



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 05 marzo 2026



Rassegna stampa

Prime Pagine

05/03/2026	Corriere della Sera	11
Prima pagina del 05/03/2026		
05/03/2026	Il Fatto Quotidiano	12
Prima pagina del 05/03/2026		
05/03/2026	Il Foglio	13
Prima pagina del 05/03/2026		
05/03/2026	Il Giornale	14
Prima pagina del 05/03/2026		
05/03/2026	Il Giorno	15
Prima pagina del 05/03/2026		
05/03/2026	Il Manifesto	16
Prima pagina del 05/03/2026		
05/03/2026	Il Mattino	17
Prima pagina del 05/03/2026		
05/03/2026	Il Messaggero	18
Prima pagina del 05/03/2026		
05/03/2026	Il Resto del Carlino	19
Prima pagina del 05/03/2026		
05/03/2026	Il Secolo XIX	20
Prima pagina del 05/03/2026		
05/03/2026	Il Sole 24 Ore	21
Prima pagina del 05/03/2026		
05/03/2026	Il Tempo	22
Prima pagina del 05/03/2026		
05/03/2026	Italia Oggi	23
Prima pagina del 05/03/2026		
05/03/2026	La Nazione	24
Prima pagina del 05/03/2026		
05/03/2026	La Repubblica	25
Prima pagina del 05/03/2026		
05/03/2026	MF	26
Prima pagina del 05/03/2026		

Primo Piano

04/03/2026	Adriaeco	27
Assoporti si congratula con Ravenna per la designazione a Capitale del mare 2026: un riconoscimento che sottolinea anche il valore del Porto		

04/03/2026	Catania Oggi	28
Porti Sicilia orientale: 700 milioni per la crescita di Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo		
04/03/2026	FerPress	29
Assoporti si congratula con Ravenna per la designazione a Capitale del mare 2026		
04/03/2026	Informare	30
Ravenna è stata designata Capitale del mare 2026		
04/03/2026	Informatore Navale	31
Assoporti si congratula con Ravenna per la designazione a "Capitale del mare 2026 la nomina sottolinea anche il valore del Porto		
04/03/2026	Messaggero Marittimo	32
Ravenna capitale del mare, Assoporti si congratula		
04/03/2026	Sea Reporter	33
Ravenna è la Capitale italiana del Mare 2026: il plauso di Assoporti		
04/03/2026	Siracusa Live	34
Porti Sicilia orientale: spesi 700 milioni tra Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo. Visita del presidente Assoporti Petri: "Realtà vivaci con enormi potenzialità"		

Trieste

04/03/2026	Ship Mag	35
Gilardin (Dfds): "Vogliamo espanderci a Trieste. E da Grimaldi accuse false"		
04/03/2026	Trieste Prima	36
Bomba day a Miramare: prorogata l'ordinanza fino a venerdì		

Savona, Vado

04/03/2026	Messaggero Marittimo	37
Il porto di Savona ricorda Rino Canavese		
04/03/2026	Eco di Savona	39
Istituzioni e comunità portuale riunite per ricordare Rino Canavese		

Genova, Voltri

04/03/2026	Ansa.it	41
Iran: Bucci 'situazione preoccupa, ma nessun allarme per la logistica'		
04/03/2026	Il Nautilus	42
Paroli (AdSP MLO): Infrastrutture nei tempi, tracce ferroviarie utilizzate al 100% e alleanza con gli operatori: così rafforziamo i traffici		
04/03/2026	Il Vostro Giornale	44
Autorità portuale, il presidente Paroli: Infrastrutture e potenziamento ferroviario per aumentare i traffici		
04/03/2026	Il Vostro Giornale	46
Guerra in Iran, Bucci: Un po' di preoccupazione, ma anche opportunità per la logistica		
04/03/2026	Informatore Navale	50
Intermodalità, Paroli: Infrastrutture nei tempi, tracce ferroviarie utilizzate al 100% e alleanza con gli operatori: così rafforziamo i traffici		

04/03/2026	La Voce di Genova	<i>Al Aeroporti</i>	52
Aeroporto di Genova, verso un bando internazionale per il nuovo socio di maggioranza			
04/03/2026	Liguria 24	<i>Redazione Ivg</i>	53
Autorità portuale, il presidente Paroli: Infrastrutture e potenziamento ferroviario per aumentare i traffici			
04/03/2026	Messaggero Marittimo		54
Paroli: ferrovie e investimenti privati per rafforzare i traffici			
04/03/2026	PrimoCanale.it		56
Aeroporto di Genova, Camera di Commercio: "Entro un mese e mezzo l'esito dell'advisor"			
04/03/2026	Rai News		57
Iran: Bucci: "La situazione preoccupa, ma nessun allarme per la logistica"			
04/03/2026	TeleNord		58
Bucci: "Preoccupazione per conseguenze guerra sulle catene logistiche, ma nessun allarmismo"			
04/03/2026	TeleNord	<i>Carlotta Nicoletti</i>	59
Aeroporto, Attanasio: "Tra un mese e mezzo avremo le valutazioni"			
04/03/2026	TeleNord	<i>Luigi Attanasio</i>	60
Aeroporto Genova, bando di gara internazionale per un partner privato			

La Spezia

04/03/2026	BizJournal Liguria		61
Blue Ports, quattro delegazioni straniere in visita al Dltm			
04/03/2026	Citta della Spezia		62
Nasce "Aktè - Laboratorio del mare", quattro residenze artistiche per sostenere le tematiche ambientali			
04/03/2026	Citta della Spezia		63
Natale: "Bucci legga la riforma prima di difenderla: la verità è che centralizza le decisioni a Roma e indebolisce i porti liguri"			
04/03/2026	Citta della Spezia		64
Quattro delegazioni straniere in visita al Dltm per il progetto europeo Blue Ports			
04/03/2026	Citta della Spezia		65
Iran e porti, Natale e Bianchi: "Conseguenze pesanti sui porti liguri: Bucci invece di minimizzare si attivi e chiedi subito misure straordinarie al governo"			
04/03/2026	Citta della Spezia		66
Iran, Baruzzo: "Da Bucci parole gravi e irresponsabili"			
04/03/2026	Liguria 24	<i>Redazione Città</i>	67
Nasce Aktè Laboratorio del mare, quattro residenze artistiche per sostenere le tematiche ambientali			
04/03/2026	Port Logistic Press		68
Spezia Carrara Cruise Terminal: corso per gestire Persone a Mobilità Ridotta			

Ravenna

04/03/2026	Agenparl		69
Ravenna Capitale italiana del Mare 2026, Tassinari (FI): "Un riconoscimento che premia tutta la Romagna"			
04/03/2026	Agenzia Giornalistica Opinione		70
REGIONE EMILIA-ROMAGNA * : «LA RAVENNA PROCLAMATA CAPITALE ITALIANA DEL MARE 2026»			

