nuovo tracciato da 700 metri La nuova galleria artificiale è stata realizzata nell'area dove sorgeva l'ex edificio Csm, demolito nel marzo 2024. Il tracciato ferroviario, lungo complessivamente circa 700 metri, è stato traslato di circa 70 metri verso sud rispetto alla linea precedente. Il percorso corre in adiacenza alla sopraelevata portuale e, nella parte terminale, la sottopassa. L'opera principale è costituita dalla galleria lunga circa 410 metri, costruita con 616 conci prefabbricati. La sezione, larga circa 14 metri, è predisposta per ospitare due binari con relativi marciapiedi. L'altezza interna supera i sei metri, con progettazione già compatibile con una futura elettrificazione della linea. Funzionalità portuale e riassetto urbano L'infrastruttura è destinata a garantire la continuità dei flussi merci in ambito portuale durante la realizzazione del Tunnel Subportuale, rappresentando un elemento strategico per la riorganizzazione dell'area. Una volta completato il tunnel, sopra la galleria sorgerà il Parco della Lanterna, con un collegamento ciclopeditonale tra San Benigno e la Lanterna di Genova . Cantieri in corso Sul fronte ponente proseguono le attività relative alla conterminazione di Calata Concenter, al completamento della sopraelevata portuale, allo scavo della prima fase del pozzo di lancio della Tbm e allo scolmatore del rio San Bartolomeo. Sul lato levante, in zona Foce, sono in corso le operazioni di cantierizzazione preliminari, cui seguiranno indagini strutturali, rimozione delle alberature e verifiche archeologiche. Fonte: Ansa



Citta della Spezia

La Spezia

Crisi nello Stretto di Hormuz, Avena: "Porti e logistica sotto pressione, serve un rinnovamento radicale"

Un'altra emergenza geopolitica colpisce l'economia portuale spezzina. Il recente conflitto che ha colpito L'Iran, i Paesi del Golfo Persico e lo Stretto di Hormuz ha gettato benzina sul fuoco dell'instabilità, colpendo il cuore pulsante del commercio mondiale. "Lo Stretto di Hormuz non è solo una via di passaggio: è la porta d'accesso tra Asia, Europa e Stati Uniti per il trasporto di petrolio e merci. Basta una scintilla di tensione perché l'intero equilibrio delle catene di approvvigionamento globali sia messo seriamente in discussione.

L'aumento delle tensioni ha reso le rotte marittime particolarmente rischiose: ora sono comuni sia deviazioni obbligate che ritardi difficili da prevedere, con costi di trasporto in continuo aumento". A lanciare l'allarme è Salvatore Avena, segretario delle Associazioni del **porto**, mettendo in guardia rispetto alla necessità sempre più pressante di mettere in sicurezza uno dei comparti strategici dell'economia di un Paese che vive di import ed export. "Gli operatori devono rivedere i loro percorsi, affrontando tempi di consegna più lunghi e una minore efficienza nei principali hub. Inoltre, l'instabilità dei prezzi dell'energia pesa notevolmente sulle spese per il trasporto e sulle strategie di

stoccaggio delle materie prime. Anche la Borsa sta già mostrando segnali in questa direzione. Le economie occidentali, legate a doppio filo alle importazioni energetiche e ai flussi di merci provenienti dall'Asia, si trovano nel mezzo tra incertezza e rallentamento produttivo. Il Mediterraneo, da sempre crocevia tra Asia ed Europa, rischia un drastico calo dei volumi commerciali, mettendo in crisi la competitività e costringendo le aziende europee a ripensare radicalmente le proprie strategie di approvvigionamento. L'Italia, forte di una posizione strategica e di porti fondamentali per il Mediterraneo, si ritrova in prima linea, più esposta che mai. Da un lato - spiega Avena - dovrà fronteggiare le interruzioni dirette delle rotte asiatiche, dall'altro subisce già le onde d'urto di una crisi che minaccia l'economia nazionale. La dipendenza dal petrolio e dalle materie prime che attraversano il Canale di Suez e il Mediterraneo orientale rischia di mettere in ginocchio il sistema logistico nazionale, sottoponendo a forte stress infrastrutture portuali e snodi intermodali. Gli analisti lanciano l'allarme: i dati che emergono per il breve e medio periodo sono tutt'altro che rassicuranti". Scenari già visti nel recente passato con il blocco di Suez provocato dall'incagliamento della Ever Given e per la crisi provocata dai lanci dei missili dei ribelli Huthi nel Mar Rosso, ma che comunque nessuno voleva tornare a sperimentare. Anche perché l'incertezza, oltre a essere un concetto assoluto che frena l'economia, riguarda anche la durata di questa ennesima emergenza. "Nel breve termine, la sospensione delle coperture assicurative nel Golfo Persico paralizzerà numerose spedizioni, facendo crollare del 40-50% il traffico nello Stretto di Hormuz e spingendo verso l'alto i prezzi di petrolio e gas. L'impatto si propagherà inevitabilmente



Un'altra emergenza geopolitica colpisce l'economia portuale spezzina. Il recente conflitto che ha colpito L'Iran, i Paesi del Golfo Persico e lo Stretto di Hormuz ha gettato benzina sul fuoco dell'instabilità, colpendo il cuore pulsante del commercio mondiale. "Lo Stretto di Hormuz non è solo una via di passaggio: è la porta d'accesso tra Asia, Europa e Stati Uniti per il trasporto di petrolio e merci. Basta una scintilla di tensione perché l'intero equilibrio delle catene di approvvigionamento globali sia messo seriamente in discussione. L'aumento delle tensioni ha reso le rotte marittime particolarmente rischiose: ora sono comuni sia deviazioni obbligate che ritardi difficili da prevedere, con costi di trasporto in continuo aumento". A lanciare l'allarme è Salvatore Avena, segretario delle Associazioni del porto, mettendo in guardia rispetto alla necessità sempre più pressante di mettere in sicurezza uno dei comparti strategici dell'economia di un Paese che vive di import ed export. "Gli operatori devono rivedere i loro percorsi, affrontando tempi di consegna più lunghi e una minore efficienza nei principali hub. Inoltre, l'instabilità dei prezzi dell'energia pesa notevolmente sulle spese per il trasporto e sulle strategie di stoccaggio delle materie prime. Anche la Borsa sta già mostrando segnali in questa direzione. Le economie occidentali, legate a doppio filo alle importazioni energetiche e ai flussi di merci provenienti dall'Asia, si trovano nel mezzo tra incertezza e rallentamento produttivo. Il Mediterraneo, da sempre crocevia tra Asia ed Europa, rischia un drastico calo dei volumi commerciali, mettendo in crisi la competitività e costringendo le aziende europee a ripensare radicalmente le proprie strategie di approvvigionamento. L'Italia, forte di una posizione strategica e di porti fondamentali per il Mediterraneo, si ritrova in prima linea, più esposta che mai. Da un lato - spiega Avena - dovrà fronteggiare le interruzioni dirette delle rotte asiatiche, dall'altro subisce già le onde d'urto di una

Citta della Spezia

La Spezia

lungo tutta la filiera logistica, mettendo a dura prova il settore industriale. Intanto - illustra Avena, facendo un quadro a tinte fosche - le compagnie marittime hanno già annunciato un war risk surcharge letteralmente un sovrapprezzo per rischio guerra: in sostanza maggiori costi sulla merce! Nel medio periodo, lo scenario non è più roseo: molte compagnie preferiranno circumnavigare l'Africa, allungando di 10-15 giorni i tempi di viaggio tra Asia e Mediterraneo. Un vero salasso in termini di costi e ritardi, che penalizzerà soprattutto le imprese italiane importatrici ed esportatrici. La dipendenza dalla logistica "just-in-time" via Suez a cui sono legati i Paesi del mediterraneo, rischia di favorire i porti di Nord Africa e Spagna a discapito di quelli italiani, come La Spezia, che potrebbero trovarsi alle prese con arrivi irregolari e una pianificazione dei trasporti intermodali sempre più complessa". Per questo Avena propone un cambio di paradigma, uno scatto in avanti che possa mettere maggiormente al sicuro il sistema portuale e logistico italiano. "Quella che abbiamo davanti non è solo una crisi dei trasporti marittimi: è una sfida cruciale che investe logistica, energia ed economia globale. Per l'Italia, la risposta non può che essere rapida e visionaria: serve un rinnovamento radicale dei sistemi portuali, il coraggio di intraprendere strategie innovative e la capacità di adottare una visione integrata, per cavalcare i nuovi equilibri internazionali e non esserne travolti. Ormai abbiamo capito che la logistica e la portualità sono i settori economici, più di altri, che devono avere la capacità di anticipare i tempi e gestire i cambiamenti in modo repentino, insomma essere resilienti ma allo stesso tempo non perdere fattori di competitività. Abbiamo già perso molto tempo a ragionare su questioni spesso marginali c'è bisogno che il nostro Paese sia consapevole che dai porti e dalla logistica passano lo sviluppo e la crescita dell'economia italiana. Per vincere questa sfida storica, l'Italia deve introdurre una strategia lungimirante, rafforzando il sistema portuale e logistico nazionale con investimenti mirati. Occorre favorire una maggiore integrazione tra porti e retroporti, gestire le emergenze con l'innovazione tecnologica e abbracciare una visione sistemica che superi la tradizionale concezione del **porto** come semplice punto di transito. Solo così - conclude Avena - sarà possibile mantenere competitività, assicurare la continuità operativa anche nei momenti peggiori e difendere gli interessi nazionali in uno scenario internazionale dove oggi chi si ferma è perduto". Più informazioni.

Informazioni Marittime

La Spezia

Alla Spezia bandita la gara per il primo lotto del dragaggio

L'appalto vale complessivamente 68,5 milioni di euro. Interventi previsti sui fondali del terzo bacino portuale e del canale navigabile. In seguito alla validazione del progetto esecutivo, va in gara l'appalto di lavori per il dragaggio dei fondali del terzo bacino portuale e del canale navigabile del porto mercantile della Spezia. L'appalto, che vale complessivamente 68,5 milioni di euro, è stato suddiviso per ragioni di finanziamento in due lotti da eseguirsi in momenti diversi. "Le lavorazioni - chiarisce la relazione di progetto - sono state pertanto suddivise in: primo lotto, immediatamente realizzabile sulla base delle risorse finanziarie attualmente disponibili, che prevede il dragaggio per complessivi 300.000 metri cubi circa; secondo lotto (di seguito lavori opzionali), di completamento al progetto, per il dragaggio di ulteriori 560.000 mc alle stesse condizioni contrattuali dei lavori principali". Gli interventi principali riguardano la realizzazione di dragaggi nel terzo bacino portuale in aree esterne al perimetro interessato dalle bonifiche del molo Fornelli Est e prevedono una gestione dei sedimenti con destinazione prevalente i cassoni della nuova diga foranea di **Genova** (circa 280.000 metri cubi) e in via residuale il conferimento a impianti di smaltimento (circa 22.000 mc). Col secondo lotto si arriverà a -15 metri di profondità, e i fanghi finiranno nei cassoni della diga genovese (circa 192.000 mc), in impianti di smaltimento e/o recupero (circa 103.000 mc) o saranno conferiti a mare (circa 263.000 mc). Per la presentazione delle offerte ci sarà tempo fino al 2 aprile, mentre il cronoprogramma prevede sei mesi di lavori per il primo lotto. Condividi Tag porti la spezia Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Alla Spezia bandita la gara per il primo lotto del dragaggio



03/03/2026 13:44

L'appalto vale complessivamente 68,5 milioni di euro. Interventi previsti sui fondali del terzo bacino portuale e del canale navigabile in seguito alla validazione del progetto esecutivo, va in gara l'appalto di lavori per il dragaggio dei fondali del terzo bacino portuale e del canale navigabile del porto mercantile della Spezia. L'appalto, che vale complessivamente 68,5 milioni di euro, è stato suddiviso per ragioni di finanziamento in due lotti da eseguirsi in momenti diversi. "Le lavorazioni - chiarisce la relazione di progetto - sono state pertanto suddivise in: primo lotto, immediatamente realizzabile sulla base delle risorse finanziarie attualmente disponibili, che prevede il dragaggio per complessivi 300.000 metri cubi circa; secondo lotto (di seguito lavori opzionali), di completamento al progetto, per il dragaggio di ulteriori 560.000 mc alle stesse condizioni contrattuali dei lavori principali". Gli interventi principali riguardano la realizzazione di dragaggi nel terzo bacino portuale in aree esterne al perimetro interessato dalle bonifiche del molo Fornelli Est e prevedono una gestione dei sedimenti con destinazione prevalente i cassoni della nuova diga foranea di Genova (circa 280.000 metri cubi) e in via residuale il conferimento a impianti di smaltimento (circa 22.000 mc). Col secondo lotto si arriverà a -15 metri di profondità, e i fanghi finiranno nei cassoni della diga genovese (circa 192.000 mc), in impianti di smaltimento e/o recupero (circa 103.000 mc) o saranno conferiti a mare (circa 263.000 mc). Per la presentazione delle offerte ci sarà tempo fino al 2 aprile, mentre il cronoprogramma prevede sei mesi di lavori per il primo lotto. Condividi Tag porti la spezia Articoli correlati.

Shipping Italy

La Spezia

Bandita la gara per il primo lotto del dragaggio al porto di Spezia

L'appalto dell'Adsp del mar ligure orientale vale (complessivamente) 68,5 milioni di euro e prevede sei mesi di lavori per 860 mc di materiali A due mesi dall'annuncio l'Autorità di sistema portuale di La Spezia ha proceduto a emanare il primo maxibando di gara per il dragaggio di terzo bacino e canale di accesso dello scalo. Si tratta formalmente di un "accordo quadro, di durata biennale", perché l'appalto, che vale complessivamente 68,5 milioni di euro, è stato suddiviso per ragioni di finanziamento in due lotti da eseguirsi in momenti diversi. "Le lavorazioni - si legge nella relazione di progetto - sono state pertanto suddivise in: primo lotto (di seguito lavori principali), immediatamente realizzabile sulla base delle risorse finanziarie attualmente disponibili, che prevede il dragaggio per complessivi 300.000 mc circa; secondo lotto (di seguito lavori opzionali), di completamento al progetto, per il dragaggio di ulteriori 560.000 mc alle stesse condizioni contrattuali dei lavori principali". I lavori principali riguardano la realizzazione di dragaggi nel Terzo Bacino portuale in aree esterne al perimetro interessato dalle bonifiche del molo Fornelli Est e prevedono una gestione dei sedimenti con destinazione prevalente i cassoni della nuova diga foranea di **Genova** (circa 280.000 mc) e in via residuale il conferimento a impianti di smaltimento (circa 22.000 mc). Col secondo lotto si arriverà a -15 metri di profondità, e i fanghi finiranno nei cassoni della diga genovese (circa 192.000 mc), in impianti di smaltimento e/o recupero (circa 103.000 mc) o saranno conferiti a mare (circa 263.000 mc). Per la presentazione delle offerte ci sarà tempo fino al 2 aprile, mentre il cronoprogramma prevede sei mesi di lavori per il primo lotto. Da notare come gli elaborati progettuali che erano stati oggetto dei pareri vincolanti rilasciati negli ultimi giorni dell'anno da Regione Liguria e Arpal risultino, nella versione allegata al bando, antecedenti ai pareri stessi, che pure ne prevedevano in modo vincolante l'integrazione o la modifica. Adsp non ha per il momento fornito chiarimenti su come possano quindi esser state recepite le indicazioni degli organi di controllo. Quanto alla nuova diga di **Genova**, pochi giorni fa l'Istituto di geologia ambientale e geingegneria del Cnr (Consiglio nazionale delle ricerche) ha definito "carente e non sufficiente" per l'espressione di un parere la documentazione che l'Autorità di sistema portuale genovese aveva a inizio anno depositato al Mase per la verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali poste nel 2022 dal medesimo organismo scientifico. In estrema sintesi il Cnr segnalava il potenziale rischio sismico della vicinanza di due canyon sottomarini, ritenuti peraltro in regressione, chiedendo un corposo approfondimento analitico. La documentazione non è risultata sufficiente però per escludere la sospetta regressione dei canyon e le altre problematiche geologiche rilevate, "mancando lo studio relativo all'assetto geomorfologico dei fondali in relazione alla definizione dei



L'appalto dell'Adsp del mar ligure orientale vale (complessivamente) 68,5 milioni di euro e prevede sei mesi di lavori per 860 mc di materiali A due mesi dall'annuncio l'Autorità di sistema portuale di La Spezia ha proceduto a emanare il primo maxibando di gara per il dragaggio di terzo bacino e canale di accesso dello scalo. Si tratta formalmente di un "accordo quadro, di durata biennale", perché l'appalto, che vale complessivamente 68,5 milioni di euro, è stato suddiviso per ragioni di finanziamento in due lotti da eseguirsi in momenti diversi. "Le lavorazioni - si legge nella relazione di progetto - sono state pertanto suddivise in: primo lotto (di seguito lavori principali), immediatamente realizzabile sulla base delle risorse finanziarie attualmente disponibili, che prevede il dragaggio per complessivi 300.000 mc circa; secondo lotto (di seguito lavori opzionali), di completamento al progetto, per il dragaggio di ulteriori 560.000 mc alle stesse condizioni contrattuali dei lavori principali". I lavori principali riguardano la realizzazione di dragaggi nel Terzo Bacino portuale in aree esterne al perimetro interessato dalle bonifiche del molo Fornelli Est e prevedono una gestione dei sedimenti con destinazione prevalente i cassoni della nuova diga foranea di Genova (circa 280.000 mc) e in via residuale il conferimento a impianti di smaltimento (circa 22.000 mc). Col secondo lotto si arriverà a -15 metri di profondità, e i fanghi finiranno nei cassoni della diga genovese (circa 192.000 mc), in impianti di smaltimento e/o recupero (circa 103.000 mc) o saranno conferiti a mare (circa 263.000 mc). Per la presentazione delle offerte ci sarà tempo fino al 2 aprile, mentre il cronoprogramma prevede sei mesi di lavori per il primo lotto. Da notare come gli elaborati progettuali che erano stati oggetto dei pareri vincolanti rilasciati negli ultimi giorni dell'anno da Regione Liguria e Arpal risultino, nella versione allegata al bando, antecedenti ai pareri stessi, che pure ne prevedevano in modo vincolante l'integrazione o la modifica. Adsp non ha per il momento fornito chiarimenti su come possano quindi esser state

Shipping Italy

La Spezia

processi morfo-sedimentari in atto nell'area compresa tra le testate dei canyon e l'infrastruttura in fase di realizzazione". 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.

Ravenna Today

Ravenna

Port Academy 2026, al via le visite ai terminal: gli studenti alla scoperta dei segreti della logistica

Parte ufficialmente oggi, 3 marzo, l'edizione 2026 di Port Academy, il progetto educativo promosso da Terminal container Ravenna (TcR) e Sapir per avvicinare le nuove generazioni al mondo del **porto** e della logistica marittima internazionale. Nei prossimi due mesi, i terminal portuali di TcR e Sapir apriranno le proprie porte a oltre 800 studenti delle scuole primarie e secondarie di primo grado del territorio ravennate, per un percorso formativo che unisce la visita operativa con momenti di approfondimento e incontri con i professionisti del settore. La prima giornata ha già registrato la collaborazione della Guardia di Finanza e della sua unità cinofila, che ha offerto agli studenti una dimostrazione concreta delle attività di controllo svolte quotidianamente in ambito portuale. "Port Academy è ormai un appuntamento consolidato nel calendario educativo del territorio - commenta Giannantonio Mingozzi, presidente di TcR -. Crediamo che aprire il **porto** alle scuole non sia solo un gesto di responsabilità sociale, ma un investimento concreto nella consapevolezza che le nuove generazioni avranno del proprio territorio e delle opportunità che offre. Siamo soddisfatti della risposta delle istituzioni e delle scuole, e contiamo di crescere ancora". Port Academy coinvolge in ogni edizione una rete di soggetti istituzionali, tra cui l'Agenzia delle dogane, la Guardia di Finanza, la Capitaneria di **Porto** e le istituzioni scolastiche locali. "Siamo carichi e pieni di entusiasmo per questa edizione 2026 - conclude Angelo Dell'Ovo, responsabile marketing e comunicazione di TcR -. Ogni anno ripartiamo con la voglia di fare meglio e di rendere l'esperienza ancora più ricca per i ragazzi. Ci aspettano due mesi intensi e non vediamo l'ora di viverli".



Si riunisce il Consiglio comunale di Ravenna: l'ordine del giorno dei lavori

Oggi, martedì 3 marzo, alle ore 15, torna a riunirsi il Consiglio comunale di Ravenna. La seduta sarà trasmessa in diretta sulla pagina Facebook del Comune e in streaming sulla piattaforma ConsigliCloud. Ad aprire i lavori saranno i question time. Renato Esposito (Fratelli d'Italia) interverrà su Ancora sulla esposizione di striscioni su edifici istituzionali; Gianfranco Spadoni (Lista per Ravenna-Lega-Popolo della famiglia) porterà in aula il tema dell'Allarme erosione nel nostro litorale, ruolo del Comune e dell'Autorità portuale; Igor Gallonetto (Movimento 5 Stelle) chiederà aggiornamenti sui Lavori di manutenzione straordinaria in via Tombesi dall'Ova stato di avanzamento e termine degli interventi. Seguirà la comunicazione del presidente del Consiglio comunale Daniele Perini sull'elenco delle interrogazioni che non hanno ricevuto risposta nei termini previsti. Si entrerà poi nel merito delle interrogazioni. Luca Cortesi (Pd) presenterà una richiesta di intervento di manutenzione straordinaria in via Val Brembana, via Val Venosta e via Val Pusteria, mentre Michela Venturi (Pd) interrogherà la Giunta sul progetto per l'energia rinnovabile negli uffici comunali di via Berlinguer e del polo scolastico Lama Sud.

Veronica Verlicchi (La Pigna Città, forese e lidi) porterà in aula più atti: dalle criticità di via del Muro Lungo e del manto stradale in via Guarniera a Castiglione e via Fosso Nuovo a San Pietro in Vincoli, allo stato di degrado di via Santa Caterina e alle affermazioni del comandante della Polizia locale in merito ai contrassegni PM. Alvaro Ancisi (Ancisi Lista per Ravenna) interverrà su via Scolo Pignatta, mentre Nicola Staloni (Alleanza Verdi Sinistra) affronterà la mancata riclassificazione in zona B dell'area Ortazzino, nel territorio del Parco del Delta del Po a Lido di Classe. Ancora Verlicchi presenterà interrogazioni sullo sbarco della nave ong Solidaire a Ravenna e sulla necessità di individuare uno spazio pubblico da destinare a sala polivalente a San Pietro in Vincoli. In chiusura saranno discusse e votate due mozioni: quella di Chiara Francesconi (Progetto Ravenna) per l'istituzione del garante comunale dei diritti delle persone private della libertà personale o limitate nella medesima, e quella di Patrizia Zaffagnini e Nicola Grandi (Fratelli d'Italia) per un maggior controllo delle società aggiudicatrici di bandi o affidamenti diretti di lavori pubblici.

Comment i.



Port Academy. Al via il progetto di TCR e Sapir che coinvolge 800 studenti di Ravenna

Parte ufficialmente oggi l'edizione 2026 di Port Academy, il progetto educativo promosso da Terminal Container Ravenna (TCR) e Sapir per avvicinare le nuove generazioni al mondo del **porto** e della logistica marittima internazionale. Nei prossimi due mesi, i terminal portuali di TCR e Sapir apriranno le proprie porte a oltre 800 studenti delle scuole primarie e secondarie di primo grado del territorio ravennate, per un percorso formativo che unisce la visita operativa con momenti di approfondimento e incontri con i professionisti del settore. Una prima tappa con una presenza speciale. La prima giornata ha già registrato la collaborazione della Guardia di Finanza e della sua unità cinofila, che ha offerto agli studenti una dimostrazione concreta delle attività di controllo svolte quotidianamente in ambito portuale, suscitando grande entusiasmo tra i ragazzi. Giannantonio Mingozzi, Presidente di TCR, commenta: "Port Academy è ormai un appuntamento consolidato nel calendario educativo del territorio. Crediamo che aprire il **porto** alle scuole non sia solo un gesto di responsabilità sociale, ma un investimento concreto nella consapevolezza che le nuove generazioni avranno del proprio territorio e delle opportunità che offre. Siamo soddisfatti della risposta delle istituzioni e delle scuole, e contiamo di crescere ancora." Port Academy coinvolge ogni edizione una rete di soggetti istituzionali tra cui l'Agenzia delle Dogane, la Guardia di Finanza, la Capitaneria di **Porto** e le istituzioni scolastiche locali. Un modello di collaborazione che negli anni ha dimostrato solidità e capacità di generare valore formativo autentico. Angelo Dell'Ovo, Responsabile Marketing e Comunicazione di TCR, aggiunge: "Siamo pieni di entusiasmo per questa edizione 2026. Ogni anno ripartiamo con la voglia di fare meglio e di rendere l'esperienza ancora più ricca per i ragazzi. Ci aspettano due mesi intensi e non vediamo l'ora di viverli."



Port Academy 2026: studenti alla scoperta del porto di Ravenna

Ha preso il via oggi l'edizione 2026 di Port Academy, il progetto formativo promosso da Terminal Container **Ravenna** (TCR) e SAPIR, pensato per avvicinare le nuove generazioni al mondo del **porto** e della logistica marittima internazionale. Nei prossimi due mesi oltre 800 studenti delle scuole primarie e secondarie di primo grado di **Ravenna** e provincia visiteranno i terminal portuali, partecipando a un percorso che combina osservazione diretta delle attività operative, incontri con professionisti del settore e momenti di approfondimento. Una partenza con ospiti speciali. La prima giornata ha visto la partecipazione della Guardia di Finanza, presente con un'unità cinofila che ha illustrato agli studenti le attività di controllo svolte quotidianamente in ambito portuale, suscitando curiosità ed entusiasmo. "Port Academy è un appuntamento ormai consolidato nel calendario educativo del territorio - ha dichiarato Giannantonio Mingozzi, presidente di TCR -. Aprire il **porto** alle scuole significa investire nella consapevolezza che i giovani avranno del proprio territorio e delle opportunità che offre". Il progetto coinvolge ogni anno una rete di istituzioni tra cui l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, la Guardia di Finanza, la Capitaneria di **Porto** e le scuole locali, in un modello di collaborazione che negli anni si è consolidato. "Siamo entusiasti di questa nuova edizione - ha aggiunto Angelo Dell'Ovo, responsabile marketing e comunicazione di TCR -. Ci attendono due mesi intensi e ricchi di esperienze per i ragazzi". Port Academy si conferma così un'occasione preziosa per conoscere da vicino una delle principali realtà economiche del territorio ravennate.



"Nessun pino verrà sradicato a Marina": la replica dell'Autorità Portuale alle preoccupazioni delle associazioni ambientaliste

In merito alle notizie apparse in questi giorni sugli organi di stampa e successivamente diffuse e commentate anche dai comitati ambientalisti, sul presunto sradicamento di pini su Viale Colombo, l'AdSP tiene a precisare quanto segue: l'AdSP intende rassicurare la comunità marinella comunicando che non corrisponde al vero la notizia secondo la quale l'AdSP effettuerà lo sradicamento dei pini del viale Colombo, contrariamente a quanto apparso in questi giorni su alcuni organi di stampa. Una notizia che è stata poi successivamente ripresa da rappresentanti di alcune associazioni ambientaliste. Infatti, come ormai già chiarito in numerissime occasioni pubbliche, i lavori di riqualificazione saranno eseguiti nel pieno rispetto del filare, che verrà conservato. Come più volte illustrato, la realizzazione di due corsie stradali per senso di marcia è avvenuta restringendo lo spartitraffico centrale e facendo salvo, in tal modo, il filare di pini in oggetto. Nelle scorse settimane sono state effettuate prove di trazione sulla metà degli alberi del filare e i risultati sono stati positivi. Gli interventi alla base delle piante saranno realizzati sotto la supervisione costante di un agronomo, che fornirà le indicazioni necessarie a operare in prossimità degli apparati radicali. Tutto quanto sopra con la finalità, già dichiarata, di conservare immutato il patrimonio arboreo esistente lato monte, come chiaramente risulta dai documenti di progetto consegnati alle associazioni ambientaliste che ne hanno fatto richiesta. Condividi Save Whatsapp.



Pini di viale Colombo: la smentita dell'Autorità Portuale solleva più domande di quante ne risolva

Martedì 3 marzo l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha diramato una nota in cui afferma che "nessun pino verrà sradicato su viale Colombo" e che "il patrimonio arboreo lato monte verrà conservato immutato". Una notizia che accogliamo con sollievo se confermata nei fatti ma che non può chiudere la questione. Anzi, la apre in modo ancor più inquietante. La notizia del trapianto dei 27 pini non è nata da un passaparola, né da una fonte anonima. È stata pubblicata il 28 febbraio da un quotidiano locale con grande risalto addirittura in locandina. Un articolo firmato, presentato come notizia accertata, che ha giustamente allarmato cittadini e associazioni ambientaliste. Su quella notizia ho scritto, documentato, argomentato. Su quella notizia altri hanno protestato. Ora si scopre che era, nella migliore delle ipotesi, inesatta. Nella peggiore, falsa. La domanda a cui bisognerebbe rispondere è semplice: da dove veniva quella notizia? Chi ha fornito l'informazione sul trapianto dei pini? Su quale fonte si basava la notizia? I cittadini meritano una risposta e una correzione pubblica almeno proporzionata al risalto con cui la notizia originale è stata diffusa. C'è però un

altro attore in questa vicenda: l'Autorità Portuale. Se i documenti di progetto come afferma la stessa nota odierna dimostrano chiaramente che nessun pino sarà toccato, perché la smentita è arrivata solo oggi, dopo la polemica pubblica? Un ente che gestisce opere di interesse collettivo, su un'area soggetta a vincolo paesaggistico, ha il dovere di comunicare in modo tempestivo e trasparente. Non si aspetta che gli ambientalisti protestino per poi rispondere. Quella nota poteva e doveva uscire il 28 febbraio, subito dopo la diffusione della notizia, se davvero i documenti di progetto erano chiari fin dall'inizio. Il silenzio non è innocente: ha lasciato che una notizia potenzialmente errata circolasse, alimentasse allarme, mobilitasse persone. E questo, che lo si voglia o no, è già un danno. Personalmente, prendo atto della smentita. Ma la mia attenzione, e quella di altri, sui pini di viale Colombo, e più in generale sul patrimonio arboreo di Marina di Carrara, non si allenta. Troppe volte in passato le rassicurazioni hanno preceduto i fatti compiuti. Chiediamo che i documenti di progetto citati nella nota siano resi pubblici e accessibili a tutti, non solo alle associazioni che ne hanno fatto richiesta. La trasparenza non è un favore: è un obbligo. Condividi Save Whatsapp.



Martedì 3 marzo l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha diramato una nota in cui afferma che "nessun pino verrà sradicato su viale Colombo" e che "il patrimonio arboreo lato monte verrà conservato immutato". Una notizia che accogliamo con sollievo – se confermata nei fatti – ma che non può chiudere la questione. Anzi, la apre in modo ancor più inquietante. La notizia del trapianto dei 27 pini non è nata da un passaparola, né da una fonte anonima. È stata pubblicata il 28 febbraio da un quotidiano locale con grande risalto – addirittura in locandina. Un articolo firmato, presentato come notizia accertata, che ha giustamente allarmato cittadini e associazioni ambientaliste. Su quella notizia ho scritto, documentato, argomentato. Su quella notizia altri hanno protestato. Ora si scopre che era, nella migliore delle ipotesi, inesatta. Nella peggiore, falsa. La domanda a cui bisognerebbe rispondere è semplice: da dove veniva quella notizia? Chi ha fornito l'informazione sul trapianto dei pini? Su quale fonte si basava la notizia? I cittadini meritano una risposta e una correzione pubblica almeno proporzionata al risalto con cui la notizia originale è stata diffusa. C'è però un altro attore in questa vicenda: l'Autorità Portuale. Se i documenti di progetto – come afferma la stessa nota odierna – dimostrano chiaramente che nessun pino sarà toccato, perché la smentita è arrivata solo oggi, dopo la polemica pubblica? Un ente che gestisce opere di interesse collettivo, su un'area soggetta a vincolo paesaggistico, ha il dovere di comunicare in modo tempestivo e trasparente. Non si aspetta che gli ambientalisti protestino per poi rispondere. Quella nota poteva e doveva uscire il 28 febbraio, subito dopo la diffusione della notizia, se davvero i documenti di progetto erano chiari fin dall'inizio. Il silenzio non è innocente: ha lasciato che una notizia potenzialmente errata circolasse, alimentasse allarme, mobilitasse persone. E questo, che lo si voglia o no, è già un danno. Personalmente, prendo atto della

«Marina di Carrara, sul viale Colombo sradicano 27 pini sani e storici: ma c'è il doppio vincolo paesaggistico»

«Il trapianto di questa specie arborea quando adulta ha tassi di mortalità che superano largamente quelli di sopravvivenza». Voice by CARRARA Sembra che i pini non possano avere vita facile. Ancora una volta su questa specie arborea tanto al centro della scena urbana, o almeno era così, sicuramente delle polemiche torna a parlare e a denunciare la nota ambientalista professoressa Florida Nicolai. Questa volta si tratta dei pini di viale Colombo, ma non sono gli ex pini diventati palme nel tratto del viale di via Rinchiosa e via Modena, questa volta tocca ai pini di fronte al cantiere che dovrebbero essere trapiantati. Riceviamo e pubblichiamo a riguardo la nota stampa della professoressa Nicolai. 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' (comitato di cittadini ambientalisti ndr) 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



Voce Apuana

Marina di Carrara

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 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

Voce Apuana

Marina di Carrara

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? Si può 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 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.

L'Autorità portuale replica agli ambientalisti: «Nessun pino verrà sradicato su viale Colombo»

«Verrà conservato immutato il patrimonio arboreo lato monte» MARINA DI CARRARA «Nessun pino verrà sradicato su viale Colombo. Verrà conservato immutato il patrimonio arboreo lato monte, come chiaramente risulta dai documenti di progetto consegnati alle associazioni ambientaliste che ne hanno fatto richiesta». Così in una nota l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale risponde a un recente intervento degli ambientalisti che contestavano l'ipotesi di sradicamento degli alberi di viale Colombo a Marina di Carrara (Massa-Carrara), ne abbiamo parlato qui.

Voce Apuana

L'Autorità portuale replica agli ambientalisti: «Nessun pino verrà sradicato su viale Colombo»



03/03/2026 13:05

«Verrà conservato immutato il patrimonio arboreo lato monte» MARINA DI CARRARA - «Nessun pino verrà sradicato su viale Colombo. Verrà conservato immutato il patrimonio arboreo lato monte, come chiaramente risulta dai documenti di progetto consegnati alle associazioni ambientaliste che ne hanno fatto richiesta». Così in una nota l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale risponde a un recente intervento degli ambientalisti che contestavano l'ipotesi di sradicamento degli alberi di viale Colombo a Marina di Carrara (Massa-Carrara), ne abbiamo parlato qui.

ADM - Comunicato Stampa - Porto di Livorno: sequestrate 3.500 paia di scarpe

(AGENPARL) - Tue 03 March 2026 COMUNICATO STAMPA **Porto** di **Livorno**: sequestrate 3.500 paia di scarpe **Livorno**, 3 marzo 2026 - Un controllo sui traffici provenienti dal Nord Africa si è trasformato in un ingente sequestro: è quanto accaduto presso il **Porto** di **Livorno**, dove il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) in servizio presso la locale Sezione Controlli allo Sdoganamento ha intercettato complessivamente 3.500 paia di calzature in pelle realizzate per diversi marchi italiani, per un valore commerciale stimato di circa 350.000 euro. Come accertato, i prodotti riportavano informazioni fuorvianti sulla loro origine e, per una parte di questi, sulla loro qualità. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Sequestrate 3.500 paia di scarpe nel porto di Livorno

Fatte in Tunisia ma riportavano Made in Ue, e non tutte in pelle nonostante etichetta Sequestrate nel porto di Livorno dal personale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (Adm) 3.500 paia di scarpe, realizzate per diversi marchi italiani, che riportavano informazioni fuorvianti sulla loro origine e, per una parte di queste, sulla loro qualità. Le verifiche hanno permesso di ricostruire che le scarpe, per un valore commerciale stimato di circa 350.000 euro, erano realizzate interamente in Tunisia, importate in Italia già confezionate e pronte per la vendita, tuttavia, venivano presentate con etichettature recanti un'origine Made in Ue. Analisi condotte sui prodotti hanno inoltre evidenziato che parte delle calzature, pur etichettata come realizzata "in vera pelle", risultava invece costituita in prevalenza da materiale sintetico. E' poi emerso che le calzature non erano destinate esclusivamente al mercato interno, ma avrebbero dovuto essere successivamente instradate anche verso altri paesi, in particolare quelli dell'est Europa. I legali rappresentanti della società coinvolta sono stati denunciati ed è stata applicata anche una sanzione di 11.500 euro dalla Camera di commercio per gli aspetti di propria competenza.



In porto conviveranno taxi e ncc

Intesa per dare spazi definiti a taxi e ncc sulle banchine. Chiesti interventi per regolamentare maggiormente il settore LIVORNO E' il primo accordo siglato in Italia per regolamentare i servizi taxi, il noleggio con conducente per dare un servizio più ordinato ai turisti delle navi da crociera : una storica intesa è stata firmata davanti al presidente dell'Autorità Portuale Stefano Corsini, al presidente del Porto di Livorno 2000, Luciano Guerrieri e al Comune di Livorno. All'area del terminal Calata Alto Fondale potranno accedere tre rappresentanti del servizio taxi e due del servizio Ncc e ognuna delle categorie avrà uno spazio assegnato: un accordo di autodisciplina che soddisfa tutti : Siamo compiaciuti del traguardo raggiunto commenta Giorgio Dell'Artino, presidente Azione Ncc - un primo importante passo per contrastare una situazione che negli ultimi anni è degenerata, creando tensioni sulle banchine. Siamo fiduciosi che questo nuovo cammino porterà, speriamo in modo rapido, anche alla risoluzione di altri problemi che gravano sull'accoglienza in porto. Tag.



Informare

Livorno

Avviso pubblico dell'AdSP del Tirreno Settentrionale per selezionare il nuovo segretario generale

La procedura non ha natura concorsuale e non è previsto alcun processo selettivo Livorno 3 marzo 2026 «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». Lo ha annunciato ieri il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio, ai membri del Comitato di gestione dell'ente insediatisi 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 falsariga 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 specificato 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 riunione è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno: un' informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026 con la quale l'ente portuale 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.