04/03/2026	Agenzia Giornalistica Opinione	71
FI - FORZA ITALIA * CAMERA: «RAVENNA CAPITALE ITALIANA DEL MARE 2026, TASSINARI (FI): "UN RICONOSCIMENTO CHE PREMIA TUTTA LA ROMAGNA"»		
04/03/2026	Agenzia stampa Mobilità <i>Agenzia Stampa Mobilità</i>	72
Ravenna 2026 (2): opportunità logistiche e rilancio della blue economy		
04/03/2026	Dire	73
Capitale del mare 2026: the winner is... Ravenna. Il sindaco Barattoni: "Una grande opportunità"		
04/03/2026	Il Piccolo Faenza	75
Ravenna è stata nominata capitale italiana del mare		
04/03/2026	Ravenna24Ore.it	77
Ravenna proclamata Capitale italiana del mare 2026		
04/03/2026	RavennaNotizie.it	79
Via Baiona e via Canale Magni indecenti. Qualcuno pensa di intervenire, per renderle sicure?		
04/03/2026	RavennaNotizie.it	80
Ravenna è "Capitale del Mare 2026"		
04/03/2026	RavennaNotizie.it	82
Ravenna Capitale del Mare 2026: commenti e reazioni alla vittoria della città		
04/03/2026	ravennawebtv.it	84
Ravenna città di mare, Barattoni: "Una vittoria frutto del lavoro condiviso del territorio"		
04/03/2026	ravennawebtv.it	85
Ravenna Capitale italiana del Mare 2026, Guberti: "Un riconoscimento al valore strategico del nostro territorio"		
04/03/2026	ravennawebtv.it	86
Ravenna Capitale italiana del mare 2026, de Pascale: "Riconoscimento importante per tutta l'Emilia-Romagna"		
04/03/2026	Romagnanotizie	87
Ravenna Capitale del Mare 2026: commenti e reazioni alla vittoria della città		
04/03/2026	Sesto Potere <i>CARLO BATTISTINI</i>	89
Ravenna proclamata Capitale italiana del mare 2026, commenti		
04/03/2026	Settesere	92
Ravenna proclamata «Capitale del mare 2026», la soddisfazione delle istituzioni		

Marina di Carrara

04/03/2026	Voce Apuana	94
«Smentito lo sradicamento dei pini in viale Colombo: continueremo a vigilare e chiediamo trasparenza sui progetti»		

Livorno

04/03/2026	Il Nautilus	96
ADSP MTS: Festa della donna, Se il lavoro è inclusione		
04/03/2026	La Gazzetta Marittima	97
Pierburg, chi è il fondo tedesco Aurelius in pole position per comprarla		
04/03/2026	Messaggero Marittimo	99
Se il lavoro è inclusione: l'AdSp mTs celebra l'8 Marzo con un video		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

04/03/2026	AgenPress	101
Maxi sequestro di esplosivi al Porto di Ancona. Oltre 10 milioni di detonatori e 314 mila munizioni		
04/03/2026	Agenzia Giornalistica Opinione	103
GDF - GUARDIA DI FINANZA * «ANCONA: MAXI SEQUESTRO DI ESPLOSIVI AL PORTO DI ANCONA. OPERAZIONE "CLEAN SHOT": ADM SEQUESTRA 10 MILIONI DI DETONATORI E 314 MILA MUNIZIONI.»		
04/03/2026	Ancona Today	105
Maxi sequestro di esplosivi al porto: scoperte 314mila munizioni e 10 milioni di detonatori pronti per essere imbarcati su una nave passeggeri		
04/03/2026	Ancona Today	107
Sicurezza dei porti marchigiani, si va verso un protocollo d'intesa		
04/03/2026	Ancona Today	108
Daniele Silvetti ha incontrato le 15 direzioni marittime ad Ancona		
04/03/2026	AnconaNotizie	109
Maxi-sequestro di esplosivi e munizioni presso il porto di Ancona		
04/03/2026	Ansa.it	110
Milioni di detonatori e oltre 300mila munizioni sequestrate ad Ancona		
04/03/2026	Ansa.it	111
Sicurezza dei porti marchigiani, verso intesa Regione-Guardia Costiera		
04/03/2026	corriereadriatico.it	112
Stazione marittima, hotel a zero stelle: ormai è un orinatoio per clochard		
05/03/2026	corriereadriatico.it	113
Ancona, sul Tir c'erano 10 milioni di detonatori destinati a Cipro: camionista fermato prima dell'imbarco		
05/03/2026	corriereadriatico.it	114
Cambio di casacca in Comune, Azione va da Silvetti: Fagioli all'Erap, Vichi resta al porto. Entra Melaranci ma va in maggioranza		
04/03/2026	Dire	115
Milioni di detonatori per Cipro a bordo di una nave passeggeri: maxi sequestro nel porto di Ancona		
04/03/2026	Informare	116
Ingente carico di munizioni e detonatori sequestrato nel porto di Ancona		
04/03/2026	Italpress.it	117
Maxi sequestro di esplosivi al porto di Ancona, milioni di detonatori e munizioni erano pronti a viaggiare insieme ai passeggeri		
04/03/2026	Italpress.it	119
Maxi sequestro di materiale esplosivo al porto di Ancona		
04/03/2026	La Gazzetta Marittima	120
Guardia Costiera, i vertici territoriali scelgono Ancona per riunirsi con il comandante generale		
04/03/2026	La Gazzetta Marittima	121
Ancona, maxi-sequestro di esplosivi da imbarcare su un traghetto passeggeri		
04/03/2026	Messaggero Marittimo	123
Milioni di munizioni e detonatori sequestrati al porto di Ancona		
04/03/2026	Rai News	124
Sequestro al porto di Ancona: bloccate migliaia di munizioni da caccia e 10 milioni di detonatori		

04/03/2026	Shipping Italy	125
Maxi sequestro di esplosivi al porto di Ancona		
04/03/2026	vivereancona.it	127
Le Direzioni Marittime incontrano ad Ancona il Comando Generale della Guardia Costiera		
04/03/2026	vivereancona.it	128
Maxi sequestro al porto di Ancona: scoperti 314mila munizioni e 10 milioni di detonatori pronti all'imbarco su una nave passeggeri		
04/03/2026	vivereancona.it	130
Il Sindaco di Ancona all'incontro delle Direzioni Marittime con il Comando Generale della Guardia Costiera		
04/03/2026	vivereancona.it	131
Capitale Italiana del Mare 2026, il percorso di Ancona diventa base di lavoro per progetti e alleanze		

Salerno

04/03/2026	Cronachesalerno.it	<i>ERIKA NOSCHESI</i>	133
Marina di Pastena: il futuro del litorale			
04/03/2026	Dentro Salerno		135
Salerno: Trofeo OptiSud, I tappa del circuito vela giovanile			
04/03/2026	Giornale Del Cilento		136
A Salerno il Trofeo OptiSud: il 7 e l'8 marzo la prima tappa del circuito della vela giovanile			
04/03/2026	StileTV	<i>Comunicato Stampa</i>	137
Salerno, porto turistico a Pastena "aumenta la fruizione pubblica ed è opportunità di sviluppo"			
04/03/2026	Tv Oggi Salerno		139
PORTO DI PASTENA, UNA PIAZZA E PIU' LUNGOMARE PER IL QUARTIERE: ILARDI SPIEGA IL PROGETTO			

Bari

04/03/2026	Bari Today	140
Rifiuti classificati irregolarmente e spediti dal porto di Bari alla Grecia: azienda sequestrata		

Brindisi

04/03/2026	Brindisi Report	141
Banchine instabili nel porto interno: pericoli per le regate internazionali		
04/03/2026	Brindisi Report	142
"Petrochimico: rilancio della transizione energetica per la tutela del territorio"		
04/03/2026	Collettiva	<i>Davide Colella</i> 144
Petrochimico di Brindisi: il futuro è una questione nazionale		

Manfredonia

04/03/2026	Agenparl	146
Agenzia nr. 375 - Porto di Manfredonia, Gatta: "Scintille fra Asi e Comune, presidente consorzio venga in audizione a spiegare cosa sta succedendo"		

04/03/2026 **lispontino.net** *Comunicato Stampa* 147
Fatone: Uscire dall'ASI? Manfredonia rischia l'isolamento

04/03/2026 **Stato Quotidiano** *Michele Solatia* 148
MANFREDONIA FATONE Manfredonia, ASI e futuro del porto: Fatone scrive al sindaco «Uscire dal Consorzio sarebbe un rischio»

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

04/03/2026 **Corriere Della Calabria** 149
Pacco sospetto sulla spiaggia di Curinga: conteneva 62 chili di hashish - FOTO

04/03/2026 **Rai News** 150
Droga: pacco con 62 Kg hashish sequestrato in spiaggia a Curinga in Calabria

Cagliari

04/03/2026 **Youtg.net** 151
Capitale italiana del Mare, vince Ravenna: niente da fare per Cagliari

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

04/03/2026 **Agenparl** 152
Maltempo, al via la ricostruzione delle travi dell'approdo di Scari a Stromboli

04/03/2026 **giornaledisicilia.it** 153
Stromboli, per il porto spaccato in due si rischia anche un'emergenza rifiuti

04/03/2026 **TempoStretto** 154
Messina si riappropria del mare, ecco come sarà la terrazza panoramica di fronte al porto

Augusta

04/03/2026 **LiveSicilia** 155
Basi militari in Sicilia, perchè l'isola è strategica per gli Usa

Palermo, Termini Imerese

04/03/2026 **Agenzia Giornalistica Opinione** 157
CAMERA DEI DEPUTATI: «L'AUDIZIONE DI ANNALISA TARDINO PER LA PRESIDENZA DELL'AUTORITÀ PORTUALE, DIRETTA WEBTV»

04/03/2026 **Blog Sicilia** 158
Fincantieri, Gerbino (Uilm): allo stabilimento riconosciuto impegno e professionalità, serve investire per il rilancio

04/03/2026 **IL Sicilia** *Pietro Minardi* 159
Nuovo waterfront a Palermo, hub energetici e ponte sullo Stretto: Tardino audita alla Camera

04/03/2026	Informare	161
Viking ordina a Fincantieri due nuove navi da crociera expedition e fissa un'opzione per due navi oceaniche		
05/03/2026	LiveSicilia	162
Mondello e la polemica sul Piano di utilizzo. Lagalla: "Caso inesistente"		
04/03/2026	Palermo Today	164
Fincantieri, Gerbino (Uilm): "Allo stabilimento palermitano riconosciuto impegno e professionalità"		

Focus

04/03/2026	Adnkronos.com	165
Medio Oriente, stop crociere per garantire sicurezza: l'annuncio di Cruises Lines International Association		
04/03/2026	Ansa.it	166
L'Ue presenta la strategia industriale marittima per restare competitivi		
04/03/2026	Ansa.it	167
L'Ue presenta la strategia industriale marittima per restare competitivi (2)		
04/03/2026	Confartigianato	168
Imprese demaniali a Balnearia: la partecipazione collettiva ai bandi sarà una vera strategia per affrontare le gare		
04/03/2026	Corriere Marittimo	170
Logistica tra tensioni geopolitiche e riforme: Intermodalità, porti e valichi nella strategia politica		
04/03/2026	Eunews.it	172
L'UE (ri)scommette sul mare: presentate le Strategie per l'industria marittima e per i porti <i>Giorgio Dell Omodarme</i>		
04/03/2026	FerPress	174
Spagna: investimenti per 7 mld di euro fino al 2029 per competitività, sostenibilità e connettività nei porti		
04/03/2026	FerPress	177
A SMI26 va in scena la logistica italiana tra crisi geopolitica e riforme: intermodalità, porti, valichi al centro della strategia del Governo		
04/03/2026	Il Nautilus	179
Rixi: operatori predispongano un documento da sottoporre al Ministero, con l'obiettivo di individuare priorità condivise e linee di indirizzo operative per rafforzare il sistema logistico nazionale		
04/03/2026	Informare	181
La Commissione Europea presenta due strategie per promuovere la competitività, la sostenibilità, la sicurezza e la resilienza dei porti, dei trasporti marittimi e della cantieristica navale dell'UE		
04/03/2026	Informare	184
Armatori e produttori navali europei plaudono alla strategia dell'UE per il settore. Meno convinti della proposta gli operatori portuali tedeschi		
04/03/2026	Informatore Navale	187
Assarmatori Pubblicate le due Strategie UE dedicate al settore marittimo-portuale		
04/03/2026	Informazioni Marittime	188
Traghetti inquinano (molto) più delle auto in Europa: lo studio di Transport & Environment		
04/03/2026	Messaggero Marittimo	189
Porti e industria marittima, l'UE vara due strategie per rafforzare competitività e sicurezza		
04/03/2026	Mondo Balneare	191
Confartigianato a Balnearia: La partecipazione collettiva ai bandi sarà la strategia per affrontare le gare		
04/03/2026	Pneus News	193
La Commissione vara strategie industriali marittime e portuali dell'UE per stimolare la competitività in tutto il settore marittimo <i>Ludovico Bencini</i>		
04/03/2026	Port Logistic Press	197
I russi sbarcano dalla MSC Euribia, pronto il volo di rientro. Aggiornamenti sui 563 italiani		