Informare

Avviso pubblico dell'AdSP del Tirreno Settentrionale per selezionare il nuovo segretario generale



03/03/2026 09:57

La procedura non ha natura concorsuale e non è previsto alcun processo selettivo. Livorno 3 marzo 2026 «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». Lo ha annunciato ieri il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio, ai membri del Comitato di gestione dell'ente insediatisi 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 falsariga 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 specificato 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 riunione è stato anche affrontato un altro punto all'ordine del giorno: un' informativa sull'adozione dell'ordinanza n.1 del 2026 con la quale l'ente portuale 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 Mediterraneo che cambia: serve l'alleanza fra ricerca scientifica e decisori politici

In conclave a **Livorno** ricercatori, amministratori e operatori del mare **LIVORNO**. Come garantire la sicurezza della navigazione e, al contempo, la preservazione degli ecosistemi? Con il monitoraggio e con modelli predittivi. Cioè: non c'è solo da raccogliere dati, ma da costruire una vera e propria "maglia connessa". L'ha sottolineato da Carlo Brandini del Consorzio Lamma nel workshop organizzato al museo di storia naturale di **Livorno**. Titolo: "Il mare che cambia: Osservare, capire e agire con Sea(ste)mar". In "conclave" una schiera di ricercatori, amministratori e operatori del mare che hanno messo al centro del dibattito «una realtà ormai innegabile: il Mar Mediterraneo sta mutando rapidamente sotto la spinta dei cambiamenti climatici e delle attività umane». L'iniziativa ha confermato che la protezione del mare ha bisogno di «una modellistica all'avanguardia e di una comunicazione costante tra chi produce il sapere scientifico (come il Consorzio Lamma o l'Università di Siena) e chi deve prendere decisioni politiche». Il progetto - è stato poi ribadito nelle conclusioni - continuerà il suo percorso con l'obiettivo di consegnare ai territori «strumenti di allerta in tempo reale e protocolli condivisi che rendano il Mediterraneo sicuro per l'uomo e allo stesso tempo ospitale per le specie marine che lo abitano». Il progetto "Sea(ste)mar" è un'iniziativa transfrontaliera in collaborazione tra Italia e Francia: nasce proprio dall'esigenza di non farsi trovare impreparati di fronte a queste mutazioni, com'è stato detto a più riprese nel corso del confronto. Nel territorio livornese - è stato messo in evidenza - si concentrano tanto un intenso traffico marittimo-portuale di persone e merci ma anche «la straordinaria biodiversità del Santuario Pelagos, un'area marina protetta che oggi è considerata un vero "hotspot" del cambiamento climatico»: c'è da trovare un equilibrio. È su quest'aspetto che ha speso il proprio intervento l'assessore Giovanna Cepparello, titolare delle delega all'ambiente nella squadra del sindaco livornese Luca Salvetti, sottolineando come «la frammentazione istituzionale sia il primo ostacolo da superare»: nessuna istituzione da sola può affrontare queste sfide, - questo il filo rosso del suo ragionamento - la collaborazione è «la chiave per trasformare la scienza in coscienza e poi in azione». Per Cepparello è fondamentale che la politica sappia guardare oltre l'immediato: «La politica è sempre concentrata sul qui e ora ed è sempre più difficile stabilire delle strategie, ma allo stesso tempo dovrebbe essere in grado di stabilire delle strategie a lungo termine». Superare la delimitazione tra ricerca pura e operatività concreta: questo - è stato rimarcato - è uno degli aspetti più innovativi di "Sea(ste)mar". Come detto da Francesca Giannoni (Arpa Liguria), il cuore del progetto risiede nella «sinergia tra enti scientifici e operativi». È una collaborazione che consente di «tradurre lo studio delle correnti, delle temperature e dell'acidificazione delle acque in strumenti concreti



La Gazzetta Marittima

Livorno

per chi il mare lo vive e lo gestisce ogni giorno, come la Guardia Costiera». Paola Tepsich (Fondazione Cima) ha spiegato quanto sia rilevante costruire «una rete vera», poiché nello spazio marino settentrionale «sono presenti sia zone portuali che aree marine protette»: dunque, «non basta più pensare solo alla prossimità, ma occorre una visione sistemica che consideri l'intero bacino». Tema sotto i riflettori: il rischio di collisioni tra imbarcazioni e grandi cetacei, come balenottere e capodogli, specie simbolo del Mediterraneo ma sempre più minacciate dal traffico navale nelle loro aree di alimentazione. E tuttavia il cambiamento «non riguarda solo i grandi mammiferi», parola dei ricercatori del Cnr e delle Università di Pisa e Siena che hanno illustrato «fenomeni meno visibili ma altrettanto preoccupanti»: Inquinamento chimico e immondizia marina: nell'incontro si è parlato della persistenza di inquinanti come il Ddt e dei meccanismi di "biomagnificazione", oltre che del «problema delle microplastiche che affligge il Santuario Pelagos». Riscaldamento e acidificazione: l'aumento della CO₂ disciolta e delle temperature oceaniche sta portando a cambiamenti radicali negli habitat. Nuovi "abitanti": esempio emblematico è «la crescente presenza della tartaruga Caretta caretta sulle coste toscane». Per Antonio Melley (Arpa Toscana) è un fenomeno di non facile interpretazione: l'invasione di queste specie è «un segnale positivo di espansione o un sintomo di uno squilibrio ecologico più profondo?».

L'Agenzia delle Dogane sequestra 3.500 paia di scarpe nel porto di Livorno

In arrivo dalla Tunisia con l'etichetta "made in Ue" e "vera pelle" ma non è vero **LIVORNO**. Era nient'altro che un normale controllo per tener gli occhi aperti sui flussi commerciali dalla Tunisia: è uno dei Paesi interessati dal "nearshoring", cioè l'accorciamento delle catene logistiche dopo gli sconvolgi dell'era Covid per localizzare le produzioni non più in Oriente lontano 5-6mila chilometri bensì a portata di poche ore di navigazione. Risultato: sono state sequestrate 3.500 paia di calzature in pelle realizzate per diversi marchi italiani, valore commerciale stimato attorno ai 350mila euro. È quanto avvenuto nel **porto di Livorno** in virtù dell'intervento del personale dell'Agenzia Dogane e Monopoli (Adm) in servizio nella locale "sezione controlli sdoganamento": il carico è finito nel mirino perché - è stato spiegato - «i prodotti riportavano informazioni fuorvianti sulla loro origine e, per una parte di questi, sulla loro qualità». Le verifiche dei doganieri hanno consentito di rifare all'indietro il percorso della merce: stiamo parlando di «scarpe realizzate interamente in Tunisia, che venivano importate in Italia già confezionate e pronte per la vendita», spiegano dal quartier generale delle Dogane. L'inghippo dove sta? Nel fatto

che «venivano presentate con etichettature recanti un'origine "Made in Ue" o con una totale assenza delle medesime informazioni», viene sottolineato. Questo è stato il "campanello" che ha indotto il personale dell'Adm a voler guardare meglio quel carico approfondendo l'indagine. È saltato fuori, «grazie alla collaborazione con i Laboratori chimici dell'Agenzia e alle meticolose analisi condotte sui prodotti», che parte delle calzature portava sì l'etichettatura come se fosse realizzata "in vera pelle", ma in realtà «risultava invece costituita in prevalenza da materiale sintetico». A questo punto, si è pensato che oltre all'etichetta della merce le irregolarità, almeno per una parte delle scarpe, potessero allargarsi anche a «una ulteriori ipotesi di frode nei confronti dei consumatori». È emerso che le calzature intercettate - viene spiegato - «non erano destinate esclusivamente al mercato interno, ma avrebbero dovuto essere successivamente instradate anche verso altri Paesi, in particolare quelli dell'est Europa, ampliando così la portata della condotta e il potenziale impatto delle irregolarità riscontrate». L'Agenzia delle Dogane informa che gli accertamenti si sono conclusi con l'adozione dei provvedimenti di natura amministrativa e penale previsti dalla norme: è stato disposto il sequestro della merce e i legali rappresentanti della società coinvolta sono stati denunciati alla Procura, che «ha convalidato il sequestro eseguito», viene riferito. La società interessata ha ottenuto dall'autorità giudiziaria l'autorizzazione a mettere a norma la merce: dunque sono state tolte «le informazioni ingannevoli o propriamente false» e sono state di nuovo etichettate le scarpe con l'indicazione precisa e corretta riguardante la reale origine e la composizione dei prodotti. Per



03/03/2026 12:44

In arrivo dalla Tunisia con l'etichetta "made in Ue" e "vera pelle" ma non è vero **LIVORNO**. Era nient'altro che un normale controllo per tener gli occhi aperti sui flussi commerciali dalla Tunisia: è uno dei Paesi interessati dal "nearshoring", cioè l'accorciamento delle catene logistiche dopo gli sconvolgi dell'era Covid per localizzare le produzioni non più in Oriente lontano 5-6mila chilometri bensì a portata di poche ore di navigazione. Risultato: sono state sequestrate 3.500 paia di calzature in pelle realizzate per diversi marchi italiani, valore commerciale stimato attorno ai 350mila euro. È quanto avvenuto nel porto di Livorno in virtù dell'intervento del personale dell'Agenzia Dogane e Monopoli (Adm) in servizio nella locale "sezione controlli sdoganamento": il carico è finito nel mirino perché - è stato spiegato - «i prodotti riportavano informazioni fuorvianti sulla loro origine e, per una parte di questi, sulla loro qualità». Le verifiche dei doganieri hanno consentito di rifare all'indietro il percorso della merce: stiamo parlando di «scarpe realizzate interamente in Tunisia, che venivano importate in Italia già confezionate e pronte per la vendita», spiegano dal quartier generale delle Dogane. L'inghippo dove sta? Nel fatto che «venivano presentate con etichettature recanti un'origine "Made in Ue" o con una totale assenza delle medesime informazioni», viene sottolineato. Questo è stato il "campanello" che ha indotto il personale dell'Adm a voler guardare meglio quel carico approfondendo l'indagine. È saltato fuori, «grazie alla collaborazione con i Laboratori chimici dell'Agenzia e alle meticolose analisi condotte sui prodotti», che parte delle calzature portava sì l'etichettatura come se fosse realizzata "in vera pelle", ma in realtà «risultava invece costituita in prevalenza da materiale sintetico». A questo punto, si è pensato che oltre all'etichetta della merce le irregolarità, almeno per una parte delle scarpe, potessero allargarsi anche a «una ulteriori ipotesi di frode nei confronti dei consumatori». È

La Gazzetta Marittima

Livorno

parte sua, la Camera di Commercio ha applicato una sanzione di 11.500 euro. Dalla sede delle Dogane si mette in rilievo il «costante impegno nel contrasto degli illeciti di natura tributaria ed extratributaria e nella vigilanza contro le pratiche commerciali sleali», in nome dell'esigenza di «proteggere le aziende e i lavoratori che producono beni autenticamente "Made in Italy"».

Messaggero Marittimo

Livorno

Authority Livorno, metodo prima del nome

LIVORNO - Il caso Mancini, nato attorno alla riunione in Prefettura sul ponte sullo Scolmatore (come riportato dal Il Tirreno), ha acceso una tensione politica che va oltre l'episodio in sé. L'invito del prefetto a Gianmarco Mancini, indicato come possibile segretario generale dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, aveva una logica di anticipazione operativa. La nomina, tuttavia, non era e non è stata formalmente perfezionata. Il presidente Davide Gariglio ha richiamato questo dato con una puntualizzazione istituzionale. Non uno scontro personale, ma una riaffermazione di metodo. Mancini ha lasciato la sala. Fine dell'episodio. Inizio del dibattito. La figura chiave dell'Authority Il Segretario Generale non è una posizione secondaria. È il vertice tecnico-amministrativo dell'ente. Viene nominato dal Comitato di Gestione su proposta del Presidente, selezionato tra profili di comprovata competenza in materia portuale e di pubblica amministrazione. È colui che cura l'attuazione delle direttive, coordina la macchina burocratica, segue il Piano Regolatore di Sistema Portuale, monitora lo stato dei piani di sviluppo e traduce l'indirizzo strategico in atti concreti. In un porto come Livorno, alle prese con dossier come la Darsena Europa e con una ridefinizione del proprio posizionamento competitivo nel Mediterraneo, il segretario generale non è un semplice tecnico: è la cerniera tra visione politica e capacità esecutiva. La scelta di Gariglio Il 2 Marzo, nella prima seduta del Comitato di Gestione, Gariglio ha annunciato l'avvio di una manifestazione di interesse pubblica. Non una procedura concorsuale, ma una raccolta di candidature per avere un quadro ampio e comparativo. Questo passaggio non equivale a una bocciatura preventiva di Mancini, né a una rottura politica. È, piuttosto, l'esercizio pieno di una prerogativa prevista dalla legge. Il presidente propone, il Comitato nomina. E la proposta proprio perché rilevante può e forse deve maturare dopo un confronto tra più profili. Il profilo Mancini Gianmarco Mancini, avvocato, vanta un percorso amministrativo significativo: esperienze dirigenziali in Inail Lombardia, incarichi apicali in società pubbliche nei settori utilities e trasporto pubblico locale, competenze in governance societaria e modelli organizzativi. Un curriculum solido sul piano amministrativo. Il tema, semmai, riguarda la specificità portuale. In una fase cruciale per lo scalo labronico, una parte del cluster marittimo ritiene che l'esperienza diretta nel sistema delle Autorità portuali rappresenti un elemento strategico. Ed è su questo crinale che si muove la decisione di Gariglio. Politica e responsabilità È evidente che la nomina del segretario generale abbia anche un riflesso politico. In alcune ricostruzioni di ambienti istituzionali, il nome di Mancini era stato accostato a ruoli di vertice nell'Authority. Ma oggi la questione non è la geometria politica. È la governance di un porto che si prepara a una stagione di investimenti e trasformazioni senza precedenti. Gariglio non ha chiuso la porta a nessuno.



Messaggero Marittimo

Livorno

Non ha escluso Mancini. Ha aperto una procedura. Ha scelto di valutare più candidature. Ha deciso di assumersi il tempo della scelta. In una fase in cui la portualità livornese è chiamata a misurarsi con sfide infrastrutturali e competitive decisive, la cautela non è debolezza. È responsabilità. Il presidente non ha fatto uno strappo. Ha fatto ciò che la norma gli consente e, per molti versi, gli impone: garantire che la figura apicale tecnico-amministrativa sia individuata con la massima ponderazione possibile. Perché, al di là delle tensioni di giornata, il porto non ha bisogno di accelerazioni simboliche. Ha bisogno di solidità strutturale. LEGGI ANCHE: <https://www.messaggeromarittimo.it/adsp-mar-tirreno-settentrionale-avviso-pubblico-per-il-nuovo-segretario-generale/> Il Messaggero Marittimo I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma se non con il consenso. Copyright © 2022 Edizioni Commerciali Marittime s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 Livorno | Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 00088620497 | P.Iva 00088620497 | Capitale Sociale 100.000,00 interamente versati

TDT: ottimo il 2025, pronti investimenti per il 2026

LIVORNO - Il 2025 si è chiuso con un bilancio estremamente positivo per il Terminal Darsena Toscana (TDT). Le performance operative e il piano di investimenti della società, dall'inizio del 2024 parte del Gruppo Grimaldi, testimoniano una gestione solida e orientata allo sviluppo, in grado di rafforzare il posizionamento competitivo del terminal e di confermarne la funzione strategica all'interno del porto di Livorno. Nel dettaglio, spiega la società, nel 2025 TDT ha movimentato 450.281 TEU tra traffico di import/export e trasbordo, facendo registrare un incremento del 18,1% rispetto all'anno precedente, quando i volumi si erano attestati a 381.198 TEU. Un risultato particolarmente significativo, che conferma il rafforzamento del traffico container quale core business del terminal. Particolarmente rilevante l'andamento del comparto reefer, che segna una crescita ancora più marcata. I contenitori frigoriferi pieni movimentati nel corso dell'anno sono stati 28.779, con un aumento del 36% rispetto alle 21.070 unità del 2024. Un dato che rafforza il profilo di TDT come snodo chiave della cold chain, a supporto delle filiere agroalimentari e farmaceutiche. Segnali incoraggianti arrivano anche dal fronte dell'intermodalità ferro-mare. Nel 2025 il terminal ha gestito 1.407 convogli ferroviari, contro i 1.303 dell'anno precedente, con una crescita dell'8%. Investimenti 2025 e 2026 A sostenere questi risultati ha contribuito un articolato programma di investimenti, che nel corso del 2025 ha interessato sia il rinnovo dei mezzi di movimentazione sia interventi di manutenzione straordinaria. L'obiettivo è stato quello di preservare elevati livelli di affidabilità operativa e di accompagnare l'aumento dei volumi con un adeguato incremento della capacità del terminal. A ulteriore potenziamento della flotta del terminal, a Febbraio di quest'anno sono stati consegnati nuovi reachstacker. Nel corso del 2026 saranno, inoltre, avviati i lavori per l'estensione del raccordo ferroviario interno, finalizzati alla realizzazione di binari lunghi fino a 750 metri, conformi agli standard europei. Insieme con l'adeguamento della Grande Galleria dell'Appennino sulla linea PratoBologna, permetteranno a TDT di operare treni con container high cube su carri standard lungo la direttrice nord del corridoio TEN-T ScandinavoMediterraneo, ampliando in modo significativo le opportunità di collegamento con i mercati europei. In questo scenario di crescita e consolidamento, TDT guarda con fiducia al futuro e conferma la propria disponibilità a svolgere un ruolo centrale anche nello sviluppo della Darsena Europa, opera strategica per la crescita dello scalo livornese, per la quale ha già presentato una formale istanza vincolante accompagnata da un piano di investimenti di quasi 200 milioni di euro.

Messaggero Marittimo.it



TDT: ottimo il 2025, pronti investimenti per il 2026

LIVORNO - Il 2025 si è chiuso con un bilancio estremamente positivo per il Terminal Darsena Toscana (TDT). Le performance operative e il piano di investimenti della società, dall'inizio del 2024 parte del Gruppo Grimaldi, testimoniano una gestione solida e orientata allo sviluppo, in grado di rafforzare il posizionamento competitivo del terminal e di confermarne la funzione strategica all'interno del porto di Livorno.

Nel dettaglio, spiega la società, nel 2025 TDT ha movimentato 450.281 TEU tra traffico di import/export e trasbordo, facendo registrare un incremento del 18,1% rispetto all'anno precedente, quando i volumi si erano attestati a 381.198 TEU. Un risultato particolarmente significativo, che conferma il rafforzamento del traffico container quale core business del terminal.

Particolarmente rilevante l'andamento del comparto reefer, che segna una crescita ancora più marcata. I contenitori frigoriferi pieni movimentati nel corso dell'anno sono stati 28.779, con un aumento del 36% rispetto alle 21.070 unità del 2024. Un dato che rafforza il profilo di TDT come snodo chiave della cold chain, a supporto delle filiere agroalimentari e farmaceutiche. Segnali incoraggianti arrivano anche dal fronte dell'intermodalità ferro-mare. Nel 2025 il terminal ha gestito 1.407 convogli ferroviari, contro i 1.303 dell'anno precedente, con una crescita dell'8%.

A sostenere questi risultati ha contribuito un articolato programma di investimenti, che nel corso del 2025 ha interessato sia il rinnovo dei mezzi di movimentazione sia interventi di manutenzione straordinaria. L'obiettivo è stato quello di preservare elevati livelli di affidabilità operativa e di accompagnare l'aumento dei volumi con un adeguato incremento della capacità del terminal. A ulteriore potenziamento della flotta del terminal, a Febbraio di quest'anno sono stati consegnati nuovi reachstacker. Nel corso del 2026 saranno, inoltre, avviati i lavori per l'estensione del raccordo ferroviario interno, finalizzati alla realizzazione di binari lunghi fino a 750 metri, conformi agli standard europei. Insieme con l'adeguamento della Grande Galleria dell'Appennino sulla linea PratoBologna, permetteranno a TDT di operare treni con container high cube su carri standard lungo la direttrice nord del corridoio TEN-T ScandinavoMediterraneo, ampliando in modo significativo le opportunità di collegamento con i mercati europei. In questo scenario di crescita e consolidamento, TDT guarda con fiducia al futuro e conferma la propria disponibilità a svolgere un ruolo centrale anche nello sviluppo della Darsena Europa, opera strategica per la crescita dello scalo livornese, per la quale ha già presentato una formale istanza vincolante accompagnata da un piano di investimenti di quasi 200 milioni di euro.

Il Messaggero Marittimo - Livorno è una rivista mensile di informazione e servizi per il settore marittimo. È pubblicata da Messaggero Marittimo s.p.a. - Via Salaria 100 - 00198 Roma - Tel. 06/49811111 - Fax 06/49811112 - Email: info@messaggeromarittimo.it - Web: www.messaggeromarittimo.it

Shipping Italy

Livorno

Al porto di Livorno sequestrate scarpe provenienti dalla Tunisia per 350 mila euro

I prodotti riportavano informazioni fuorvianti sulla loro origine e, per parte di questi, sulla loro qualità. I funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in servizio presso il porto di Livorno hanno sequestrato 3.500 paia di calzature 'in pelle', prodotte in Nord Africa per conto di diversi marchi italiani, ma pronte per essere immesse sul mercato con etichettature ingannevoli. Le indagini hanno svelato una doppia irregolarità: da un lato, le scarpe prodotte interamente in Tunisia venivano presentate come "Made in Ue" o prive di indicazioni di origine e dall'altro, le analisi dei laboratori chimici dell'Agenzia hanno accertato che molti prodotti etichettati come "vera pelle" erano in realtà realizzati in materiale sintetico. Secondo quanto emerge dagli accertamenti dell'Agenzia delle Dogane, inoltre, lo stock non era destinato solo all'Italia, ma sarebbe stato successivamente indirizzato verso i mercati dell'Est Europa. Il flusso dalla Tunisia, informa una nota, resta sotto stretta osservazione proprio a causa della frequenza di lavorazioni delocalizzate in quell'area. Oltre al sequestro penale convalidato dalla Procura di Livorno, la Camera di Commercio ha comminato una sanzione di 11.500 euro. La società coinvolta, i cui rappresentanti legali sono stati denunciati, ha comunque ottenuto l'autorizzazione per la messa a norma della merce: le scarpe potranno essere commercializzate solo dopo la rimozione delle false indicazioni e l'apposizione di etichette che descrivano la reale origine e composizione della stessa.



Lavori di elettrificazione delle banchine, diminuiranno fumi inquinanti e fastidiosi rumori

Stefano Bramanti

Soddisfazione per l'Autorità di sistema Portuale del Mar Tirreno settentrionale, guidata dal presidente Davide Gariglio, e soddisfazione anche per l'ingegnere Sandra Muccetti a capo della direzione infrastrutture di Piombino/Elba, perché i lavori di elettrificazione dei moli del porto di Portoferraio saranno ultimati entro la metà di questo anno. Inizierà quindi, dopo questo importante intervento, un deciso progresso tecnico ed ecologico e dal luglio 2026 le navi che attraccheranno nel massimo porto elbano, potranno spegnere i motori e non produrranno più fumi inquinanti e neppure fastidiosi rumori. L'energia elettrica nelle imbarcazioni, durante la sosta sarà presa da junction box, strutture costruite sulle banchine; - dice l'ingegner Muccetti - le quali consentiranno allacci di cavi utili alla trasmissione dell'elettricità, cavi spostabili con un carrello mobile che agevolerà il collegamento agli impianti elettrici interni della nave. L'avanzamento dei lavori complessivo è oltre il 70%, e l'impresa sta completando anche gli allestimenti nella cabina di conversione di Portoferraio e la fine dei lavori è confermata entro il 30 giugno 2026. E tutto ciò è stato possibile grazie al progetto nazionale Cold Ironing, gestito come detto dalla Autorità portuale, attuato proprio per elettrificare le banchine, con i fondi del Pnrr e Pnc. Un investimento totale di quasi 80 milioni di euro per i porti della provincia di Livorno, di cui 22 milioni e mezzo destinati ai lavori sui moli di Piombino e Portoferraio. L'energia alle navi in banchina partirà dalla cabina di conversione elettrica, una costruzione in fase di completamento in una parte dell'area chiamata Bricchetteria, un tempo campo da calcio. La struttura erogherà 10 Mega-watt, forniti da E-distribuzione società dello stesso gruppo di Enel Energia. Quindi l'elettricità sarà veicolata con collegamenti sotterranei, realizzati nei mesi scorsi, che arrivano alle banchine portuali e allo junction box (in foto), che possiamo definire grossolanamente la presa elettrica che alimenterà i circuiti delle navi. Col termine dei lavori annunciata le imbarcazioni in porto quindi riceveranno la corrente dalla banchina e alla ripartenza ovviamente avverrà il distacco dei cavi elettrici e la nave ripartirà grazie ai propri motori. "Le junction box nel porto di Portoferraio - precisa Muccetti, concludendo - sono complessivamente 5; 2 sull'Alto fondale e 3 per ciascun pontile: al molo Massimo e al numero 1 e al 3, e sono state tutte realizzate. Quando non verranno utilizzati i carrelli che agevolano i collegamenti elettrici alle navi, verranno collocati in area demaniale nei pressi delle banchine e/o nei pressi della cabina". L'impegno realizzato dallo Stato italiano, nei vari porti dello Stivale, compreso quello di Portoferraio, permette un deciso miglioramento ecologico con lo stop a fumi e rumori dalle navi attraccate, di cui si lamentavano cittadini e associazioni ambientaliste.



03/03/2026 11:15 Stefano Bramanti

Soddisfazione per l'Autorità di sistema Portuale del Mar Tirreno settentrionale, guidata dal presidente Davide Gariglio, e soddisfazione anche per l'ingegnere Sandra Muccetti a capo della direzione infrastrutture di Piombino/Elba, perché i lavori di elettrificazione dei moli del porto di Portoferraio saranno ultimati entro la metà di questo anno. Inizierà quindi, dopo questo importante intervento, un deciso progresso tecnico ed ecologico e dal luglio 2026 le navi che attraccheranno nel massimo porto elbano, potranno spegnere i motori e non produrranno più fumi inquinanti e neppure fastidiosi rumori. L'energia elettrica nelle imbarcazioni, durante la sosta sarà presa da junction box, strutture costruite sulle banchine; - dice l'ingegner Muccetti - le quali consentiranno allacci di cavi utili alla trasmissione dell'elettricità, cavi spostabili con un carrello mobile che agevolerà il collegamento agli impianti elettrici interni della nave. L'avanzamento dei lavori complessivo è oltre il 70%, e l'impresa sta completando anche gli allestimenti nella cabina di conversione di Portoferraio e la fine dei lavori è confermata entro il 30 giugno 2026. E tutto ciò è stato possibile grazie al progetto nazionale Cold Ironing, gestito come detto dalla Autorità portuale, attuato proprio per elettrificare le banchine, con i fondi del Pnrr e Pnc. Un investimento totale di quasi 80 milioni di euro per i porti della provincia di Livorno, di cui 22 milioni e mezzo destinati ai lavori sui moli di Piombino e Portoferraio. L'energia alle navi in banchina partirà dalla cabina di conversione elettrica, una costruzione in fase di completamento in una parte dell'area chiamata Bricchetteria, un tempo campo da calcio. La struttura erogherà 10 Mega-watt, forniti da E-distribuzione società dello stesso gruppo di Enel Energia. Quindi l'elettricità sarà veicolata con collegamenti sotterranei, realizzati nei mesi scorsi, che arrivano alle banchine portuali e allo junction box (in foto), che possiamo definire grossolanamente la presa elettrica che alimenterà i circuiti delle

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Riqualficazione del porto di Senigallia: lavori in corso per un'infrastruttura più sicura, efficiente e fruibile

Tra le opere già avviate figurano la sostituzione dei banchi del mercato del pescato con moderne piane refrigerate, il rifacimento e l'adeguamento dell'illuminazione pubblica delle banchine, il dragaggio dell'area portuale e la manutenzione straordinaria di bitte e segnaletica SENIGALLIA- Proseguono i lavori di riqualficazione e manutenzione del **porto** di Senigallia, un'infrastruttura strategica per l'economia cittadina, il turismo e la vita della comunità. Gli interventi in corso puntano a garantire maggiore sicurezza, efficienza e una migliore fruibilità delle banchine e delle aree portuali per cittadini, pescatori e operatori. Tra le opere già avviate figurano la sostituzione dei banchi del mercato del pescato con moderne piane refrigerate, il rifacimento e l'adeguamento dell'illuminazione pubblica delle banchine, il dragaggio dell'area portuale e la manutenzione straordinaria di bitte e segnaletica. Sono inoltre in fase di progettazione interventi di rilievo come la ristrutturazione del Club Amici del Molo, il consolidamento della cassa di colmata e il rifiorimento delle scogliere a monte del **porto**, fondamentali per la difesa della costa. «Il **porto** rappresenta un elemento strategico per Senigallia - dichiara l'assessore al

Porto, Elena Campagnolo -. Con questi interventi vogliamo rafforzare sicurezza, efficienza e fruibilità delle aree portuali, valorizzando al tempo stesso la pesca, la nautica e la tutela dell'ambiente. Ogni lavoro viene seguito con attenzione e professionalità: dall'ammodernamento del mercato ittico alla manutenzione straordinaria, fino al controllo degli avvallamenti. L'obiettivo è consegnare alla città infrastrutture moderne, funzionali e sicure per tutti gli utenti del **porto**». Ulteriori interventi riguardano il rifacimento delle pavimentazioni, la sostituzione delle colonnine per l'erogazione di acqua ed energia elettrica nella darsena peschereccia, la manutenzione di portelle e tubazioni danneggiate e il rinnovo delle bacheche informative ambientali nelle aree dunali. Sono in corso anche lavori su isolette ecologiche, camminamenti e strutture di servizio alla spiaggia. Per quanto concerne l'avvallamento della pavimentazione in prossimità del Club Nautico, sono stati aperti i pozzetti per verificare eventuali perdite. Prima di intervenire in modo definitivo sulla pavimentazione, si stanno acquisendo le planimetrie dei sottoservizi - fognatura, acquedotto ed energia elettrica - al fine di garantire una soluzione tecnica mirata, efficace e pienamente sicura.



Tra le opere già avviate figurano la sostituzione dei banchi del mercato del pescato con moderne piane refrigerate, il rifacimento e l'adeguamento dell'illuminazione pubblica delle banchine, il dragaggio dell'area portuale e la manutenzione straordinaria di bitte e segnaletica SENIGALLIA- Proseguono i lavori di riqualficazione e manutenzione del porto di Senigallia, un'infrastruttura strategica per l'economia cittadina, il turismo e la vita della comunità. Gli interventi in corso puntano a garantire maggiore sicurezza, efficienza e una migliore fruibilità delle banchine e delle aree portuali per cittadini, pescatori e operatori. Tra le opere già avviate figurano la sostituzione dei banchi del mercato del pescato con moderne piane refrigerate, il rifacimento e l'adeguamento dell'illuminazione pubblica delle banchine, il dragaggio dell'area portuale e la manutenzione straordinaria di bitte e segnaletica. Sono inoltre in fase di progettazione interventi di rilievo come la ristrutturazione del Club Amici del Molo, il consolidamento della cassa di colmata e il rifiorimento delle scogliere a monte del porto, fondamentali per la difesa della costa. «Il porto rappresenta un elemento strategico per Senigallia - dichiara l'assessore al Porto, Elena Campagnolo -. Con questi interventi vogliamo rafforzare sicurezza, efficienza e fruibilità delle aree portuali, valorizzando al tempo stesso la pesca, la nautica e la tutela dell'ambiente. Ogni lavoro viene seguito con attenzione e professionalità: dall'ammodernamento del mercato ittico alla manutenzione straordinaria, fino al controllo degli avvallamenti. L'obiettivo è consegnare alla città infrastrutture moderne, funzionali e sicure per tutti gli utenti del porto. Ulteriori interventi riguardano il rifacimento delle pavimentazioni, la sostituzione della

Nelle grandi città portuali i traghetti inquinano più delle auto: 1.000 emettono più CO2 di 6,6 milioni di veicoli

Il Mar Mediterraneo, rispetto ad altri mari europei, registra le emissioni di CO2 più elevate causate proprio dai traghetti, con le rotte domestiche in Italia, Spagna e Grecia che risultano le più inquinanti in termini assoluti. Nel solo 2023, i 1.043 traghetti europei analizzati da T&E (su meno di 2.000 totali, molti dei quali di piccole dimensioni) hanno emesso 13,4 milioni di tonnellate di CO2 -- l'equivalente delle emissioni annuali di 6,6 milioni di automobili. Barcellona è il **porto** europeo con le più alte emissioni di CO2 prodotte dai traghetti, mentre Dublino e la città portuale europea più inquinata dai traghetti in termini di emissioni di SOx, seguita da Las Palmas e Holyhead. Tuttavia, tale situazione migliorerà nel 2027, quando - oltre a quella del Mediterraneo - verrà introdotta un Emissions Control Area (ECA) anche nel Nord-Est dell'Atlantico che imporrà carburanti marittimi con un minore contenuto di zolfo. Misure analoghe sono già in vigore nel Mediterraneo, ma in città come Barcellona i traghetti producono ancora 1,8 volte più ossidi di zolfo - inquinanti tossici per la salute umana - rispetto a tutte le auto della città. Italia record per emissioni di CO2 prodotte durante i viaggi. L'Italia è il primo Paese europeo per emissioni di CO2 dai traghetti, con 2,4 Mt di CO2, seguita da Spagna e Grecia. Insieme, questi tre Paesi emettono 5,7 Mt di CO2. Le emissioni italiane derivano principalmente dal traffico domestico e dalle soste portuali (75%). Le emissioni di Francia e Regno Unito, guardando fuori dal Mediterraneo, provengono da collegamenti internazionali. Al contrario, la Grecia mostra un'alta concentrazione domestica, con l'82% della CO2 dei traghetti attribuibile a servizi nazionali. La Norvegia, nonostante conti quasi 1,2 milioni di viaggi, ha emissioni relativamente basse grazie a rotte più brevi e imbarcazioni più piccole. Da notare che i viaggi internazionali costituiscono meno dell'1% dei viaggi totali, ma generano un terzo delle emissioni a causa delle dimensioni maggiori dei traghetti impiegati su queste rotte. UE: i porti più inquinati. Dividendo le emissioni di CO2 generate dal viaggio di un traghetto tra il **porto** di partenza e quello di arrivo, gli scali del Mediterraneo figurano in classifica in 7 posizioni tra i primi 10. Barcellona ha il livello più alto di emissioni di CO2, di poco superiori rispetto a quelle degli altri quattro porti che la seguono. Per l'Italia, Genova è al 5° posto tra i porti dove si emette più CO2, seguita da Livorno che è al 7° posto, Palermo all'8° e Civitavecchia al 9° posto. Due traghetti su tre entro il 2035 potrebbero essere elettrici e più convenienti da operare rispetto alle alternative fossili. L'analisi di T&E ha valutato fattibilità tecnica e costo di gestione associati all'elettrificazione dei traghetti, riscontrando che il 60% dei traghetti europei potrebbe essere elettrificato entro il 2035 e oltre la meta (52%) risulterebbe anche più economica da gestire per gli armatori, rispetto alle navi alimentate con combustibili fossili. Il passaggio ai



Il Mar Mediterraneo, rispetto ad altri mari europei, registra le emissioni di CO2 più elevate causate proprio dai traghetti, con le rotte domestiche in Italia, Spagna e Grecia che risultano le più inquinanti in termini assoluti. Nel solo 2023, i 1.043 traghetti europei analizzati da T&E (su meno di 2.000 totali, molti dei quali di piccole dimensioni) hanno emesso 13,4 milioni di tonnellate di CO2 -- l'equivalente delle emissioni annuali di 6,6 milioni di automobili. Barcellona è il porto europeo con le più alte emissioni di CO2 prodotte dai traghetti, mentre Dublino e la città portuale europea più inquinata dai traghetti in termini di emissioni di SOx, seguita da Las Palmas e Holyhead. Tuttavia, tale situazione migliorerà nel 2027, quando - oltre a quella del Mediterraneo - verrà introdotta un Emissions Control Area (ECA) anche nel Nord-Est dell'Atlantico che imporrà carburanti marittimi con un minore contenuto di zolfo. Misure analoghe sono già in vigore nel Mediterraneo, ma in città come Barcellona i traghetti producono ancora 1,8 volte più ossidi di zolfo - inquinanti tossici per la salute umana - rispetto a tutte le auto della città. Italia record per emissioni di CO2 prodotte durante i viaggi. L'Italia è il primo Paese europeo per emissioni di CO2 dai traghetti, con 2,4 Mt di CO2, seguita da Spagna e Grecia. Insieme, questi tre Paesi emettono 5,7 Mt di CO2. Le emissioni italiane derivano principalmente dal traffico domestico e dalle soste portuali (75%). Le emissioni di Francia e Regno Unito, guardando fuori dal Mediterraneo, provengono da collegamenti internazionali. Al contrario, la Grecia mostra un'alta concentrazione domestica, con l'82% della CO2 dei traghetti attribuibile a servizi nazionali. La Norvegia, nonostante conti quasi 1,2 milioni di viaggi, ha emissioni relativamente basse grazie a rotte più brevi e imbarcazioni più piccole. Da notare che i viaggi internazionali costituiscono meno dell'1% dei viaggi totali, ma generano un terzo delle emissioni a causa delle dimensioni maggiori dei traghetti impiegati su queste

traghetti elettrici offre una soluzione economicamente competitiva che sta già iniziando a diffondersi in Europa. A differenza di altri segmenti del trasporto marittimo, i traghetti sono relativamente facili da elettrificare, grazie alle loro dimensioni più contenute e alle rotte fisse e programmabili. L'elettrificazione e l'ibridazione potrebbero ridurre le emissioni di CO₂ dei traghetti fino al 42%, migliorando al contempo la qualità dell'aria nelle città portuali e diminuendo i costi operativi per gli armatori. Carlo Tritto, Sustainable Fuels Manager di T&E Italia, ha dichiarato: «I traghetti dovrebbero collegare le comunità, non inquinare. Ancora oggi, i traghetti bruciano combustibili fossili inquinanti e dannosi per la salute dei cittadini delle città portuali europee. Ma finalmente abbiamo le tecnologie per ridurre queste emissioni: elettrificare i traghetti potrebbe ridurre drasticamente le emissioni di CO₂ e portare una boccata d'aria fresca e pulita a milioni di persone, il tutto riducendo i costi in capo agli armatori». Nodo infrastrutture di ricarica. I traghetti elettrici stanno iniziando a diffondersi in tutta Europa, dimostrando che il trasporto marittimo pulito è già commercialmente sostenibile in molti casi. Il principale ostacolo alla diffusione su larga scala dei traghetti elettrici è rappresentato dalle infrastrutture di ricarica, ma la sfida è meno impegnativa di quanto si pensi. Il 57% dei porti avrebbe bisogno soltanto di punti di ricarica inferiori a 5 MW per supportare le operazioni dei traghetti elettrici. «L'elettrificazione ha senso dal punto di vista economico. I traghetti elettrici sono già oggi più economici da gestire su molte rotte e nei prossimi anni un numero sempre maggiore diventerà competitivo in termini di costi. Con un'età media della flotta europea di 26 anni, questo è il momento di investire nel rinnovo dei traghetti verso l'elettrico», ha aggiunto Carlo Tritto. In Italia, la flotta conta 167 traghetti, un numero questo che la rende uno dei mercati più grandi in Europa per questo tipo di navi. Secondo l'analisi di T&E, già oggi, il 51% dei traghetti che operano in Italia, in virtù delle rotte servite, è tecnicamente sostituibile da imbarcazioni full electric (a batteria); un ulteriore 26% potrebbe invece navigare in modalità ibrida. Rendere elettrico o ibrido un traghetti, in Italia, oggi sarebbe economicamente conveniente in un caso su quattro (26%). L'analisi di T&E ha tenuto conto anche delle evoluzioni tecnologiche e offre una proiezione al 2035, anno in cui - per gli armatori italiani - l'elettrificazione dei traghetti, oltre che tecnicamente fattibile, risulterà economicamente conveniente (rispetto alle imbarcazioni alimentate con fonti fossili) in due casi su tre (67% della flotta). Includendo anche l'opzione ibrida, il potenziale di conversione della flotta italiana al 2035 sarebbe del 77%. Rispetto ai sistemi ibridi, le conversioni full electric si dimostreranno, nei prossimi anni, molto più convenienti, in virtù della riduzione dei costi associati alle batterie.