04/03/2026	PrimoCanale.it	199
Guerra in Medio Oriente, 563 crocieristi italiani bloccati nel porto di Dubai		
04/03/2026	Rai News	200
563 crocieristi italiani bloccati su nave nel porto di Dubai. 6 in tutto le navi ferme nel Golfo		
04/03/2026	Rai News	201
Alleanza strategica tra i big della logistica: Orbassano diventa un hub di portata europea		
04/03/2026	Rai News	203
Tra i 563 crocieristi bloccati nel porto di Dubai anche un gruppo di arcensi		
04/03/2026	Shipping Italy	205
Colpita una petroliera usata per la logistica militare Usa		
04/03/2026	Shipping Italy	206
Altre tre autostrade del mare italiane ammesse ai contributi del Sea Modal Shift		
04/03/2026	Shipping Italy	207
Assarmatori plaude alle nuove linee guida della Commissione Ue sulla strategia marittima europea		
04/03/2026	Shipping Italy	208
Attaccata dall'Iran una petroliera usata per la logistica militare Usa		
04/03/2026	Transport Online	209
Sea Modal Shift: il MIT aggiunge tre nuove rotte incentivabili		
04/03/2026	Transport Online	210
L'Ue lancia la strategia industriale marittima per rafforzare la competitività		

CORRIERE DELLA SERA

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

150
anni
1876

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



I 150 anni e il libro
Emozioni, ricordi:
gli auguri di tutti
di **Cannavò, Casati e Seneghini**
alle pagine 41 e 42

Domani alla Scala
Concerto e storia
con **Mattarella**
di **Pasqualetto e Santucci**
a pagina 43



IL MEDIO ORIENTE

Iran, curdi pronti all'attacco

I media Usa: offensiva via terra. Ma arrivano smentite. Iraq, raid e blackout. Sánchez sfida Trump
A picco una fregata di Teheran, oltre 80 morti. Missile diretto sulla Turchia intercettato dalla Nato

EQUIVOCI E SILENZI

di **Goffredo Buccini**

Ruhollah Khomeini ebbe di certo un'illuminazione ascendendo al potere: usare i «mostri» della terra, a maggior gloria di Allah e della sua rivoluzione. «È nostro dovere salvare gli affamati e i bisognosi», dichiarò a un mondo smarrito nel quale il comunismo, alla fine degli anni Settanta del secolo scorso, già mostrava la corda.

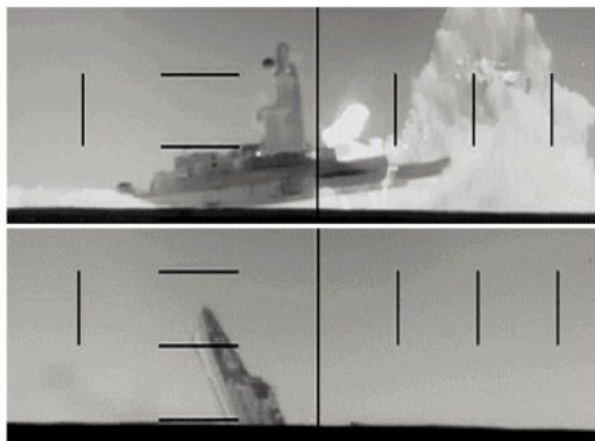
continua a pagina 46

L'ALLEATO IMMOBILE

di **Danilo Taino**

Forse aveva ragione Deng Xiaoping. Il leader comunista che alla fine degli anni Settanta aprì la Cina al resto del mondo e a un boom economico straordinario consigliava ai suoi successori di nascondere la propria forza e di non avere fretta di dichiararsi potente. Prima, essere pronti a tutto. Chissà se, di fronte all'alleato Iran che vacilla, l'attuale guida assoluta della Repubblica popolare, Xi Jinping, è tornato con la mente a quel suggerimento.

continua a pagina 46



Le immagini dal periscopio del sottomarino della marina Usa che ha affondato una nave da guerra iraniana nell'Oceano Indiano

Frattini, Frignani, S. Gandolfi, Mazza, Nicastro da pagina 2 a pagina 19

L'ANNUNCIO DEL SEGRETARIO AL TESORO

Dazi americani al 15%
«In vigore a giorni»
Le contromisure Ue

di **Francesca Basso**

a pagina 27

IL TITOLO IN CALO

Cda Mps, c'è la lista
Lovaglio resta fuori
L'ipotesi Palermo

di **De Rosa e Polizzi**

a pagina 49

GIANNELLI

LA SCENA INTERNAZIONALE



LO STRETTO BLINDATO

Il caso Hormuz
Rischi e danni
della chiusura

di **Federico Fubini**

a pagina 5

KURDISTAN E ALLEANZE

Quelle milizie
che la Cia
sta armando

di **Olimpio e Privitera**

a pagina 15

LA LEADER DA MATTARELLA

Aiuti militari
Meloni chiede
il voto dell'Aula

di **Canettieri e Guerzoni**

a pagina 11

I MERCATI, GLI EFFETTI

Borse in ripresa
e il petrolio
frena la corsa

di **Chiesa, Ferraino e Marro**

alle pagine 16 e 17

Il sondaggio Il Sì può prevalere se vota il 49%
Referendum, avanti il No
Affluenza stimata al 42%

di **Nando Pagnoncelli**

Si avvicina il referendum sulla giustizia, ma poco più del 40% degli elettori dichiara di seguire la campagna elettorale con una certa attenzione, solo il 9% la segue con molto interesse. Attualmente l'affluenza si colloca al 42%, e tenendo conto di tutti i fattori potrebbe arrivare al massimo al 49. È presto per dare definitivamente la palma della vittoria al No, tuttavia sembra acquisita una tendenza al crescere della contrarietà, cui ha contribuito la maggiore mobilitazione dell'opposizione e anche alcuni eccessi comunicativi da parte di esponenti istituzionali del centrodestra.

a pagina 21

MELONI ABBRACCIA LA MADRE



Folla e palloncini
per **Domenico**
L'addio a Napoli

di **Enzo d'Errico**

Napoli e l'ultimo saluto a Domenico. I palloncini, la folla e la piccola bara bianca.

alle pagine 28 e 29

octopusenergy

RESTARE CON IL SOLITO FORNITORE
PUÒ COSTARTI CARO!

Passa a Octopus

Energia pulita a prezzi accessibili

★ Trustpilot ★★★★★ octopusenergy.it

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Un'ora da Sánchez

Chi non vorrebbe vivere un'ora da Sánchez per poter sbattere in faccia all'omaccione di Stato quello che tutti pensano di lui. Che sta giocando alla roulette russa con le nostre vite. Che si può essere amici degli americani senza diventare servi. E che la violenza fuori-legge resta un crimine, anche se usata contro i tiranni iraniani. Sì, un'ora da *hombre vertical*. Un'ora e un quarto, magari, così da avere il tempo di dire a Trump quel che si merita senza preoccuparsi delle conseguenze, e rivendicando lo addirittura: «Noi non saremo tuoi complici solo per paura delle tue rappresaglie». Purtroppo, in una giornata, di ore ce ne sono altre ventitré. E lì, se non hai frequentato corsi accelerati da eroe, è un attimo che ti ritrovi a essere Merz.

Ciò è un prosaico che su Trump ha maturato opinioni altrettanto sgradevoli (da come lo guarda, anzi non lo guarda, si capisce che nutre una ripulsa fisica nei suoi confronti). Eppure, seduto nello Studio Ovale sulla poltrona delle umiliazioni che fu di Zelensky, sta attento a non lasciar trapelare il suo disgusto e rimane zitto persino quando il bullo si mette a sparlare degli altri europei.

E che Merz non si preoccupa della gloria, ma degli affari: suoi e del popolo tedesco. E gli affari gli impongono di non contraddire il bullo finché è forte, pronto naturalmente a voltargli le spalle appena smetterà di esserlo. La famosa *realpolitik* che governa il mondo «H24». Anzi, 23: un'ora da Sánchez lasciatemela sognare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NICCOLÒ AMMANITI
IL CUSTODE

Mamma mi aveva avvertito.
Scordati gli amici, scordati i viaggi, il mondo
inizia e finisce qui, noi abbiamo un compito.
Occuparci della cosa nel bagno.

EINAUDI
STILE LIBERO



60305
0 771120 483008



La **disoccupazione** cala al **5,1%**, è il nuovo minimo: il governo esulta, il **mercato** però ormai è quasi **fermo** ed esplodono gli **inattivi** (+322 mila). È la cura Meloni



Giovedì 5 marzo 2026 - Anno 18 - n° 63
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

QUELLI CHE NON PAGANO

Dopo Palamara, anche Ferri viene salvato da destra



◀ FROSINA E MASSARI A PAG. 9

FARÀ COMIZI PER IL VOTO

La guerra affossa il Sì: Meloni deve metterci la faccia

◀ A PAG. 9

LA PRIVACY PERQUISITA

Gdf dal Garante per l'assunzione di lady Sbardella

◀ RISBIGLIA E MACKINSON A PAG. 13

PALERMO È FAVORITO

Mps, Fad Lovaglio è fuori: Calta-boy per la successione

◀ DI FOGGIA A PAG. 12

I FUFFAGURU DEL GOLFO

"A Dubai tutto ok" Gli influencer comici di regime

◀ Virginia Della Sala

Sul tetto di una villetta nella periferia di Dubai un gruppo di influencer cena sereno: "Mi state chiedendo della situazione" scrive la titolare dell'accout in una storia del 28 febbraio. Tra costumi e bikini, mostrano le esplosioni in cielo dei missili iraniani intercettati da quelli emiratini. I social media esplodono invece di contenuti in stile fuffaguru.

A PAG. 14

CAMPO ROVINATO Il ministro fa campagna per il Sì col volo blu

Nordio: tour in elicottero Gdf e incontra l'uomo legato ai clan

■ Taranto-Bari e Bari-Potenza: 200 km totali. Costo dei voli: circa 4 mila euro, trenta volte la spesa dei viaggi con l'auto di servizio. E il velivolo devasta un campo da calcio per ragazzi

◀ AMATO A PAG. 8



Dal Vangelo secondo Licio

◀ Marco Travaglio

Mentre il governo ci porta in guerra bestemmian- do la dottrina degli ultimi dieci Papi (se bastano) e fre- gandosene dell'anatema lanciato ancora ieri dal card. Parolin, il piissimo sottosegretario Mantova- no spiega - riuscendo a restare serio - che "i cattolici voteranno Sì al referendum". Ci ha parlato lui o gliel'ha detto Nordio al quinto spritz. Resta incerto il vo- to di protestanti, ortodossi, mu- sulmani, ebrei, buddisti, indui- sti, taoisti, confuciani, mormoni, testimoni di Geova e avventisti del settimo giorno. Ma al prossi- mo spritz il governo ci farà sape- re. Interessante la motivazione addotta da Mantovano: "I cattolici voteranno Sì perché puntano alla realizzazione della giustizia, coerente con i principi della dot- trina sociale della Chiesa. E que- sta riforma va certamente in que- sta direzione". Com'è noto, l'aspi- razione alla giustizia è un'esclusi- va dei cattolici, mentre tutto il re- sto del genere umano - fedeli di altre religioni e atei - puntano all'ingiustizia. Possiamo soltanto immaginare la tacita sofferenza di miliardi di cattolici, orfani per oltre duemila anni della separa- zione delle carriere, della tripli- cazione dei Csm e del sorteggio per soli togati, fino all'Avvento della Riforma. Se ne trova già traccia, secondo i migliori bibli- sti, nella celebre profezia di Isaia sull'arrivo del Messia: "Il popolo che camminava nelle tenebre vi- de una grande luce. Su coloro che abitavano in terra tenebrosa una luce rifuse". Era Nordio, scortato dal suo chierichetto Mantovano travestito da pastorello. Resta da capire come mai il sottosegreta- rio, seguace del gruppo tradizio- nalista Alleanza Cattolica (quello con l'aquila nera nel logo), pro- motore del Centro Studi Rosario Livatino per la beatificazione del "giudice ragazzino" assassinato dalla mafia, abbia impiegato tan- ti anni per convertirsi alle carrie- re separate al seguito di due noti massoni, Licio Gelli e Silvio B. e scambiando il Piano di Rinascita Democratica della loggia P2 con il Vangelo. E mettendo fra l'altro a repentaglio la santificazione di Livatino, che fecesse il giudice sia il pm proprio come Mantovano senz'avvertire in quel losco pas- saggio di funzioni alcuno strido- re con la dottrina cattolica.

Anche il cattolicissimo Bor- sellino, già leader della corrente Magistratura Indipendente cui è affiliato anche Mantovano, pec- cò gravemente passando da una funzione all'altra senza correre a confessarsi. E nel 2004 Manto- vano elogiò la sua scelta blasfe- ma: "Borsellino divenne procura- tore a Marsala dopo essere sta- to giudice istruttore, ma ancora prima giudice civile e probabili- mente in alcune indagini sulla mafia queste sue competenze ci- vilistiche, sui fallimenti per e- sempio, gli sono servite". Ma all'epoca era ancora luterano.



ISRAELE AVANZA IN LIBANO. BLACK OUT IN IRAQ
Usa: "Durerà 8 settimane". Nave Iraniana colpita: 150 morti. Alt al 90% dei traffici

◀ BORZI, FESTA E SABANI A PAG. 2-3

NO DEL CARD. PAROLIN
MELONI E CROSETTO VANNO
AL QUIRINALE. IL PACIFISTA
SÁNCHEZ È ISOLATO DALL'UE

◀ CANNARO, CAROLI, GROSSI, MARA, PACELLI
E SALVINI A PAG. 4, 5 E 6

IL REPORT-FRITTIMISTO

Antisemitismo, tutti dentro: pure Crozza e Vauro



◀ MANTOVANI A PAG. 7

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Il Pd che fa volare i violini a pag. 10
- La Valle L'IA al servizio della guerra a pag. 11
- Truzzi I rischi del ritorno al passato a pag. 11
- Iannuzzi La toga paga, il politico no a pag. 11
- Boffano Stampa venduta, Rep quasi a pag. 13
- Natangelo Ombre di famiglia in Cina a pag. 16