Gazzetta di Napoli

Napoli

Bagnoli, WWF, America's Cup Cavallo di Troia per porto turistico

La Coppa America a Napoli è il cavallo di Troia con cui realizzare a Bagnoli un **porto** turistico che era sempre stato escluso dalle pianificazioni precedenti. Un processo speculativo che toglie a Napoli la speranza della restituzione di un tratto di mare aperto alla pubblica fruizione balneare, rinunciando alla bonifica integrale dell'area. Il tutto senza trasparenza su alcune delle scelte future che vengono strumentalmente nascoste dal dibattito intorno alla Coppa America, la cui preparazione procede con modalità di necessità e urgenza come se si trattasse di una calamità naturale. Il WWF riconosce certamente l'importanza dell'evento per la città di Napoli, non nega l'opportunità economica e promozionale per il territorio, né il fascino e la bellezza della manifestazione, ma afferma che andava gestita in modo tale da non mettere in discussione i termini e gli obiettivi dell'intervento di bonifica a Bagnoli, frutto di studi approfonditi, dibattiti e confronti partecipati, di scelte ponderate. Per questo il WWF, a firma del Presidente del WWF Italia Luciano di Tizio e del Delegato WWF per la Campania Raffaele Lauria, ha inviato una nota puntuale al Presidente della Regione Roberto Fico e al Sindaco di Napoli, nonché Commissario per gli interventi a Bagnoli. Nella nota, in particolare, il WWF chiede di conoscere quale sarà il futuro dell'area dopo la Coppa America e di sapere cosa si intenda mantenere dello spirito della vecchia progettazione, animato dall'interesse pubblico prevalente che vedeva una pianificazione integrata dell'area con puntuali ripristini ambientali e naturalistici, sia per la parte a mare, che per la costa e la pianura in connessione coi nuclei abitati. "Un evento di prestigio non si può tradurre in un pretesto per imporre infrastrutture permanenti estranee alla pianificazione pubblica condivisa - afferma il Delegato WWF per la Campania Raffaele Lauria, che aggiunge -: sollecitiamo un impegno formale per garantire che Bagnoli riceva una bonifica integrale e torni a essere un bene collettivo, tutelando il diritto dei cittadini a un litorale risanato e sottratto a logiche di esclusività." Il WWF in passato è stato protagonista di una raccolta firme per chiedere e sostenere il ripristino delle spiagge di Bagnoli. La petizione intitolata "È meglio un **porto** per pochi o una spiaggia per tutti?" raccolse diverse migliaia di adesioni che chiedevano "di risarcire la Città di Napoli" attraverso la realizzazione di un "piano particolareggiato di tutta l'area" che potesse rendere a Bagnoli le "caratteristiche di pianura costiera () restituendo quel mare alla Città". La petizione specificava con chiarezza che la presenza del **porto** non avrebbe consentito la restituzione del mare ai napoletani tranne a quelli che potranno permettersi il posto barca". La spiaggia pubblica e la "restituzione" del mare di Bagnoli alla città di Napoli ha costituito l'elemento caratterizzante della pianificazione sin prima della Coppa America, ha inoltre costituito il simbolo tangibile e innegabile della bonifica integrale



Gazzetta di Napoli

Napoli

sia a terra che a mare. Nella nota inviata al Presidente della Regione e al Sindaco di Napoli, il WWF ricorda che nel 2020 venne indetto il bando internazionale UrbaNAture, curato da INVITALIA, per progettare l'assetto dell'area di Bagnoli. Nessuno dei progetti primi classificati nel 2021 prevedeva il **porto** tra i due pontili che con la Coppa America si intende realizzare, e in modo diverso tutti ridisegnano il cosiddetto waterfront per garantirne la pubblica fruizione anche ai fini della balneabilità. In particolare, il progetto primo classificato prevedeva la realizzazione di tre ambiti strettamente connessi tra loro: "Il parco naturale che univa il mare alla collina in una logica di rete ecologica, il bosco produttivo con specie autoctone, il parco urbano a ridosso del quartiere". Il WWF sottolinea poi come INVITALIA nel "Programma di risanamento ambientale e di rigenerazione urbana" redatto nell'aprile 2019 prevedeva "il parco urbano con la spiaggia pubblica ed il lungo waterfront di circa 2 chilometri unitamente a tutti gli spazi verdi" che costituivano "circa l'80% delle aree d'intervento". Le elaborazioni progettuali si basavano su puntuali studi di ISPRA e della Stazione Zoologica Anton Dohrn, che individuavano i quantitativi di materiale da rimuovere sia a terra che a mare. La possibilità della bonifica integrale non era mai stata esclusa, anzi addirittura quantificata nei volumi e nei costi. Il cambio di rotta è avvenuto con il decreto legge 60/2024 che ha disposto la soppressione dell'obbligo di ripristino della linea naturale di costa e ha "anestetizzato" la procedura di valutazione ambientale strategica che garantiva la visione d'insieme dell'area di Bagnoli all'interno della Valutazione d'Impatto Ambientale per gli interventi di messa in sicurezza funzionali allo svolgimento della Coppa America. Il tutto accompagnato da un cambio radicale di strategia rispetto al danno ambientale certificato da innumerevoli analisi fatte dagli Enti preposti o disposte dalla Magistratura: con buona pace del principio di "chi inquina paga" di cui all'art. 191 del Trattato dell'Unione Europea. Il risanamento di Bagnoli sarà a carico pubblico senza possibilità di esercitare alcuna azione di danno nei confronti dei responsabili del disastro ambientale causato. Oggi il Commissario Straordinario autorizza opere sostanzialmente irreversibili, quali la realizzazione di scogliere a mare perimetrali o l'approfondimento dei fondali antistanti la colmata. Il WWF dà atto che sempre con decreti del Commissario Straordinario sono state predisposte misure di controllo e monitoraggio ambientale dei lavori, ma questi in quanto tali sono giustificati per un evento momentaneo e transitorio e non altrimenti si sarebbe potuto fare per la realizzazione di un **porto** diportistico permanente. Com'è noto c'è differenza tra la bonifica integrale, inizialmente prevista per Bagnoli, e una messa in sicurezza, cioè l'intervento che oggi si sta realizzando. Se infatti la bonifica integrale elimina definitivamente la contaminazione, la messa in sicurezza la circoscrive al fine di prevenire rischi immediati, rischi rispetto all'uso che si vuole fare dell'area soggetta all'intervento. Quando nel 2012 si iniziò a ragionare per la prima volta della Coppa America a Napoli, l'area di Bagnoli fu esclusa proprio in ragione dell'esigenza di una bonifica integrale che era incompatibile con i tempi dell'evento. Gli inquinanti e i rischi per la salute non sono certo oggi cambiati; rimane quindi oggettivo il fatto che per cui una destinazione dell'area ad una fruizione continuativa (qualunque essa sia) vede certamente

Gazzetta di Napoli

Napoli

preferibile un intervento di bonifica integrale più che non una messa in sicurezza. In modo estremamente diretto, dunque, il WWF chiede di dire con chiarezza che cosa si voglia fare di Bagnoli dopo la Coppa America e quale si creda debba essere il percorso autorizzativo per realizzarlo; è di tutta evidenza, infatti, che le autorizzazioni e i pareri rilasciati per la Coppa America non possano essere automaticamente traslati per il mantenimento di un **porto** diportistico, la cui realizzazione imporrà inevitabilmente crescenti necessità di infrastrutture, servizi e viabilità.

Napoli Village

Napoli

Bagnoli, WWF: "È un cavallo di Troia ma si chiama Coppa America"

RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO LA SEGUENTE LETTERA PERVENUTA ALLA NOSTRA REDAZIONE DA PARTE DI WWF, INDIRIZZATA AL PRESIDENTE DELLA REGIONE CAMPANIA E IL SINDACO DI NAPOLI In una nota inviata a Presidente della Regione Campania e al sindaco di Napoli, il WWF chiede quale sarà il futuro dell'area dopo l'evento La Coppa America a Napoli è il cavallo di Troia con cui realizzare a Bagnoli un **porto** turistico che era sempre stato escluso dalle pianificazioni precedenti. Un processo speculativo che toglie a Napoli la speranza della restituzione di un tratto di mare aperto alla pubblica fruizione balneare, rinunciando alla bonifica integrale dell'area. Il tutto senza trasparenza su alcune delle scelte future che vengono strumentalmente nascoste dal dibattito intorno alla Coppa America, la cui preparazione procede con modalità di necessità e urgenza come si trattasse di una calamità naturale. Il WWF riconosce certamente l'importanza dell'evento per la città di Napoli, non nega l'opportunità economica e promozionale per il territorio, né il fascino e la bellezza della manifestazione, ma afferma che andava gestita in modo tale da non mettere in discussione i termini e gli obiettivi dell'intervento di bonifica a Bagnoli, frutto di studi approfonditi, dibattiti e confronti partecipati, di scelte ponderate. Per questo il WWF, a firma del Presidente del WWF Italia Luciano di Tizio e del Delegato WWF per la Campania Raffaele Lauria, ha inviato una nota puntuale al Presidente della Regione Roberto Fico e al Sindaco di Napoli, nonché Commissario per gli interventi a Bagnoli. Nella nota, in particolare, il WWF chiede di conoscere quale sarà il futuro dell'area dopo la Coppa America e di sapere cosa si intenda mantenere dello spirito della vecchia progettazione, animato dall'interesse pubblico prevalente che vedeva una pianificazione integrata dell'area con puntuali ripristini ambientali e naturalistici, sia per la parte a mare, che per la costa e la pianura in connessione coi nuclei abitati. "Un evento di prestigio non si può tradurre in un pretesto per imporre infrastrutture permanenti estranee alla pianificazione pubblica condivisa - afferma il Delegato WWF per la Campania Raffaele Lauria, che aggiunge: - sollecitiamo un impegno formale per garantire che Bagnoli riceva una bonifica integrale e torni a essere un bene collettivo, tutelando il diritto dei cittadini a un litorale risanato e sottratto a logiche di esclusività." Il WWF in passato è stato protagonista di una raccolta firme per chiedere e sostenere il ripristino delle spiagge di Bagnoli. La petizione intitolata "È meglio un **porto** per pochi o una spiaggia per tutti?" raccolse diverse migliaia di adesioni che chiedevano "di risarcire la Città di Napoli" attraverso la realizzazione di un "piano particolareggiato di tutta l'area" che potesse rendere a Bagnoli le "caratteristiche di pianura costiera () restituendo quel mare alla Città". La petizione specificava con chiarezza che la presenza del "**porto**" non avrebbe consentito la restituzione del mare ai napoletani tranne a quelli che potranno



RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO LA SEGUENTE LETTERA PERVENUTA ALLA NOSTRA REDAZIONE DA PARTE DI WWF INDIRIZZATA AL PRESIDENTE DELLA REGIONE CAMPANIA E IL SINDACO DI NAPOLI In una nota inviata a Presidente della Regione Campania e al sindaco di Napoli, il WWF chiede quale sarà il futuro dell'area dopo l'evento La Coppa America a Napoli è il cavallo di Troia con cui realizzare a Bagnoli un porto turistico che era sempre stato escluso dalle pianificazioni precedenti. Un processo speculativo che toglie a Napoli la speranza della restituzione di un tratto di mare aperto alla pubblica fruizione balneare, rinunciando alla bonifica integrale dell'area. Il tutto senza trasparenza su alcune delle scelte future che vengono strumentalmente nascoste dal dibattito intorno alla Coppa America, la cui preparazione procede con modalità di necessità e urgenza come si trattasse di una calamità naturale. Il WWF riconosce certamente l'importanza dell'evento per la città di Napoli, non nega l'opportunità economica e promozionale per il territorio, né il fascino e la bellezza della manifestazione, ma afferma che andava gestita in modo tale da non mettere in discussione i termini e gli obiettivi dell'intervento di bonifica a Bagnoli, frutto di studi approfonditi, dibattiti e confronti partecipati, di scelte ponderate. Per questo il WWF, a firma del Presidente del WWF Italia Luciano di Tizio e del Delegato WWF per la Campania Raffaele Lauria, ha inviato una nota puntuale al Presidente della Regione Roberto Fico e al Sindaco di Napoli, nonché Commissario per gli interventi a Bagnoli. Nella nota, in particolare, il WWF chiede di conoscere quale sarà il futuro dell'area dopo la Coppa America e di sapere cosa si intenda mantenere dello spirito della vecchia progettazione, animato dall'interesse pubblico prevalente che vedeva una pianificazione integrata dell'area con puntuali ripristini ambientali e naturalistici, sia per la parte a mare, che per la costa e la pianura in connessione coi nuclei abitati. "Un evento di prestigio non si può tradurre

Napoli Village

Napoli

permettersi il posto barca". La spiaggia pubblica e la "restituzione" del mare di Bagnoli alla città di Napoli ha costituito l'elemento caratterizzante della pianificazione sin prima della Coppa America, ha inoltre costituito il simbolo tangibile e innegabile della bonifica integrale sia a terra che a mare. Nella nota inviata al Presidente della Regione e al Sindaco di Napoli, il WWF ricorda che nel 2020 venne indetto il bando internazionale UrbaNAture, curato da INVITALIA, per progettare l'assetto dell'area di Bagnoli. Nessuno dei progetti primi classificati nel 2021 prevedeva il porto tra i due pontili che con la Coppa America si intende realizzare, e in modo diverso tutti ridisegnano il cosiddetto waterfront per garantirne la pubblica fruizione anche ai fini della balneabilità. In particolare, il progetto primo classificato prevedeva la realizzazione di tre ambiti strettamente connessi tra loro: "Il parco naturale che univa il mare alla collina in una logica di rete ecologica, il bosco produttivo con specie autoctone, il parco urbano a ridosso del quartiere". Il WWF sottolinea poi come INVITALIA nel "Programma di risanamento ambientale e di rigenerazione urbana" redatto nell'aprile 2019 prevedeva "il parco urbano con la spiaggia pubblica ed il lungo waterfront di circa 2 chilometri unitamente a tutti gli spazi verdi" che costituivano "circa l'80% delle aree d'intervento". Le elaborazioni progettuali si basavano su puntuali studi di ISPRA e della Stazione Zoologica Anton Dohrn, che individuavano i quantitativi di materiale da rimuovere sia a terra che a mare. La possibilità della bonifica integrale non era mai stata esclusa, anzi addirittura quantificata nei volumi e nei costi. Il cambio di rotta è avvenuto con il decreto legge 60/2024 che ha disposto la soppressione dell'obbligo di ripristino della linea naturale di costa e ha "anestetizzato" la procedura di valutazione ambientale strategica che garantiva la visione d'insieme dell'area di Bagnoli all'interno della Valutazione d'Impatto Ambientale per gli interventi di messa in sicurezza funzionali allo svolgimento della Coppa America. Il tutto accompagnato da un cambio radicale di strategia rispetto al danno ambientale certificato da innumerevoli analisi fatte dagli Enti preposti o disposte dalla Magistratura: con buona pace del principio di "chi inquina paga" di cui all'art. 191 del Trattato dell'Unione Europea. Il risanamento di Bagnoli sarà a carico pubblico senza possibilità di esercitare alcuna azione di danno nei confronti dei responsabili del disastro ambientale causato. Oggi il Commissario Straordinario autorizza opere sostanzialmente irreversibili, quali la realizzazione di scogliere a mare perimetrali o l'approfondimento dei fondali antistanti la colmata. Il WWF dà atto che sempre con decreti del Commissario Straordinario sono state predisposte misure di controllo e monitoraggio ambientale dei lavori, ma questi in quanto tali sono giustificati per un evento momentaneo e transitorio e non altrimenti si sarebbe potuto fare per la realizzazione di un porto diportistico permanente. Com'è noto c'è differenza tra la bonifica integrale, inizialmente prevista per Bagnoli, e una messa in sicurezza, cioè l'intervento che oggi si sta realizzando. Se infatti la bonifica integrale elimina definitivamente la contaminazione, la messa in sicurezza la circoscrive al fine di prevenire rischi immediati, rischi rispetto all'uso che si vuole fare dell'area soggetta all'intervento. Quando nel 2012 si iniziò a ragionare per la prima volta della Coppa America a Napoli,

Napoli Village

Napoli

l'area di Bagnoli fu esclusa proprio in ragione dell'esigenza di una bonifica integrale che era incompatibile con i tempi dell'evento. Gli inquinanti e i rischi per la salute non sono certo oggi cambiati; rimane quindi oggettivo il fatto che per cui una destinazione dell'area ad una fruizione continuativa (qualunque essa sia) vede certamente preferibile un intervento di bonifica integrale più che non una messa in sicurezza. In modo estremamente diretto, dunque, il WWF chiede di dire con chiarezza che cosa si voglia fare di Bagnoli dopo la Coppa America e quale si creda debba essere il percorso autorizzativo per realizzarlo; è di tutta evidenza, infatti, che le autorizzazioni e i pareri rilasciati per la Coppa America non possano essere automaticamente traslati per il mantenimento di un **porto** diportistico, la cui realizzazione imporrà inevitabilmente crescenti necessità di infrastrutture, servizi e viabilità.

Falerno affonda nel porto di Napoli: storia, valore e misteri di una nave simbolo della SPAN inabissatasi 100 anni dopo

Non era una nave qualunque la Falerno . Per decenni è stata un simbolo della navigazione nel Golfo di Napoli, un nome familiare per intere generazioni di passeggeri diretti verso le isole, un'icona galleggiante di un'epoca in cui il mare rappresentava il vero tessuto connettivo tra la città e il suo arcipelago. Oggi, quella stessa nave giace inabissata al molo 28 del porto commerciale di Napoli , e il suo affondamento avvenuto proprio mentre sembrava imminente una nuova vita sotto altra bandiera si carica di interrogativi. La Falerno e il valore storico della SPAN Costruita nel dai Cantieri Navali Pellegrino di Napoli per la Società Partenopea di Navigazione , la Falerno nasce come motonave destinata ai servizi di collegamento tra Napoli e le isole del Golfo . Una nave robusta, in acciaio ordinario, lunga oltre 60 metri , capace di trasportare fino a 300 passeggeri , pensata per un mare che allora era infrastruttura primaria e non semplice cornice turistica. Per anni la Falerno è stata ammiraglia della SPAN . In quel periodo, la SPAN rappresentava una realtà fondamentale per la mobilità marittima locale: non solo trasporto, ma continuità territoriale, lavoro, identità. La Falerno incarnava tutto questo: affidabilità, presenza costante, riconoscibilità. Era una nave che faceva linea, che garantiva collegamenti regolari, in un'epoca in cui il mare era ancora la via più naturale per Capri, Ischia e Procida. La nave è nota anche per essere stata, prima ancora, un'unità storica nei collegamenti con le isole pontine e napoletane. La Società Partenopea di Navigazione comincia a macinare miglia nel 1925, mentre la prima unità di navigazione fu varata nel 1926, ironia della sorte esattamente un secolo il Falerno nave ammiraglia di quella compagnia affonda nel primo scalo campano in circostanze ancora non del tutto chiare. Dalla linea alle feste: la seconda vita mondana Con il passare degli anni e i cambiamenti del settore, la Falerno conosce una trasformazione. Dopo il passaggio alla Caremar nel 1976 e la vendita a una società privata nel , la nave conserva il nome ma cambia funzione ed esce dai quadro orari. Diventa protagonista della vita notturna del Golfo , utilizzata per feste, eventi, serate esclusive. Una nuova identità, diversa ma comunque centrale nell'immaginario cittadino. Dal 1999 e' assunta agli onori dei mari, dunque, sotto la guida degli armatori Cristiano Vassallucci e Alfonso Capodanno Questa seconda vita, tuttavia, si interrompe nel , quando la nave viene fermata e ormeggiata stabilmente nel porto commerciale di Napoli. Da allora, la Falerno resta immobile, silenziosa, esposta al tempo, alla salsedine, all'oblio amministrativo che spesso accompagna le grandi unità dismesse. Successive rivisitazioni, l'hanno vista protagonista di cambi e scambi, fino al 2005 ad esempio è stata denominata Surriento, l'armatore al 2012 era la NUOVA NAVISERVICES NAPOLI (paradossalmente una società che si occupa di sicurezza). Poi la rotta marocchina Gli avvisatori marittimi, infatti, sembrano certi che il relitto sia stato acquistato



Positano News

Napoli

di recente per attività turistiche nei mari magrebini mentre, nulla si sa se fosse armata oppure no, quale fosse stata l'ultima pratica di spedizione, se a bordo vi fosse personale di comandata con funzioni ispettive e/o di guardia veglia. Questo per quanto riguarda l'aspetto ordinario della questione, come pure non è chiaro se motori principali ed ausiliari fossero operativi o meno. Tutte domande a cui, quantomeno, un'istruttoria pervicace dovrà dare risposte. Il trasferimento imminente e l'affondamento Ed è qui che il racconto assume i contorni del mistero. Dopo oltre dieci anni di inattività, solo pochi giorni prima dell'affondamento, la Falerno cambia proprietà: da un imprenditore napoletano a una società marocchina. Il progetto è chiaro: rimorchiare la nave verso il Marocco, sottoporla a lavori di recupero e trasformarla in nave-ristorante, simbolo di rinascita e riuso. Ma nella tarda mattinata di ieri, tutto si ferma. La Falerno si inabissa, quando erano da poco passate le 10,30, al molo 28, probabilmente a causa di una falla nello scafo. Interviene immediatamente la Capitaneria di Porto di Napoli, con sommozzatori e mezzi della Guardia Costiera, per individuare la perdita, mettere in sicurezza l'area e tutelare l'ambiente marino. Nessun ferito, nessuna persona a bordo. Ma restano le domande. Gli interrogativi Com'è possibile che una nave destinata a un trasferimento internazionale non fosse stata sottoposta a una perizia tecnica approfondita? Nel lessico tradizionale delle compravendite navali, soprattutto quando era attivo lo Studio Tecnico Navale Forestieri, una domanda precedeva ogni altra: La perizia è stata redatta? Possibile che nessun perito abbia rilevato una falla tale da compromettere la galleggiabilità? E ancora: chi sosterrà ora i costi dello smaltimento del relitto, come già accaduto in passato con altre unità, ad esempio la MN Capri? Ancora una volta l'onere ricadrà sull'Autorità Portuale e, indirettamente, sui contribuenti? Ulteriori interrogativi riguardano la presenza a bordo di una barbetta già installata: se la nave era ritenuta idonea alla rotta marocchina, perché questo elemento si è staccato quasi subito, impedendo il recupero e contribuendo all'affondamento? Un porto che rischia di diventare cimitero Il caso Falerno non è isolato, ma si inserisce in un contesto più ampio e preoccupante. Navi ferme per anni, controlli sporadici, responsabilità frammentate. Il rischio è che lo scalo partenopeo si trasformi progressivamente in un cimitero di relitti, con conseguenze ambientali, economiche e d'immagine difficili da ignorare. Un simbolo che affonda, una memoria che resta La Falerno non era solo acciaio, motori e stazza. Era memoria collettiva, storia della navigazione napoletana, testimonianza di un'epoca in cui il mare univa davvero. Il suo affondamento, avvenuto nel momento più inatteso, mentre un nuovo futuro sembrava possibile, lascia l'amaro in bocca e apre l'ennesimo capitolo di misteri nel Golfo di Napoli, teatro antico di bellezza ma anche di depositi, relitti e verità sommerse. Le perizie diranno cosa è successo dal punto di vista tecnico. Ma il giudizio sulla gestione delle navi dimenticate resta, e riguarda tutti.

Dentro Salerno

Salerno

Salerno: Polo Nautico, ing. Antonio Ilardi su Progetto Porto di Pastena

Angelo Ilardi

In relazione alle notizie comparse su alcuni organi di stampa relative al Progetto Porto di Pastena, ed ai tanti commenti operati a mezzo social media, si inviano alcune precisazioni tecniche. Il progetto Marina di Pastena nasce da una procedura amministrativa pubblica. Rappresenta, infatti, l'attuazione del programma urbanistico nato grazie ad un Protocollo di Intesa per lo sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell'ambito salernitano, sottoscritto già nel 2003, tra la Regione Campania, il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale di Salerno.

All'interno di questo articolato quadro programmatico, il privato, dopo aver regolarmente concorso in procedure pubbliche, si aggiudica la realizzazione e gestione dell'intervento che sarà attuato esclusivamente con capitali propri. Marina di Pastena, invero, costituisce la seconda fase di un investimento già iniziato con la trasformazione di uno scasso fatiscente in un complesso polifunzionale per il turismo che ha generato riqualificazione urbana e copiosa occupazione sin dal 2002. Il Marina di Pastena è oggi, finalmente, in dirittura di arrivo ed il suo progetto ha raggiunto la fase esecutiva, avendo ottenuto tutti i

pareri e le autorizzazioni positive rilasciate in oltre un decennio di iter amministrativo. Come per legge le autorizzazioni già rilasciate in materia ambientale e paesaggistica sono soggette a riesame periodicamente. Dopo il rilascio, recentemente, della nuova Autorizzazione Paesaggistica la nostra Società è in attesa del riesame per il rinnovo della autorizzazione ambientale. In questo ambito si inquadra la notizia da parte del Ministero dell'Ambiente prevista dalla corretta procedura di legge. Abbiamo notato che alcune informazioni, che sono state diffuse nei giorni scorsi agli organi di stampa, sono incomplete e per questo motivo occorre fare, con grande serenità ma con assoluta determinazione, piena chiarezza. E' stato comunicato che il progetto sottrae spazi alla fruizione pubblica. E' vero il contrario. Gli spazi pubblici passano dalle poche centinaia di metri quadrati, oggi, ad oltre 33.000 mq. L'area di lungomare fruibile dalla cittadinanza, oggi ridotta ad una passeggiata di poche decine di metri, diventerà di oltre 1.200 metri. E' stato comunicato che il progetto prevede la sottrazione di arenili per la balneazione. Il Progetto si integra fra i due ripascimenti già realizzati ed in corso di realizzazione ad opera dell'Ente locale che non vengono minimamente ridotti. Come è dimostrato dalla bandiera blu assegnata a tanti bacini della portualità turistica e dalle dotazioni tecnologiche previste per il Marina di Pastena, una moderna infrastruttura migliora sicuramente l'attuale qualità delle acque limitrofe per la balneazione. E' stato comunicato che tutte le aree pubbliche sono inaccessibili. E' vero il contrario. Tutte le aree saranno liberamente accessibili a chiunque. E' stato comunicato che il quartiere non trae benefici dall'intervento. E' vero il contrario. Oltre 1095 fra posti auto e box



In relazione alle notizie comparse su alcuni organi di stampa relative al Progetto Porto di Pastena, ed ai tanti commenti operati a mezzo social media, si inviano alcune precisazioni tecniche. Il progetto Marina di Pastena nasce da una procedura amministrativa pubblica. Rappresenta, infatti, l'attuazione del programma urbanistico nato grazie ad un Protocollo di Intesa per lo sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell'ambito salernitano, sottoscritto già nel 2003, tra la Regione Campania, il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale di Salerno. All'interno di questo articolato quadro programmatico, il privato, dopo aver regolarmente concorso in procedure pubbliche, si aggiudica la realizzazione e gestione dell'intervento che sarà attuato esclusivamente con capitali propri. Marina di Pastena, invero, costituisce la seconda fase di un investimento già iniziato con la trasformazione di uno scasso fatiscente in un complesso polifunzionale per il turismo che ha generato riqualificazione urbana e copiosa occupazione sin dal 2002. Il Marina di Pastena è oggi, finalmente, in dirittura di arrivo ed il suo progetto ha raggiunto la fase esecutiva, avendo ottenuto tutti i pareri e le autorizzazioni positive rilasciate in oltre un decennio di iter amministrativo. Come per legge le autorizzazioni già rilasciate in materia ambientale e paesaggistica sono soggette a riesame periodicamente. Dopo il rilascio, recentemente, della nuova Autorizzazione Paesaggistica la nostra Società è in attesa del riesame per il rinnovo della autorizzazione ambientale. In questo ambito si inquadra la notizia da parte del Ministero dell'Ambiente prevista dalla corretta procedura di legge. Abbiamo notato che alcune informazioni, che sono state diffuse nei giorni scorsi agli organi di stampa, sono incomplete e per questo motivo occorre fare, con grande serenità ma con assoluta determinazione, piena chiarezza. E' stato comunicato che il progetto sottrae spazi alla fruizione pubblica. E' vero il contrario. Gli spazi pubblici passano dalle poche centinaia di metri quadrati, oggi, ad oltre 33.000 mq. L'area di lungomare fruibile dalla cittadinanza, oggi ridotta ad una passeggiata di poche decine di metri, diventerà di oltre 1.200 metri. E' stato comunicato che il progetto prevede la sottrazione di arenili per la balneazione. Il Progetto si integra fra i due ripascimenti già realizzati ed in corso di realizzazione ad opera dell'Ente locale che non vengono minimamente ridotti. Come è dimostrato dalla bandiera blu assegnata a tanti bacini della portualità turistica e dalle dotazioni tecnologiche previste per il Marina di Pastena, una moderna infrastruttura migliora sicuramente l'attuale qualità delle acque limitrofe per la balneazione. E' stato comunicato che tutte le aree pubbliche sono inaccessibili. E' vero il contrario. Tutte le aree saranno liberamente accessibili a chiunque. E' stato comunicato che il quartiere non trae benefici dall'intervento. E' vero il contrario. Oltre 1095 fra posti auto e box

Dentro Salerno

Salerno

pertinenziali saranno a disposizione del quartiere. Sarà realizzata una grande piazza con ampi spazi di aggregazione per la vita quotidiana e per eventi speciali. E' fuori di ogni dubbio la positiva ricaduta su tutte le attività commerciali e turistico ricettive della zona. Il Marina di Pastena è una iniziativa imprenditoriale tutta salernitana pensata per Salerno ed il suo quartiere Pastena ed è una grande opportunità di sviluppo economico e di riqualificazione urbana. E' una imperdibile occasione di protezione dall'erosione marina per un intero fragile tratto di costa caratterizzato da una lunga cortina di residenze ed attività artigianali. E' una utile opportunità di valorizzazione complessiva dell'intera area. Con la nuova Marina, Pastena godrà di una nuova centralità e dal punto di vista logistico potrà diventare un nuovo hub di trasferimento per i residenti ed i turisti verso la costiera amalfitana. Come società impegnata da anni, con serietà, nello sviluppo turistico della città, siamo sinceramente disponibili ad ascoltare le ulteriori sensibilità che taluni cittadini intendono proporre, soprattutto quelle dei più giovani, ma sempre nel quadro della corretta informazione e del pieno rispetto dell'importante processo amministrativo definito in questi anni all'interno della quale tutti hanno avuto modo di esprimere i propri pareri e comunicare le proprie osservazioni e che ha visto enormi investimenti da parte dei privati ed impegni pubblici da parte di tutte le Autorità competenti. Polo Nautico srl Ing Angelo Ilardi.

Progetto Marina di Pastena, Angelo Ilardi: sviluppo per Salerno con capitali privati, processo iniziato oltre 20 anni fa quando c'era uno scasso fatiscente

Il progetto Marina di Pastena nasce da una procedura amministrativa pubblica. Rappresenta, infatti, l'attuazione del programma urbanistico nato grazie ad un Protocollo di Intesa per lo sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell'ambito salernitano, sottoscritto già nel 2003, tra la Regione Campania, il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale di Salerno. Dopo le notizie comparse su alcuni organi di stampa relative al progetto Porto di Pastena, interviene l'ingegnere Angelo Ilardi della Polo Nautico srl. All'interno di questo articolato quadro programmatico, il privato, dopo aver regolarmente concorso in procedure pubbliche, si aggiudica la realizzazione e gestione dell'intervento che sarà attuato esclusivamente con capitali propri. Marina di Pastena, invero, costituisce la seconda fase di un investimento già iniziato con la trasformazione di uno scasso fatiscente in un complesso polifunzionale per il turismo che ha generato riqualificazione urbana e copiosa occupazione sin dal 2002. Il Marina di Pastena è oggi, finalmente, in dirittura di arrivo ed il suo progetto ha raggiunto la fase esecutiva, avendo ottenuto tutti i pareri e le autorizzazioni positive rilasciate in oltre un decennio di iter amministrativo. Come per legge le autorizzazioni già rilasciate in materia ambientale e paesaggistica sono soggette a riesame periodicamente. Dopo il rilascio, recentemente, della nuova Autorizzazione Paesaggistica la nostra Società è in attesa del riesame per il rinnovo della autorizzazione ambientale. In questo ambito si inquadra la notizia da parte del Ministero dell'Ambiente prevista dalla corretta procedura di legge. Ilardi aggiunge. Abbiamo notato che alcune informazioni, che sono state diffuse nei giorni scorsi agli organi di stampa, sono incomplete e per questo motivo occorre fare, con grande serenità ma con assoluta determinazione, piena chiarezza. E' stato comunicato che il progetto sottrae spazi alla fruizione pubblica. E' vero il contrario. Gli spazi pubblici passano dalle poche centinaia di metri quadrati, oggi, ad oltre 33.000 mq. L'area di lungomare fruibile dalla cittadinanza, oggi ridotta ad una passeggiata di poche decine di metri, diventerà di oltre 1.200 metri. E' stato comunicato che il progetto prevede la sottrazione di arenili per la balneazione. Il Progetto si integra fra i due ripascimenti già realizzati ed in corso di realizzazione ad opera dell'Ente locale che non vengono minimamente ridotti. Come è dimostrato dalla bandiera blu assegnata a tanti bacini della portualità turistica e dalle dotazioni tecnologiche previste per il Marina di Pastena, una moderna infrastruttura migliora sicuramente l'attuale qualità delle acque limitrofe per la balneazione. E ancora: . E' stato comunicato che tutte le aree pubbliche sono inaccessibili. E' vero il contrario. Tutte le aree saranno liberamente accessibili a chiunque. E' stato comunicato che il quartiere non trae benefici dall'intervento. E' vero il contrario. Oltre 1095 fra posti auto e box pertinenziali saranno a disposizione del quartiere.



"Il progetto Marina di Pastena nasce da una procedura amministrativa pubblica. Rappresenta, infatti, l'attuazione del programma urbanistico nato grazie ad un Protocollo di Intesa per lo sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell'ambito salernitano, sottoscritto già nel 2003, tra la Regione Campania, il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale di Salerno". Dopo le notizie comparse su alcuni organi di stampa relative al progetto Porto di Pastena, interviene l'ingegnere Angelo Ilardi della Polo Nautico srl. "All'interno di questo articolato quadro programmatico, il privato, dopo aver regolarmente concorso in procedure pubbliche, si aggiudica la realizzazione e gestione dell'intervento che sarà attuato esclusivamente con capitali propri. Marina di Pastena, invero, costituisce la seconda fase di un investimento già iniziato con la trasformazione di uno scasso fatiscente in un complesso polifunzionale per il turismo che ha generato riqualificazione urbana e copiosa occupazione sin dal 2002. Il Marina di Pastena è oggi, finalmente, in dirittura di arrivo ed il suo progetto ha raggiunto la fase esecutiva, avendo ottenuto tutti i pareri e le autorizzazioni positive rilasciate in oltre un decennio di iter amministrativo. Come per legge le autorizzazioni già rilasciate in materia ambientale e paesaggistica sono soggette a riesame periodicamente. Dopo il rilascio, recentemente, della nuova Autorizzazione Paesaggistica la nostra Società è in attesa del riesame per il rinnovo della autorizzazione ambientale. In questo ambito si inquadra la notizia da parte del Ministero dell'Ambiente prevista dalla corretta procedura di legge". Ilardi aggiunge: "Abbiamo notato che alcune informazioni, che sono state diffuse nei giorni scorsi agli organi di stampa, sono incomplete e per questo motivo occorre fare, con grande serenità ma con assoluta determinazione, piena chiarezza. E' stato

Il Giornale di Salerno

Salerno

Sarà realizzata una grande piazza con ampi spazi di aggregazione per la vita quotidiana e per eventi speciali. E' fuori di ogni dubbio la positiva ricaduta su tutte le attività commerciali e turistico ricettive della zona. Per Ilardi, il Marina di Pastena è una iniziativa imprenditoriale tutta salernitana pensata per Salerno ed il suo quartiere Pastena ed è una grande opportunità di sviluppo economico e di riqualificazione urbana. E' una imperdibile occasione di protezione dall'erosione marina per un intero fragile tratto di costa caratterizzato da una lunga cortina di residenze ed attività artigianali. E' una utile opportunità di valorizzazione complessiva dell'intera area. Con la nuova Marina, Pastena godrà di una nuova centralità e dal punto di vista logistico potrà diventare un nuovo hub di trasferimento per i residenti ed i turisti verso la costiera amalfitana. Come società impegnata da anni, con serietà, nello sviluppo turistico della città, siamo sinceramente disponibili ad ascoltare le ulteriori sensibilità che taluni cittadini intendono proporre, soprattutto quelle dei più giovani, ma sempre nel quadro della corretta informazione e del pieno rispetto dell'importante processo amministrativo definito in questi anni all'interno della quale tutti hanno avuto modo di esprimere i propri pareri e comunicare le proprie osservazioni e che ha visto enormi investimenti da parte dei privati ed impegni pubblici da parte di tutte le Autorità competenti, conclude Ilardi. WhatsApp.

Porticciolo di Pastena, chiarimenti tecnici dell'Ing Angelo Ilardi

In relazione alle notizie comparse su alcuni organi di stampa relative al Progetto Porto di Pastena, ed ai tanti commenti operati a mezzo social media afferma l'Ing Angelo Ilardi, Responsabile Operativo Iniziativa Porto di Pastena, bisogna fare dei chiarimenti tecnici. Il progetto Marina di Pastena nasce da una procedura amministrativa pubblica Rappresenta, infatti, l'attuazione del programma urbanistico nato grazie ad un Protocollo di Intesa per lo sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell'ambito salernitano, sottoscritto già nel 2003 tra la Regione Campania, il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale di Salerno.

All'interno di questo articolato quadro programmatico, il privato, dopo aver regolarmente concorso in procedure pubbliche, si aggiudica la realizzazione e gestione dell'intervento che sarà attuato esclusivamente con capitali propri Marina di Pastena, invero, costituisce la seconda fase di un investimento già iniziato con la trasformazione di uno scasso fatiscente in un complesso polifunzionale per il turismo che ha generato riqualificazione urbana e copiosa occupazione sin dal 2002 Il Marina di Pastena è oggi, finalmente, in dirittura di

arrivo ed il suo progetto ha raggiunto la fase esecutiva, avendo ottenuto tutti i pareri e le autorizzazioni positive rilasciate in oltre un decennio di iter amministrativo. Come per legge le autorizzazioni già rilasciate in materia ambientale e paesaggistica sono soggette a riesame periodicamente Dopo il rilascio, recentemente, della nuova Autorizzazione Paesaggistica la nostra Società è in attesa del riesame per il rinnovo della autorizzazione ambientale In questo ambito si inquadra la notizia da parte del Ministero dell'Ambiente prevista dalla corretta procedura di legge Abbiamo notato che alcune informazioni, che sono state diffuse nei giorni scorsi agli organi di stampa, sono incomplete e per questo motivo occorre fare, con grande serenità ma con assoluta determinazione, piena chiarezza.

E' stato comunicato che il progetto sottrae spazi alla fruizione pubblica è vero il contrario Gli spazi pubblici passano dalle poche centinaia di metri quadrati, oggi, ad oltre 33 000 mq L'area di lungomare fruibile dalla cittadinanza, oggi ridotta ad una passeggiata di poche decine di metri, diventerà di oltre 1 200 metri E' stato comunicato che il progetto prevede la sottrazione di arenili per la balneazione Il Progetto si integra fra i due ripascimenti già realizzati ed in corso di realizzazione ad opera dell'Ente locale che non vengono minimamente ridotti Come è dimostrato dalla bandiera blu assegnata a tanti bacini della portualità turistica e dalle dotazioni tecnologiche previste per il Marina di Pastena, una moderna infrastruttura migliora sicuramente l'attuale qualità delle acque limitrofe per la balneazione E' stato comunicato che tutte le aree pubbliche sono inaccessibili. E' vero il contrario. Tutte le aree saranno liberamente accessibili a chiunque. E' stato comunicato



Salerno News24
Porticciolo di Pastena, chiarimenti tecnici dell'Ing Angelo Ilardi
03/03/2026 12:50

"In relazione alle notizie comparse su alcuni organi di stampa relative al Progetto Porto di Pastena, ed ai tanti commenti operati a mezzo social media" afferma l'Ing Angelo Ilardi, Responsabile Operativo Iniziativa Porto di Pastena, "bisogna fare dei chiarimenti tecnici". Il progetto Marina di Pastena nasce da una procedura amministrativa pubblica Rappresenta, infatti, l'attuazione del programma urbanistico nato grazie ad un Protocollo di Intesa per lo sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell'ambito salernitano, sottoscritto già nel 2003 tra la Regione Campania, il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale di Salerno. All'interno di questo articolato quadro programmatico, il privato, dopo aver regolarmente concorso in procedure pubbliche, si aggiudica la realizzazione e gestione dell'intervento che sarà attuato esclusivamente con capitali propri Marina di Pastena, invero, costituisce la seconda fase di un investimento già iniziato con la trasformazione di uno scasso fatiscente in un complesso polifunzionale per il turismo che ha generato riqualificazione urbana e copiosa occupazione sin dal 2002 Il Marina di Pastena è oggi, finalmente, in dirittura di arrivo ed il suo progetto ha raggiunto la fase esecutiva, avendo ottenuto tutti i pareri e le autorizzazioni positive rilasciate in oltre un decennio di iter amministrativo. Come per legge le autorizzazioni già rilasciate in materia ambientale e paesaggistica sono soggette a riesame periodicamente Dopo il rilascio, recentemente, della nuova Autorizzazione Paesaggistica la nostra Società è in attesa del riesame per il rinnovo della autorizzazione ambientale In questo ambito si inquadra la notizia da parte del Ministero dell'Ambiente prevista dalla corretta procedura di legge Abbiamo notato che alcune informazioni, che sono state diffuse nei giorni scorsi agli organi di stampa, sono incomplete e per questo motivo occorre fare, con grande serenità ma con assoluta determinazione, piena chiarezza. E' stato comunicato che il progetto sottrae spazi alla fruizione pubblica è vero il

che il quartiere non trae benefici dall'intervento. E' vero il contrario Oltre 1095 fra posti auto e box pertinenziali saranno a disposizione del quartiere Sarà realizzata una grande piazza con ampi spazi di aggregazione per la vita quotidiana e per eventi speciali E' fuori di ogni dubbio la positiva ricaduta su tutte le attività commerciali e turistico ricettive della zona Il Marina di Pastena è una iniziativa imprenditoriale tutta salernitana pensata per Salerno ed il suo quartiere Pastena ed è una grande opportunità di sviluppo economico e di riqualificazione urbana E' una imperdibile occasione di protezione dall'erosione marina per un intero fragile tratto di costa caratterizzato da una lunga cortina di residenze ed attività artigianali E' una utile opportunità di valorizzazione complessiva dell'intera area Con la nuova Marina, Pastena godrà di una nuova centralità e dal punto di vista logistico potrà diventare un nuovo hub di trasferimento per i residenti ed i turisti verso la costiera amalfitana Come società impegnata da anni, con serietà, nello sviluppo turistico della città, siamo sinceramente disponibili ad ascoltare le ulteriori sensibilità che taluni cittadini intendono proporre, soprattutto quelle dei più giovani, ma sempre nel quadro della corretta informazione e del pieno rispetto dell'importante processo amministrativo definito in questi anni all'interno della quale tutti hanno avuto modo di esprimere i propri pareri e comunicare le proprie osservazioni e che ha visto enormi investimenti da parte dei privati ed impegni pubblici da parte di tutte le Autorità competenti..