L'INTERVISTA DEL '66

I Beatles "come Gesù" finirono al rogo cristiano

◀ MANNUCCI A PAG. 15

La cattiveria

+++ ULTIMORA +++
Tajani agli italiani nel Golfo: "Se soffrite di emorroidi, evitate il peperoncino"

LA PALESTRA/ANTONIO CARANO



ANNO XXXI NUMERO 64

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

GIOVEDÌ 5 MARZO 2026 - € 1,80 + € 0,50 con RIVIERA n. 49 + € 1,50 libro CAMBIARE LA GIUSTIZIA

Leonardis non è Agnelli, ma il mondo di ieri è passato, e siamo sicuri che fosse meglio? Contro il piagnisteo su La Stampa

Quando c'era lui, cara lei. Anche sui vituperati social è tutto un rimpiangere: ah, quando c'era l'Avvocato! Quando arrivava in redazione in chitarra: Suo tutti stralzo a Torino, come arrivasse come nuovo editore Sal Da Vinci. E certo Alberto Leonardis, abruzzese, chissà se andrà, la sera, in chitarra, e certamente non avrà lo stesso charme dell'Avv. però fa utili. Parliamo insomma della vendita, deflagante, della Stampa al consorzio Sae, guidata appunto dal Leonardis. Che non è l'Avvocato. Ma nessuno ricorda che La Stampa prima di essere agnelliana fu estorta per gentile concessione di Mussolini ai suoi fondatori, i Frassati dell'omonimo beato, zio di Jaci Giovanni che ha appena compiuto 90 anni (auguri). Proprio Gawnowski un tempo ricordò che quando l'Avvocato accursava i Frassati di tircheria, lui ribatteva che almeno non aveva-

no mai indossato l'orbace, loro. Perché anche questi Agnelli non è che fossero perfetti o almeno i Frassati così non li avranno considerati, gli arrembanti Agnelli non ancora nobilitati da un secolo di matrimoni andati e ottimi per assenza di social e a piedi nudi nel parco di Camelot, tra gente in barca e ad Amali Kennedy. Però oggi alla Casa Bianca niente Kennedy - ci si consola guardando la serie tv su Disney Plus (che poi non ne vengono fuori molto bene) - tranne quello No vax e col verme nella mente. E forse tutto questo passato poi non piace per niente al giovane Elkann, che si diverte di più ai banconi con i piacenti globali, ai grossi grasti matritini indiani, coi figli chiamati Oceano Leone ecc. e acquario e zio distanti mille miglia dalla tradizione di casa (del resto rifiuto già l'adozione e il cambio di nome, ai tempi. Nulla ci toglie dalla mente che

sulla svendita italiana "fuori tutto" incide anche una cancellazione psicoanalitica: che è italiana e ancor più torinese, del resto l'ufficio stesso dell'Avv. - fu venduto, addirittura su Immobiliare.it, qualche anno fa, per poche centinaia di migliaia di euro, insomma si capisce che non è solo questione di soldi. E se è difficile immaginare l'imprenditore abruzzese con l'orologio sul polso l'aveva, all'epoca, l'Avvocato che mai fece pratica in tribunale (a differenza del nipote che ci è finito come imputato) non era tanto diverso da un Leonardo Maria, un altro che ambisce al resto del mappone nostrano soprattutto Rep. Erede che come l'Avv. ha perduto il papà giovane ed è un po' scapistrato, e ha ottimi doppiopietti ma scarso uso di mondo, come l'Avv. prima di incontrare le Pamele e le Marelle e le Jackie che tirarono su molto il livello (ma oggi ci saranno

Pamele e Marelle e Jackie su piazza? E Leonardo Maria, nel caso, saprebbe e vorrebbe usufruirne?). Anche Jackie era finita poi nelle mani di un greco: e Kiriaqui, l'editore che dovrebbe finalmente mettere le mani sul resto del mappone, sarà meglio o peggio dell'Onassis? Chissà. Però certo è un mondo tutto cambiato, alla Casa Bianca ci sta un ex conduttore di reality col cappellino che bombarda discettando di tendaggi. E se questo è lo stato delle élite globali, noi siamo qui a tormentarci per una nuova proprietà di un quotidiano, torinese? Però una domanda, quella sì, scuote le coscienze. Che se sarà delle eleganti rubriche e interviste su La Stampa del papà dell'editore, Alain Elkann, unico legame rimasto col mondo mai abbastanza rampante di ieri? E un mondo lanchenico, e non abbiamo niente da metterci, rabbé. (Michele Masner)

La guerra in Iran

Meloni al Colle. Crosetto e Tajani: "Aiuti ai paesi del Golfo"

La premier telefonica da Mattarella. Oggi informativa dei due ministri e voto. Il dilemma Pd

I "giorni difficili" del governo

Roma. La guerra in Iran avanza e la sinistra "lima". Meloni va da Mattarella. I paesi del Golfo chiedono aiuto all'Italia e il governo è pronto a offrirlo. Guido Crosetto e Antonio Tajani si presentano oggi alle Camere, chiedono un voto in Parlamento. Annunceranno che l'Italia farà la sua parte e che darà quello che può dare ai paesi alleati del regime iraniano. Si tratta di scudi SAMP-T ma non solo. Si parla di aiuti avariazioni. Il Pd, dopo l'astensione sull'antisemitismo, il voto viltà, rischia un'altra figura da Don Abbondio a Teheran. E' prevista una risoluzione definitiva "robusta" delle forze di governo, di solidarietà politica, e il Pd deve decidere se dare o negare il proprio appoggio ai paesi aggrediti. Schleim vuole una condanna di Meloni a Trump altrimenti è "impossibile votare". Si prevede un golfo di coscienze tormentate. (Corrispondenza segue nell'inserto)

Mantovano e servizi

Fa asse con Piantadosi a tutela di Aise. Tramonta l'idea di spostare la cybersecurity alla Difesa

Roma. Mantovano ha pensionato 007? "Archiviando la parola servizi segreti" Si dice Agenzie. Gli è mani dai Servizi, Aise e Aisi. I loro vertici, Bruno Valensise e Giovanni Caravelli, non si toccano, hanno la fiducia del tandem Mantovano e Piantadosi, tramonta l'idea di affidare la cybersecurity al ministero della Difesa. Chiamatele Agenzie, per cortesia. Per la prima volta, dopo il caso Crosetto e Dubai, anche l'Autorevole, la Guardia, Mantovano. Le agenzie di intelligence non monitorano i viaggi privati dei ministri, la legge 124 vieta l'attività di controllo su una serie di persone tra cui esponenti politici. Lo fa in occasione della relazione annuale dell'intelligence, la Sanremo delle forze Armate. (Corrispondenza segue nell'inserto)

La matematica di Elly

Congedo partitivo e riduzione dell'orario di lavoro, per il Pd le coperture sono un'opinione