Porto Marina di Pastena, la società precisa: "Ecco la verità sul progetto, pronti al dialogo"

La società Polo Nautico fornisce chiarimenti sull'iniziativa alla luce anche delle proteste degli ultimi giorni. Dopo le notizie comparse su alcuni organi di stampa relative al Progetto Porto di Pastena, ed ai tanti commenti pubblicati a mezzo social media, la società Polo Nautico invia precisazioni di carattere tecnico, alla luce anche delle recenti manifestazioni di protesta da parte di molti cittadini, contrari alla realizzazione dell'opera sul litorale della zona orientale. L'iter amministrativo Il progetto Marina di Pastena - viene ricordato - "nasce da una procedura amministrativa pubblica. Rappresenta, infatti, l'attuazione del programma urbanistico nato grazie ad un Protocollo di Intesa per lo sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell'ambito salernitano, sottoscritto già nel 2003, tra la Regione Campania, il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale di Salerno. All'interno di questo articolato quadro programmatico, il privato, dopo aver regolarmente concorso in procedure pubbliche, si aggiudica la realizzazione e gestione dell'intervento che sarà attuato esclusivamente con capitali propri.

Marina di Pastena, invero, costituisce la seconda fase di un investimento già iniziato con la trasformazione di uno scasso fatiscente in un complesso polifunzionale per il turismo che ha generato riqualificazione urbana e copiosa occupazione sin dal 2002. Il Marina di Pastena è oggi, finalmente, in dirittura di arrivo ed il suo progetto ha raggiunto la fase esecutiva, avendo ottenuto tutti i pareri e le autorizzazioni positive rilasciate in oltre un decennio di iter amministrativo. Come per legge le autorizzazioni già rilasciate in materia ambientale e paesaggistica sono soggette a riesame periodicamente. Dopo il rilascio, recentemente, della nuova Autorizzazione Paesaggistica la nostra Società è in attesa del riesame per il rinnovo della autorizzazione ambientale. In questo ambito si inquadra la notizia da parte del Ministero dell'Ambiente prevista dalla corretta procedura di legge". I chiarimenti sul progetto Dalla società sottolineano che "alcune informazioni, che sono state diffuse nei giorni scorsi agli organi di stampa, sono incomplete e per questo motivo occorre fare, con grande serenità ma con assoluta determinazione, piena chiarezza. E' stato comunicato che il progetto sottrae spazi alla fruizione pubblica. E' vero il contrario. Gli spazi pubblici passano dalle poche centinaia di metri quadrati, oggi, ad oltre 33.000 mq. L'area di lungomare fruibile dalla cittadinanza, oggi ridotta ad una passeggiata di poche decine di metri, diventerà di oltre 1.200 metri. E' stato comunicato che il progetto prevede la sottrazione di arenili per la balneazione. Il Progetto si integra fra i due ripascimenti già realizzati ed in corso di realizzazione ad opera dell'Ente locale che non vengono minimamente ridotti. Come è dimostrato dalla bandiera blu assegnata a tanti bacini della portualità turistica e dalle dotazioni tecnologiche previste per il Marina di Pastena,



Salerno Today

Salerno

una moderna infrastruttura migliora sicuramente l'attuale qualità delle acque limitrofe per la balneazione. E' stato comunicato che tutte le aree pubbliche sono inaccessibili. E' vero il contrario. Tutte le aree saranno liberamente accessibili a chiunque. E' stato comunicato che il quartiere non trae benefici dall'intervento. E' vero il contrario. Oltre 1095 fra posti auto e box pertinenziali saranno a disposizione del quartiere. Sarà realizzata una grande piazza con ampi spazi di aggregazione per la vita quotidiana e per eventi speciali. E' fuori di ogni dubbio la positiva ricaduta su tutte le attività commerciali e turistico ricettive della zona". Il Marina di Pastena, dunque, è "una iniziativa imprenditoriale tutta salernitana pensata per Salerno ed il suo quartiere Pastena ed è una grande opportunità di sviluppo economico e di riqualificazione urbana. E' una imperdibile occasione di protezione dall'erosione marina per un intero fragile tratto di costa caratterizzato da una lunga cortina di residenze ed attività artigianali. E' una utile opportunità di valorizzazione complessiva dell'intera area. Con la nuova Marina, Pastena godrà di una nuova centralità e dal punto di vista logistico potrà diventare un nuovo hub di trasferimento per i residenti ed i turisti verso la costiera amalfitana". E, dunque, "come società impegnata da anni, con serietà, nello sviluppo turistico della città, siamo sinceramente disponibili ad ascoltare le ulteriori sensibilità che taluni cittadini intendono proporre, soprattutto quelle dei più giovani, ma sempre nel quadro della corretta informazione e del pieno rispetto dell'importante processo amministrativo definito in questi anni all'interno della quale tutti hanno avuto modo di esprimere i propri pareri e comunicare le proprie osservazioni e che ha visto enormi investimenti da parte dei privati ed impegni pubblici da parte di tutte le **Autorità** competenti". SalernoToday è anche su Mobile! Scarica l'App per rimanere sempre aggiornato.

Porto di Pastena a Salerno, la società replica alle critiche: Progetto legittimo e a beneficio del quartiere

Spazi pubblici moltiplicati, arenili intatti, parcheggi per il quartiere e un nuovo lungomare di oltre 1.200 metri. È la contro-narrativa che il progetto Marina di Pastena oppone alle critiche circolate negli ultimi giorni sulla stampa locale e sui social media. A farsi portavoce delle precisazioni tecniche è l'ingegner Angelo Ilardi, Responsabile Operativo dell'Iniziativa Porto di Pastena (amministratore unico di Polo Nautico srl), che smonta punto per punto le obiezioni sollevate. L'iter amministrativo è lungo e documentato: l'operazione affonda le radici in un Protocollo di Intesa siglato nel tra Regione Campania Comune di Salerno e Autorità Portuale, con l'obiettivo di sviluppare la portualità turistica e razionalizzare i trasporti via mare nell'area salernitana. Da allora, il soggetto privato aggiudicatario di una procedura pubblica ha portato avanti l'investimento esclusivamente con capitali propri, ottenendo nel corso di oltre un decennio tutti i pareri e le autorizzazioni necessarie, compresa la recente Autorizzazione Paesaggistica. Sul fronte ambientale, il progetto è attualmente in attesa del rinnovo dell'autorizzazione ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente, procedura ordinaria prevista per legge che ha generato parte del clamore mediatico. Una corretta procedura di legge, la definisce Ilardi, che non rappresenta un ostacolo bensì un passaggio di routine. Quattro le accuse respinte con dati alla mano. Prima: la sottrazione di spazi alla fruizione pubblica. È vero il contrario replica Ilardi: gli spazi pubblici passano da poche centinaia di metri quadrati agli attuali oltre 33.000 mq. Seconda: la riduzione degli arenili balneari. Il progetto, spiega Ilardi, si inserisce tra i due ripascimenti già realizzati o in corso da parte dell'Ente locale, senza ridurli. Terza: l'inaccessibilità delle aree. Tutte le aree saranno liberamente accessibili a chiunque. Quarta la mancanza di benefici per il quartiere Pastena. La risposta sono oltre 1.095 posti auto e box pertinenziali, più una piazza pubblica con spazi per eventi e vita quotidiana. Il Marina di Pastena è una iniziativa imprenditoriale tutta salernitana pensata per Salerno ed il suo quartiere Pastena ed è una grande opportunità di sviluppo economico e di riqualificazione urbana si legge nella nota ricevuta dalla nostra redazione. E' una imperdibile occasione di protezione dall'erosione marina per un intero fragile tratto di costa caratterizzato da una lunga cortina di residenze ed attività artigianali. E' una utile opportunità di valorizzazione complessiva dell'intera area. Con la nuova Marina prosegue l'Ingegnere Ilardi Pastena godrà di una nuova centralità e dal punto di vista logistico potrà diventare un nuovo hub di trasferimento per i residenti ed i turisti verso la costiera amalfitana. Come società impegnata da anni, con serietà, nello sviluppo turistico della città, siamo sinceramente disponibili ad ascoltare le ulteriori sensibilità che taluni cittadini intendono proporre, soprattutto quelle dei più giovani, ma sempre nel quadro della corretta informazione.



Spazi pubblici moltiplicati, arenili intatti, parcheggi per il quartiere e un nuovo lungomare di oltre 1.200 metri. È la contro-narrativa che il progetto Marina di Pastena oppone alle critiche circolate negli ultimi giorni sulla stampa locale e sui social media. A farsi portavoce delle "precisazioni tecniche" è l'ingegner Angelo Ilardi, Responsabile Operativo dell'Iniziativa Porto di Pastena (amministratore unico di Polo Nautico srl), che smonta punto per punto le obiezioni sollevate. L'iter amministrativo è lungo e documentato: l'operazione affonda le radici in un Protocollo di Intesa siglato nel tra Regione Campania Comune di Salerno e Autorità Portuale, con l'obiettivo di sviluppare la portualità turistica e razionalizzare i trasporti via mare nell'area salernitana. Da allora, il soggetto privato — aggiudicatario di una procedura pubblica — ha portato avanti l'investimento esclusivamente con capitali propri, ottenendo nel corso di oltre un decennio tutti i pareri e le autorizzazioni necessarie, compresa la recente Autorizzazione Paesaggistica. Sul fronte ambientale, il progetto è attualmente in attesa del rinnovo dell'autorizzazione ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente, procedura ordinaria prevista per legge che ha generato parte del clamore mediatico. "Una corretta procedura di legge", la definisce Ilardi, che non rappresenta un ostacolo bensì un passaggio di routine. Quattro le accuse respinte con dati alla mano. Prima: la sottrazione di spazi alla fruizione pubblica. "È vero il contrario — replica Ilardi — gli spazi pubblici passano da poche centinaia di metri quadrati agli attuali oltre 33.000 mq". Seconda: la riduzione degli arenili balneari. Il progetto, spiega Ilardi, si inserisce tra i due ripascimenti già realizzati o in corso da parte dell'Ente locale, senza ridurli. Terza: l'inaccessibilità delle aree. "Tutte le aree saranno liberamente accessibili a chiunque". Quarta la mancanza di benefici per il quartiere Pastena. La risposta sono oltre 1.095 posti auto e box pertinenziali, più una piazza pubblica con

e del pieno rispetto dell'importante processo amministrativo definito in questi anni all'interno della quale tutti hanno avuto modo di esprimere i propri pareri e comunicare le proprie osservazioni e che ha visto enormi investimenti da parte dei privati ed impegni pubblici da parte di tutte le Autorità competenti conclude Condividi con:.

Bari Today

Bari

Sbarcati a Bari 14 migranti salvati dalla nave Life Support: "Molti hanno segni di tortura"

Conclusa la 40ª missione della nave di Emergency: tra i naufraghi anche un minore non accompagnato. Il porto di Bari assegnato come Place of Safety. Sono terminate ieri pomeriggio nel porto di Bari le operazioni di sbarco dei 14 migranti soccorsi nei giorni scorsi dalla nave Life Support di Emergency nelle acque internazionali della zona Sar libica. Le persone, tutte uomini tra cui vi è anche un minore non accompagnato, erano partite dalle coste libiche e provengono da Afghanistan, Pakistan e Somalia. Dopo il soccorso, le autorità italiane competenti hanno assegnato alla nave il porto di Bari come Place of Safety (Pos). Il soccorso in mare. Secondo quanto riferito da Emergency, il salvataggio è avvenuto venerdì scorso quando una barca non identificata in vetroresina si è avvicinata alla Life Support a velocità sostenuta. A circa 70 metri di distanza, le persone a bordo si sono lanciate in acqua chiedendo aiuto e sono state recuperate dall'equipaggio. La nave ha poi fatto rotta verso Bari, concludendo così la sua quarantesima missione nel Mediterraneo centrale, area in cui opera dal dicembre 2022. In questo periodo la Life Support ha soccorso complessivamente 3.248 persone. "Molti hanno segni di tortura"

"Auguriamo ai naufraghi appena arrivati a terra il meglio per il loro futuro", ha dichiarato il comandante Domenico Pugliese, ringraziando le autorità e i volontari intervenuti durante le operazioni di sbarco. Secondo quanto raccontato da Annachiara Burgio, mediatrice culturale a bordo della nave, diversi migranti avrebbero riferito di detenzioni arbitrarie in Libia e di condizioni igienico-sanitarie precarie. "In tanti hanno segni di tortura fisica sul proprio corpo", ha spiegato, aggiungendo l'auspicio che possano trovare protezione nella nuova fase della loro vita. La segnalazione di un secondo caso in mare Emergency ha inoltre riferito che, prima dell'arrivo a Bari, l'equipaggio aveva chiesto di poter ritardare l'ingresso in porto per verificare la segnalazione di una seconda imbarcazione in difficoltà. Giunti alle coordinate indicate, non sarebbe stato trovato alcun mezzo, ma sarebbero stati avvistati natanti vuoti e semi-affondati. L'organizzazione parla di possibili intercettazioni e respingimenti verso la Libia, circostanze sulle quali non vi sono al momento conferme ufficiali da parte delle autorità competenti.



Conclusa la 40ª missione della nave di Emergency: tra i naufraghi anche un minore non accompagnato. Il porto di Bari assegnato come Place of Safety. Sono terminate ieri pomeriggio nel porto di Bari le operazioni di sbarco dei 14 migranti soccorsi nei giorni scorsi dalla nave Life Support di Emergency nelle acque internazionali della zona Sar libica. Le persone, tutte uomini tra cui vi è anche un minore non accompagnato, erano partite dalle coste libiche e provengono da Afghanistan, Pakistan e Somalia. Dopo il soccorso, le autorità italiane competenti hanno assegnato alla nave il porto di Bari come Place of Safety (Pos). Il soccorso in mare. Secondo quanto riferito da Emergency, il salvataggio è avvenuto venerdì scorso quando una barca non identificata in vetroresina si è avvicinata alla Life Support a velocità sostenuta. A circa 70 metri di distanza, le persone a bordo si sono lanciate in acqua chiedendo aiuto e sono state recuperate dall'equipaggio. La nave ha poi fatto rotta verso Bari, concludendo così la sua quarantesima missione nel Mediterraneo centrale, area in cui opera dal dicembre 2022. In questo periodo la Life Support ha soccorso complessivamente 3.248 persone. "Molti hanno segni di tortura" "Auguriamo ai naufraghi appena arrivati a terra il meglio per il loro futuro", ha dichiarato il comandante Domenico Pugliese, ringraziando le autorità e i volontari intervenuti durante le operazioni di sbarco. Secondo quanto raccontato da Annachiara Burgio, mediatrice culturale a bordo della nave, diversi migranti avrebbero riferito di detenzioni arbitrarie in Libia e di condizioni igienico-sanitarie precarie. "In tanti hanno segni di tortura fisica sul proprio corpo", ha spiegato, aggiungendo l'auspicio che possano trovare protezione nella nuova fase della loro vita. La segnalazione di un secondo caso in mare Emergency ha inoltre riferito che, prima dell'arrivo a Bari, l'equipaggio aveva chiesto di poter ritardare l'ingresso in porto per verificare la segnalazione di una seconda imbarcazione in difficoltà.

Progetti e investimenti per 728 milioni: l'Authority a tu per tu con Decaro

Il nuovo presidente della Regione Puglia a colloquio con Mastro **BARI**. Un bel pacchetto ben infiocchettato: 728 milioni di euro. È l'ammontare degli investimenti che l'Authority barese ha in corso o in gestazione, tra opere in fase di programmazione (316,8 milioni), interventi attualmente in corso di esecuzione (391,3 milioni) e progetti recentemente conclusi e collaudati (20,0 milioni tondi tondi). È di questo «piano imponente che mette insieme competitività, sostenibilità e visione strategica» che si è parlato nel faccia a faccia, nella sede di **Bari** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, fra il presidente Francesco Mastro (insieme a tutto il management dell'ente) e i nuovi vertici della Regione Puglia con il neo-presidente Antonio Decaro e l'assessore regionale Raffaele Piemontese (con delega a portualità e retroporti), accompagnati dal consigliere regionale Nicola Rutigliano. Al "governatore" e al suo team sono stati illustrati i vari progetti. Ecco: **PORTO DI BARI** Sostenibilità energetica (cold ironing): realizzazione di sistemi per l'elettificazione delle banchine (intervento condiviso con Brindisi), in tutto 34 milioni di investimenti. Completamento della colmata di Marisabella : opere di infrastrutturazione portuale e banchinamento nell'area "Pizzoli-Marisabella", l'investimento è di 65 milioni di euro. Riqualficazione del Molo S. Cataldo : potenziamento infrastrutturale e miglioramento dell'operatività per un totale di 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 : nuovo terminal passeggeri sulla banchina 10 (spesa 11 milioni e mezzo) e rimodulazione della viabilità sulla darsena di Levante (altri cinque milioni e mezzo). **PORTO DI BRINDISI** Nuovi accosti Sant'Apollinare: completamento degli accosti per navi traghetto e ro-ro con un progetto strategico da 82 milioni di euro. Sostenibilità energetica (cold ironing): 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 milioni) e relativo dragaggio dei fondali (19,4 milioni). 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 milioni) e del Terminal passeggeri "Il Mondo" (5,7 milioni). **PORTO DI MANFREDONIA** Bacino Alti Fondali: un massiccio intervento di consolidamento statico e risanamento conservativo, totale 121 milioni di euro. Dragaggi e pesca : manutenzione dei fondali del **porto** commerciale (5,2 milioni) e realizzazione di strutture a sostegno della pesca (un milione e mezzo). **PORTO DI BARLETTA** Prolungamento dei moli: intervento di estensione di entrambi i moli foranei per un investimento di 38 milioni di euro. Manutenzione infrastrutturale



La Gazzetta Marittima
Progetti e investimenti per 728 milioni: l'Authority a tu per tu con Decaro
03/03/2026 09:12

Il nuovo presidente della Regione Puglia a colloquio con Mastro **BARI**. Un bel pacchetto ben infiocchettato: 728 milioni di euro. È l'ammontare degli investimenti che l'Authority barese ha in corso o in gestazione, tra opere in fase di programmazione (316,8 milioni), interventi attualmente in corso di esecuzione (391,3 milioni) e progetti recentemente conclusi e collaudati (20,0 milioni tondi tondi). È di questo «piano imponente che mette insieme competitività, sostenibilità e visione strategica» che si è parlato nel faccia a faccia, nella sede di Bari dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, fra il presidente Francesco Mastro (insieme a tutto il management dell'ente) e i nuovi vertici della Regione Puglia con il neo-presidente Antonio Decaro e l'assessore regionale Raffaele Piemontese (con delega a portualità e retroporti), accompagnati dal consigliere regionale Nicola Rutigliano. Al "governatore" e al suo team sono stati illustrati i vari progetti. Ecco: **PORTO DI BARI** Sostenibilità energetica (cold ironing): realizzazione di sistemi per l'elettificazione delle banchine (intervento condiviso con Brindisi), in tutto 34 milioni di investimenti. Completamento della colmata di Marisabella : opere di infrastrutturazione portuale e banchinamento nell'area "Pizzoli-Marisabella", l'investimento è di 65 milioni di euro. Riqualficazione del Molo S. Cataldo : potenziamento infrastrutturale e miglioramento dell'operatività per un totale di 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 : nuovo terminal passeggeri sulla banchina 10 (spesa 11 milioni e mezzo) e rimodulazione della viabilità sulla darsena di Levante (altri cinque milioni e mezzo). **PORTO DI BRINDISI** Nuovi accosti Sant'Apollinare: completamento degli accosti per navi traghetto e ro-ro con un progetto strategico da 82 milioni di euro. Sostenibilità energetica (cold ironing): 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 milioni) e relativo dragaggio dei fondali (19,4 milioni). 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 milioni) e del Terminal passeggeri "Il Mondo" (5,7 milioni). **PORTO DI MANFREDONIA** Bacino Alti Fondali: un massiccio intervento di consolidamento statico e risanamento conservativo, totale 121 milioni di euro. Dragaggi e pesca : manutenzione dei fondali del **porto** commerciale (5,2 milioni) e realizzazione di strutture a sostegno della pesca (un milione e mezzo). **PORTO DI BARLETTA** Prolungamento dei moli: intervento di estensione di entrambi i moli foranei per un investimento di 38 milioni di euro. Manutenzione infrastrutturale

La Gazzetta Marittima

Bari

: consolidamento statico della banchina n. 3 (due milioni) e restauro del Faro Napoleonico (2,2 milioni) **PORTO** DI MONOPOLI Molo di Tramontana : intervento di manutenzione straordinaria (pavimentazione) del molo Tramontana, 6,3 milioni (in attesa di finanziamento) **PORTO** DI TERMOLI 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. Queste le parole del preside della Regione Puglia, Antonio Decaro. «L'incontro è servito a fare il punto sui lavori in corso e delle progettazioni ultimate legate ai porti gestiti dall'Authority (**Bari**, Barletta, Manfredonia, Brindisi, Monopoli). 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 "feederaggio" 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». Ecco cosa ha detto il presidente dell'istituzione portuale, Francesco Mastro. «Questa 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 visione. 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».

Puglia In

Bari

Strategie e progetti nei sei porti del Sistema, ieri l'incontro di Decaro e Autorità Portuale

Ieri, 2 marzo, 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. Riquilificazione 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). 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). 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). Prolungamento dei Moli: intervento di estensione di entrambi i moli



03/03/2026 08:18

Ieri, 2 marzo, 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. Riquilificazione 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). Nuovi Accosti S.

Puglia In

Bari

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). 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. 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 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 fidejraggio per le merci alle linee per trasporto passeggeri, allo sviluppo turistico con la possibilità di approdo di navi da crociera. 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.

Guardia Costiera di Bari - Importante attività in materia di gestione e traffico internazionale di rifiuti speciali

In data odierna, il personale della Guardia Costiera di **Bari** (C.C.A.M. - Centro Coordinamento Ambientale Marino) delegato da questa Procura della Repubblica, a conclusione di una lunga ed articolata indagine in materia di gestione e traffico internazionale di rifiuti speciali, ha dato esecuzione ad un'Ordinanza di applicazione delle misure cautelari personali e reali emessa nei confronti del titolare di una ditta che opera nel campo della raccolta, trattamento e gestione dei rifiuti. L'attività investigativa ha avuto origine nel novembre del 2021 quando, durante i quotidiani controlli nel **porto** di **Bari**, si è individuata una nuova tipologia di "merce" in transito verso la Grecia mediante trailers. Tale traffico ha suscitato immediato interesse in quanto si trattava di rifiuti mai visti transitare in precedenza, tecnicamente definiti con il codice CER 191212: "altri rifiuti (compresi materiali misti) prodotti dal trattamento meccanico dei rifiuti". La comparsa di tali spedizioni si collocava temporalmente in concomitanza con la pro-nuncia della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, emessa proprio in quei giorni, con la qua-le veniva affermato il principio secondo cui i rifiuti urbani non differenziati classificati come "191212" dopo un trattamento meccanico per recupero energetico, che non ha alterato le loro proprietà iniziali, devono essere considerati come rifiuti urbani differenziati provenienti dalla raccolta domestica. Conseguentemente, l'Autorità competente può opporsi alla loro spedizione, in base ai principi di autosufficienza e di prossimità stabiliti dalla normativa comunitaria. Secondo quanto emerso in sede investigativa, la tipologia di traffico riscontrata nello scalo portuale barese risultava perfettamente sovrapponibile allo scenario descritto nella citata pronuncia europea, circostanza che ha determinato l'avvio degli approfondimenti investigativi. Le indagini, relative a fatti verificatisi tra il 2021 e il 2023, hanno consentito di ricostruire un complesso meccanismo finalizzato all'illecito smaltimento di ingenti quantitativi di rifiuti derivanti dal ciclo urbano, formalmente classificati come rifiuti speciali mediante procedure ritenute irregolari e successivamente esportati verso impianti situati in Grecia. Secondo l'impianto accusatorio, concretizzatosi dopo numerose perquisizioni, acquisizione e studio di copiosa documentazione, tracciamento elettronico dei trailers utilizzati per il trasporto internazionale dei rifiuti ed escussione a sommarie informazioni di dipendenti pubblici e privati, gli indagati, tra cui funzionari e Dirigenti della Regione Calabria, oltre al titolare dell'azienda ed un suo collaboratore, avrebbero operato attraverso un'organizzazione stabile e strutturata, predisponendo attività continuative di raccolta, trattamento, gestione amministrativa e spedizione dei rifiuti, con l'obiettivo di conseguire un ingiusto profitto mediante il risparmio dei costi connessi alle corrette procedure di gestione previste dalla normativa ambientale nazionale ed europea. In particolare, sarebbe



03/03/2026 19:03

Egidio Magnani

In data odierna, il personale della Guardia Costiera di Bari (C.C.A.M. - Centro Coordinamento Ambientale Marino) delegato da questa Procura della Repubblica, a conclusione di una lunga ed articolata indagine in materia di gestione e traffico internazionale di rifiuti speciali, ha dato esecuzione ad un'Ordinanza di applicazione delle misure cautelari personali e reali emessa nei confronti del titolare di una ditta che opera nel campo della raccolta, trattamento e gestione dei rifiuti. L'attività investigativa ha avuto origine nel novembre del 2021 quando, durante i quotidiani controlli nel porto di Bari, si è individuata una nuova tipologia di "merce" in transito verso la Grecia mediante trailers. Tale traffico ha suscitato immediato interesse in quanto si trattava di rifiuti mai visti transitare in precedenza, tecnicamente definiti con il codice CER 191212: "altri rifiuti (compresi materiali misti) prodotti dal trattamento meccanico dei rifiuti". La comparsa di tali spedizioni si collocava temporalmente in concomitanza con la pro-nuncia della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, emessa proprio in quei giorni, con la qua-le veniva affermato il principio secondo cui i rifiuti urbani non differenziati classificati come "191212" dopo un trattamento meccanico per recupero energetico, che non ha alterato le loro proprietà iniziali, devono essere considerati come rifiuti urbani differenziati provenienti dalla raccolta domestica. Conseguentemente, l'Autorità competente può opporsi alla loro spedizione, in base ai principi di autosufficienza e di prossimità stabiliti dalla normativa comunitaria. Secondo quanto emerso in sede investigativa, la tipologia di traffico riscontrata nello scalo portuale barese risultava perfettamente sovrapponibile allo scenario descritto nella citata pronuncia europea, circostanza che ha determinato l'avvio degli approfondimenti investigativi. Le indagini, relative a fatti verificatisi tra il 2021 e il 2023, hanno consentito di ricostruire un complesso meccanismo finalizzato all'illecito smaltimento di ingenti

Puglia Live

Bari

stata alterata la classificazione dei ri-fiuti, elusa la tracciabilità delle operazioni di trattamento e movimentazione in origine, predi-sposta documentazione ritenuta non veritiera e simulate operazioni di recupero finale in realtà non effettuate. Le attività illecite avrebbero consentito l'esportazione di rilevanti quantitativi di rifiuti in violazione dei principi di prossimità territoriale e autosufficienza nella gestione dei rifiuti, non-ché delle disposizioni che disciplinano le spedizioni transfrontaliere, il tutto anche mediante produzione ed utilizzo di attestazioni e certificazioni ritenute non veritiere, funzionali anche allo svincolo di garanzie fidejussorie connesse alle spedizioni dei rifiuti. All'esito della valutazione degli elementi raccolti, il Tribunale di **Bari**, nel contestare i reati di cui agli articoli 110, 81 c.2, 452 quaterdecies c.p. (in esso assorbite le contravvenzioni di cui agli articoli 256 per il trasporto e 259 per il traffico illecito), 4, 5, 6 e seguenti nonché 49 del Regolamento (CE) 1013/2006 - attività organizzata per il traffico illecito di rifiuti - ha disposto un'Ordinanza di applicazione delle misure cautelari personali e reali consistente nella misura personale "interdittiva del divieto di esercitare l'attività imprenditoriale alla quale è preposta la ditta dell'indagato", nonché il sequestro preventivo dell'azienda, sita a Tarsia e della sede amministrativa a Santa Sofia D'Epiro, dei beni aziendali organizzati per l'esercizio della medesima impresa e dei beni strumentali presenti all'interno dell'insediamento produttivo e amministrativo. La ditta, che rappresenta una delle principali aziende calabresi che si occupano della raccolta differenziata dei rifiuti solidi urbani nei comuni della provincia di Cosenza, è stata affidata ad un Amministratore Giudiziario che dovrà agire secondo le norme dettate dagli artt. 35 e ss. d. lgs. 159/2011. Si precisa, infine, che gli accertamenti svolti finora risultano essere nella fase delle indagini preliminari, che necessitano, pertanto, della successiva verifica processuale in contraddittorio con la difesa.

In Puglia i gusci delle cozze usati per produrre cemento sostenibile: il risultato di una ricerca coinvolge Bari, Taranto e Barletta

rifiuti legati alla mitilicoltura è stata aperta grazie alla collaborazione tra il Politecnico di Bari e l'ETH di Zurigo. I ricercatori hanno sviluppato e brevettato una tecnologia innovativa per il riuso dei sedimenti marini, utilizzando una polvere derivata dai gusci di cozze. Questa scoperta promette di ridurre l'impatto ambientale della produzione di cemento, sostituendo una parte del materiale tradizionale con un prodotto sostenibile e di origine marina. L'Italia si colloca tra i primi dieci produttori mondiali di cozze e ostriche, rappresentando il 10% della produzione ittica globale. In particolare, la Puglia è una delle regioni leader, con circa il 16% della produzione nazionale di molluschi bivalvi. Nel 2016, la regione ha registrato una produzione di ben 10 mila tonnellate di molluschi, di cui oltre la metà è costituita da gusci che diventano scarti, contribuendo a un notevole problema di smaltimento. Costi e impatti ambientali: Basti pensare che a Taranto, un centro vitale per la mitilicoltura in Europa, si producono circa 10 tonnellate di molluschi al giorno, con 2 tonnellate di gusci destinate alla discarica. Questo smaltimento costa 100 euro per tonnellata, rendendolo economicamente insostenibile. La natura

inorganica dei gusci, composta al 95% di carbonato di calcio, non consente il riciclo tramite compostaggio, portando a pratiche di smaltimento illegali che danneggiano ulteriormente l'ambiente. In Italia, circa 50 milioni di metri cubi di sedimenti devono essere dragati ogni anno per favorire la navigabilità dei porti, contribuendo a un costo totale di quasi 180 milioni di euro. Attualmente, la gestione di questi sedimenti è dispendiosa e ne ritarda il potenziale riutilizzo a causa dei complessi trattamenti necessari. Il costo medio per lo smaltimento è di 250 euro per tonnellata. La nuova ricerca ha consentito di confermare la risoluzione di questa problematica, trasformandola in una risorsa. La soluzione: Progetto GREENLIFE4SEAS. Con il progetto GREENLIFE4SEAS, i ricercatori del Politecnico di Bari, in collaborazione con l'ETH di Zurigo, mirano a trasformare costi di smaltimento in opportunità. Il progetto è stato proposto all'Agenzia Esecutiva Europea per il Clima. L'obiettivo è sviluppare un Sediment CemShell mix, un nuovo materiale che combina sedimenti e polvere di gusci di cozze, riducendo l'uso di cemento e le emissioni di CO2 associate alla sua produzione. Il progetto ha ricevuto oltre 4 milioni di euro di finanziamento europeo nell'ambito del programma LIFE, che sostiene azioni per l'ambiente. Nove partner, tra cui autorità portuali e enti di ricerca, collaborano per ottimizzare la gestione dei sedimenti e dei gusci di mitili. Stando a quanto si apprende, i risultati delle ricerche saranno applicati per realizzare prototipi di frangiflutti, pavimentazioni esterne e modelli in scala per banchine nei porti di Bari, Barletta e La Spezia, così come al Porto del Pireo in Grecia. Questi nuovi prodotti rappresentano un'importante innovazione nel settore della costruzione e della gestione sostenibile.



03/03/2026 22:43

rifiuti legati alla mitilicoltura è stata aperta grazie alla collaborazione tra il Politecnico di Bari e l'ETH di Zurigo. I ricercatori hanno sviluppato e brevettato una tecnologia innovativa per il riuso dei sedimenti marini, utilizzando una polvere derivata dai gusci di cozze. Questa scoperta promette di ridurre l'impatto ambientale della produzione di cemento, sostituendo una parte del materiale tradizionale con un prodotto sostenibile e di origine marina. L'Italia si colloca tra i primi dieci produttori mondiali di cozze e ostriche, rappresentando il 10% della produzione ittica globale. In particolare, la Puglia è una delle regioni leader, con circa il 16% della produzione nazionale di molluschi bivalvi. Nel 2016, la regione ha registrato una produzione di ben 10 mila tonnellate di molluschi, di cui oltre la metà è costituita da gusci che diventano scarti, contribuendo a un notevole problema di smaltimento. Costi e impatti ambientali: Basti pensare che a Taranto, un centro vitale per la mitilicoltura in Europa, si producono circa 10 tonnellate di molluschi al giorno, con 2 tonnellate di gusci destinate alla discarica. Questo smaltimento costa 100 euro per tonnellata, rendendolo economicamente insostenibile. La natura inorganica dei gusci, composta al 95% di carbonato di calcio, non consente il riciclo tramite compostaggio, portando a pratiche di smaltimento illegali che danneggiano ulteriormente l'ambiente. In Italia, circa 50 milioni di metri cubi di sedimenti devono essere dragati ogni anno per favorire la navigabilità dei porti, contribuendo a un costo totale di quasi 180 milioni di euro. Attualmente, la gestione di questi sedimenti è dispendiosa e ne ritarda il potenziale riutilizzo a causa dei complessi trattamenti necessari. Il costo medio per lo smaltimento è di 250 euro per tonnellata. La nuova ricerca ha consentito di confermare la risoluzione di questa problematica, trasformandola in una risorsa. La soluzione: Progetto GREENLIFE4SEAS. Con il progetto GREENLIFE4SEAS, i ricercatori del Politecnico di Bari, in collaborazione con l'ETH di Zurigo, mirano a trasformare costi di smaltimento in opportunità. Il progetto è stato proposto all'Agenzia Esecutiva Europea per il Clima. L'obiettivo è sviluppare un Sediment CemShell mix, un nuovo materiale che combina sedimenti e polvere di gusci di cozze, riducendo l'uso di cemento e le emissioni di CO2 associate alla sua produzione. Il progetto ha ricevuto oltre 4 milioni di euro di finanziamento europeo nell'ambito del programma LIFE, che sostiene azioni per l'ambiente. Nove partner, tra cui autorità portuali e enti di ricerca, collaborano per ottimizzare la gestione dei sedimenti e dei gusci di mitili. Stando a quanto si apprende, i risultati delle ricerche saranno applicati per realizzare prototipi di frangiflutti, pavimentazioni esterne e modelli in scala per banchine nei porti di Bari, Barletta e La Spezia, così come al Porto del Pireo in Grecia. Questi nuovi prodotti rappresentano un'importante innovazione nel settore della costruzione e della gestione sostenibile.

Puglia Reporter

Bari

La sinergia tra il Politecnico di Bari e l'ETH di Zurigo ha dato vita a una soluzione innovativa per la gestione dei rifiuti marini, tuttora una delle sfide più rilevanti a livello ambientale. L'implementazione del progetto GREENLIFE4SEAS potrebbe non solo migliorare significativamente la sostenibilità dei porti, ma anche dare nuova vita agli scarti dell'itticoltura. Con un approccio basato sulla circular economy, si stanno creando soluzioni che possono fare la differenza per l'ambiente e l'economia regionale. Fonti: Riguardo il blog di PugliaReporter.com , ricordiamo che è possibile ricevere tutte le news in tempo reale da Telegram iscrivendosi al seguente indirizzo da Instagram al seguente indirizzo oltre che da Facebook cliccando [mi piace su](#) e da Twitter al seguente indirizzo . Sempre attraverso Telegram è inoltre possibile inviarci segnalazioni in tempo reale anche con video e foto . E' possibile scriverci anche via Whatsapp per inviarci segnalazioni anche con foto e video cliccando [qui](#) ed iscriversi al Canale Whatsapp per la ricezione dei nostri link cliccando [qui](#).

Ancoraonline

Brindisi

Pastorale Sociale e del Lavoro, Franco Veccia: Convertiamo il cuore per costruire Case della Pace

DIOCESI Come ci hanno ben spiegato papa Francesco nell'enciclica *Fratelli tutti* e papa Leone XIV già a partire dal suo primo discorso come pontefice, l'unica speranza che abbiamo oggi è quella di custodire l'umano, cioè di diventare custodi degli altri attraverso la costruzione di relazioni improntate al dialogo, al rispetto delle singole culture e alla pace. È l'assolutizzazione della propria identità che porta al conflitto e a volte si trasforma in violenza, mentre la fraternità universale della Pentecoste si realizza nella diversità, che Dio benedice. Noi possiamo e dobbiamo essere generatori di spazi che sappiano far incontrare e conoscere le paure di chi deve essere accolto con le paure di chi accoglie. Per far maturare questa nuova solidarietà universale sono necessari una conversione del cuore ed un cammino educativo concreto. Con queste parole Franco Veccia, delegato regionale Marche, riassume le riflessioni maturate durante il 10° Seminario Nazionale di Pastorale Sociale e del Lavoro, che si è concluso Domenica 1 Marzo, a Brindisi, dopo quattro giorni di lavori. All'appuntamento, dal titolo *Ogni Comunità, casa della Pace. Educare alla Pace e alla Nonviolenza*, hanno partecipato anche altri rappresentanti delle Diocesi marchigiane. I lavori del 10° Seminario Nazionale si sono aperti Giovedì 26 Febbraio con un incontro molto interessante presso l'Autorità Portuale di Brindisi, dove sono intervenuti due ospiti d'eccezione: don Bruno Bignami, direttore dell'Ufficio Nazionale per i Problemi Sociali e il Lavoro, e il prof. Luigino Bruni, professore ordinario di Economia Politica presso la LUMSA di Roma e promotore, con Stefano Zamagni, della Scuola di Economia Civile. L'incontro è stato molto significativo racconta il delegato regionale Veccia in quanto abbiamo affrontato temi come l'educazione alla pace e alla nonviolenza e, partendo dal sogno di Isaia (Is 2), abbiamo avuto l'opportunità di riflettere sul ruolo della comunità cristiana nella promozione della pace e della giustizia. La giornata è stata un'occasione unica per confrontarsi e condividere esperienze, prospettive e impegni concreti per costruire insieme una società più giusta e solidale. La seconda giornata del Seminario, quella di Venerdì 27 Febbraio, è stata tutta dedicata alla gestione dei conflitti: dove e come nascono, come vanno abitati per trasformarsi in vie della pace, come possono essere superati, disinnescando l'odio e le radicalizzazioni polari. Tra gli ospiti illustri che si sono alternati sul palco, ci sono stati fra' Alessandro Mastromatteo, vice postulatore della causa di beatificazione di don Tonino Bello, profeta della pace disarmata predicata da papa Leone XIV, la dott.ssa Alessandra Morelli, esperta in diplomazia umanitaria, già funzionaria ONU per i rifugiati, e il prof. Bruno Mastroianni, giornalista e docente all'Università di Padova. Venerdì mattina siamo entrati ancora più nelle profondità del tema discusso, analizzando nel dettaglio le cause dei conflitti, i meccanismi che si innescano nelle persone e le



DIOCESI - "Come ci hanno ben spiegato papa Francesco nell'enciclica *Fratelli tutti* e papa Leone XIV già a partire dal suo primo discorso come pontefice, l'unica speranza che abbiamo oggi è quella di custodire l'umano, cioè di diventare custodi degli altri attraverso la costruzione di relazioni improntate al dialogo, al rispetto delle singole culture e alla pace. È l'assolutizzazione della propria identità che porta al conflitto e a volte si trasforma in violenza, mentre la fraternità universale della Pentecoste si realizza nella diversità, che Dio benedice. Noi possiamo e dobbiamo essere generatori di spazi che sappiano far incontrare e conoscere le paure di chi deve essere accolto con le paure di chi accoglie. Per far maturare questa nuova solidarietà universale sono necessari una conversione del cuore ed un cammino educativo concreto". Con queste parole Franco Veccia, delegato regionale Marche, riassume le riflessioni maturate durante il 10° Seminario Nazionale di Pastorale Sociale e del Lavoro, che si è concluso Domenica 1 Marzo, a Brindisi, dopo quattro giorni di lavori. All'appuntamento, dal titolo "Ogni Comunità, casa della Pace. Educare alla Pace e alla Nonviolenza", hanno partecipato anche altri rappresentanti delle Diocesi marchigiane. I lavori del 10° Seminario Nazionale si sono aperti Giovedì 26 Febbraio con un incontro molto interessante presso l'Autorità Portuale di Brindisi, dove sono intervenuti due ospiti d'eccezione: don Bruno Bignami, direttore dell'Ufficio Nazionale per i Problemi Sociali e il Lavoro, e il prof. Luigino Bruni, professore ordinario di Economia Politica presso la LUMSA di Roma e promotore, con Stefano Zamagni, della Scuola di Economia Civile. L'incontro è stato molto significativo - racconta il delegato regionale Veccia - in quanto abbiamo affrontato temi come l'educazione alla pace e alla nonviolenza e, partendo dal sogno di Isaia (Is 2), abbiamo avuto l'opportunità di riflettere sul ruolo della comunità cristiana nella promozione della pace e della giustizia. La giornata è

Ancoraonline

Brindisi

possibili strade di pace che ognuno di noi può fare per abitarli e superarli. La giornata è stata anche l'occasione per visitare la città di Brindisi , che non è stata scelta casualmente come sede del Seminario Nazionale: la comunità brindisina, infatti, è stata molte volte Casa della Pace e nel pomeriggio abbiamo visitato molti luoghi significativi , alcuni noti e altri meno noti, che sono stati scenari di eventi di accoglienza, pace e solidarietà . Su tutti mi ha emozionato maggiormente il porto della città, dove in un solo giorno, il 7 Marzo del 1991, furono accolti con gesti di solidarietà e di fratellanza 28mila profughi provenienti dall'Albania. Nella terza giornata, quella di Sabato 28 Febbraio, si è parlato di come il desiderio di una Casa della Pace debba essere tradotto con gesti ed azioni concrete, affinché possa essere davvero costruita. Tra gli ospiti due illustri accademici: il prof. Tommaso Greco , docente di Filosofia del Diritto presso l'Università di Pisa, e la prof.ssa Antonia Chiara Scardicchio , associata di Pedagogia Generale e Sociale, delegata del Rettore alle soft skills presso l'Università degli Studi Aldo Moro di Bari. Domenica afferma Veccia abbiamo approfondito il ruolo delle istituzioni e del diritto nella costruzione di una solidarietà universale, accompagnando la giornata con il motto Se vuoi la pace, prepara la pace! , un monito per tutti a progettare con costanza azioni concrete : l'attivazione di canali di dialogo, il sostegno alle politiche del disarmo , l'impegno nella riduzione della povertà e delle disuguaglianze , il rafforzamento del diritto internazionale , l'utilizzo della diplomazia , la partecipazione attiva alla vita politica, la progettazione di azioni pastorali specifiche . Ieri, Domenica 1 Marzo, infine, le quattro intense giornate di lavoro si sono chiuse con l'intervento della prof.ssa Claudia Mazzucato , docente di Diritto Penale presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, che ha parlato di giustizia riparativa e riconciliazione. La prof.ssa Mazzucato dichiara il delegato regionale Veccia ha spiegato quanto sia importante un approccio al reato che superi la logica punitiva e miri invece a riparare il danno causato attraverso il dialogo volontario tra autore, vittima e comunità. È infatti proprio la ricostruzione delle relazioni e della fiducia, che permette di superare il conflitto senza cadere nella vendetta . Conclude Veccia : In questi giorni è stato bello condividere pensieri e momenti con altre persone provenienti da tutta Italia, in special modo con gli altri delegati marchigiani: Giovanni e Laura per la Diocesi di Fano; Enea, Veronica e Gianmaria per la Diocesi di Senigallia; don David per la Diocesi di Macerata; Marco e Anna per la Diocesi di Fermo. Con loro e con tutti gli altri ci siamo fermati a pregare e a celebrare l'Eucaristia, momenti durante i quali il nostro pensiero è andato alle popolazioni, alle famiglie e ai bambini, che vivono il dolore e la devastazione causati dalla guerra. Sappiamo infatti che la guerra è un inganno, un abisso irreparabile. Le armi non costruiscono la pace, ma feriscono l'umanità. Torniamo a casa portando in valigia molte riflessioni significative, alcuni strumenti utili per continuare a costruire la Casa della Pace' e la consapevolezza che l'entusiasmo che abbiamo rinnovato a Brindisi vada speso in un impegno concreto nell'educare alla pace e alla solidarietà . Un impegno umano da portare fino ai confini del mondo: quello di tracciare sentieri che superino la violenza, nella cura dell'altro, nella pratica della misericordia e della fraternità.

Ancoraonline

Brindisi

Per una pace che, come ci ha suggerito papa Leone XIV, sia disarmata e disarmante. Per dire forte e chiaro: mai più la guerra! Riporteremo tutte queste sollecitazioni nelle nostre comunità, con il desiderio di realizzarle concretamente. Entra a far parte della Community de L'Ancora ([clicca qui](#) attraverso la quale potrai ricevere le notizie più importanti ed essere aggiornati, in tempo reale, sui prossimi appuntamenti che ti aspettano in Diocesi. Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati **Commento** **Nome** **Email** **Sito web** **Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento.**

Offshore Wind Revolution 2026 da Palermo a Taranto

MILANO - L'edizione 2026 di Offshore Wind Revolution-OWR si sposta da Palermo a Taranto. L'evento italiano di riferimento per gli operatori del settore eolico offshore, come annuncia Magellan Circle, si terrà nella città pugliese dal 7 al 9 Ottobre. "Dopo due edizioni di successo ospitate a Palermo - scrivono dalla società- la scelta di spostare l'iniziativa rappresenta un passaggio strategico, coerente con l'evoluzione della filiera nazionale e con la crescente centralità del porto ionico nello sviluppo dell'eolico marino nel Mediterraneo. L'edizione 2026 sarà organizzata con il supporto dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio, consolidando un modello di collaborazione tra istituzioni, sistema portuale e tessuto industriale che rappresenta uno degli elementi distintivi di OWR. "Taranto non è soltanto una nuova sede, ma un porto strategico per il futuro dell'eolico offshore in Italia: è infatti uno dei due scali individuati dal recente decreto interministeriale come polo prioritario nazionale per lo sviluppo di hub cantieristici offshore a supporto della filiera delle energie rinnovabili marine, insieme ad Augusta. Il riconoscimento attribuisce a Taranto una priorità nelle politiche industriali nazionali e la rende eleggibile per finanziamenti dedicati allo sviluppo delle infrastrutture necessarie tra cui adeguamenti di banchine, dragaggi e ammodernamenti funzionali alla produzione, all'assemblaggio e al varo di componenti per impianti eolici offshore, per investimenti complessivi pari a 78 milioni di euro distribuiti su tre annualità". A conferma della crescente dimensione internazionale dell'evento, OWR 2026 si avvarrà inoltre del patrocinio e della collaborazione di importanti attori del settore, tra cui AERO Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore, la Royal Danish Embassy di Roma, WindEurope, Innovation Norway, OWEMES e Key The Energy Transition Expo, realtà che rappresentano un punto di riferimento a livello europeo per lo sviluppo dell'eolico offshore e per la promozione di partnership industriali e istituzionali. Il sostegno dei partner istituzionali, che accompagnano il progetto fin dalle prime edizioni, conferma la continuità e la solidità del progetto, affermatasi negli anni come piattaforma di dialogo qualificato tra industria, policy maker e territori. In questo quadro di collaborazione, il lancio ufficiale di OWR 2026 sarà annunciato a Rimini proprio in occasione di KEY The Energy Transition Expo, la principale manifestazione italiana dedicata alla transizione energetica, con un intervento di Alexio Picco, presidente di Magellan Circle, insieme ai rappresentanti istituzionali del territorio ospitante. "La scelta di Taranto rappresenta un passaggio naturale e strategico per OWR. Portare l'evento in uno dei porti simbolo della trasformazione energetica italiana significa rafforzare il dialogo tra industria, istituzioni e territori e contribuire in modo concreto alla costruzione di una filiera nazionale dell'offshore wind competitiva e integrata nel mercato internazionale. Con l'ampliamento a tre giornate e un format ancora



Messaggero Marittimo

Taranto

più orientato alle relazioni tra stakeholder, OWR 2026 vuole essere una piattaforma operativa, non solo di confronto, ma di sviluppo reale di opportunità" ha detto. Il nuovo format Con il trasferimento a Taranto, OWR cresce anche in formato e durata, passando da due a tre giornate. La prima sarà dedicata a favorire l'incontro tra il sistema portuale e industriale di Taranto e il tessuto regionale pugliese con i principali stakeholder internazionali attivi nell'offshore wind. In pieno stile OWR, diversi Paesi organizzeranno missioni ufficiali per partecipare all'evento, creando un contesto ad alto valore strategico. Accanto ai momenti di confronto e approfondimento, la giornata sarà improntata a un networking esperienziale, pensato per facilitare relazioni e collaborazioni in modo dinamico e informale. La seconda giornata ospiterà i working group tematici e l'opening istituzionale della Main Conference, mentre la terza sarà dedicata alla conclusione dei lavori, con ulteriori momenti di networking e confronto tra operatori, istituzioni e investitori. La Main Conference analizzerà le dinamiche del mercato internazionale dell'eolico offshore e i principali casi di successo europei, con l'obiettivo di analizzare strategie vincenti, modelli di investimento e impatti ambientali per tracciare la roadmap del futuro. Ampio spazio sarà dedicato all'avvio del settore in Italia, con un focus su quadro normativo, primi progetti e prospettive occupazionali lungo tutta la filiera, dall'ingegneria all'installazione e alla manutenzione. Centrale sarà inoltre il ruolo di porti e regioni nello sviluppo di una filiera nazionale competitiva e sostenibile, attraverso infrastrutture dedicate, logistica integrata e collaborazioni territoriali. Infine, verranno approfondite le innovazioni tecnologiche dalle turbine flottanti alla digitalizzazione e all'intelligenza artificiale che stanno contribuendo a ridurre costi e rischi, rendendo l'eolico offshore sempre più efficiente e accessibile.

Shipping Italy

Taranto

La Navarm a caccia di (almeno) un bacino galleggiante da 10.000 tonnellate per Taranto

Via a una procedura pubblica da 132,7 milioni di euro che prevede l'acquisto di un impianto anche per Augusta Navarm - ovvero la Direzione Nazionale degli Armamenti Navali del Ministero della Difesa- ha avviato una procedura per acquisire fino a due bacini galleggianti da 10.000 tonnellate di portata massima, destinati rispettivamente alle basi di **Taranto** e Augusta.

L'operazione rientra nel programma pluriennale Smd 20/2023, noto anche come 'Piano rinnovamento Arsenali', volto a incrementarne la capacità di manutenzione delle navi di ultima generazione, e ha un quadro economico complessivo (se tutte le opzioni saranno esercitate) di 132,7 milioni di euro.

Punto fermo dell'intervento è l'acquisizione di un bacino galleggiante da 10.000 tonnellate per la base di **Taranto**, nell'ambito di una fornitura che dovrà comprendere anche il supporto logistico iniziale (Ils), gli adeguamenti infrastrutturali e impiantistici e una garanzia di 12 mesi, per la quale è previsto un budget di 61,43 milioni di euro. A questa - che costituisce il primo lotto della gara - potranno aggiungersi anche attività di Temporary Support e management quinquennale dello stesso bacino (lotto 2, 7 milioni di euro),

nonché l'acquisto di un secondo impianto dello stesso tipo da destinare ad Augusta (lotto 3, da 57,05 milioni inclusi Ils e lavori infrastrutturali) e infine, anche per questo, il management dello stesso per 5 anni (Lotto 4 (7 milioni). Importi che, sommati ad alcune quote per gli incentivi tecnici, portano il valore complessivo della procedura a circa 132,7 milioni di euro. Da evidenziare che la gara, che ha la forma di una procedura ristretta, non prevede l'aggiudicazione per lotti separati, ma a un unico operatore dotato della Design Authority, per "ragioni connesse all'efficienza della prestazione ed alla natura tecnica ed amministrativa" dei lotti. Rispetto alle caratteristiche dei due impianti, la documentazione chiarisce che le strutture, in acciaio, dovranno essere realizzare "con un pontone continuo centrale e due torri laterali a profilo trapezoidale". Il pontone e le murate laterali "costituiranno un corpo unico e strutturato per conferire al bacino la necessaria robustezza per sopportare gli sforzi a cui esso è sottoposto". Le torri avranno almeno due grandi aperture simmetriche utili a consentire l'ormeggio di una unità navale ("almeno le classi Orizzonte, Fremm e Ppa) di fianco. Relativamente alle dimensioni, queste dovranno consistere in una lunghezza fuori tutto massima da 200 metri (da confermare nel progetto), una larghezza massima (vincolante) di 40 metri, una immersione e pescaggio massimi (vincolanti) di 14,5 metri. Il dimensionamento degli impianti dovrà inoltre "perseguire l'ottenimento di rapidi tempi di manovra", con tempi di affondamento e sollevamento massimi di 2 ore e trenta minuti. Quanto ai tempi per la fornitura, la procedura indica per il lotto 1 una durata contrattuale di 46 mesi dall'avvio formale (12 mesi per la fase di progettazione più 34 mesi per costruzione e consegna del bacino), che dovrà essere rispettata anche nel caso di attivazione



Via a una procedura pubblica da 132,7 milioni di euro che prevede l'acquisto di un impianto anche per Augusta Navarm - ovvero la Direzione Nazionale degli Armamenti Navali del Ministero della Difesa- ha avviato una procedura per acquisire fino a due bacini galleggianti da 10.000 tonnellate di portata massima, destinati rispettivamente alle basi di Taranto e Augusta. L'operazione rientra nel programma pluriennale Smd 20/2023, noto anche come 'Piano rinnovamento Arsenali', volto a incrementarne la capacità di manutenzione delle navi di ultima generazione, e ha un quadro economico complessivo (se tutte le opzioni saranno esercitate) di 132,7 milioni di euro. Punto fermo dell'intervento è l'acquisizione di un bacino galleggiante da 10.000 tonnellate per la base di Taranto, nell'ambito di una fornitura che dovrà comprendere anche il supporto logistico iniziale (Ils), gli adeguamenti infrastrutturali e impiantistici e una garanzia di 12 mesi, per la quale è previsto un budget di 61,43 milioni di euro. A questa - che costituisce il primo lotto della gara - potranno aggiungersi anche attività di Temporary Support e management quinquennale dello stesso bacino (lotto 2, 7 milioni di euro), nonché l'acquisto di un secondo impianto dello stesso tipo da destinare ad Augusta (lotto 3, da 57,05 milioni inclusi Ils e lavori infrastrutturali) e infine, anche per questo, il management dello stesso per 5 anni (Lotto 4 (7 milioni). Importi che, sommati ad alcune quote per gli incentivi tecnici, portano il valore complessivo della procedura a circa 132,7 milioni di euro. Da evidenziare che la gara, che ha la forma di una procedura ristretta, non prevede l'aggiudicazione per lotti separati, ma a un unico operatore dotato della Design Authority, per "ragioni connesse all'efficienza della prestazione ed alla natura tecnica ed amministrativa" dei lotti. Rispetto alle caratteristiche dei due impianti, la documentazione chiarisce che le strutture, in acciaio, dovranno essere realizzare "con un pontone continuo centrale e due torri

Shipping Italy

Taranto

dei lotti successivi. F.M.

Sardegna, Durigon ed Ennas in visita all'Autorità di Sistema Portuale: al lavoro per zona franca

(AGENPARL) - Tue 03 March 2026 Sardegna, Durigon ed Ennas in visita all'Autorità di Sistema Portuale: al lavoro per zona franca Roma, 3 mar. - Questa mattina il Vicesegretario federale, Claudio Durigon, e il Segretario regionale del partito in Sardegna, Michele Ennas, hanno fatto visita al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Domenico Bagalà**, per fare il

punto sullo stato attuale del Sistema Portuale sardo e valutare gli interventi da mettere in campo per lo sviluppo dell'Isola. E' stata ribadita, da parte della Lega, la volontà di proseguire con la battaglia, già avviata ad Olbia, per il riconoscimento della Zona franca, quale strumento strutturale di sviluppo e competitività, partendo dalle zone franche portuali immediatamente applicabili.

E' stata anche l'occasione per approfondire le questioni legate ai costi di trasporto generati dall'ETS, su cui il partito si è già messo al lavoro per evitare effetti distorsivi sul mercato e sulla stessa competitività della Sardegna. "La portualità - dichiarano Durigon ed Ennas - è un tema centrale per la Lega e rappresenta un aspetto strategico per garantire la continuità territoriale e il diritto dei sardi a spostarsi. Il ministro Matteo Salvini, fino ad oggi, ha lavorato

senza sosta in questa direzione, per garantire a cittadini e imprese collegamenti certi, tariffe eque e maggiore tutela per chi abitualmente si sposta per lavoro, studio o cure. La mobilità non può essere un ostacolo, ma deve diventare un'opportunità per la crescita dell'Isola. Il rafforzamento delle infrastrutture portuali è centrale per permettere alla Sardegna di poter crescere. La Lega - concludono Durigon ed Ennas - continuerà a lavorare su idee e proposte per valorizzare il sistema integrato porto - retroporto che, ora più che mai, alla luce dell'attuale situazione geopolitica, può rappresentare un formidabile motore di sviluppo economico ed occupazionale". Così una nota della Segreteria della Lega Sardegna. Ufficio Stampa - Lega per Salvini Premier Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Agenparl

Sardegna, Durigon ed Ennas in visita all'Autorità di Sistema Portuale: al lavoro per zona franca

03/03/2026 13:33

(AGENPARL) - Tue 03 March 2026 Sardegna, Durigon ed Ennas in visita all'Autorità di Sistema Portuale: al lavoro per zona franca Roma, 3 mar. - Questa mattina il Vicesegretario federale, Claudio Durigon, e il Segretario regionale del partito in Sardegna, Michele Ennas, hanno fatto visita al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Domenico Bagalà, per fare il punto sullo stato attuale del Sistema Portuale sardo e valutare gli interventi da mettere in campo per lo sviluppo dell'Isola. E' stata ribadita, da parte della Lega, la volontà di proseguire con la battaglia, già avviata ad Olbia, per il riconoscimento della Zona franca, quale strumento strutturale di sviluppo e competitività, partendo dalle zone franche portuali immediatamente applicabili. E' stata anche l'occasione per approfondire le questioni legate ai costi di trasporto generati dall'ETS, su cui il partito si è già messo al lavoro per evitare effetti distorsivi sul mercato e sulla stessa competitività della Sardegna. "La portualità - dichiarano Durigon ed Ennas - è un tema centrale per la Lega e rappresenta un aspetto strategico per garantire la continuità territoriale e il diritto dei sardi a spostarsi. Il ministro Matteo Salvini, fino ad oggi, ha lavorato senza sosta in questa direzione, per garantire a cittadini e imprese collegamenti certi, tariffe eque e maggiore tutela per chi abitualmente si sposta per lavoro, studio o cure. La mobilità non può essere un ostacolo, ma deve diventare un'opportunità per la crescita dell'Isola. Il rafforzamento delle infrastrutture portuali è centrale per permettere alla Sardegna di poter crescere. La Lega - concludono Durigon ed Ennas - continuerà a lavorare su idee e proposte per valorizzare il sistema integrato porto - retroporto che, ora più che mai, alla luce dell'attuale situazione geopolitica, può rappresentare un formidabile motore di sviluppo economico ed occupazionale". Così una nota della Segreteria della Lega Sardegna. Ufficio Stampa - Lega per Salvini Premier Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Stromboli, ancora disagi per il porto: viaggio straordinario della nave

Nel porto ancora danneggiato per via del ciclone Harry, sono state effettuate, con successo, le operazioni di rifornimento della centrale elettrica di Stromboli tramite la nave Bridge della Società di Navigazione Caronte e Tourist che ha imbarcato nel porto di **Milazzo** una autobotte con 18 mila litri di carburante che è stato travasato su mezzi più piccoli - Daily - posti a terra e muniti di serbatoi da mille litri, al fine di rispettare l'attuale portata di transito dell'approdo. «Le operazioni di rifornimento del gasolio - spiega il sindaco Riccardo Gullo - sono state effettuate rispettando tutte le precauzioni e gli accorgimenti necessari in meno di quattro ore, e si ripeteranno fino a quando sarà in vigore il limite di portata massimo di 3,5 tonnellate, stabilito dal Circomare di Lipari per garantire il transito in sicurezza dei mezzi nella banchina portuale». Durante le operazioni di rifornimento è stato attuato il "Piano Operativo di sicurezza" proposto da Enel e discusso preliminarmente in occasione dell'apposita riunione tenutasi presso la Prefettura di Messina e, successivamente, in sede di riunione tecnico/operativa convocata dal Comandante della Capitaneria di Porto di **Milazzo** con la partecipazione di tutti i soggetti interessati.

L'operazione è frutto delle intese tecnico/operative raggiunte in sede di riunione presieduta dalla Comandante di Porto di **Milazzo** e dell'interessamento delle Istituzioni competenti in materia messe attorno ad un tavolo affinché Enel potesse provvedere a garantire l'erogazione dell'energia elettrica a Stromboli. Foto NotiziarioisolEolie.it.



PSI Messina: richiesta convocazione conferenza dei servizi per Porto di Tremestieri

A tal proposito, il PSI chiede la convocazione di una conferenza dei servizi aperta alla cittadinanza al fine di chiarire e quantificare quale sia il reale stato dell'arte dei lavori e la tempistica stimata per il completamento. Il PSI di Messina, di fronte all'assordante silenzio sullo stato dei lavori della ormai mitologica diga foranea del **Porto** di **Tremestieri**, ed in un clima politico cittadino arroventato dalle polemiche pre-elettorali, richiama tutti i soggetti coinvolti al senso di responsabilità che tale annosa questione richiede, e si unisce alla costante azione della UIL di Messina finalizzata a tenere accesi i riflettori su una vicenda fondamentale per il futuro del nostro territorio. A tal proposito, il PSI chiede la convocazione di una conferenza dei servizi aperta alla cittadinanza, alla presenza del Prefetto, del Commissario per la realizzazione del **porto** di **Tremestieri** ing. Di Sarcina e del Presidente dell'AdSP dello Stretto avv. Rizzo al fine di chiarire e quantificare quale sia il reale stato dell'arte dei lavori, la tempistica stimata per il completamento e se vi sia la reale volontà di realizzazione dell'opera con le eventuali opportune varianti e gli stanziamenti necessari. Chiede, altresì, alle forze politiche della città quali impegni vogliano assumere, attraverso le interlocuzioni locali, regionali e nazionali, per la realizzazione di un'opera strategica per l'intera area dello Stretto, che non può più attendere, né, tantomeno, subire strumentalizzazioni politiche di sorta. In questo articolo: [LEGGI ANCHE](#).



Settecento milioni investiti nei porti di Sicilia orientale: Catania punta sul nuovo Piano regolatore portuale

I presidenti di **Assoporti** e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia orientale hanno sottolineato la vocazione complementare dei porti e la necessità di una crescita sinergica tra gli scali. Sono stati spesi complessivamente 700 milioni di euro per i quattro porti della Sicilia orientale Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo che stanno vivendo una fase di grande trasformazione e crescita. Il traffico complessivo è salito a 43 milioni di tonnellate, di cui 7,5 mln attraverso RO-RO, container pari a 88mila Teus cioè +43% nel 2025 rispetto al 2024, 281mila passeggeri crocieristi e 483mila sui traghetti ovvero +9% rispetto all'anno precedente. Ripartirò dalla Sicilia con maggiore entusiasmo e ottimismo perché ho trovato realtà estremamente vivaci in questi quattro porti, ricchi di progettualità e pronti a nuove sfide. Siamo in una fase molto problematica a livello internazionale, che riguarda anche la portualità del Mediterraneo; nonostante ciò, nel 2025 la Sicilia orientale ha registrato una significativa crescita, grazie anche al lavoro di interlocutori istituzionali e operatori appassionati e determinati: sono le parole del presidente di **Assoporti** Roberto Petri, che ha partecipato all'incontro

Prospettive di sviluppo dei porti di Sistema e obiettivi strategici raggiunti nel 2025, promosso dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale nell'auditorium della sede di Augusta. Il vertice dell'Associazione dei Porti Italiani ha prima visitato i porti di Catania e Augusta, accompagnato dal presidente **Adsp** Francesco Di Sarcina e dal segretario generale dell'ente Attilio Montalto, i quali hanno illustrato le potenzialità degli scali anche alla luce dei numerosi cantieri al momento presenti. Una serie di opere e restyling indispensabili che in pochi anni hanno rivoluzionato le strutture portuali adeguandole agli standard internazionali richiesti dal commercio, dal traffico merci e passeggeri e dal crocierismo - ha detto il presidente Di Sarcina - ogni porto, come già ribadito in più occasioni, ha una sua vocazione che va rispettata e ad accompagnata nella sua crescita, sempre nell'ottica di una logica sinergica, i porti devono dialogare tra loro, non competere, mettendo in luce ognuno le sue peculiarità e caratteristiche. All'incontro sono intervenuti il sindaco di Augusta Giuseppe di Mare, i principali operatori e stakeholder del sistema portuale e i rappresentanti di associazioni che hanno raccontato brevemente le loro realtà aziendali ed evidenziato al presidente di **Assoporti** le prospettive future, sottolineando il virtuoso lavoro fatto dall'**Adsp**. Di Sarcina ha illustrato una presentazione che sintetizza progetti e cantieri in corso nei quattro scali: il porto di Augusta che sta lavorando al nuovo terminal crociere (575 mq e 116mila mq di piazzali), interventi per l'accessibilità tra cui il Terzo Ponte (26 mln), la variante al PRP per ampliare il terminal container 60mila mq e lunghezza finale banchina di 625 mt, riconfigurazione del terminal RO-RO e ridefinizione della struttura portuale



03/03/2026 18:18

I presidenti di Assoporti e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia orientale hanno sottolineato la vocazione complementare dei porti e la necessità di una crescita sinergica tra gli scali. Sono stati spesi complessivamente 700 milioni di euro per i quattro porti della Sicilia orientale Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo che stanno vivendo una fase di grande trasformazione e crescita. Il traffico complessivo è salito a 43 milioni di tonnellate, di cui 7,5 mln attraverso RO-RO, container pari a 88mila Teus cioè +43% nel 2025 rispetto al 2024, 281mila passeggeri crocieristi e 483mila sui traghetti ovvero +9% rispetto all'anno precedente. Ripartirò dalla Sicilia con maggiore entusiasmo e ottimismo perché ho trovato realtà estremamente vivaci in questi quattro porti, ricchi di progettualità e pronti a nuove sfide. Siamo in una fase molto problematica a livello internazionale, che riguarda anche la portualità del Mediterraneo; nonostante ciò, nel 2025 la Sicilia orientale ha registrato una significativa crescita, grazie anche al lavoro di interlocutori istituzionali e operatori appassionati e determinati: sono le parole del presidente di Assoporti Roberto Petri, che ha partecipato all'incontro "Prospettive di sviluppo dei porti di Sistema e obiettivi strategici raggiunti nel 2025", promosso dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale nell'auditorium della sede di Augusta. Il vertice dell'Associazione dei Porti Italiani ha prima visitato i porti di Catania e Augusta, accompagnato dal presidente Adsp Francesco Di Sarcina e dal segretario generale dell'ente Attilio Montalto, i quali hanno illustrato le potenzialità degli scali anche alla luce dei numerosi cantieri al momento presenti. Una serie di opere e restyling indispensabili che in pochi anni hanno rivoluzionato le strutture portuali adeguandole agli standard internazionali richiesti dal commercio, dal traffico merci e passeggeri e dal crocierismo - ha detto il presidente Di Sarcina - ogni porto, come già ribadito in più occasioni, ha una sua vocazione

Catania Today

Catania

di 30mila mq e 300 per gli ormeggi, il cold ironing (innovativo sistema di elettrificazione a terra per evitare l'inquinamento delle navi ormeggiate) per un importo di 32 mln e la proposta al Mase sull'eolico offshore, dato che lo scalo augustano é stato individuato, insieme con Taranto, come hub italiano. Catania vanta un traffico crocieristico e Ro-Ro pari a 7,5 milioni di tonnellate e 210 passeggeri solo nel 2025 e sta realizzando un progetto di cold ironing (56 mln), il rifacimento diga foranea (75 mln) e del varco Sud (8 mln), la rettifica delle banchine del lato est del molo sporgente centrale (35 mln), il nuovo Piano Regolatore Portuale, che é stato già approvato (il precedente era fermo addirittura al 1956). Siracusa, con il porto Grande e la rada di Santa Panagia, ha vari progetti work in progress: ufficio decentrato dell'Autorità, cold ironing (18 mln), nuova stazione marittima. Infine, Pozzallo che non é da meno con i suoi 2 milioni l'anno di merci alla rinfusa, contenitori e collegamenti navali con Malta con potenziali sviluppi verso il Nord Africa.

Porti Sicilia orientale: spesi 700 milioni tra Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo. Visita del presidente Assoporti: Realtà vivaci con enormi potenzialità

AUGUSTA Sono stati spesi complessivamente 700 milioni di euro per i quattro porti della Sicilia orientale Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo che stanno vivendo una fase di grande trasformazione e crescita. Il traffico complessivo è salito a 43 milioni di tonnellate, di cui 7,5 mln attraverso RO-RO, container pari a 88mila Teus cioè +43% nel 2025 rispetto al 2024, 281mila passeggeri crocieristi e 483mila sui traghetti ovvero +9% rispetto all'anno precedente. Ripartirò dalla Sicilia con maggiore entusiasmo e ottimismo perché ho trovato realtà estremamente vivaci in questi quattro porti, ricchi di progettualità e pronti a nuove sfide. Siamo in una fase molto problematica a livello internazionale, che riguarda anche la portualità del Mediterraneo; nonostante ciò, nel 2025 la Sicilia orientale ha registrato una significativa crescita, grazie anche al lavoro di interlocutori istituzionali e operatori appassionati e determinati: sono le parole del presidente di **Assoporti** Roberto Petri, che ha partecipato all'incontro Prospettive di sviluppo dei porti di Sistema e obiettivi strategici raggiunti nel 2025, promosso dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale nell'auditorium

della sede di Augusta. Il vertice dell'Associazione dei Porti Italiani ha prima visitato i porti di Catania e Augusta, accompagnato dal presidente **Adsp** Francesco Di Sarcina e dal segretario generale dell'ente Attilio Montalto, i quali hanno illustrato le potenzialità degli scali anche alla luce dei numerosi cantieri al momento presenti. Una serie di opere e restyling indispensabili che in pochi anni hanno rivoluzionato le strutture portuali adeguandole agli standard internazionali richiesti dal commercio, dal traffico merci e passeggeri e dal crocierismo ha detto il presidente Di Sarcina ogni porto, come già ribadito in più occasioni, ha una sua vocazione che va rispettata e ad accompagnata nella sua crescita, sempre nell'ottica di una logica sinergica, i porti devono dialogare tra loro, non competere, mettendo in luce ognuno le sue peculiarità e caratteristiche. All'incontro sono intervenuti il sindaco di Augusta Giuseppe di Mare, i principali operatori e stakeholder del sistema portuale e i rappresentanti di associazioni che hanno raccontato brevemente le loro realtà aziendali ed evidenziato al presidente di **Assoporti** le prospettive future, sottolineando il virtuoso lavoro fatto dall'**Adsp**. Di Sarcina ha illustrato una presentazione che sintetizza progetti e cantieri in corso nei quattro scali: il porto di Augusta che sta lavorando al nuovo terminal crociere (575 mq e 116mila mq di piazzali), interventi per l'accessibilità tra cui il Terzo Ponte (26 mln), la variante al PRP per ampliare il terminal container 60mila mq e lunghezza finale banchina di 625 mt, riconfigurazione del terminal RO-RO e ridefinizione della struttura portuale di 30mila mq e 300 per gli ormeggi, il cold ironing (innovativo sistema di elettrificazione a terra per evitare l'inquinamento delle navi ormeggiate) per un importo di 32 mln e la proposta al Mase sull'eolico



03/03/2026 18:31

AUGUSTA – Sono stati spesi complessivamente 700 milioni di euro per i quattro porti della Sicilia orientale Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo che stanno vivendo una fase di grande trasformazione e crescita. Il traffico complessivo è salito a 43 milioni di tonnellate, di cui 7,5 mln attraverso RO-RO, container pari a 88mila Teus cioè +43% nel 2025 rispetto al 2024, 281mila passeggeri crocieristi e 483mila sui traghetti ovvero +9% rispetto all'anno precedente. "Ripartirò dalla Sicilia con maggiore entusiasmo e ottimismo perché ho trovato realtà estremamente vivaci in questi quattro porti, ricchi di progettualità e pronti a nuove sfide. Siamo in una fase molto problematica a livello internazionale, che riguarda anche la portualità del Mediterraneo; nonostante ciò, nel 2025 la Sicilia orientale ha registrato una significativa crescita, grazie anche al lavoro di interlocutori istituzionali e operatori appassionati e determinati" sono le parole del presidente di Assoporti Roberto Petri, che ha partecipato all'incontro "Prospettive di sviluppo dei porti di Sistema e obiettivi strategici raggiunti nel 2025", promosso dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale nell'auditorium della sede di Augusta. Il vertice dell'Associazione dei Porti Italiani ha prima visitato i porti di Catania e Augusta, accompagnato dal presidente Adsp Francesco Di Sarcina e dal segretario generale dell'ente Attilio Montalto, i quali hanno illustrato le potenzialità degli scali anche alla luce dei numerosi cantieri al momento presenti. "Una serie di opere e restyling indispensabili che in pochi anni hanno rivoluzionato le strutture portuali adeguandole agli standard internazionali richiesti dal commercio, dal traffico merci e passeggeri e dal crocierismo" ha detto il presidente Di Sarcina - ogni porto, come già ribadito in più occasioni, ha una sua vocazione che va rispettata e ad accompagnata nella sua crescita, sempre nell'ottica di una logica sinergica. I porti

offshore, dato che lo scalo augustano é stato individuato, insieme con Taranto, come hub italiano. Catania vanta un traffico crocieristico e Ro-Ro pari a 7,5 milioni di tonnellate e 210 passeggeri solo nel 2025 e sta realizzando un progetto di cold ironing (56 mln), il rifacimento diga foranea (75 mln) e del varco Sud (8 mln), la rettifica delle banchine del lato est del molo sporgente centrale (35 mln), il nuovo Piano Regolatore Portuale, che é stato già approvato (il precedente era fermo addirittura al 1956). Siracusa, con il porto Grande e la rada di Santa Panagia, ha vari progetti work in progress: ufficio decentrato dell'Autorità, cold ironing (18 mln), nuova stazione marittima. Infine, Pozzallo che non é da meno con i suoi 2 milioni l'anno di merci alla rinfusa, contenitori e collegamenti navali con Malta con potenziali sviluppi verso il Nord Africa. Infine l'omaggio di Di Sarcina a Petri: un crest dell'ente e una t-shirt, che raffigura il disegno di un'opera d'arte presente nelle sede di Augusta.