Roma. Ci risiamo, dice Elly Schleim alla Camera. "Ogni volta che le opposizioni fanno una proposta per migliorare le condizioni di chi lavora, voi l'affossate senza nemmeno volerla discutere, negando il diritto di discutere in Parlamento". La segretaria del Pd si riferisce alla bocciatura, da parte della maggioranza, della proposta unitaria del Campo largo sulla riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario, dopo che la settimana scorsa era stata affossata la proposta unitaria delle opposizioni sul congedo partitivo. Ma il "ci risiamo", più che al presunto comportamento anti democratico della destra, andrebbe riferito al metodo anti matematico con cui la sinistra scrive le leggi: senza copertura. (Corrispondenza segue a pagina tre)

Quinta pagina: il clima chiuso in redazione alle 20.30

Vannacci forever

Due ore di conferenza stampa: paracadutisti a Rogoredo, biciclette al sicuro, e uno che russa

Il titolo pezzo in quinta fila col bracciale blu al polso - ci sta scritto "Futuro Nazionale" - russa. Non forte, per carità. Russicchia, diciamo. In una

DI SALVATORE MERLO

stanza tutta minuscola dell'hotel Artemide, su via Nazionale, a Roma, affollata di giornalisti, militanti e telecamere, dopo due ore di conferenza stampa è comprensibile il colpo di sonno. Il tipo che sta accanto al rissatore, blazer marino con bottoni dorati e una camicia da pirata Morgan sulla manica destra, gli assente una gommatia. Devono essere amici, camerati vannacciani: "Ma che fai, ti addormenti?". Il titolo si risveglia di soprassalto. Roberto Vannacci, dal tavolo, non se ne accorge nemmeno. Sta spiegando come si manda un battaglione di paracadutisti a Rogoredo, il parco della droga a Milano. Ed è felice. Siamo in pieno futuro. "Shape, clear, hold, build", esclama. "Pianmare, ripulire, conquistare, ricostruire", traduce. "Così operano i paracadutisti". E uno s'immagina i fossati di Milano che vedono calare dal cielo le teste di cuoio e pensano di aver esagerato con la roba. Il generale, insomma, è in gran forma. Deve avere visto anche lui i sondaggi che lo danno al 3,5 per cento. Ogni decimale è un colpo di pectore in più. "La Russia? Dobbiamo parlare con Putin". "L'America? Non si comporta da alleata". Intorno a lui, i tre deputati mitologici Zio, Sasso e Pozzolo quello che si spara in tasca lo guardano con devozione. Le telecamere girano a fatica nella stanza stipata. L'aria si ragguglia quella densità che farebbe la gioia di un microbiologo. C'è chi soffre, ma Vannacci si diverte. Ha illustrato il suo Piano sicurezza parallelo, anzi Piantadosi, e adesso si lascia andare. Evoca l'Italia che fu "quando lasciavi la bicicletta appoggiata al muro e nessuno te la tocca". Il verosimile che stride leggermente con il neorealismo di Vittorio De Sica. Ma sono dettagli. Poi spiega che vuole tornare "al bel paese in cui i bambini tornavano a casa da soli dopo la scuola" - probabilmente perché i genitori erano troppo occupati a sorvegliare le biciclette. Dopo un'ora e mezza, il collaboratore di Vannacci che fa girare il microfono è devastato, a pezzi, vuole chiudere: "Ultima domanda". Ma il generale, dal suo tavolo, potrebbe parlare fino a Pasqua. Nell'Italia che evoca - quella delle biciclette al sicuro e dei paracadutisti a Rogoredo - forse le conferenze stampa non finivano proprio mai. E questo spiegherebbe molte cose.

Comitato di vergogna

Viva le Paralimpiadi, ma disonore sull'Ipc che permette le bandiere russe. C'è chi dice no

I bracciere olimpici si sta per riaccendere sotto l'Arco della pace di Milano e a Cortina, a Milano da domani sarà chiamata a verificare se la sua eleganza modernità sarà all'altezza dei "desideri del". Il design inclusivo richiesto anche alle grandi manifestazioni sportive dalla nostra epoca ispirata all'etica e ai diritti. Arrivano i Giochi paralimpici invernali, un onore ospitarli da prima edizione estiva fu del resto a Rio nel 1960) e un applauso ai 655 atleti da oltre 50 nazioni che li prenderanno parte. Applausi e onore che invece non hanno, e nemmeno un po', ai responsabili della loro organizzazione. Il Comitato paralimpico internazionale, da non confondere col Cio. Nessun onore all'Ipc che ha deciso di far partecipare con le proprie bandiere la Russia e la Bielorussia. (Crispignone segue a pagina due)

FAR FUNZIONARE LA STRATEGIA PER ISOLARE L'IRAN

Per dimostrare che il regime è vivo, si cerca l'erede di Khamenei. Chi storce il naso per Mojtaba

Roma. Ali Khamenei è morto, ma la Repubblica islamica è viva, insieme ai suoi riti, alle sue parole d'ordine, alla sua missione. Il messaggio del regime davanti alla sua minaccia esistenziale è andato tutto, mostrarsi, per dimostrare che non è cambiato niente e che il capo del Pentagono Pete Hoesph ha fatto quando dice che ormai l'Iran non ha più né leader, né aerei, né Marina. Così mentre il Comando centrale statunitense annuncia che ha assorbito 20 navi militari iraniane e il New York Times racconta l'ultimo tentativo del ministro dell'Intelligence di negoziare una via d'uscita, il falcisimo Mohammad Mokher rassicura che la Repubblica islamica non è niente e nessuno, la situazione è sotto controllo e il conflitto può pure proseguire "a tempo indeterminato" come durante la "sacra difesa" ossia gli otto anni della guerra Iran Iraq. Nel frattempo gli iraniani, chiusi nelle case che trovano insieme alle bombe, osservano attenti il nuovo sfilare interrotto da colonne di fumo. (Traduzione segue nell'inserto)

L'era senza ayatollah

La guerra ai paesi del Golfo una certezza: il nuovo mondo orientale si fa senza regime e con Israele

Tel Aviv. Nell'incertezza del frangente storico in cui ci si trovava, emerge un dato inequivocabile: il percorso intrapreso per creare un'alleanza tra i paesi arabi sunniti della regione e Israele non è mai interrotto. Con questa guerra, i paesi della regione vedono la forza di Israele, le sue capacità militari e audacia, l'eccellente alleanza con gli Stati Uniti; e il tradimento dell'Iran, che non è stato ad attaccare, dice al Foglio Meir Ben Shabbat, tra gli architetti degli Accordi di Abramo. "Se l'Arabia Saudita e gli Emirati Arabi Uniti si unissero all'offensiva contro l'Iran, ciò enfatizzerebbe ulteriormente il cambiamento nella struttura di potere regionale". I risultati finora dell'offensiva Stati Uniti-Iran sono sotto gli occhi di tutti: i crucischemi hanno annunciano una limitata riapertura dello spazio aereo oggi per consentire il rimpatrio di almeno una parte dei centomila israeliani bloccati all'estero dall'inizio dell'escalation. La decisione è conseguente alla graduale riduzione di lanci missilistici dall'Iran. (Nizza segue nell'inserto)