Augusta. Sicilia orientale, i porti cambiano volto: 700 milioni investiti e traffici in crescita

Il presidente di **Assoport** in visita tra Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo: «Sistema dinamico, pronto a nuove sfide nel Mediterraneo» S ettecento milioni di euro già impiegati, cantieri aperti in tutti gli scali e numeri in netta crescita: la portualità della Sicilia orientale si presenta oggi come uno dei comparti più dinamici dell'isola. A fare il punto sullo stato dell'arte è stata la visita istituzionale del presidente di **Assoport** Roberto Petri , che ha preso parte ad Augusta a un confronto dedicato alle prospettive di sviluppo e agli obiettivi strategici raggiunti dal sistema portuale nel 2025. L'incontro, organizzato dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale di Augusta , ha riunito amministratori locali, operatori economici e rappresentanti delle principali realtà produttive legate agli scali di Catania Augusta Siracusa e Pozzallo . Prima del confronto pubblico, Petri ha visitato i porti di Catania e Augusta, accompagnato dal presidente dell'**Adsp**, Francesco Di Sarcina, e dal segretario generale Attilio Montalto, soffermandosi sui cantieri in corso e sui progetti in fase di realizzazione. Numeri in crescita nonostante il contesto internazionale Il bilancio complessivo parla di 43 milioni di tonnellate di merci movimentate. Di queste, 7,5 milioni sono legate al traffico Ro-Ro, mentre il segmento container ha raggiunto quota 88 mila Teus, segnando un incremento del 43% rispetto al 2024. In aumento anche il traffico passeggeri: 281 mila crocieristi e 483 mila utenti dei traghetti, con un +9% su base annua. Dati che assumono un peso ancora maggiore alla luce delle tensioni geopolitiche che interessano il Mediterraneo e le rotte commerciali internazionali. Riparto dalla Sicilia con entusiasmo e fiducia ha evidenziato Petri perché ho trovato scali vivaci, ricchi di progettualità e pronti a confrontarsi con le sfide del mercato globale. Augusta, hub strategico tra crociere, container ed energia Il porto di Augusta è al centro di una profonda riorganizzazione infrastrutturale. Tra gli interventi principali figurano il nuovo terminal crociere da 575 metri quadrati, affiancato da 116 mila metri quadrati di piazzali, e il Terzo Ponte per migliorare l'accessibilità, opera dal valore di 26 milioni di euro. In corso anche la variante al Piano regolatore portuale per ampliare il terminal container fino a 60 mila metri quadrati e portare la banchina a una lunghezza complessiva di 625 metri. Spazio poi alla riconfigurazione dell'area Ro-Ro, alla ridefinizione di 30 mila metri quadrati di struttura portuale e a nuovi ormeggi. Tra i progetti più innovativi spicca il cold ironing, sistema di elettrificazione delle banchine che consente alle navi attraccate di spegnere i motori riducendo le emissioni: un investimento da 32 milioni. Augusta, inoltre, è stata individuata come hub nazionale per l'eolico offshore insieme a Taranto, con una proposta già presentata al Ministero dell'Ambiente. Catania, nuovo Piano regolatore dopo quasi 70 anni Anche Catania accelera sulla



03/03/2026 18:29

Il presidente di Assoport in visita tra Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo: «Sistema dinamico, pronto a nuove sfide nel Mediterraneo» S ettecento milioni di euro già impiegati, cantieri aperti in tutti gli scali e numeri in netta crescita: la portualità della Sicilia orientale si presenta oggi come uno dei comparti più dinamici dell'isola. A fare il punto sullo stato dell'arte è stata la visita istituzionale del presidente di Assoport Roberto Petri , che ha preso parte ad Augusta a un confronto dedicato alle prospettive di sviluppo e agli obiettivi strategici raggiunti dal sistema portuale nel 2025. L'incontro, organizzato dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale di Augusta , ha riunito amministratori locali, operatori economici e rappresentanti delle principali realtà produttive legate agli scali di Catania Augusta Siracusa e Pozzallo . Prima del confronto pubblico, Petri ha visitato i porti di Catania e Augusta, accompagnato dal presidente dell'Adsp, Francesco Di Sarcina, e dal segretario generale Attilio Montalto, soffermandosi sui cantieri in corso e sui progetti in fase di realizzazione. Numeri in crescita nonostante il contesto internazionale Il bilancio complessivo parla di 43 milioni di tonnellate di merci movimentate. Di queste, 7,5 milioni sono legate al traffico Ro-Ro, mentre il segmento container ha raggiunto quota 88 mila Teus, segnando un incremento del 43% rispetto al 2024. In aumento anche il traffico passeggeri: 281 mila crocieristi e 483 mila utenti dei traghetti, con un +9% su base annua. Dati che assumono un peso ancora maggiore alla luce delle tensioni geopolitiche che interessano il Mediterraneo e le rotte commerciali internazionali. Riparto dalla Sicilia con entusiasmo e fiducia ha evidenziato Petri perché ho trovato scali vivaci, ricchi di progettualità e pronti a confrontarsi con le sfide del mercato globale. Augusta, hub strategico tra crociere, container ed energia Il porto di Augusta è al centro di una profonda riorganizzazione infrastrutturale. Tra gli interventi principali figurano il nuovo terminal crociere da 575 metri quadrati, affiancato da 116 mila metri quadrati di piazzali, e il Terzo Ponte per migliorare l'accessibilità, opera dal valore di 26 milioni di euro. In corso anche la variante al Piano regolatore portuale per ampliare il terminal container fino a 60 mila metri quadrati e portare la banchina a una lunghezza complessiva di 625 metri. Spazio poi alla riconfigurazione dell'area Ro-Ro, alla ridefinizione di 30 mila metri quadrati di struttura portuale e a nuovi ormeggi. Tra i progetti più innovativi spicca il cold ironing, sistema di elettrificazione delle banchine che consente alle navi attraccate di spegnere i motori riducendo le emissioni: un investimento da 32 milioni. Augusta, inoltre, è stata individuata come hub nazionale per l'eolico offshore insieme a Taranto, con una proposta già presentata al Ministero dell'Ambiente. Catania, nuovo Piano regolatore dopo quasi 70 anni Anche Catania accelera sulla

Libertasr

Augusta

modernizzazione. Il porto etneo sta realizzando un impianto di cold ironing da 56 milioni, il rifacimento della diga foranea (75 milioni) e la riqualificazione del varco Sud (8 milioni). Prevista inoltre la rettifica delle banchine sul lato est del molo sporgente centrale per 35 milioni di euro. Elemento centrale è l'approvazione del nuovo Piano regolatore portuale, che sostituisce quello fermo al 1956, segnando un passaggio storico nella pianificazione dello scalo. Siracusa e Pozzallo, sviluppo tra logistica e collegamenti internazionali Il porto Grande di Siracusa e la rada di Santa Panagia sono interessati da diversi interventi: l'apertura di un ufficio decentrato dell'Autorità portuale, un progetto di cold ironing da 18 milioni e la realizzazione di una nuova stazione marittima destinata a rafforzare l'accoglienza turistica. Pozzallo, con circa 2 milioni di tonnellate annue di merci tra rinfuse e container, consolida i collegamenti con Malta e guarda a possibili sviluppi verso il Nord Africa, ritagliandosi un ruolo sempre più strategico nello scenario euro-mediterraneo. Una visione di sistema Nel corso dell'incontro è intervenuto anche il sindaco di Augusta, Giuseppe Di Mare, insieme ai rappresentanti delle imprese portuali e delle associazioni di categoria. Tutti hanno evidenziato l'importanza di una strategia integrata. «Ogni porto ha una propria vocazione, ha ribadito Di Sarcina, che va valorizzata in un'ottica sinergica: gli scali non devono farsi concorrenza, ma dialogare tra loro, mettendo a sistema competenze e peculiarità. La visita si è conclusa con uno scambio simbolico: al presidente Petri è stato consegnato un crest dell'Autorità e una t-shirt raffigurante un'opera d'arte custodita nella sede di Augusta. Un gesto che suggella una giornata dedicata non solo ai numeri e ai progetti, ma alla costruzione di una visione condivisa per il futuro dei porti della Sicilia orientale. 03 Marzo 2026 | 18:26 © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Presidente Autorità portuale Mare Sicilia occidentale, audizione Tardino Mercoledì alle 14.35 diretta webtv

(AGENPARL) Tue 03 March 2026 Camera dei Deputati Ufficio stampa
Comunicato 3 marzo 2026 Presidente Autorità portuale Mare Sicilia occidentale, audizione Tardino Mercoledì alle 14.35 diretta webtv Mercoledì 4 marzo, alle ore 14.35, la Commissione Trasporti della Camera svolge l'audizione dell'avvocata Annalisa Tardino, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. L'appuntamento viene trasmesso in diretta webtv. Com005515 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Messaggero Marittimo

Palermo, Termini Imerese

Offshore Wind Revolution 2026 da Palermo a Taranto

MILANO - L'edizione 2026 di Offshore Wind Revolution-OWR si sposta da Palermo a Taranto. L'evento italiano di riferimento per gli operatori del settore eolico offshore, come annuncia Magellan Circle, si terrà nella città pugliese dal 7 al 9 Ottobre. "Dopo due edizioni di successo ospitate a Palermo - scrivono dalla società- la scelta di spostare l'iniziativa rappresenta un passaggio strategico, coerente con l'evoluzione della filiera nazionale e con la crescente centralità del porto ionico nello sviluppo dell'eolico marino nel Mediterraneo. L'edizione 2026 sarà organizzata con il supporto dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio, consolidando un modello di collaborazione tra istituzioni, sistema portuale e tessuto industriale che rappresenta uno degli elementi distintivi di OWR. "Taranto non è soltanto una nuova sede, ma un porto strategico per il futuro dell'eolico offshore in Italia: è infatti uno dei due scali individuati dal recente decreto interministeriale come polo prioritario nazionale per lo sviluppo di hub cantieristici offshore a supporto della filiera delle energie rinnovabili marine, insieme ad Augusta. Il riconoscimento attribuisce a Taranto una priorità nelle politiche industriali nazionali e la rende eleggibile per finanziamenti dedicati allo sviluppo delle infrastrutture necessarie tra cui adeguamenti di banchine, dragaggi e ammodernamenti funzionali alla produzione, all'assemblaggio e al varo di componenti per impianti eolici offshore, per investimenti complessivi pari a 78 milioni di euro distribuiti su tre annualità". A conferma della crescente dimensione internazionale dell'evento, OWR 2026 si avvarrà inoltre del patrocinio e della collaborazione di importanti attori del settore, tra cui AERO Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore, la Royal Danish Embassy di Roma, WindEurope, Innovation Norway, OWEMES e Key The Energy Transition Expo, realtà che rappresentano un punto di riferimento a livello europeo per lo sviluppo dell'eolico offshore e per la promozione di partnership industriali e istituzionali. Il sostegno dei partner istituzionali, che accompagnano il progetto fin dalle prime edizioni, conferma la continuità e la solidità del progetto, affermatasi negli anni come piattaforma di dialogo qualificato tra industria, policy maker e territori. In questo quadro di collaborazione, il lancio ufficiale di OWR 2026 sarà annunciato a Rimini proprio in occasione di KEY The Energy Transition Expo, la principale manifestazione italiana dedicata alla transizione energetica, con un intervento di Alexio Picco, presidente di Magellan Circle, insieme ai rappresentanti istituzionali del territorio ospitante. "La scelta di Taranto rappresenta un passaggio naturale e strategico per OWR. Portare l'evento in uno dei porti simbolo della trasformazione energetica italiana significa rafforzare il dialogo tra industria, istituzioni e territori e contribuire in modo concreto alla costruzione di una filiera nazionale dell'offshore wind competitiva e integrata nel mercato internazionale. Con l'ampliamento a tre giornate e un format ancora



Messaggero Marittimo

Palermo, Termini Imerese

più orientato alle relazioni tra stakeholder, OWR 2026 vuole essere una piattaforma operativa, non solo di confronto, ma di sviluppo reale di opportunità" ha detto. Il nuovo format Con il trasferimento a Taranto, OWR cresce anche in formato e durata, passando da due a tre giornate. La prima sarà dedicata a favorire l'incontro tra il sistema portuale e industriale di Taranto e il tessuto regionale pugliese con i principali stakeholder internazionali attivi nell'offshore wind. In pieno stile OWR, diversi Paesi organizzeranno missioni ufficiali per partecipare all'evento, creando un contesto ad alto valore strategico. Accanto ai momenti di confronto e approfondimento, la giornata sarà improntata a un networking esperienziale, pensato per facilitare relazioni e collaborazioni in modo dinamico e informale. La seconda giornata ospiterà i working group tematici e l'opening istituzionale della Main Conference, mentre la terza sarà dedicata alla conclusione dei lavori, con ulteriori momenti di networking e confronto tra operatori, istituzioni e investitori. La Main Conference analizzerà le dinamiche del mercato internazionale dell'eolico offshore e i principali casi di successo europei, con l'obiettivo di analizzare strategie vincenti, modelli di investimento e impatti ambientali per tracciare la roadmap del futuro. Ampio spazio sarà dedicato all'avvio del settore in Italia, con un focus su quadro normativo, primi progetti e prospettive occupazionali lungo tutta la filiera, dall'ingegneria all'installazione e alla manutenzione. Centrale sarà inoltre il ruolo di porti e regioni nello sviluppo di una filiera nazionale competitiva e sostenibile, attraverso infrastrutture dedicate, logistica integrata e collaborazioni territoriali. Infine, verranno approfondite le innovazioni tecnologiche dalle turbine flottanti alla digitalizzazione e all'intelligenza artificiale che stanno contribuendo a ridurre costi e rischi, rendendo l'eolico offshore sempre più efficiente e accessibile.

La Giornata Parlamentare. Meloni su guerra in Iran e crisi del diritto internazionale. Stoccata sul referendum

La Premier Giorgia Meloni parla della crisi in Iran e della difficile situazione nella regione, ma non dimentica la chiamata al voto sul referendum. Proteste delle opposizioni. La Meloni parla della crisi in Iran e teme per crisi del diritto internazionale. Un conflitto che è stato deciso "senza il coinvolgimento dei partner europei" ma che sul suolo del Vecchio continente ci è già arrivato, come dimostra il drone che ha colpito nella notte la base della Royal Air Force a Cipro. A sera, a più di 48 ore dall'attacco e dopo una giornata in cui le opposizioni hanno invocato a gran voce un suo intervento in Parlamento, Giorgia Meloni, decide di parlare della "preoccupante" situazione che si è creata in Iran e nell'area del Golfo dopo la decisione di Usa e Israele di attaccare Teheran. Pochi minuti per dire che il governo ha messo tra le sue priorità il rientro degli italiani rimasti bloccati, ma anche per dare una lettura del contesto con quella dose di equilibrismo ormai costante in politica internazionale, soprattutto quando di mezzo c'è l'America di Donald Trump. E così, oltre all'ammissione di un certo stupore per la mancata condivisione con i Paesi europei da parte dello storico alleato, la presidente del Consiglio esprime più in generale i suoi timori per la "crisi del diritto internazionale". Una crisi per la quale, tuttavia, non indica esplicitamente corresponsabilità americane ma che considera "figlia" dell'attacco della Russia all'Ucraina e di quella "stagione di caos" diventata "inevitabile" dopo che "un membro del Consiglio di sicurezza delle Nazioni unite ha deliberatamente attaccato un suo vicino". La premier concorda sul fatto che "non possiamo permetterci che l'attuale regime iraniano abbia missili a lungo raggio con testate atomiche" e che, nonostante gli sforzi a cui ha partecipato anche l'Italia, il tentativo di un accordo sul nucleare di Teheran "ha fallito". Ma dopo l'attacco di Usa-Israele, osserva, "l'obiettivo è ovviamente che la crisi non dilaghi" sebbene nulla può andare meglio "se l'Iran non ferma i suoi attacchi nei confronti dei paesi del Golfo che sono totalmente ingiustificati". L'estensione del conflitto a quell'area così strategica per i fragili equilibri del MO ha colto di sorpresa le cancellerie europee e, ovviamente anche l'Italia. D'altra parte, dice Meloni, "sarebbe stupido ritenere che quello che accade anche lontano dai nostri confini non ci coinvolga". I timori, sono quelli di una guerra dalla durata più lunga di quanto non si fosse temuto all'inizio, ma anche di trovarsi impreparati di fronte a attacchi che dovessero tornare a toccare il suolo europeo. Lo dicono, praticamente in chiaro, il ministro degli Esteri e quello della Difesa, ascoltati ieri nelle commissioni Esteri di Camera e Senato e protagonisti anche di serrati botte e risposta con le opposizioni, schierate in audizione con quasi tutti i loro leader: Elly Schlein, Giuseppe Conte, Nicola Fratoianni e Angelo Bonelli. La crisi in Iran potrebbe essere lunga, durare "giorni, forse settimane", apre scenari "finora mai considerati".



La Premier Giorgia Meloni parla della crisi in Iran e della difficile situazione nella regione, ma non dimentica la chiamata al voto sul referendum. Proteste delle opposizioni. La Meloni parla della crisi in Iran e teme per crisi del diritto internazionale. Un conflitto che è stato deciso "senza il coinvolgimento dei partner europei" ma che sul suolo del Vecchio continente ci è già arrivato, come dimostra il drone che ha colpito nella notte la base della Royal Air Force a Cipro. A sera, a più di 48 ore dall'attacco e dopo una giornata in cui le opposizioni hanno invocato a gran voce un suo intervento in Parlamento, Giorgia Meloni, decide di parlare della "preoccupante" situazione che si è creata in Iran e nell'area del Golfo dopo la decisione di Usa e Israele di attaccare Teheran. Pochi minuti per dire che il governo ha messo tra le sue priorità il rientro degli italiani rimasti bloccati, ma anche per dare una lettura del contesto con quella dose di equilibrismo ormai costante in politica internazionale, soprattutto quando di mezzo c'è l'America di Donald Trump. E così, oltre all'ammissione di un certo stupore per la mancata condivisione con i Paesi europei da parte dello storico alleato, la presidente del Consiglio esprime più in generale i suoi timori per la "crisi del diritto internazionale". Una crisi per la quale, tuttavia, non indica esplicitamente corresponsabilità americane ma che considera "figlia" dell'attacco della Russia all'Ucraina e di quella "stagione di caos" diventata "inevitabile" dopo che "un membro del Consiglio di sicurezza delle Nazioni unite ha deliberatamente attaccato un suo vicino". La premier concorda sul fatto che "non possiamo permetterci che l'attuale regime iraniano abbia missili a lungo raggio con testate atomiche" e che, nonostante gli sforzi a cui ha partecipato

e "incide direttamente sulla nostra sicurezza nazionale", hanno spiegato Antonio Tajani e Guido Crosetto . Siamo, ha detto quest'ultimo, in una fase in cui "la possibilità di azioni che giudichiamo folli è superiore alla nostra capacità di immaginazione". Toccato anche il tema del sostegno di tipo militare che potrebbe essere richiesto. "Abbiamo ricevuto richieste di aiuto logistico e di forniture di materiali da parte dei Paesi del Golfo, che coincidono anche con la protezione dei nostri militari presenti nell'area", ha detto Tajani. Proprio su questo prossimamente tornerà a riferire Guido Crosetto che durante l'audizione è stato bersagliato soprattutto per la sua presenza a Dubai nelle ore in cui era già esploso il conflitto. A sera arriva anche il sostegno di Giorgia Meloni che, però, somiglia tanto a una mera difesa d'ufficio. "Non ha mai smesso di fare il suo lavoro", si è limitata a dire la premier. Ci sono poi due immediate conseguenze della crisi di cui il governo si è dovuto occupare: il rischio di attacchi terroristici (ieri al Viminale Piantedosi ha riunito il Comitato per l'ordine e la sicurezza) e il costo dell'energia e delle materie prime già schizzato a seguito della chiusura dello Stretto di Hormuz. Crosetto si difende: avrò sbagliato a restare a Dubai ma lì c'erano i miei figli Nessun segreto sulla sua presenza a Dubai, anzi. A sentire Guido Crosetto l'errore semmai è stato quello di voler restare lì: "forse ho sbagliato, chiedo scusa, ma c'erano i miei due figli e volevo restare con loro". Il ministro della Difesa lo ripete più volte nelle oltre due ore di audizione nelle commissioni riunite di Camera e Senato, dopo l'attacco di Usa ed Israele all'Iran. Parallelamente all'escalation militare a Teheran a tenere banco in Italia è stata proprio la presenza del ministro della Difesa a Dubai , notizia al centro degli attacchi dell'opposizione. Nessun blocco dovuto ai bombardamenti, mette in chiaro Crosetto di fronte alla richiesta di chiarimenti sulla sua presenza negli Emirati. Notizia che avrebbe sorpreso anche la premier Giorgia Meloni . Il titolare della Difesa prova a fare ordine chiarendo di aver "valutato, e neanche da solo", di partire per Dubai per raggiungere la sua famiglia e intervallare qualche giorno di vacanza con incontri istituzionali senza gravare sulle casse dello Stato: "Sono partito a livello privato e ho fatto le cose che dovevo fare a livello istituzionale. L'ho reso pubblico io che ero lì", dice Crosetto che poi precisa " restare bloccato è stata una mia scelta ". Il ministro racconta poi di aver dormito in un bunker e di aver passato la giornata successiva a rassicurare gli italiani presenti lì. "Una volta fatto quello che mi sentivo di fare cioè portare con un pulmino privato i miei figli a Mascate, me ne sono tornato con un aereo e li ho lasciati là". Nonostante l'aereo con cui ha fatto rientro in Italia fosse mezzo vuoto "non li ho portati perché mi sembrava istituzionalmente sbagliato farlo: rientreranno con le possibilità che hanno tutti gli altri italiani". Il titolare della Difesa rispedisce al mittente anche l'accusa di essere in vacanza e non occuparsi del suo lavoro: "Faccio il ministro come quando volo all'estero; io all'estero mi collego quotidianamente con il ministero, ho gli strumenti per farlo in modo sicuro, non ho mai perso di vista un soldato italiano, una base, nulla in Italia". Impossibile poi pensare di prevedere quanto accaduto in Iran : "Nessuno era stato avvertito io ho scritto a tutti i miei colleghi europei e nessuno ne sapeva nulla. Lo dimostra anche il fatto che in Israele era atteso il sottosegretario

Key4Biz

Palermo, Termini Imerese

di Stato americano, Rubio". La difesa del titolare della Difesa non convince le opposizioni che attaccano. Meloni chiama al voto: la giustizia che non funziona riguarda tutti. Nuovo affondo di Giorgia Meloni sul referendum. In un'intervista al Tg5, rivolge un appello diretto ai cittadini spiegando perché dovrebbero recarsi alle urne. "Il tema riguarda gli italiani, tutti, ogni giorno, perché i giudici decidono su moltissime cose: immigrazione, sicurezza, lavoro, salute, libertà dei cittadini, lavoro. La giustizia è uno dei tre poteri fondamentali per governare lo Stato. E se non funziona purtroppo ricade su di loro". La premier torna a correlare la riforma ai temi caldi della legislatura, e non fa a meno di sottolineare i possibili effetti negativi dei malfunzionamenti del sistema giudiziario. Poi, la difesa di una riforma "tanto giusta che i sostenitori del no hanno bisogno di mentire per essere convincenti". Dopo l'attacco rivolto alle opposizioni, la premier entra nel merito: "è falso che con questa riforma vogliamo sottomettere la giustizia alla politica". E ancora: "nessun scivolamento verso un meccanismo illiberale, separare le carriere vuol dire rafforzare lo stato di diritto". Ma il no non resta e attacca. Elly Schlein, da Torino, si schiera "a difesa della Costituzione" e incalza: "la riforma indebolisce l'indipendenza dei magistrati". Giuseppe Conte attacca: "con la riforma vogliono evitare inchieste sgradite sui politici". E Avs chiede un incontro all'Agcom sulle "fake news diffuse dalla campagna per il sì". E la tensione cresce anche tra i comitati. Alla Camera L'Assemblea della Camera tornerà a riunirsi alle 11.00 per la discussione di una interpellanza e diverse interrogazioni. Dalle 14.00 dibatterà sul ddl per la proroga del termine per la revisione della motorizzazione, sulla pdl sulle spoglie mortali e la pdl sulla riduzione dell'orario di lavoro. A seguire discuterà sulle mozioni sulla Strategia nazionale per la parità di genere in occasione della Giornata internazionale della donna e sulle mozioni sul progetto degli Stati Uniti d'Europa. Per quanto riguarda le Commissioni, la Affari Costituzionali riprenderà l'esame del ddl su Roma Capitale, del ddl sulla tutela delle vittime di reato e della pdl sul contrasto del fondamentalismo religioso. La Giustizia svolgerà audizioni ed esaminerà lo schema di Dlgs sulla tutela penale dell'ambiente, dibatterà sulla pdl sulla protezione dei minori in contesti di criminalità organizzata, sul ddl per la riforma dell'ordinamento forense e sulle pdl sulla pubblicità delle sentenze di assoluzione o proscioglimento. La Difesa con la Affari Sociali esaminerà lo schema di Dlgs sulla revisione della sanità militare. La Bilancio svolgerà audizioni ed esaminerà il DL PNRR. La Cultura svolgerà audizioni ed esaminerà le pdl sul cinema. La Ambiente svolgerà audizioni sullo schema di Dlgs sul regolamento sul ripristino della natura, svolgerà audizioni sulle pdl sull'istituzione dell'area marina protetta del Golfo di Capo Zafferano e svolgerà audizioni sulla pdl sui consorzi di gestione e tutela del territorio e delle acque irrigue. La Trasporti svolgerà audizioni sull'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale non di linea. La Lavoro svolgerà audizioni sullo schema di Dlgs sulla parità salariale e retributiva tra uomo e donna. La Affari Sociali esaminerà il ddl sulle professioni sanitarie e la pdl sull'attività svolta dal caregiver familiare. Al Senato L'Assemblea del Senato tornerà a riunirsi alle 16.30 per l'esame del ddl sulla riforma della RAI e del ddl sul contrasto all'antisemitismo.

Key4Biz

Palermo, Termini Imerese

Per quanto riguarda le Commissioni, la Affari Costituzionali esaminerà i ddl sul contrasto all'antisemitismo ed inizierà la discussione sul DL Sicurezza. Dibatterà sul ddl sulle competenze del Ministero dell'interno, sull'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle fake news e sui ddl sulla violenza sessuale e il consenso. La Giustizia svolgerà audizioni e si confronterà sui ddl sul contrasto alla violenza sessuale, sullo schema di Dlgs sulla tutela penale dell'ambiente e sul ddl per le variazioni di reddito per l'ammissione al patrocinio a spese dello Stato. Esaminerà il ddl per la riforma degli ordinamenti professionali e il ddl sulle indagini informatiche. Discuterà sul ddl sulla detenzione domiciliare dei tossicodipendenti e alcolodipendenti e si confronterà sul ddl sull'apologia della criminalità organizzata. Infine, dibatterà sul ddl sui detenuti in aree insulari. La Affari Esteri e Difesa con la Affari Sociali discuterà sullo schema di Dlgs sulla sanità militare a seguire esaminerà il ddl sulla Giornata della Memoria degli italiani periti nel naufragio del piroscafo britannico Arandora Star, lo schema di Dlgs sulla revisione dello strumento militare nazionale, lo schema di DM sul potenziamento della capacità difensiva nazionale e lo schema di DM per l'acquisto Sistema satellitare ottico. Infine, si confronterà sullo schema di DM sulla cessione a titolo gratuito di Nave Garibaldi a favore della Marina militare della Repubblica d'Indonesia. La Politiche dell'Ue dibatterà sull'affare assegnato relativo agli aspetti istituzionali della strategia commerciale dell'Ue. La Bilancio esaminerà lo schema di Dlgs sui tributi regionali e locali e di federalismo fiscale regionale e lo schema di Dlgs sul riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico. La Finanze esaminerà le risoluzioni sul computo delle somme utili per rispettare i limiti al regime fiscale forfettario degli autonomi e sullo sviluppo di infrastrutture europee di pagamento e dell'euro digitale. Infine, dibatterà sullo schema di Dlgs per facilitare l'accesso delle piccole e medie imprese ai capitali. La Cultura svolgerà audizioni sulle condizioni delle Fondazioni lirico-sinfoniche, svolgerà audizioni ed esaminerà il ddl sui giornalisti uccisi e svolgerà audizioni nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla dispersione scolastica. Esaminerà il ddl sul valore culturale della Vespa. La Ambiente proseguirà l'indagine conoscitiva sullo sviluppo dell'autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili e discuterà sulla proposta di nomina dell'avvocato Annalisa Tardino a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. Si confronterà sui ddl sull'istituzione del Parco Nazionale del fiume Ofento, sul ddl sulla valorizzazione della risorsa mare e proseguirà l'indagine conoscitiva sull'inquinamento atmosferico e sulla qualità dell'aria nella Pianura Padana. Dibatterà sullo schema di Dlgs regolamento sul ripristino della natura, sui ddl sulla rigenerazione urbana e sui ddl sulla riforma della RAI. La Attività Produttive svolgerà audizioni sui requisiti per la sicurezza degli alimenti e dei mangimi ed esaminerà l'affare assegnato sulle aree di crisi industriale complessa. Discuterà sul ddl per la produzione e la vendita del pane, sul ddl sul registro nazionale dei pizzaioli professionisti, sul ddl per la riduzione dello spreco alimentare, sul ddl sull'attività di acconciatore ed estetista e sul ddl per l'introduzione della rete delle Città madri del made in Italy. La Affari Sociali svolgerà audizioni

Key4Biz

Palermo, Termini Imerese

sullo schema di Dlgs sulla parità salariale e retributiva tra uomo e donna per uno stesso lavoro esaminerà il ddl sull'assistenza sanitaria per i cittadini italiani residenti all'estero, il ddl per il potenziamento della medicina di genere del SSN e i ddl sull'inserimento lavorativo di persone con il disturbo dello spettro autistico. Dibatterà sui ddl sulla salute mentale e sui ddl sulla sostituzione mitocondriale. Infine, dibatterà sullo schema di Dlgs sul riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico. Leggi le altre notizie sull'home page di Key4biz.

Costa Toscana a Sanremo 2026: il bilancio del palco sul mare

Si sono spenti i riflettori sulla 76esima edizione del Festival di Sanremo e ancora una volta, la partnership tra Costa **Crociere** e la kermesse canora più amata d'Italia si conferma vincente. Costa Toscana per cinque giorni si è trasformata nel prolungamento naturale del Teatro Ariston. Dalla spettacolare cerimonia di apertura nella Sanremo Bay alle cinque serate evento della Max Forever - The Party Boat, che ha visto Max Pezzali protagonista di una residency esclusiva tra nostalgia anni '90 e scenografie immersive.



Oltre 3.000 navi bloccate nei porti del Golfo Persico a causa delle tensioni nello Stretto di Hormuz

Più di tremila navi risultano in attesa nei **porti** del Golfo Persico per attraversare lo Stretto di Hormuz, secondo quanto riportato dal The Wall Street Journal, che cita dati di Clarksons Research. In base alle informazioni disponibili, circa il 4% del tonnellaggio globale delle navi è attualmente inattivo nell'area, segno dell'impatto delle tensioni regionali sui traffici marittimi internazionali. Lo Stretto di Hormuz rappresenta uno dei passaggi strategici più importanti per il commercio energetico mondiale, collegando il Golfo Persico al Golfo dell'Oman e, successivamente, all'Oceano Indiano. Attraverso questa rotta transita circa un quinto delle esportazioni globali di petrolio, rendendo qualsiasi interruzione un fattore di forte preoccupazione per i mercati internazionali. Gli operatori marittimi stanno monitorando attentamente la situazione, mentre le incertezze geopolitiche continuano a influenzare i flussi commerciali e i costi di trasporto nella regione. Comments are closed.



Agenparl

Oltre 3.000 navi bloccate nei porti del Golfo Persico a causa delle tensioni nello Stretto di Hormuz



03/03/2026 20:01

Più di tremila navi risultano in attesa nei porti del Golfo Persico per attraversare lo Stretto di Hormuz, secondo quanto riportato dal The Wall Street Journal, che cita dati di Clarksons Research. In base alle informazioni disponibili, circa il 4% del tonnellaggio globale delle navi è attualmente inattivo nell'area, segno dell'impatto delle tensioni regionali sui traffici marittimi internazionali. Lo Stretto di Hormuz rappresenta uno dei passaggi strategici più importanti per il commercio energetico mondiale, collegando il Golfo Persico al Golfo dell'Oman e, successivamente, all'Oceano Indiano. Attraverso questa rotta transita circa un quinto delle esportazioni globali di petrolio, rendendo qualsiasi interruzione un fattore di forte preoccupazione per i mercati internazionali. Gli operatori marittimi stanno monitorando attentamente la situazione, mentre le incertezze geopolitiche continuano a influenzare i flussi commerciali e i costi di trasporto nella regione. Comments are closed.

Stretto di Hormuz bloccato: noli petroliferi ai massimi storici

(Teleborsa) - I costi per il trasporto marittimo di energia nel Medio Oriente hanno raggiunto livelli record. L'intensificarsi del conflitto tra Stati Uniti e Iran , con Teheran che ha iniziato a colpire le navi in transito nello Stretto di Hormuz , ha spinto i noli delle superpetroliere verso massimi storici mai registrati prima. Il tasso di nolo di riferimento per le superpetroliere VLCC sulla rotta verso la Cina è balzato lunedì al valore record di W419 , traducendosi in un costo di 423.736 dollari al giorno . La tariffa è raddoppiata rispetto a venerdì scorso, aggravando una situazione già tesa. Un alto funzionario delle Guardie Rivoluzionarie iraniane ha dichiarato che lo Stretto di Hormuz è chiuso e che l'Iran aprirà il fuoco su qualsiasi nave tenti il passaggio. Questa paralisi, unita alla chiusura precauzionale di molti impianti energetici in tutto il Medio Oriente, ha già causato un balzo del 10% del greggio Brent e un'impennata dei prezzi del gas naturale in Europa. Anche il comparto del GNL è in forte sofferenza, con le tariffe giornaliere per le navi cisterna balzate di oltre il 40% lunedì a seguito dello stop della produzione in Qatar. I noli sulle rotte atlantiche sono saliti a 61.500 dollari al giorno, mentre quelli sul Pacifico hanno raggiunto i 41.000 dollari. Gli analisti di Wood Mackenzie prevedono che i noli spot per il gas potrebbero superare i 100.000 dollari già questa settimana a causa della scarsa disponibilità di navi, dovuta anche agli arretrati accumulati per il maltempo a febbraio. Le ripercussioni logistiche si estendono ai **porti** strategici della regione: a Fujairah , negli Emirati Arabi Uniti, le vendite di carburante per navi sono crollate a causa dell'interruzione delle forniture, spostando potenzialmente la domanda verso Singapore. Molti armatori hanno sospeso le operazioni a tempo indeterminato, rendendo estremamente difficile monitorare l'evoluzione dei prezzi nel Golfo. In questo scenario di incertezza, il governo della Corea del Sud ha invitato i propri trasportatori a evitare la regione, mentre colossi come Hyundai Glovis stanno già attivando piani di emergenza per rotte e **porti** alternativi.



(Teleborsa) - I costi per il trasporto marittimo di energia nel Medio Oriente hanno raggiunto livelli record. L'intensificarsi del conflitto tra Stati Uniti e Iran , con Teheran che ha iniziato a colpire le navi in transito nello Stretto di Hormuz , ha spinto i noli delle superpetroliere verso massimi storici mai registrati prima. Il tasso di nolo di riferimento per le superpetroliere VLCC sulla rotta verso la Cina è balzato lunedì al valore record di W419 , traducendosi in un costo di 423.736 dollari al giorno . La tariffa è raddoppiata rispetto a venerdì scorso, aggravando una situazione già tesa. Un alto funzionario delle Guardie Rivoluzionarie iraniane ha dichiarato che lo Stretto di Hormuz è chiuso e che l'Iran aprirà il fuoco su qualsiasi nave tenti il passaggio. Questa paralisi, unita alla chiusura precauzionale di molti impianti energetici in tutto il Medio Oriente, ha già causato un balzo del 10% del greggio Brent e un'impennata dei prezzi del gas naturale in Europa. Anche il comparto del GNL è in forte sofferenza, con le tariffe giornaliere per le navi cisterna balzate di oltre il 40% lunedì a seguito dello stop della produzione in Qatar. I noli sulle rotte atlantiche sono saliti a 61.500 dollari al giorno, mentre quelli sul Pacifico hanno raggiunto i 41.000 dollari. Gli analisti di Wood Mackenzie prevedono che i noli spot per il gas potrebbero superare i 100.000 dollari già questa settimana a causa della scarsa disponibilità di navi, dovuta anche agli arretrati accumulati per il maltempo a febbraio. Le ripercussioni logistiche si estendono ai porti strategici della regione: a Fujairah , negli Emirati Arabi Uniti, le vendite di carburante per navi sono crollate a causa dell'interruzione delle forniture, spostando potenzialmente la domanda verso Singapore. Molti armatori hanno sospeso le operazioni a tempo indeterminato, rendendo estremamente difficile monitorare l'evoluzione dei prezzi.

Sono 563 gli italiani bloccati sulla nave a Dubai

Associazione Codici, 'chiediamo informazioni per ritorno a casa' La più alta concentrazione di turisti italiani bloccati negli Emirati Arabi in uno stesso luogo è a bordo della Msc Euribia bloccata da tre notti al porto di Dubai dopo l'avvio delle operazioni militari nel Golfo: "sono complessivamente - conferma all'ANSA la compagnia - 563". Nel frattempo l'associazione Codici sta raccogliendo le segnalazioni dei passeggeri a bordo per fornire assistenza legale in vista del rientro in Italia. "Comprendiamo che la situazione è in continua evoluzione, ma Msc deve capire lo stato d'animo di chi si trova bloccato su una nave in un porto coinvolto in una guerra - dichiara Ivano Giacomelli, segretario nazionale di Codici -. Chiediamo, quindi, alla compagnia di fornire aggiornamenti continui e tempestivi. È necessaria una comunicazione puntuale su attività e impegni non solo per garantire l'incolumità dei passeggeri, ma anche e soprattutto per assicurare un rapido e sicuro rientro in Italia". Nell'aggiornamento pubblicato sul proprio sito internet sulla situazione in Medio Oriente, Msc scrive che la nave Euribia rimarrà nel porto di Dubai fino a nuovo avviso, seguendo le indicazioni delle autorità di sicurezza nazionali e internazionali presenti nell'area. La situazione a bordo è sotto controllo: ospiti e membri dell'equipaggio sono costantemente assistiti e seguiti dal personale di bordo, mentre proseguono regolarmente i servizi dedicati all'accoglienza e al comfort. Nel frattempo, i voli nella regione sono soggetti a restrizioni e a continui aggiornamenti. La compagnia sta collaborando strettamente con le compagnie aeree per monitorare l'evoluzione delle rotte disponibili e individuare le migliori soluzioni possibili per il rimpatrio dei passeggeri. Msc, si legge sempre nell'aggiornamento, è inoltre in contatto costante con ambasciate e ministeri degli Affari Esteri, affinché dispongano di tutte le informazioni necessarie relative ai propri cittadini presenti a bordo e possano valutare eventuali piani di rimpatrio. Alla luce dell'attuale contesto, sono state cancellate le prossime **crociere** di Msc Euribia con partenza da Dubai il 7 marzo, da Doha l'8 marzo e da Abu Dhabi l'11 marzo. Gli ospiti interessati sono già stati contattati direttamente.



03/03/2026 12:43

Associazione Codici, 'chiediamo informazioni per ritorno a casa' La più alta concentrazione di turisti italiani bloccati negli Emirati Arabi in uno stesso luogo è a bordo della Msc Euribia bloccata da tre notti al porto di Dubai dopo l'avvio delle operazioni militari nel Golfo: "sono complessivamente - conferma all'ANSA la compagnia - 563". Nel frattempo l'associazione Codici sta raccogliendo le segnalazioni dei passeggeri a bordo per fornire assistenza legale in vista del rientro in Italia. "Comprendiamo che la situazione è in continua evoluzione, ma Msc deve capire lo stato d'animo di chi si trova bloccato su una nave in un porto coinvolto in una guerra - dichiara Ivano Giacomelli, segretario nazionale di Codici -. Chiediamo, quindi, alla compagnia di fornire aggiornamenti continui e tempestivi. È necessaria una comunicazione puntuale su attività e impegni non solo per garantire l'incolumità dei passeggeri, ma anche e soprattutto per assicurare un rapido e sicuro rientro in Italia". Nell'aggiornamento pubblicato sul proprio sito internet sulla situazione in Medio Oriente, Msc scrive che la nave Euribia rimarrà nel porto di Dubai fino a nuovo avviso, seguendo le indicazioni delle autorità di sicurezza nazionali e internazionali presenti nell'area. La situazione a bordo è sotto controllo: ospiti e membri dell'equipaggio sono costantemente assistiti e seguiti dal personale di bordo, mentre proseguono regolarmente i servizi dedicati all'accoglienza e al comfort. Nel frattempo, i voli nella regione sono soggetti a restrizioni e a continui aggiornamenti. La compagnia sta collaborando strettamente con le compagnie aeree per monitorare l'evoluzione delle rotte disponibili e individuare le migliori soluzioni possibili per il rimpatrio dei passeggeri. Msc, si legge sempre nell'aggiornamento, è inoltre in contatto costante con ambasciate e ministeri degli Affari Esteri, affinché dispongano di tutte le informazioni necessarie relative ai propri cittadini presenti a bordo e possano valutare eventuali piani di rimpatrio. Alla luce dell'attuale contesto, sono state cancellate le prossime **crociere** di Msc Euribia con partenza da Dubai il 7 marzo, da Doha l'8 marzo e da Abu Dhabi l'11 marzo. Gli ospiti interessati sono già stati contattati direttamente.

Traghetti più inquinanti delle auto in Europa, Italia al top per Co2 nei viaggi

Studio T, rinnovare la flotta con imbarcazioni elettriche e ibride Nei porti europei poco più di 1.000 traghetti emettono un quantitativo di Co2 pari a 13,4 milioni di tonnellate, superiore a quello di 6,6 milioni di automobili. Dublino (Irlanda) è il porto più inquinato nel 2025 per ossidi di zolfo (SOx), mentre Barcellona è quello con le maggiori emissioni di CO2. L'Italia, con 2,4 milioni di tonnellate di anidride carbonica emessa, è il primo Paese europeo per emissioni di gas serra prodotte per traffico domestico e soste portuali (75%), mentre tre dei suoi porti sono nella top 10 di quelli con il livello più alto di emissioni: Genova è al 5/o posto, seguita da Livorno al 7/o, Palermo all'8/o e Civitavecchia al 9/o. E' quanto emerge da una nuova analisi di Transport & Environment, il principale gruppo europeo per la decarbonizzazione dei trasporti, sul potenziale di elettrificazione dei traghetti europei. L'elettrificazione e l'ibridazione "potrebbero ridurre le emissioni di Co2 fino al 42%; già oggi l'Italia ha metà della sua flotta tecnicamente idonea alla conversione full electric" rileva la Federazione europea per i trasporti e l'ambiente spiegando che l'età media dei traghetti europei è di 26 anni e rinnovare la flotta è urgente. Il 60% dei traghetti potrebbe essere elettrificato entro il 2035 e il 57% dei porti avrebbe bisogno soltanto di punti di ricarica inferiori a 5 Mw per supportare le operazioni dei traghetti elettrici. L'Italia con 167 traghetti è uno dei mercati più grandi in Europa per questo tipo di navi e il 51%, secondo l'analisi di T&E, già oggi, in virtù delle rotte servite, è tecnicamente sostituibile da imbarcazioni full electric (a batteria); un ulteriore 26% potrebbe invece navigare in modalità ibrida. Rendere elettrico o ibrido un traghetto, in Italia, oggi sarebbe economicamente conveniente in un caso su quattro (26%). Lo studio sottolinea che il Mar Mediterraneo in Europa registra le emissioni di CO2 più elevate con le rotte domestiche in Italia, Spagna e Grecia che risultano le più inquinanti in termini assoluti.



Imprenditrice, con crisi Iran forti ripercussioni su traffico marittimo di merci

'Interrotte le prenotazioni e supplementi per chi già in viaggio' La crisi in Medio Oriente ha forti ripercussioni anche sul traffico marittimo e conseguentemente sul carico e scarico che riguarda l'import e l'export da quell'area. A raccontarlo è l'italiana Caterina Carannante titolare di 'Tricolore' una impresa che opera da 16 anni a Muscat. "Le maggiori compagnie di trasporto e spedizione di container operanti nella regione del Golfo in queste ore hanno dato istruzioni a tutte le navi attualmente operative nella regione del Golfo ed a quelle in rotta verso l'area, di dirigersi verso aree di rifugio sicure designate fino a nuovo avviso", spiega Carannante. "I clienti - fanno sapere le compagnie - saranno informati non appena saranno disponibili ulteriori dettagli in merito a potenziali porti alternativi dove il carico potrebbe essere scaricato, qualora la situazione richiedesse ulteriori adeguamenti operativi". "Le maggiori compagnie hanno inoltre deciso di interrompere tutte le prenotazioni di container da e per questi paesi: Bahrein, Kuwait, Gibuti, Oman, Egitto, Porto di Ain Sokhna, Qatar, Eritrea, Sudan, Iraq, Emirati Arabi Uniti, Giordania, Yemen, Arabia Saudita. La decisione - spiega l'imprenditrice Carannante - è stata presa per garantire l'integrità del carico, la stabilità del posizionamento delle attrezzature e la sicurezza operativa complessiva nelle attuali circostanze. Per i container refrigerati già a bordo o pronti per essere caricati nel porto di carico, dovranno arrivare ulteriori comunicazioni a breve. Queste decisioni sono state assunte anche per garantire la sicurezza degli equipaggi". La guerra rischia inoltre di costare molto agli imprenditori locali: a partire dalla giornata di ieri e fino a nuovo avviso, verrà applicato un 'supplemento per conflitti di emergenza' (Ecs) per quei container in viaggio con materiali a bordo, conclude Carannante.



"Incontro dei Mari" Mediterraneo e Cantabrico promuove impegno pro ambiente degli chef

Da Pascucci al Porticciolo la brigata basca di Elkano, La gente di mare di tutto il mondo parla la stessa lingua. Nei pescherecci, al mercato ittico e anche in cucina. Lo ha messo in luce, a Fiumicino, l'"Incontro dei Mari" promosso da Pascucci al Porticciolo, il ristorante stellato di Gianfranco Pascucci che, insieme alla moglie Vanessa Melis, ha accolto la squadra di Elkano, ristorante una stella Michelin e 24esima posizione nella World's 50 Best Restaurants (2025), a Getaria, nei Paesi Baschi, per una cena che ha celebrato il dialogo tra Mar Mediterraneo e Mar Cantabrico Giunti appositamente dalla Spagna, Aitor Arregui, Pablo Vicari, Nicolas Boise e Koldo Manterola hanno dapprima visitato l'Area archeologica dei **Porti** Imperiali di Claudio e Traiano per toccare con mano il sistema portuale attivato dagli Imperatori romani, nonché il mercato del pesce e l'area verde con orto ad Isola Sacra che conferisce primizie e misticanza allo chef Pascucci. Poi lavoro congiunto del gruppo basco e la brigata del Porticciolo in cucina e nel dehors per la gestione di due grill artigianali della Sartoria del Bbq di Turi (Bari). Tra i piatti-cult della serata L'Occhio del Mare, che rappresenta una variazione contemporanea di calamaro, in cui lo chef Pascucci utilizza tutte le parti del mollusco in una leggera bagna cauda, esprimendo come. "Il mare ci osserva con occhio critico": Un modo per rilanciare il costante impegno per la sostenibilità, ambientale ed economica, di Pascucci che ha presentato un nuovo frutto dell'innovazione del suo laboratorio: l'aceto di calamaro. Ancora in ottica no-spreco Pascucci ha portato a tavola il suo Estratto di Mare con pasta mista ed estratto realizzato con le teste e le pelli del pesce, pomodori verdolini, crema di topinambur, oli aromatici, agrumi e spezie. Nuova la versione di Mare di Plastica: piatto di denuncia di Pascucci contro l'inquinamento marino, nato nel 2019 e realizzato con tutti gli scarti di calamaro, orecchie di maiale, aceto di calamaro infuso nei frutti rossi e i fogli di obulato, Mentre uno dei piatti baschi simbolo dell'evento è stato il Rombo: "il rodaballo". Il wine pairing è stato curato dal sommelier del Porticciolo Domenico Accinni.



Da Pascucci al Porticciolo la brigata basca di Elkano, La gente di mare di tutto il mondo parla la stessa lingua. Nei pescherecci, al mercato ittico e anche in cucina. Lo ha messo in luce, a Fiumicino, l'"Incontro dei Mari" promosso da Pascucci al Porticciolo, il ristorante stellato di Gianfranco Pascucci che, insieme alla moglie Vanessa Melis, ha accolto la squadra di Elkano, ristorante una stella Michelin e 24esima posizione nella World's 50 Best Restaurants (2025), a Getaria, nei Paesi Baschi, per una cena che ha celebrato il dialogo tra Mar Mediterraneo e Mar Cantabrico Giunti appositamente dalla Spagna. Aitor Arregui, Pablo Vicari, Nicolas Boise e Koldo Manterola hanno dapprima visitato l'Area archeologica dei Porti Imperiali di Claudio e Traiano per toccare con mano il sistema portuale attivato dagli Imperatori romani, nonché il mercato del pesce e l'area verde con orto ad Isola Sacra che conferisce primizie e misticanza allo chef Pascucci. Poi lavoro congiunto del gruppo basco e la brigata del Porticciolo in cucina e nel dehors per la gestione di due grill artigianali della Sartoria del Bbq di Turi (Bari). Tra i piatti-cult della serata L'Occhio del Mare, che rappresenta una variazione contemporanea di calamaro, in cui lo chef Pascucci utilizza tutte le parti del mollusco in una leggera bagna cauda, esprimendo come. "Il mare ci osserva con occhio critico": Un modo per rilanciare il costante impegno per la sostenibilità, ambientale ed economica, di Pascucci che ha presentato un nuovo frutto dell'innovazione del suo laboratorio: l'aceto di calamaro. Ancora in ottica no-spreco Pascucci ha portato a tavola il suo Estratto di Mare con pasta mista ed estratto realizzato con le teste e le pelli del pesce, pomodori verdolini, crema di topinambur, oli aromatici, agrumi e spezie. Nuova la versione di Mare di Plastica: piatto di denuncia di Pascucci contro l'inquinamento marino, nato nel 2019 e realizzato con tutti gli scarti di calamaro, orecchie di maiale, aceto di calamaro infuso nei frutti rossi e i fogli di obulato, Mentre uno dei piatti baschi simbolo dell'evento è stato il Rombo: "il rodaballo". Il wine pairing è stato curato dal sommelier del Porticciolo Domenico Accinni.

Mondo Crociera va alla scoperta della Groenlandia. In onda il 4 marzo

Con Explora Journeys verso il Circolo Polare Artico Milano, 3 mar. (askanews) - Scenari mozzafiato, luoghi remoti e poco conosciuti anche se di grande attualità, la puntata numero 7 di Mondo Crociera è dedicata alla scoperta della Groenlandia a bordo di Explora Journeys ed è in onda questa settimana mercoledì 4 marzo alle 21.00 su SportItalia. Un viaggio in navigazione oltre l'80° parallelo verso il Circolo Polare Artico visitando le località di Sisimuit, Qeqertarsuaq, Uummannaq, Ukkusissat, Dundas dove si trova la base americana e Siorapaluk. Mondo Crociera è un format TV ideato e condotto da Floriano Omoboni, che porta gli amanti delle **crociere** alla scoperta dei mari più affascinanti del Pianeta. La trasmissione, giunta al suo 21° anno, è in onda a cadenza settimanale da 30 minuti sino a Luglio. Un giro del mondo in 25 puntate in onda anche su un network di 100 tv locali e a seguire su Sportoutdoor.tv canale televisivo di sport e turismo visibile nelle nuove Smart tv in italiano e in lingua inglese nel Mondo.



Informare

Focus

ITF, JNG e IBF hanno designato lo Stretto di Hormuz e le acque circostanti come High Risk Area

Prossimo possibile passaggio della zona a Warlike Operations Area. L'International Transport Workers' Federation (ITF) e il Joint Negotiating Group (JNG), assieme ai partner sociali dell'International Bargaining Forum (IBF), hanno designato lo Stretto di Hormuz e le acque circostanti come High Risk Area a seguito dello stato di belligeranza tra Stati Uniti, Israele e Iran e della crescente instabilità nella regione. ITF e JNG hanno specificato che questa designazione riflette il rapido deterioramento della sicurezza nella regione, che vede oltre 200 imbarcazioni attualmente ancorate nello Stretto o nelle sue vicinanze, e prende atto delle segnalazioni confermate di attacchi a navi commerciali e del crescente rischio per i marittimi. La designazione di Area ad Alto Rischio attiva misure di protezione rafforzate per i marittimi coperti dall'IBF che operano nelle acque interessate o in prossimità di esse. In particolare, armatori e operatori devono effettuare valutazioni dei rischi più approfondite prima del transito, fornire ai marittimi informazioni chiare e tempestive sulle condizioni di sicurezza, garantire che tutte le protezioni contrattuali, assicurative e di sicurezza siano pienamente implementate e collaborare con gli equipaggi e i loro rappresentanti in merito alla pianificazione del viaggio e alla mitigazione dei rischi. Inoltre, il Warlike Operations Area Committee (WOAC) dell'IBF accetta di includere nelle condizioni esistenti per l'Area ad Alto Rischio designata il diritto dei marittimi di rifiutarsi di salpare per l'area. Sottolineando che «tutti i lavoratori dei trasporti nella regione, che siano negli aeroporti, nei porti, sulle navi o in qualsiasi altro ruolo nel settore dei trasporti, il segretario generale dell'ITF, Stephen Cotton, ha specificato che «i marittimi a bordo delle navi che navigano nello Stretto di Hormuz e nelle sue vicinanze, o che intendono avvicinarsi allo Stretto, devono essere tutelati, garantendo loro il diritto di rifiutare di salpare in quella che l'ITF ritiene stia chiaramente diventando un'Area di Operazioni di Guerra. L'ITF sta collaborando con i nostri partner del settore marittimo per garantire che i marittimi ricevano le informazioni e le tutele di cui hanno urgente bisogno, incluso il diritto di evitare l'area». ITF e JNG hanno precisato che stanno monitorando attentamente gli sviluppi e nei prossimi giorni continueranno a collaborare proprio per un possibile passaggio della zona a Warlike Operations Area, designazione che attiverebbe ulteriori tutele per i marittimi. ITF e JNG hanno intanto esortato tutte le parti a rispettare il diritto internazionale, a proteggere la navigazione civile e ad adottare misure immediate per allentare la tensione. Da parte sua, l'International Transport Workers' Federation ha anche aderito all'appello dell'International Trade Union Confederation (ITUC) nel chiedere un cessate il fuoco immediato, una completa de-escalation



Prossimo possibile passaggio della zona a Warlike Operations Area. L'International Transport Workers' Federation (ITF) e il Joint Negotiating Group (JNG), assieme ai partner sociali dell'International Bargaining Forum (IBF), hanno designato lo Stretto di Hormuz e le acque circostanti come High Risk Area a seguito dello stato di belligeranza tra Stati Uniti, Israele e Iran e della crescente instabilità nella regione. ITF e JNG hanno specificato che questa designazione riflette il rapido deterioramento della sicurezza nella regione, che vede oltre 200 imbarcazioni attualmente ancorate nello Stretto o nelle sue vicinanze, e prende atto delle segnalazioni confermate di attacchi a navi commerciali e del crescente rischio per i marittimi. La designazione di Area ad Alto Rischio attiva misure di protezione rafforzate per i marittimi coperti dall'IBF che operano nelle acque interessate o in prossimità di esse. In particolare, armatori e operatori devono effettuare valutazioni dei rischi più approfondite prima del transito, fornire ai marittimi informazioni chiare e tempestive sulle condizioni di sicurezza, garantire che tutte le protezioni contrattuali, assicurative e di sicurezza siano pienamente implementate e collaborare con gli equipaggi e i loro rappresentanti in merito alla pianificazione del viaggio e alla mitigazione dei rischi. Inoltre, il Warlike Operations Area Committee (WOAC) dell'IBF accetta di includere nelle condizioni esistenti per l'Area ad Alto Rischio designata il diritto dei marittimi di rifiutarsi di salpare per l'area. Sottolineando che «tutti i lavoratori dei trasporti nella regione, che siano negli aeroporti, nei porti, sulle navi o in qualsiasi altro ruolo nel settore dei trasporti, il segretario generale dell'ITF, Stephen Cotton, ha specificato che «i marittimi a bordo delle navi che navigano nello Stretto di Hormuz e nelle sue vicinanze, o che intendono avvicinarsi allo Stretto, devono essere tutelati, garantendo loro il diritto di rifiutare di salpare in quella che l'ITF ritiene stia chiaramente diventando un'Area di

Informare

Focus

da parte di tutte le parti e l'avvio urgente di trattative diplomatiche basate sul diritto internazionale. «L'ITF e l'intero movimento sindacale - ha dichiarato Cotton - condannano la continua serie di azioni militari e ritorsioni che stanno spingendo la regione verso un conflitto più ampio, mettendo a rischio vite civili e minacciando la pace, la stabilità e la sicurezza ben oltre il Medio Oriente. Senza un'urgente de-escalation, le conseguenze per i lavoratori, il commercio globale e la sicurezza internazionale saranno gravi». L'ITF ha denunciato che nella regione si sono verificati attacchi a tre petroliere, attacchi all'aeroporto internazionale del Bahrein, all'aeroporto internazionale di Dubai e all'aeroporto internazionale di Zayed nonché attacchi al **porto** di Jebel Ali, negli Emirati Arabi Uniti, e al **porto** di Duqm, in Oman. In particolare, un marittimo che stava lavorando nella sala macchine della Mkd Vyom , tanker battente bandiera delle Isole Marshall - ha sottolineato il sindacato internazionale - è stato ucciso da un proiettile che ha colpito la petroliera al largo delle coste dell'Oman. Inoltre, secondo alcune fonti, quattro marittimi sarebbero rimasti feriti quando una nave cisterna battente bandiera di Palau, la Skylight , è stata colpita, anch'essa domenica, al largo delle coste dell'Oman. Quattro membri del personale aeroportuale sono rimasti feriti all'aeroporto internazionale di Dubai, una persona è morta e sette sono rimasti feriti all'aeroporto internazionale di Zayed, mentre all'aeroporto internazionale del Kuwait sono state riportate ferite lievi. Un lavoratore sarebbe poi rimasto ferito in un attacco con drone al **porto** di Duqm, in Oman.

2025 record per il gruppo crocieristico americano Viking Holdings

I ricavi sono cresciuti del +21,9% Nel 2025 il gruppo **crocieristico** statunitense Viking Holdings ha registrato ricavi record pari a 6,50 miliardi di dollari, con un incremento del +21,9% sull'anno precedente e con nuovi record sia relativamente ai soli ricavi generati dall'attività della flotta di navi fluviali del gruppo sia a quella della flotta di unità oceaniche che sono risultati pari rispettivamente a 3,07 miliardi (+15,7%) e 2,87 miliardi (+30,6%). Inoltre, nuovi record sono stati segnati anche dai ricavi complessivi derivanti dalla vendita delle crociere, pari a 6,05 miliardi (+21,7%), e dai ricavi generati dalle vendite a bordo delle navi, pari a 450 milioni di dollari (+24,1%). Risultati record sono stati raggiunti anche dal margine operativo lordo, dall'utile operativo e dall'utile netto attestatisi rispettivamente a 1,73 miliardi (+133,3%), 1,50 miliardi (+39,6%) e 1,15 miliardi (+671,3%). Performance trimestrali record per il periodo sono state registrate, inoltre, relativamente al trimestre ottobre-dicembre del 2025. I ricavi sono ammontati a 1,72 miliardi di dollari, con un incremento del +27,8% sul quarto trimestre del 2024, di cui 1,60 miliardi derivanti dalla vendita delle crociere (+27,1%) e 121,5 milioni dalle vendite a bordo delle navi (+36,4%). I soli ricavi totali prodotti dalla flotta di navi fluviali sono stati pari a 867,6 milioni (+21,0%) e quelli generati dalla flotta di navi oceaniche a 720,3 milioni (+40,8%). L'EBITDA è stato di 443,7 milioni (+80,4%), l'utile operativo di 360,6 milioni (+56,1%) e l'utile netto di 300,3 milioni di dollari (+188,3%). Nell'ultimo trimestre del 2025 la flotta di imbarcazioni fluviali del gruppo ha ospitato 120mila passeggeri (+13,8%) e quella di navi oceaniche 94mila passeggeri (+45,3%), mentre nell'intero anno i passeggeri delle unità fluviali sono stati 415mila (+8,6%) e quelli delle unità oceaniche 313mila (+23,7%). Nel 2025 la capacità in termini di giorni di crociera per passeggero è aumentata del +12,0% salendo a 7,7 milioni di unità. Il gruppo ha reso noto che al 15 febbraio scorso aveva venduto l'86% della capacità per la stagione crocieristica 2026 in termini di giorni di crociera per passeggero, con un valore delle prenotazioni che risulta pari a 5,96 miliardi di dollari, in crescita del +13% rispetto allo stesso periodo del 2025.

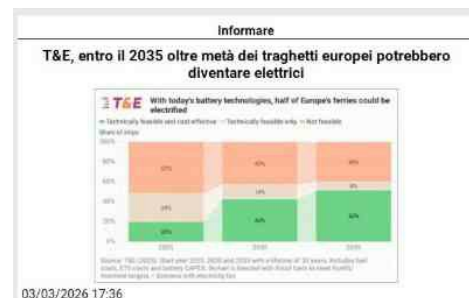


Informare

Focus

T&E, entro il 2035 oltre metà dei traghetti europei potrebbero diventare elettrici

Klann: i traghetti elettrici sono anche già più economici su molte tratte e nei prossimi anni lo diventeranno sempre di più. Secondo un rapporto di Transport & Environment, entro il 2035 oltre la metà (60%) della flotta di traghetti dell'Unione Europea potrebbe essere elettrificata e più della metà (52%) potrebbe essere anche competitiva in termini di costi rispetto ai traghetti alimentati con combustibili fossili. Il documento evidenzia che nel 2023 i 1043 traghetti europei presi in esame da T&E, molti dei quali di piccole dimensioni, hanno emesso 13,4 milioni di tonnellate di CO₂, l'equivalente di 6,6 milioni di automobili in un anno, e sono risultati responsabili di un inquinamento atmosferico maggiore da SO_x di tutte le auto in principali città portuali europee come Barcellona, Dublino o Napoli. In particolare, Dublino è risultata la città portuale più inquinata d'Europa per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico causato dai traghetti, seguita da Las Palmas e Holyhead, situazione che è destinata a cambiare nel 2027 quando entreranno in vigore nuove Aree di Controllo delle Emissioni che limiteranno l'inquinamento atmosferico causato dai carburanti marittimi nell'Atlantico nord-orientale. Lo studio specifica che, tuttavia, nonostante misure simili già in vigore nel Mediterraneo, in città come Barcellona i traghetti inquinano emettendo 1,8 volte più SO_x di tutte le auto della città. Il rapporto segnala che nel 2023 quattro porti italiani (Genova, Livorno, Palermo e Civitavecchia) rientravano tra i dieci porti europei con il più alto livello di inquinamento causato dai traghetti quanto ad emissioni di CO₂. Inoltre, il rapporto sottolinea che i traghetti in Europa hanno un'età media di 26 anni e che, pertanto, ora è il momento di un rinnovamento ecologico della flotta. Il documento osserva che l'elettrificazione e l'ibridazione potrebbero ridurre le emissioni di CO₂ dei traghetti fino al 42% e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali, riducendo al contempo i costi operativi. «L'elettrificazione - ha evidenziato Felix Klann, responsabile delle Politiche per il trasporto marittimo di T&E - ha senso dal punto di vista economico. I traghetti elettrici sono già più economici su molte tratte e nei prossimi anni lo diventeranno sempre di più». Lo studio formula sette raccomandazioni per consentire questa transizione e nel contempo per sostenere l'industria nazionale, a partire dall'estensione dei regolamenti europei EU ETS e FuelEU Maritime alle navi di stazza lorda superiore a 400 tonnellate, garantendo così la copertura dei segmenti di traghetti più elettrificabili, e dall'estensione del regolamento sulle infrastrutture per i combustibili alternativi (AFIR), al di là degli obblighi per i porti di dotarsi di infrastrutture per combustibili alternativi e per consentire l'elettrificazione delle banchine, includendovi gli impianti di Onshore Power Supply (OPS), ovvero le infrastrutture di ricarica delle navi. Inoltre,



Klann: i traghetti elettrici sono anche già più economici su molte tratte e nei prossimi anni lo diventeranno sempre di più. Secondo un rapporto di Transport & Environment, entro il 2035 oltre la metà (60%) della flotta di traghetti dell'Unione Europea potrebbe essere elettrificata e più della metà (52%) potrebbe essere anche competitiva in termini di costi rispetto ai traghetti alimentati con combustibili fossili. Il documento evidenzia che nel 2023 i 1043 traghetti europei presi in esame da T&E, molti dei quali di piccole dimensioni, hanno emesso 13,4 milioni di tonnellate di CO₂, l'equivalente di 6,6 milioni di automobili in un anno, e sono risultati responsabili di un inquinamento atmosferico maggiore da SO_x di tutte le auto in principali città portuali europee come Barcellona, Dublino o Napoli. In particolare, Dublino è risultata la città portuale più inquinata d'Europa per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico causato dai traghetti, seguita da Las Palmas e Holyhead, situazione che è destinata a cambiare nel 2027 quando entreranno in vigore nuove Aree di Controllo delle Emissioni che limiteranno l'inquinamento atmosferico causato dai carburanti marittimi nell'Atlantico nord-orientale. Lo studio specifica che, tuttavia, nonostante misure simili già in vigore nel Mediterraneo, in città come Barcellona i traghetti inquinano emettendo 1,8 volte più SO_x di tutte le auto della città. Il rapporto segnala che nel 2023 quattro porti italiani (Genova, Livorno, Palermo e Civitavecchia) rientravano tra i dieci porti europei con il più alto livello di inquinamento causato dai traghetti quanto ad emissioni di CO₂. Inoltre, il rapporto sottolinea che i traghetti in Europa hanno un'età media di 26 anni e che, pertanto, ora è il momento di un rinnovamento ecologico della flotta. Il documento osserva che l'elettrificazione e l'ibridazione potrebbero ridurre le emissioni di CO₂ dei traghetti fino al 42% e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali, riducendo al contempo i costi operativi. «L'elettrificazione - ha evidenziato Felix Klann,

Informare

Focus

si invita a modificare le norme UE in materia di appalti per garantire un uso sostenibile delle risorse pubbliche, anche attraverso standard a zero emissioni, misura di cui potrebbero beneficiare i traghetti più piccoli che operano più spesso nel quadro di appalti pubblici o di obblighi di servizio, e si esorta ad includere la produzione di batterie ad uso marittimo negli obiettivi strategici di capacità produttiva, anche attraverso la strategia marittima industriale dell'UE. Infine, lo studio rileva che in base alle normative europee già vigenti i governi nazionali e regionali possono già utilizzare politiche chiave utilizzando le metodologie dell'offerta economicamente più vantaggiosa e del Green Public Procurement (GPP), riducendo le tasse e le imposte nazionali sull'elettricità fornita alle navi, come già previsto dalla direttiva sulla tassazione dell'energia, ed estendendo le Aree di Controllo delle Emissioni (ECA) alle regioni ultraperiferiche e ponendo fine alle deroghe specifiche per determinate rotte marittime.

FINCANTIERI: ORDINE DA VIKING PER DUE NAVI DA CROCIERA EXPEDITION

Fincantieri annuncia l'acquisizione di un ordine da Viking per la costruzione di due navi da crociera expedition. Firmato un accordo per un'opzione relativa a due navi oceaniche, una nuova tappa nella collaborazione tra i due Gruppi, valore complessivo degli accordi è da considerarsi "molto importante". Le due navi da crociera expedition, con consegne previste nel 2030 e nel 2031, saranno gemelle di "Viking Octantis" e "Viking Polaris", entrambe realizzate dalla controllata norvegese Vard e consegnate rispettivamente nel 2021 e nel 2022. Le nuove unità saranno consegnate dal cantiere Fincantieri di **Palermo** e sosterranno l'espansione di Viking nel mercato dedicato all'esplorazione in aree polari e regioni più remote. Ciascuna nave potrà ospitare 378 ospiti in 189 cabine e sarà certificata "Polar Class 6" per operare in sicurezza nelle regioni polari. Progettate per navigare in aree remote e lungo il fiume San Lorenzo, offriranno manovrabilità e stabilità superiori anche in condizioni di mare agitato. Tra le caratteristiche principali figurano la prua verticale, mentre gli scafi rinforzati per il ghiaccio garantiranno la navigazione sicura in ambienti estremi. Gli stabilizzatori U-tank ridurranno sensibilmente il rollio della nave anche a velocità ridotta. Le navi sono progettate dagli stessi architetti e ingegneri che hanno firmato la flotta oceanica di Viking, combinando l'eleganza del design scandinavo, spazi pubblici raccolti e aree aggiunte appositamente per la particolare tipologia di viaggio expedition. Le due opzioni per le navi da crociera oceaniche, entrambe con consegna prevista nel 2034, saranno inserite nel segmento upper premium e seguiranno la stessa filosofia progettuale e gli standard tecnici delle unità già costruite da Fincantieri o attualmente in costruzione nei cantieri italiani del Gruppo. Con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate e una capacità di 998 ospiti in 499 cabine, rispetteranno le più recenti normative ambientali e di navigazione e saranno dotate di sistemi di sicurezza all'avanguardia. Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha commentato: "Questo accordo con Viking rappresenta un passo di grande valore strategico e industriale per il nostro Gruppo. La decisione di realizzare queste unità a **Palermo** rafforza ulteriormente il ruolo del cantiere come polo produttivo pienamente integrato nel nostro sistema industriale italiano, confermando il percorso di crescita strutturale intrapreso negli ultimi anni". Questo nuovo ordine consolida ulteriormente una partnership di successo avviata nel 2012, che ad oggi comprende un totale di 26 navi.

Informatore Navale

FINCANTIERI: ORDINE DA VIKING PER DUE NAVI DA CROCIERA EXPEDITION

03/03/2026 17:03

Fincantieri annuncia l'acquisizione di un ordine da Viking per la costruzione di due navi da crociera expedition. Firmato un accordo per un'opzione relativa a due navi oceaniche, una nuova tappa nella collaborazione tra i due Gruppi, valore complessivo degli accordi è da considerarsi "molto importante". Le due navi da crociera expedition, con consegne previste nel 2030 e nel 2031, saranno gemelle di "Viking Octantis" e "Viking Polaris", entrambe realizzate dalla controllata norvegese Vard e consegnate rispettivamente nel 2021 e nel 2022. Le nuove unità saranno consegnate dal cantiere Fincantieri di Palermo e sosterranno l'espansione di Viking nel mercato dedicato all'esplorazione in aree polari e regioni più remote. Ciascuna nave potrà ospitare 378 ospiti in 189 cabine e sarà certificata "Polar Class 6" per operare in sicurezza nelle regioni polari. Progettate per navigare in aree remote e lungo il fiume San Lorenzo, offriranno manovrabilità e stabilità superiori anche in condizioni di mare agitato. Tra le caratteristiche principali figurano la prua verticale, mentre gli scafi rinforzati per il ghiaccio garantiranno la navigazione sicura in ambienti estremi. Gli stabilizzatori U-tank ridurranno sensibilmente il rollio della nave anche a velocità ridotta. Le navi sono progettate dagli stessi architetti e ingegneri che hanno firmato la flotta oceanica di Viking, combinando l'eleganza del design scandinavo, spazi pubblici raccolti e aree aggiunte appositamente per la particolare tipologia di viaggio expedition. Le due opzioni per le navi da crociera oceaniche, entrambe con consegna prevista nel 2034, saranno inserite nel segmento upper premium e seguiranno la stessa filosofia progettuale e gli standard tecnici delle unità già costruite da Fincantieri o attualmente in costruzione nei cantieri italiani del Gruppo. Con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate e una capacità di 998 ospiti in 499 cabine, rispetteranno le più recenti normative ambientali e di navigazione e saranno dotate di sistemi di sicurezza all'avanguardia. Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri, ha commentato: "Questo accordo con Viking rappresenta un passo di grande valore strategico e industriale per il nostro Gruppo. La decisione di realizzare queste unità a Palermo rafforza ulteriormente il ruolo del cantiere come polo produttivo pienamente integrato nel nostro sistema industriale italiano, confermando il percorso di crescita strutturale intrapreso negli ultimi anni". Questo nuovo ordine consolida ulteriormente una partnership di successo avviata nel 2012, che ad oggi comprende un totale di 26 navi.

Informazioni Marittime

Focus

Fincantieri riceve un ordine da Viking per la costruzione di due navi da crociera expedition

Le unità saranno gemelle di "Viking Octantis" e "Viking Polaris", entrambe realizzate dalla controllata norvegese Vard. Un ordine da Viking per la costruzione di due navi da crociera expedition: lo ha annunciato Fincantieri. Le due società hanno, inoltre, firmato un accordo per un'opzione relativa a due navi oceaniche, segnando una nuova tappa nella collaborazione tra i due gruppi. Il valore complessivo degli accordi, soggetti a finanziamento e ad altri termini e condizioni tipici di questo tipo di contratti, è considerato dal gruppo cantieristico come "molto importante" (Per Fincantieri, un accordo "molto importante" nel comparto crocieristico è rappresentato da un accordo del valore superiore a 2 miliardi di euro). Le due navi da crociera expedition, con consegne previste nel 2030 e nel 2031, saranno gemelle di Viking Octantis e Viking Polaris, entrambe realizzate dalla controllata norvegese Vard e consegnate rispettivamente nel 2021 e nel 2022. Le nuove unità saranno consegnate dal cantiere Fincantieri di **Palermo** e sosterranno l'espansione di Viking nel mercato dedicato all'esplorazione in aree polari e regioni più remote. Ciascuna nave potrà ospitare 378 ospiti in 189 cabine e sarà certificata "Polar Class 6" per operare in sicurezza nelle regioni polari. Progettate per navigare in aree remote e lungo il fiume San Lorenzo, offriranno manovrabilità e stabilità superiori anche in condizioni di mare agitato. Tra le caratteristiche principali figurano la prua verticale, mentre gli scafi rinforzati per il ghiaccio garantiranno la navigazione sicura in ambienti estremi. Gli stabilizzatori U-tank ridurranno sensibilmente il rollio della nave anche a velocità ridotta. Le navi sono progettate dagli stessi architetti e ingegneri che hanno firmato la flotta oceanica di Viking, combinando l'eleganza del design scandinavo, spazi pubblici raccolti e aree aggiunte appositamente per la particolare tipologia di viaggio expedition. Le due opzioni per le navi da crociera oceaniche, entrambe con consegna prevista nel 2034, saranno inserite nel segmento upper premium e seguiranno la stessa filosofia progettuale e gli standard tecnici delle unità già costruite da Fincantieri o attualmente in costruzione nei cantieri italiani del Gruppo. Con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate e una capacità di 998 ospiti in 499 cabine, rispetteranno le più recenti normative ambientali e di navigazione e saranno dotate di sistemi di sicurezza all'avanguardia. Secondo Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, "questo accordo con Viking rappresenta un passo di grande valore strategico e industriale per il nostro Gruppo. La decisione di realizzare queste unità a **Palermo** rafforza ulteriormente il ruolo del cantiere come polo produttivo pienamente integrato nel nostro sistema industriale italiano, confermando il percorso di crescita strutturale intrapreso negli ultimi anni". Questo nuovo ordine consolida ulteriormente una partnership di successo avviata nel 2012, che ad oggi comprende un totale di 26 navi. Condividi Tag fincantieri Articoli correlati.



Le unità saranno gemelle di "Viking Octantis" e "Viking Polaris", entrambe realizzate dalla controllata norvegese Vard. Un ordine da Viking per la costruzione di due navi da crociera expedition: lo ha annunciato Fincantieri. Le due società hanno, inoltre, firmato un accordo per un'opzione relativa a due navi oceaniche, segnando una nuova tappa nella collaborazione tra i due gruppi. Il valore complessivo degli accordi, soggetti a finanziamento e ad altri termini e condizioni tipici di questo tipo di contratti, è considerato dal gruppo cantieristico come "molto importante". (Per Fincantieri, un accordo "molto importante" nel comparto crocieristico è rappresentato da un accordo del valore superiore a 2 miliardi di euro). Le due navi da crociera expedition, con consegne previste nel 2030 e nel 2031, saranno gemelle di Viking Octantis e Viking Polaris, entrambe realizzate dalla controllata norvegese Vard e consegnate rispettivamente nel 2021 e nel 2022. Le nuove unità saranno consegnate dal cantiere Fincantieri di Palermo e sosterranno l'espansione di Viking nel mercato dedicato all'esplorazione in aree polari e regioni più remote. Ciascuna nave potrà ospitare 378 ospiti in 189 cabine e sarà certificata "Polar Class 6" per operare in sicurezza nelle regioni polari. Progettate per navigare in aree remote e lungo il fiume San Lorenzo, offriranno manovrabilità e stabilità superiori anche in condizioni di mare agitato. Tra le caratteristiche principali figurano la prua verticale, mentre gli scafi rinforzati per il ghiaccio garantiranno la navigazione sicura in ambienti estremi. Gli stabilizzatori U-tank ridurranno sensibilmente il rollio della nave anche a velocità ridotta. Le navi sono progettate dagli stessi architetti e ingegneri che hanno firmato la flotta oceanica di Viking, combinando l'eleganza del design scandinavo, spazi pubblici raccolti e aree aggiunte appositamente per la particolare tipologia di viaggio expedition. Le due opzioni per le navi da crociera oceaniche, entrambe con consegna prevista nel 2034, saranno inserite nel

ACCORDO PER LA COSTRUZIONE DI UNA NUOVA ZONA LOGISTICA NEL PORTO DI JEDDAH

ACCORDO PER LA COSTRUZIONE DI UNA NUOVA ZONA LOGISTICA NEL PORTO DI JEDDAH L'Autorità Portuale Saudita (Mawani) ha siglato un accordo con Sultan Logistics per lo sviluppo di una nuova area logistica presso il porto islamico di Jeddah (sito di Al-Khumra). Il progetto, che prevede un investimento di circa 66 milioni di dollari (250 milioni di SR), coprirà una superficie di 200.000 metri quadrati e includerà magazzini, aree per container refrigerati e sezioni dedicate al riesportazione. L'iniziativa mira a potenziare il ruolo strategico di Jeddah sul Mar Rosso, migliorando la qualità dei servizi e favorendo la partecipazione del settore privato. Questo accordo si inserisce in un piano massiccio di Mawani che coordina oltre 20 centri logistici nei porti del Regno, con investimenti totali superiori a 2,6 miliardi di dollari, sostenendo la crescita prevista del settore delle infrastrutture saudita (stimata al 6% annuo nel periodo 2025-28). Fonte notizia:MEED <https://www.meed.com/firms-to-build-jeddah-islamic-port-logistics-zone> (ICE RIYADH) Fonte notizia: Etimad.

Italian Trade Agency

ACCORDO PER LA COSTRUZIONE DI UNA NUOVA ZONA LOGISTICA NEL PORTO DI JEDDAH

03/03/2026 11:19

ACCORDO PER LA COSTRUZIONE DI UNA NUOVA ZONA LOGISTICA NEL PORTO DI JEDDAH L'Autorità Portuale Saudita (Mawani) ha siglato un accordo con Sultan Logistics per lo sviluppo di una nuova area logistica presso il porto islamico di Jeddah (sito di Al-Khumra). Il progetto, che prevede un investimento di circa 66 milioni di dollari (250 milioni di SR), coprirà una superficie di 200.000 metri quadrati e includerà magazzini, aree per container refrigerati e sezioni dedicate al riesportazione. L'iniziativa mira a potenziare il ruolo strategico di Jeddah sul Mar Rosso, migliorando la qualità dei servizi e favorendo la partecipazione del settore privato. Questo accordo si inserisce in un piano massiccio di Mawani che coordina oltre 20 centri logistici nei porti del Regno, con investimenti totali superiori a 2,6 miliardi di dollari, sostenendo la crescita prevista del settore delle infrastrutture saudita (stimata al 6% annuo nel periodo 2025-28). Fonte notizia:MEED <https://www.meed.com/firms-to-build-jeddah-islamic-port-logistics-zone> (ICE RIYADH) Fonte notizia: Etimad.

"Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry", la logistica nel tempo delle grandi trasformazioni e dei conflitti

Si è aperta oggi, dall'Auditorium di Assolombarda a Milano, la 10a edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry (SMI26), MILANO (ITALPRESS) - l'evento dedicato alla logistica e alla supply chain italiana ed internazionale. Il presidente di Assolombarda Alvisio Biffi ha aperto i lavori e ha dichiarato: "Nel 2025 il commercio internazionale è cresciuto del +4,1%, trainato in particolare dal settore tecnologico, ma il Fondo Monetario Internazionale prevede un rallentamento al +2,6%. A questo si aggiunge la preoccupazione per le tensioni in Medio Oriente, un rischio concreto per la stabilità globale: l'interscambio delle imprese di Assolombarda con i Paesi coinvolti nel conflitto vale circa 5 miliardi di interscambio commerciale, un'esposizione rilevante che rende evidente quanto la crisi possa avere ricadute dirette sul nostro sistema produttivo. Il rischio di una chiusura dello Stretto di Hormuz, snodo strategico per il traffico energetico mondiale, comporta un rialzo delle quotazioni di petrolio e gas naturale, con la possibilità di generare un nuovo shock energetico. Un fattore particolarmente critico per un Paese trasformatore come l'Italia". "In questo scenario infrastrutture e trasporti - ha continuato Biffi - sono un asset di politica industriale. Il nostro territorio è uno snodo strategico tra Mediterraneo ed Europa centrale e per questo serve potenziare i collegamenti verso i porti e il nord Europa, sostenere l'intermodalità e garantire tempi certi e stabilità regolatoria". In apertura è intervenuto anche Paolo Guidi, presidente di Assologistica che ha dichiarato: "Come Associazione vogliamo consolidare il posizionamento dell'Italia nel mercato internazionale, valorizzando la sua naturale centralità nel Mediterraneo. Per questo abbiamo istituito una delega specifica ai rapporti internazionali e all'internazionalizzazione, con il compito di promuovere all'estero il sistema logistico nazionale - ha continuato Guidi -. Oggi l'Italia presenta flussi logistici sbilanciati: esportiamo più di quanto importiamo, valore importantissimo legato al Made In Italy, però questo genera a livello logistico dei costi e inefficienze. Nel trasporto marittimo, ad esempio, i container partono pieni ma devono rientrare anche vuoti, con un impatto economico rilevante. Dobbiamo lavorare affinché il nostro Paese diventi sempre più porta d'ingresso per l'Europa così da riequilibrare i flussi e ottimizzare i costi logistici". Ha concluso il presidente Guidi: "A questo quadro si aggiunge la crisi nel Mar Rosso che ora causerà delle interruzioni ed ulteriore allungamenti dei tempi di navigazione. Le ripercussioni per l'Italia, come per altri paesi del mediterraneo sono nel breve periodo evidenti e alcune aree, in particolare l'Adriatico, rischiano rallentamenti temporanei significativi. È necessario organizzarsi con rapidità per gestire l'urgenza e individuare soluzioni in grado di mitigare l'impatto su imprese e catene di approvvigionamento". La vicepresidente di ALSEA, Betty Schiavoni nel suo intervento ha sottolineato



Si è aperta oggi, dall'Auditorium di Assolombarda a Milano, la 10a edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry (SMI26), MILANO (ITALPRESS) - l'evento dedicato alla logistica e alla supply chain italiana ed internazionale. Il presidente di Assolombarda Alvisio Biffi ha aperto i lavori e ha dichiarato: "Nel 2025 il commercio internazionale è cresciuto del +4,1%, trainato in particolare dal settore tecnologico, ma il Fondo Monetario Internazionale prevede un rallentamento al +2,6%. A questo si aggiunge la preoccupazione per le tensioni in Medio Oriente, un rischio concreto per la stabilità globale: l'interscambio delle imprese di Assolombarda con i Paesi coinvolti nel conflitto vale circa 5 miliardi di interscambio commerciale, un'esposizione rilevante che rende evidente quanto la crisi possa avere ricadute dirette sul nostro sistema produttivo. Il rischio di una chiusura dello Stretto di Hormuz, snodo strategico per il traffico energetico mondiale, comporta un rialzo delle quotazioni di petrolio e gas naturale, con la possibilità di generare un nuovo shock energetico. Un fattore particolarmente critico per un Paese trasformatore come l'Italia". "In questo scenario infrastrutture e trasporti - ha continuato Biffi - sono un asset di politica industriale. Il nostro territorio è uno snodo strategico tra Mediterraneo ed Europa centrale e per questo serve potenziare i collegamenti verso i porti e il nord Europa, sostenere l'intermodalità e garantire tempi certi e stabilità regolatoria". In apertura è intervenuto anche Paolo Guidi, presidente di Assologistica che ha dichiarato: "Come Associazione vogliamo consolidare il posizionamento dell'Italia nel mercato internazionale, valorizzando la sua naturale centralità nel Mediterraneo. Per questo abbiamo istituito una delega

il ruolo strategico della logistica: "La logistica più solo gestione di merci, ma governo di intelligenza, resilienza e complessità. Viviamo in un mondo al tempo stesso vasto e piccolo: vasto per l'espansione geopolitica delle rotte e per le tecnologie che ridisegnano produzioni e filiere; piccolo per la fragilità di una supply chain in cui una crisi locale può generare effetti globali. I numeri dimostrano che il commercio cresce in valore, ma rallenta nei volumi: questo rende la logistica un'infrastruttura strategica dell'economia, non un semplice costo operativo - ha concluso Schiavoni - . Oggi siamo noi a determinare accessibilità e competitività dei mercati La vera sfida è gestire rischi interconnessi di geopolitici, energetici, digitali e normativi con capacità di adattamento rapido e visione sistemica. Non vince il più grande, ma chi è più resiliente, connesso e pronto a cogliere le opportunità del cambiamento". Umberto Ruggerone, vicepresidente di Confetra ha sottolineato: " Oggi assistiamo a uno stravolgimento profondo: economie reali ed economie finanziarie si contendono i grandi serbatoi del mondo, ridefinendo flussi di materie prime, semilavorati e prodotti finiti. In questo scenario la logistica non è un elemento accessorio, è l'infrastruttura invisibile che tiene insieme il sistema economico - Ruggerone ha proseguito - La logistica italiana rappresenta un Paese che è il quarto esportatore mondiale, con una straordinaria capacità di diversificazione e adattamento. I nostri operatori garantiscono ogni giorno continuità alle filiere produttive, nei momenti di stabilità come nelle fasi di crisi. La logistica italiana è un patrimonio di competenze che merita di essere riconosciuto quanto il Made in Italy. Parliamo di un settore che vale circa il 10% del PIL e che coinvolge oltre un milione di lavoratori con il contratto collettivo nazionale, chiediamo dunque che questo ruolo ci venga riconosciuto. È una questione di dignità economica e di responsabilità verso il sistema Paese" I lavori di SMI26 proseguiranno domani 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 e dei Trasporti e di Marco Bucci, presidente della 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. - ufficio stampa Shipping, Forwarding& Logistics meet Industry - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

ETS e porti, l'allarme di UNIPORT in Commissione

ROMA - Il Segretario Generale di UNIPORT, Francesco Beltrano, è intervenuto in audizione informale presso la X Commissione Attività produttive della Camera dei Deputati nell'ambito dell'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 20 febbraio 2026, n. 21. Un passaggio tecnico, ma carico di implicazioni strategiche per il settore marittimo. Nel suo intervento, Beltrano ha riportato all'attenzione del Parlamento una questione che riguarda direttamente la competitività delle imprese terminalistiche. Il costo dell'energia, pur in assenza di una classificazione formale come imprese energivore, rappresenta una componente strutturale della gestione portuale. Gru di banchina, piazzali, cold ironing, logistica integrata: l'infrastruttura portuale contemporanea è sempre più elettrificata. Ma il nodo centrale dell'audizione riguarda l'utilizzo di 193 milioni di euro provenienti dal sistema europeo di scambio delle quote di emissione (ETS) per sostenere i costi energetici delle famiglie. Una finalità sociale comprensibile, ha precisato UNIPORT, ma che rischia di interrompere il collegamento funzionale tra chi contribuisce al gettito ETS e chi ne beneficia. Il sistema ETS nasce infatti per sostenere la transizione e i processi di decarbonizzazione dei settori coinvolti. Deviare parte delle risorse verso capitoli estranei al comparto potrebbe, secondo l'associazione, ridurre la capacità di investimento in infrastrutture verdi e aprire margini di contenzioso con Bruxelles. I porti, ha ricordato Beltrano, non sono soltanto nodi logistici. Stanno diventando hub strategici per la sicurezza degli approvvigionamenti energetici e per la transizione del sistema dei trasporti. In una fase segnata da tensioni geopolitiche in Medio Oriente e da un riassetto delle rotte commerciali, la stabilità del quadro normativo e finanziario diventa un fattore competitivo. Per questo UNIPORT auspica che, nella fase di conversione parlamentare del decreto, vengano individuate risorse alternative, evitando di sottrarre fondi a un comparto che contribuisce in modo crescente alla sicurezza energetica e industriale del Paese. La partita non riguarda soltanto le bollette. Riguarda la coerenza delle politiche energetiche e la tenuta strategica della portualità italiana.

Messaggero Marittimo.it



ETS e porti, l'allarme di UNIPORT in Commissione

ROMA - Il Segretario Generale di UNIPORT, Francesco Beltrano, è intervenuto in audizione informale presso la X Commissione Attività produttive della Camera dei Deputati nell'ambito dell'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 20 febbraio 2026, n. 21. Un passaggio tecnico, ma carico di implicazioni strategiche per il settore marittimo. Nel suo intervento, Beltrano ha riportato all'attenzione del Parlamento una questione che riguarda direttamente la competitività delle imprese terminalistiche. Il costo dell'energia, pur in assenza di una classificazione formale come imprese energivore, rappresenta una componente strutturale della gestione portuale. Gru di banchina, piazzali, cold ironing, logistica integrata: l'infrastruttura portuale contemporanea è sempre più elettrificata. Ma il nodo centrale dell'audizione riguarda l'utilizzo di 193 milioni di euro provenienti dal sistema europeo di scambio delle quote di emissione (ETS) per sostenere i costi energetici delle famiglie. Una finalità sociale comprensibile, ha precisato UNIPORT, ma che rischia di interrompere il collegamento funzionale tra chi contribuisce al gettito ETS e chi ne beneficia. Il sistema ETS nasce infatti per sostenere la transizione e i processi di decarbonizzazione dei settori coinvolti.

Il Messaggero Marittimo - L'associazione UNIPORT è un'associazione senza scopo di lucro. Il sito web è www.uniport.it. L'indirizzo email è info@uniport.it. Il numero di telefono è 06 58000000. Il numero di fax è 06 58000001. Il numero di PEC è info@uniport.it. Il numero di PEC è info@uniport.it.

Traghetti più inquinanti delle auto nei porti: Italia prima in Europa per CO

LONDRA - I e, nelle grandi città portuali, contribuiscono all'inquinamento atmosferico più del traffico stradale. È quanto emerge da una nuova analisi di Transport & Environment (T&E), che fotografa l'impatto ambientale del comparto e ne valuta il potenziale di elettrificazione. Il Mediterraneo è l'area più critica e le rotte domestiche di Italia, Spagna e Grecia risultano le più inquinanti in termini assoluti. Italia al primo posto per emissioni l'Italia è il primo Paese europeo per emissioni da traghetti, davanti a Spagna e Grecia.

Insieme, i tre Paesi mediterranei totalizzano 5,7 milioni di tonnellate. Nel caso italiano, il 75% delle emissioni deriva dal traffico nazionale e dalle soste portuali. : Genova, Livorno, Palermo e Civitavecchia rappresentano meno dell'1% dei viaggi, ma generano circa un terzo delle emissioni complessive, a causa delle dimensioni maggiori delle navi impiegate. Flotta vecchia e necessità di rinnovo L'età media dei traghetti europei è di 26 anni, un elemento che rende urgente il rinnovo della flotta. Secondo T&E, oltre la metà dei traghetti europei, migliorando al contempo la qualità dell'aria nei porti e abbattendo i costi operativi per gli armatori. A differenza di altri segmenti

dello shipping, i traghetti grazie a rotte fisse e distanze relativamente brevi si prestano più facilmente alla conversione elettrica. Italia: il 67% della flotta elettrica al 2035 Il mercato italiano, con 167 traghetti, è tra i più rilevanti in Europa. Già oggi il 51% delle unità operative è tecnicamente sostituibile con imbarcazioni full electric a batteria, mentre un ulteriore 26% potrebbe adottare soluzioni ibride. Attualmente la conversione sarebbe economicamente conveniente in circa un caso su quattro. Le proiezioni al 2035 indicano però uno scenario più favorevole: il passaggio al full electric sarà sostenibile per il 67% dell'intera flotta italiana, quota che sale al 77% includendo anche l'opzione ibrida. Il calo atteso dei costi delle batterie renderà le soluzioni completamente elettriche sempre più competitive rispetto ai sistemi ibridi. Il nodo delle infrastrutture Il principale ostacolo resta l'infrastruttura di ricarica nei porti. Tuttavia, secondo T&E, il 57% degli scali europei necessiterebbe di punti di ricarica inferiori a 5 MW, un fabbisogno considerato gestibile. In Italia, Napoli risulta il porto con la maggiore richiesta energetica (quasi 200 GWh annui e circa 30 MW di potenza di picco), seguito da Palermo per consumo complessivo. Genova presenta picchi di potenza elevati ma consumi annuali inferiori. Porto Torres e Cagliari richiederanno anch'essi potenze di picco rilevanti, mentre Piombino e Portoferraio mostrano esigenze più contenute. Il quadro delineato dall'analisi evidenzia dunque una doppia urgenza: ridurre l'impatto ambientale di un settore ancora fortemente dipendente dai combustibili fossili e cogliere l'opportunità industriale offerta dall'elettrificazione, che in Italia potrebbe diventare, entro il prossimo decennio, non solo una scelta ambientale ma anche una decisione



Messaggero Marittimo

Focus

economicamente vantaggiosa.

Notizie

Focus

Stop alle polizze guerra per le navi nello Stretto di Hormuz: conseguenze per il trasporto energetico

La sospensione delle polizze guerra per le navi nel Golfo ha lasciato petroliere danneggiate e centinaia di imbarcazioni bloccate, con effetti immediati sui prezzi di petrolio e gas e sulle tariffe di assicurazione. Argomenti trattati: La situazione operativa nello Stretto di Hormuz. Tipologia degli incidenti e luoghi colpiti. Risposta delle assicurazioni e impatto sui premi. Come cambiano i prezzi delle polizze. Ripercussioni sui mercati energetici e sulle catene logistiche. Impatto sui consumatori e sui mercati nazionali. Quali soluzioni sono possibili? Le principali compagnie di assicurazione hanno deciso di cancellare le coperture per il rischio bellico sulle traversate nel Golfo Persico e nello Stretto di Hormuz, dopo il recente aumento delle ostilità tra Stati Uniti, Israele e Iran. La misura riguarda rotte cruciali per il commercio energetico e commerciale e lascia numerose navi prive della protezione assicurativa necessaria. Il ritiro delle garanzie è stato motivato dalla valutazione di un rischio bellico ritenuto troppo elevato per le condizioni attuali. La sospensione delle polizze sta già producendo effetti economici e logistici a livello globale. Oltre al rischio diretto per imbarcazioni e equipaggi, l'interruzione del traffico e

la difficoltà di assicurare le traversate alimentano un aumento dei premi di spedizione e dei prezzi dell'energia. Le autorità portuali, gli operatori marittimi e le compagnie energetiche stanno valutando rotte alternative e misure di mitigazione, mentre i mercati monitorano l'impatto sulle catene di fornitura internazionali. Pubblicità 15 minuti fa è arrivata una triste notizia. La situazione operativa nello Stretto di Hormuz. Lo Stretto di Hormuz rappresenta una rotta strategica per il transito di petrolio e gas. Negli ultimi giorni il passaggio delle navi è stato quasi paralizzato a causa di attacchi che hanno colpito petroliere e navi da rifornimento. Diverse imbarcazioni hanno subito danni da droni e proiettili, con segnalazioni di persone ferite e, in alcuni casi, decedute. A seguito delle restrizioni operative e delle decisioni del mercato assicurativo, molte unità mercantili si sono ammassate in acque aperte al largo delle principali piattaforme produttrici di idrocarburi. Le società di navigazione stanno valutando rotte alternative e misure di mitigazione per ridurre il rischio e limitare interruzioni nelle catene di approvvigionamento. Tipologia degli incidenti e luoghi colpiti. Gli episodi registrati comprendono attacchi con droni e impatti aerei contro navi battenti diverse bandiere. Sono stati riportati inoltre colpi diretti a petroliere in transito vicino alle coste di Paesi della regione. Le autorità marittime locali e internazionali segnalano un blocco de facto del traffico, sia dal punto di vista operativo sia sotto il profilo assicurativo. Risposta delle assicurazioni e impatto sui premi. Di fronte all'escalation, i principali gruppi di assicurazione marittima e i club di protezione e indennizzo hanno comunicato la sospensione o il ritiro



Notizie

Focus

della copertura war risk nell'area interessata. La decisione ha creato un effetto immediato sul piano operativo: gli armatori che intendono transitare devono oggi ricercare polizze alternative o rinunciare alla rotazione. Le opzioni disponibili risultano spesso più costose o inesistenti per tratte considerate ad alto rischio. Le autorità marittime locali e internazionali descrivono la situazione come un blocco de facto del traffico sotto il profilo assicurativo, con conseguenze dirette sulle rotte e sulla programmazione delle navi. Come cambiano i prezzi delle polizze I premi per il rischio bellico sono aumentati in modo significativo. In termini pratici, l'incremento può tradursi in costi aggiuntivi di centinaia di migliaia di dollari per ogni viaggio di una grande petroliera. Tale escalation dipende da valutazioni tecniche del rischio e dalla percezione diffusa dell'area come non idonea a operazioni commerciali ordinarie. Gli operatori del mercato segnalano ripercussioni a catena: riallocazione delle rotte, aumento dei noli e potenziali ritardi nelle consegne. Le compagnie di assicurazione mantengono un monitoraggio continuo della situazione, con possibili ulteriori adeguamenti delle condizioni di polizza nei prossimi giorni. Ripercussioni sui mercati energetici e sulle catene logistiche Il blocco delle rotte e l'aumento dei costi assicurativi incidono direttamente sui prezzi del petrolio e del gas. La scarsità di assicurazioni scoraggia gli armatori dall'inviare navi nella regione. Ne conseguono tempi di attesa più lunghi e congestione nei porti e negli hub di trasbordo. Queste dinamiche determinano rincari per il carico energetico diretto verso Asia ed Europa e aumentano il rischio di interruzioni nelle consegne. Impatto sui consumatori e sui mercati nazionali L'aumento dei costi di trasporto e la contrazione dell'offerta energetica si riflettono rapidamente sui prezzi finali di carburante, riscaldamento ed energia elettrica. La chiusura parziale delle rotte coincide inoltre con interruzioni produttive in alcuni punti di estrazione e raffinazione, amplificando gli effetti sul mercato interno. Gli operatori monitorano l'evoluzione dei premi assicurativi e le possibili misure logistiche, con impatti attesi sui prezzi al consumo e sulla disponibilità di forniture nel breve termine. Quali soluzioni sono possibili? Per attenuare l'impatto immediato, le autorità e gli operatori navali possono organizzare convogli scortati da forze multinazionali o deviare le rotte verso passaggi più lunghi ma meno esposti. Convoglio scortato indica una formazione di navi accompagnata da unità militari per garantire la sicurezza del transito. Queste opzioni riducono il rischio di attacchi, ma aumentano i tempi di transito e i costi operativi. Sul piano assicurativo, alcuni armatori potrebbero ricercare polizze specifiche a premi più elevati o ricorrere a meccanismi di coassicurazione e a strumenti finanziari privati. In assenza di una de-escalation, la combinazione di rischio operativo e rischio assicurativo resterà determinante per le decisioni di armatori, trader e governi. L'evoluzione della situazione geopolitica e l'eventuale raggiungimento di accordi rimangono i fattori chiave per la stabilizzazione dei premi e della logistica, con riflessi attesi sui prezzi al consumo e sulla disponibilità delle forniture nel breve termine. La sospensione delle coperture per il rischio bellico nello Stretto di Hormuz segnala che la percezione di pericolo sulle rotte marittime fondamentali produce effetti immediati sul mercato globale dell'energia. La riduzione delle garanzie

Notizie

Focus

assicurative accelera la rivalutazione delle rotte commerciali e obbliga operatori e Stati a rivedere strategie logistiche, con impatti attesi sui premi assicurativi e sui prezzi al consumo nel breve termine.

Codici: aggiornamenti MSC sui passeggeri della nave Euribia bloccata a Dubai

Roma - Arrivano novità sulla MSC Euribia. A fornirle è la stessa compagnia, che informa che la nave rimarrà bloccata nel porto di Dubai fino a nuovo avviso. L'associazione Codici, che sta raccogliendo le segnalazioni dei passeggeri a bordo per fornire assistenza legale in vista del rientro in Italia, auspica nuovi e rapidi aggiornamenti. "Comprendiamo che la situazione è in continua evoluzione, ma MSC deve capire lo stato d'animo di chi si trova bloccato su una nave in un porto coinvolto in una guerra - dichiara Ivano Giacomelli, Segretario Nazionale di Codici -. Chiediamo, quindi, alla compagnia di fornire aggiornamenti continui e tempestivi. È necessaria una comunicazione puntuale su attività e impegni non solo per garantire l'incolumità dei passeggeri, ma anche e soprattutto per assicurare un rapido e sicuro rientro in Italia". Nell'aggiornamento pubblicato sul proprio sito internet in data 2 marzo sulla situazione in Medio Oriente, MSC scrive che la nave Euribia rimarrà nel porto di Dubai fino a nuovo avviso, seguendo le indicazioni delle autorità di sicurezza nazionali e internazionali presenti nell'area. La situazione a bordo è sotto controllo: ospiti e membri dell'equipaggio sono costantemente assistiti e seguiti dal personale di bordo, mentre proseguono regolarmente i servizi dedicati all'accoglienza e al comfort. Nel frattempo, le operazioni di volo nella regione sono soggette a restrizioni e a continui aggiornamenti. La compagnia sta collaborando strettamente con le compagnie aeree per monitorare l'evoluzione delle rotte disponibili e individuare le migliori soluzioni possibili per il rimpatrio dei passeggeri. MSC, si legge sempre nell'aggiornamento, è inoltre in contatto costante con ambasciate e ministeri degli Affari Esteri, affinché dispongano di tutte le informazioni necessarie relative ai propri cittadini presenti a bordo e possano valutare eventuali piani di rimpatrio. Alla luce dell'attuale contesto, sono state cancellate le prossime **crociere** di MSC Euribia con partenza da Dubai il 7 marzo, da Doha l'8 marzo e da Abu Dhabi l'11 marzo. Gli ospiti interessati sono già stati contattati direttamente. Ulteriori aggiornamenti sulle prossime partenze saranno comunicati non appena possibile, in considerazione di una situazione in continua evoluzione. MSC **Crociere** continua a lavorare in stretta collaborazione con le autorità competenti, i ministeri degli Affari Esteri, le ambasciate, specialisti internazionali in materia di sicurezza e i partner delle società controllanti, al fine di monitorare costantemente il quadro generale e adottare le misure più appropriate. "Ci aspettiamo a breve ulteriori e più dettagliati aggiornamenti - afferma Stefano Gallotta, avvocato di Codici esperto del settore **crociere** - e continueremo a monitorare la situazione dei crocieristi bloccati a Dubai per fornire tutto il supporto possibile. Invitiamo, inoltre, i viaggiatori in procinto di partire con la MSC Euribia nelle prossime settimane a segnalare eventuali problemi con la cancellazione della crociera. Ci riferiamo, nello specifico,



Roma - Arrivano novità sulla MSC Euribia. A fornirle è la stessa compagnia, che informa che la nave rimarrà bloccata nel porto di Dubai fino a nuovo avviso. L'associazione Codici, che sta raccogliendo le segnalazioni dei passeggeri a bordo per fornire assistenza legale in vista del rientro in Italia, auspica nuovi e rapidi aggiornamenti. "Comprendiamo che la situazione è in continua evoluzione, ma MSC deve capire lo stato d'animo di chi si trova bloccato su una nave in un porto coinvolto in una guerra - dichiara Ivano Giacomelli, Segretario Nazionale di Codici -. Chiediamo, quindi, alla compagnia di fornire aggiornamenti continui e tempestivi. È necessaria una comunicazione puntuale su attività e impegni non solo per garantire l'incolumità dei passeggeri, ma anche e soprattutto per assicurare un rapido e sicuro rientro in Italia". Nell'aggiornamento pubblicato sul proprio sito internet in data 2 marzo sulla situazione in Medio Oriente, MSC scrive che la nave Euribia rimarrà nel porto di Dubai fino a nuovo avviso, seguendo le indicazioni delle autorità di sicurezza nazionali e internazionali presenti nell'area. La situazione a bordo è sotto controllo: ospiti e membri dell'equipaggio sono costantemente assistiti e seguiti dal personale di bordo, mentre proseguono regolarmente i servizi dedicati all'accoglienza e al comfort. Nel frattempo, le operazioni di volo nella regione sono soggette a restrizioni e a continui aggiornamenti. La compagnia sta collaborando strettamente con le compagnie aeree per monitorare l'evoluzione delle rotte disponibili e individuare le migliori soluzioni possibili per il rimpatrio dei passeggeri. MSC, si legge sempre nell'aggiornamento, è inoltre in contatto costante con ambasciate e ministeri degli Affari Esteri, affinché dispongano di tutte le informazioni necessarie relative ai propri cittadini presenti a bordo e possano valutare eventuali piani di rimpatrio. Alla luce dell'attuale contesto, sono state cancellate le prossime crociere di MSC Euribia con partenza da Dubai il 7 marzo, da

Port Logistic Press

Focus

alle forme di rimborso che deve fornire la compagnia. Non è sufficiente, ad esempio, un voucher per una nuova prenotazione, ma deve essere riconosciuta la restituzione di quanto pagato". I crocieristi a bordo della MSC Euribia o che hanno una prenotazione per una crociera con la nave nelle prossime settimane possono contattare l'associazione Codici e richiedere assistenza telefonando al numero 065571996, inviando un messaggio WhatsApp al numero 3757793480 oppure scrivendo un'e-mail all'indirizzo segreteria.sportello@codici.org Condividi : Altri Articoli :.

Petroliere ferme, gas e greggio sempre più cari

Blocco di Hormuz e tagli iracheni spingono il gas intorno ai 54 euro al megawattora e il Brent sopra gli 80 dollari al barile. Teheran: "Arriverà a 200" Il petrolio arriverà a 200 dollari ", è l'avvertimento lanciato dai Guardiani della rivoluzione. "Non permetteremo che una sola goccia di petrolio esca dalla regione", ha aggiunto il generale dei Pasdaran Jabbari, minacciando di colpire oleodotti e incendiare ogni nave in transito nello Stretto di Hormuz. E l'effetto sul prezzo del greggio si è fatto sentire: il Brent ha sfondato il tetto degli 80 dollari , complice anche il taglio della produzione da parte dell'Iraq. "I nostri depositi petroliferi sono pieni a livelli critici", dice il ministero del petrolio iracheno, " non ci sono navi per il trasporto Ma il terremoto sta colpendo anche il correlato mercato del gas . Il prezzo alla borsa di Amsterdam si sta avvicinando ai 60 euro al megawattora, raddoppiato rispetto all'inizio della guerra, anche se ancora lontano dai picchi a 300 euro del 2022. L'impennata del petrolio infatti trascina con sé i contratti del gas ancora legati al valore del barile. Inoltre la paralisi di Hormuz blocca le navi cariche di GNL, rendendo la risorsa scarsa proprio quando serve a sostituire il petrolio. Sono 145 le petroliere ferme nel Golfo Persico, altre 60 attendono fuori dal Golfo. E mentre le grandi compagnie sospendono i transiti, si fa avanti l'Egitto: "Potremmo trasportare noi il greggio saudita nel Mediterraneo, attraverso i nostri porti e oleodotti".



Ship Mag

Focus

L'Iran proclama la chiusura dello Stretto di Hormuz e minaccia di bruciare le navi in transito

Irgc annuncia attacchi contro traffico marittimo e oleodotti; sicurezza marittima al livello "critico" Teheran -L'Iran ha dichiarato ufficialmente chiuso lo Stretto di Hormuz, minacciando di attaccare e incendiare le navi che tenteranno di attraversarlo. L'annuncio è stato fatto da Ebrahim Jabbari, consigliere senior del comandante del Corpo delle Guardie della Rivoluzione Islamica (Irgc), intervenuto alla televisione di Stato iraniana. Secondo Jabbari, qualsiasi imbarcazione che provi a transitare dovrà affrontare "una risposta seria", mentre anche gli oleodotti della regione potrebbero essere presi di mira nel tentativo di bloccare l'intero flusso di petrolio dal Golfo Persico. Dopo i primi attacchi statunitensi e israeliani del 28 febbraio, Teheran aveva già iniziato a trasmettere via radio alle navi che lo Stretto era chiuso, pur senza una dichiarazione legale formale. Il Joint Maritime Information Center (Jmic) ha elevato il livello di sicurezza marittima a "Critico", indicando che un attacco è considerato quasi certo. Pur in assenza di un blocco giuridicamente dichiarato, l'area è di fatto in condizioni di rischio operativo elevato. Dall'inizio dell'escalation, almeno quattro navi commerciali sono state colpite tra il Golfo

Persico, lo Stretto di Hormuz e il Golfo di Oman, con ulteriori episodi segnalati nelle vicinanze. Tra queste, la petroliera Stena Imperative, battente bandiera statunitense e operante nel programma di sicurezza della Us Maritime Administration, è stata colpita da missili nel **porto** del Bahrein; l'equipaggio è stato evacuato. La Mkd Vyom, battente bandiera delle Isole Marshall, è stata centrata al largo di Muscat con un membro dell'equipaggio deceduto. Altri attacchi hanno coinvolto le petroliere Skylight, Hercules Star e Ocean Electra in acque tra Oman ed Emirati Arabi Uniti. Lo Stretto di Hormuz è uno dei principali choke point energetici globali: vi transita circa il 20% del petrolio mondiale, il 10% dei volumi containerizzati e circa 80 milioni di tonnellate di GNL. Un'interruzione prolungata avrebbe effetti immediati su mercati energetici, assicurazioni marittime, noli e catene di approvvigionamento globali.



Irgc annuncia attacchi contro traffico marittimo e oleodotti; sicurezza marittima al livello "critico" Teheran -L'Iran ha dichiarato ufficialmente chiuso lo Stretto di Hormuz, minacciando di attaccare e incendiare le navi che tenteranno di attraversarlo. L'annuncio è stato fatto da Ebrahim Jabbari, consigliere senior del comandante del Corpo delle Guardie della Rivoluzione Islamica (Irgc), intervenuto alla televisione di Stato iraniana. Secondo Jabbari, qualsiasi imbarcazione che provi a transitare dovrà affrontare "una risposta seria", mentre anche gli oleodotti della regione potrebbero essere presi di mira nel tentativo di bloccare l'intero flusso di petrolio dal Golfo Persico. Dopo i primi attacchi statunitensi e israeliani del 28 febbraio, Teheran aveva già iniziato a trasmettere via radio alle navi che lo Stretto era chiuso, pur senza una dichiarazione legale formale. Il Joint Maritime Information Center (Jmic) ha elevato il livello di sicurezza marittima a "Critico", indicando che un attacco è considerato quasi certo. Pur in assenza di un blocco giuridicamente dichiarato, l'area è di fatto in condizioni di rischio operativo elevato. Dall'inizio dell'escalation, almeno quattro navi commerciali sono state colpite tra il Golfo Persico, lo Stretto di Hormuz e il Golfo di Oman, con ulteriori episodi segnalati nelle vicinanze. Tra queste, la petroliera Stena Imperative, battente bandiera statunitense e operante nel programma di sicurezza della Us Maritime Administration, è stata colpita da missili nel porto del Bahrein; l'equipaggio è stato evacuato. La Mkd Vyom, battente bandiera delle Isole Marshall, è stata centrata al largo di Muscat con un membro dell'equipaggio deceduto. Altri attacchi hanno coinvolto le petroliere Skylight, Hercules Star e Ocean Electra in acque tra Oman ed Emirati Arabi Uniti. Lo Stretto di Hormuz è uno dei principali choke point energetici globali: vi transita circa il 20% del petrolio mondiale, il 10% dei volumi containerizzati e circa 80 milioni di tonnellate di GNL. Un'interruzione prolungata

Fincantieri, ordine da Viking per due navi da crociera: operazione superiore a 2 miliardi di euro

L'ad Folgiero: "La decisione di realizzare queste unità a Palermo rafforza ulteriormente il ruolo del cantiere come polo produttivo pienamente integrato nel nostro sistema industriale italiano" **Trieste** - Fincantieri annuncia l'acquisizione di un ordine da Viking per la costruzione di due navi da crociera expedition. Le due società hanno, inoltre, firmato un accordo per un'opzione relativa a due navi oceaniche. Il valore complessivo dell'operazione è superiore a 2 miliardi di euro. Le due navi da crociera expedition, con consegne previste nel 2030 e nel 2031, saranno gemelle di "Viking Octantis" e "Viking Polaris" (nella foto), entrambe realizzate dalla controllata norvegese Vard e consegnate rispettivamente nel 2021 e nel 2022. Le nuove unità saranno consegnate dal cantiere Fincantieri di Palermo e sosterranno l'espansione di Viking nel mercato dedicato all'esplorazione in aree polari e regioni più remote. "Questo accordo con Viking rappresenta un passo di grande valore strategico e industriale per il nostro Gruppo. La decisione di realizzare queste unità a Palermo rafforza ulteriormente il ruolo del cantiere come polo produttivo pienamente integrato nel nostro sistema industriale italiano, confermando il percorso di crescita strutturale intrapreso negli ultimi anni", ha spiegato Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri. Ciascuna nave potrà ospitare 378 ospiti in 189 cabine e sarà certificata "Polar Class 6" per operare in sicurezza nelle regioni polari. Progettate per navigare in aree remote e lungo il fiume San Lorenzo, offriranno manovrabilità e stabilità superiori anche in condizioni di mare agitato. Tra le caratteristiche principali figurano la prua verticale, mentre gli scafi rinforzati per il ghiaccio garantiranno la navigazione sicura in ambienti estremi. Le navi sono progettate dagli stessi architetti e ingegneri che hanno firmato la flotta oceanica di Viking. Le due opzioni per le navi da crociera oceaniche, entrambe con consegna prevista nel , saranno inserite nel segmento upper premium e seguiranno la stessa filosofia progettuale e gli standard tecnici delle unità già costruite da Fincantieri. Con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate e una capacità di 998 ospiti in 499 cabine, rispetteranno le più recenti normative ambientali e di navigazione e saranno dotate di sistemi di sicurezza all'avanguardia.



L'ad Folgiero: "La decisione di realizzare queste unità a Palermo rafforza ulteriormente il ruolo del cantiere come polo produttivo pienamente integrato nel nostro sistema industriale italiano" Trieste - Fincantieri annuncia l'acquisizione di un ordine da Viking per la costruzione di due navi da crociera expedition. Le due società hanno, inoltre, firmato un accordo per un'opzione relativa a due navi oceaniche. Il valore complessivo dell'operazione è superiore a 2 miliardi di euro. Le due navi da crociera expedition, con consegne previste nel 2030 e nel 2031, saranno gemelle di "Viking Octantis" e "Viking Polaris" (nella foto), entrambe realizzate dalla controllata norvegese Vard e consegnate rispettivamente nel 2021 e nel 2022. Le nuove unità saranno consegnate dal cantiere Fincantieri di Palermo e sosterranno l'espansione di Viking nel mercato dedicato all'esplorazione in aree polari e regioni più remote. "Questo accordo con Viking rappresenta un passo di grande valore strategico e industriale per il nostro Gruppo. La decisione di realizzare queste unità a Palermo rafforza ulteriormente il ruolo del cantiere come polo produttivo pienamente integrato nel nostro sistema industriale italiano, confermando il percorso di crescita strutturale intrapreso negli ultimi anni", ha spiegato Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri. Ciascuna nave potrà ospitare 378 ospiti in 189 cabine e sarà certificata "Polar Class 6" per operare in sicurezza nelle regioni polari. Progettate per navigare in aree remote e lungo il fiume San Lorenzo, offriranno manovrabilità e stabilità superiori anche in condizioni di mare agitato. Tra le caratteristiche principali figurano la prua verticale, mentre gli scafi rinforzati per il ghiaccio garantiranno la navigazione sicura in ambienti estremi. Le navi sono progettate dagli stessi architetti e ingegneri che hanno firmato la flotta oceanica di Viking. Le due opzioni per le navi da crociera oceaniche, entrambe con consegna prevista nel , saranno inserite nel segmento

Shipping Italy

Focus

Viking ordina a Fincantieri due navi expedition con opzioni per altre due oceaniche

Sarà lo stabilimento di **Palermo** a realizzare due gemelle della Viking Octantis e della Viking Polaris previste in consegna nel 2030 e nel 2031. Fincantieri ha annunciato l'acquisizione di un nuovo ordine da Viking per la costruzione di due navi da crociera expedition a cui si aggiunge un accordo per un'opzione relativa a due navi oceaniche, il valore complessivo degli accordi, soggetti a finanziamento e ad altri termini e condizioni tipici di questo tipo di contratti, è considerato come "molto importante" da Fincantieri (superiore a 2 miliardi di euro). Le due navi da crociera expedition, con consegne previste nel 2030 e nel 2031, saranno gemelle di Viking Octantis e Viking Polaris, entrambe realizzate dalla controllata norvegese Vard e consegnate rispettivamente nel 2021 e nel 2022. Le nuove unità saranno consegnate dal cantiere Fincantieri di **Palermo** e sosterranno l'espansione di Viking nel mercato dedicato all'esplorazione in aree polari e regioni più remote. Il cantiere in una nota specifica che ciascuna nave potrà ospitare 378 ospiti in 189 cabine e sarà certificata Polar Class 6 per operare in sicurezza nelle regioni polari. Progettate per navigare in aree remote e lungo il fiume San Lorenzo, offriranno manovrabilità e stabilità superiori anche in condizioni di mare agitato. Tra le caratteristiche principali figurano la prua verticale, mentre gli scafi rinforzati per il ghiaccio garantiranno la navigazione sicura in ambienti estremi. Gli stabilizzatori U-tank ridurranno sensibilmente il rollio della nave anche a velocità ridotta. Le navi sono progettate dagli stessi architetti e ingegneri che hanno firmato la flotta oceanica di Viking, combinando l'eleganza del design scandinavo, spazi pubblici raccolti e aree aggiunte appositamente per la particolare tipologia di viaggio expedition. Le due opzioni per le navi da crociera oceaniche, entrambe con consegna prevista nel 2034, saranno inserite nel segmento upper premium e seguiranno la stessa filosofia progettuale e gli standard tecnici delle unità già costruite da Fincantieri o attualmente in costruzione nei cantieri italiani del Gruppo. Con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate e una capacità di 998 ospiti in 499 cabine, rispetteranno le più recenti normative ambientali e di navigazione e saranno dotate di sistemi di sicurezza all'avanguardia. Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, ha così commentato: "Questo accordo con Viking rappresenta un passo di grande valore strategico e industriale per il nostro Gruppo. La decisione di realizzare queste unità a **Palermo** rafforza ulteriormente il ruolo del cantiere come polo produttivo pienamente integrato nel nostro sistema industriale italiano, confermando il percorso di crescita strutturale intrapreso negli ultimi anni". La collaborazione fra Viking e Fincantieri è iniziata nel 2012 e fino ad oggi ha portato alla costruzione di 26 navi passeggeri.



Sarà lo stabilimento di Palermo a realizzare due gemelle della Viking Octantis e della Viking Polaris previste in consegna nel 2030 e nel 2031. Fincantieri ha annunciato l'acquisizione di un nuovo ordine da Viking per la costruzione di due navi da crociera expedition a cui si aggiunge un accordo per un'opzione relativa a due navi oceaniche, il valore complessivo degli accordi, soggetti a finanziamento e ad altri termini e condizioni tipici di questo tipo di contratti, è considerato come "molto importante" da Fincantieri (superiore a 2 miliardi di euro). Le due navi da crociera expedition, con consegne previste nel 2030 e nel 2031, saranno gemelle di Viking Octantis e Viking Polaris, entrambe realizzate dalla controllata norvegese Vard e consegnate rispettivamente nel 2021 e nel 2022. Le nuove unità saranno consegnate dal cantiere Fincantieri di Palermo e sosterranno l'espansione di Viking nel mercato dedicato all'esplorazione in aree polari e regioni più remote. Il cantiere in una nota specifica che ciascuna nave potrà ospitare 378 ospiti in 189 cabine e sarà certificata Polar Class 6 per operare in sicurezza nelle regioni polari. Progettate per navigare in aree remote e lungo il fiume San Lorenzo, offriranno manovrabilità e stabilità superiori anche in condizioni di mare agitato. Tra le caratteristiche principali figurano la prua verticale, mentre gli scafi rinforzati per il ghiaccio garantiranno la navigazione sicura in ambienti estremi. Gli stabilizzatori U-tank ridurranno sensibilmente il rollio della nave anche a velocità ridotta. Le navi sono progettate dagli stessi architetti e ingegneri che hanno firmato la flotta oceanica di Viking, combinando l'eleganza del design scandinavo, spazi pubblici raccolti e aree aggiunte appositamente per la particolare tipologia di viaggio expedition. Le due opzioni per le navi da crociera oceaniche, entrambe con consegna prevista nel 2034, saranno inserite nel segmento upper premium e seguiranno la stessa filosofia progettuale e gli standard tecnici delle unità già costruite da Fincantieri o attualmente in costruzione nei cantieri italiani del Gruppo. Con una stazza lorda di circa 54.300 tonnellate e una capacità di 998 ospiti in 499 cabine, rispetteranno le più recenti normative ambientali e di navigazione e saranno dotate di sistemi di sicurezza all'avanguardia. Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, ha così commentato: "Questo accordo con Viking rappresenta un passo di grande valore strategico e industriale per il nostro Gruppo. La decisione di realizzare queste unità a **Palermo** rafforza ulteriormente il ruolo del cantiere come polo produttivo pienamente integrato nel nostro sistema industriale italiano, confermando il percorso di crescita strutturale intrapreso negli ultimi anni". La collaborazione fra Viking e Fincantieri è iniziata nel 2012 e fino ad oggi ha portato alla costruzione di 26 navi passeggeri.

Crociere cinesi, la crisi dei "piccoli"

Pechino verso la statalizzazione del settore per resistere ai colossi occidentali. Il caso dell'accorpamento di Adora Cruises e Astro Ocean, e quello della piccola Blue Dream travolta dai debiti e dalle tensioni con Tokyo. Il mercato **crocieristico** domestico in Cina sta attraversando una fase di profonda e turbolenta evoluzione, segnata da una crisi che ricorda le sfide affrontate dal settore in Occidente decenni fa. Tra sequestri giudiziari, tensioni geopolitiche e una concorrenza sempre più serrata, il modello dei piccoli operatori indipendenti sembra destinato a soccombere a favore di un massiccio consolidamento statale. Il caso emblematico di questa crisi è rappresentato da Blue Dream Cruises. La compagnia ha visto la propria nave, la "Blue Dream Melody", finire sotto sequestro all'inizio di marzo 2026 a causa di un contenzioso con un fornitore di carburante per un debito non saldato di circa 600 mila dollari. La nave è ferma dall'inizio dell'anno, vittima non solo di problemi finanziari ma anche del deterioramento dei rapporti tra Pechino e Tokyo.