Visto da Israele

"Rovesciare i messianici iraniani è più difficile che in Iraq". Parla Kupervasser

Roma. "E' uno sforzo enorme e dobbiamo continuare coi bombardamenti, le eliminazioni mirate di leader del regime e delle loro capacità missilistiche. Se perseveriamo abbastanza a lungo, siemeremo la strada al popolo iraniano per prendere il controllo. Questa è la strategia". Ci sono molte incognite nella voce di Yossi Kupervasser, ex brigadiere generale dell'esercito israeliano e direttore dell'unità di ricerca dell'intelligence militare, oggi a capo del Jerusalem Institute for Strategy and Security. "Non c'è alcuna garanzia che funzioni" dice Kupervasser a me. "Ma è una mossa stata sperimentata in questo modo. In alcuni casi si possono trovare somiglianze, ma ogni situazione è diversa. Se guardiamo a come altri regimi sono stati rovesciati, in parte possiamo dire che ci sono analogie, ma non è mai la stessa cosa". (Mosca segue nell'inserto)

La linea turca dopo il missile abbattuto è cauta, per non dire doppia. L'ipotesi "gruppi iraniani"

Roma. L'ordine è non agire, rimanere nel mezzo. Condannare gli uni e gli altri. Tenere la rilevanza esterna e il fronte interno. Quando ieri Ankara ha detto che le difese aeree della Nato avevano distrutto un missile iraniano diretto verso lo spazio aereo turco, la guerra in medio oriente sembrava aver raggiunto ancora un altro fronte, quello turco e quindi quello dell'Alleanza atlantica. Per la prima volta un membro della Nato si era dovuto difendere, sollevando la possibilità che l'intero blocco fosse legato all'Articolo 5. La prova sarebbe stata importante per l'Alleanza, perché i suoi nemici attendono di vedere come funziona davvero se all'attacco di un paese segue la risposta di tutti i suoi alleati. La Russia ha iniziato a testare l'Articolo 5 da tempo e sta scommettendo sul fatto che non funzioni. Il calcolo della Repubblica islamica dell'Iran invece si muove su traiettorie diverse e non sarebbe la prima volta che Teheran colpisce in questa guerra paesi amici. (Piemonte segue nell'inserto)

Mediterraneo in crisi

Tunisia, Libia, Egitto. La guerra in Iran destabilizza economie fragili. E l'Europa teme gli sbarchi

Roma. Quando finirà la guerra? La domanda a cui nessuno sa rispondere se l'è posta, martedì scorso, anche il primo ministro egiziano, Mostafa Madbouly, al termine di una conferenza stampa in cui aveva tentato di tranquillizzare i rischi di valuta estera e se sono e anche l'interruzione degli approvvigionamenti di gas da Israele non è un problema, ha assicurato. La lira egiziana però è precipitata ai minimi da un anno e per acquistare un dollaro servono 50 lire mentre le forniture energetiche sono finite sotto choc. Secondo Madbouly, tutto dipenderà dalla durata del conflitto. Dal Cairo a Tunisi, passando per Tripoli, la guerra in Iran scopre le ferite di economie troppo fragili per resistere a lungo all'aumento dei prezzi dei leader di sinistra e il governo. La conseguenza dell'instabilità dall'altra parte del Mediterraneo sarebbe quella di un aumento degli sbarchi dei migranti. Il nuovo Sistema di asilo dell'Ue, che punta a ridurre le domande di asilo accettabili, è già chiamato a un banco di prova impegnativo. (Giornale segue nell'inserto)

Battaglia navale

Un sottomarino americano affonda una fregata iraniana al largo dello Sri Lanka. Gli obiettivi della Marina

Roma. La nave da guerra iraniana Iris Den, composta da 180 membri dell'equipaggio e armata con cannoni, missili terra-aria, missili antinave e siluri "pensava di essere al sicuro in acque internazionali", al largo della costa sud dello Sri Lanka. "Invece è stata affondata da un siluro di un sottomarino americano", ha annunciato in conferenza stampa al Pentagono il segretario americano alla Difesa, Pete Hegseth. E' stato "il primo attacco di questo tipo contro un nemico della Seconda guerra mondiale", ha detto Hegseth, pubblicando sul profilo X del Dipartimento della Guerra l'esplosione della nave prota. Il sottomarino è uno dei pochi che ha definito una "morte lenta". Da quando è iniziata l'operazione congiunta di Stati Uniti e Israele in Iran, sabato scorso, il Comando centrale degli Stati Uniti ha detto di aver colpito e affondato otto vanti navi del regime iraniano. (Ragazzo segue nell'inserto)

Guerra regionale? Contro gli ipocriti che da anni minimizzano la portata globale della minaccia iraniana

Tra le piccole e grandi ipocrisie che porta con sé il nuovo conflitto in medio oriente ce n'è una importante, associata trasversalmente da molti osservatori. E' un'ipocrisia sottile, apparentemente ininfluenza, ma dietro alla quale si nasconde una visione del mondo fallace che, se seguita, rende difficile capire cosa vi sia in campo nel tentativo di arginare la minaccia iraniana. L'ipocrisia è legata al fatto che le tensioni in medio oriente abbiano assunto una dimensione globale e non più solo regionale a causa dell'intervento militare promosso negli ultimi giorni da Stati Uniti e Israele. E secondo questa lettura dei fatti, il coinvolgimento di più attori nel conflitto non sarebbe altro che una reazione dell'Iran all'aggressione ricevuta sabato scorso sul suo territorio. E' innegabile naturalmente che la decapitazione dei vertici del regime islamico iraniano abbia portato a una reazione violenta degli ayatollah. Ma l'idea che la guerra da regionale sia diventata globale a causa dell'intervento degli Stati Uniti e di Israele, così come l'idea che l'Iran agisca sulla base di una reazione, è semplicemente falsa. (segue a pagina quattro)

Altri pasticci iraniani

Le contraddizioni indigeribili dei leader europei intrappolati nei fetici del diritto internazionale

Le contraddizioni logico-politiche dei leader europei sono ineccepibili. Pedro Sánchez dice sì al diritto internazionale, uno spauracchio gentile

DI GIULIANO FERRARA

che ripulisce la coscienza ma non ha alcun valore politico né etico di fronte a fatti come il pogrom del 7 ottobre o la proiezione semisecolare nel terrore della resistenza del regime iraniano. E dice no alla guerra che genera catastrofi per l'umanità. Ma non è il Papa, autorizzato a predicare gli assoluti del bene, non è solo un leader di sinistra, è il papa. L'idea dell'Aia, è a capo del governo di una nazione europea occidentale parte della Nato. La sua logica è puramente di facciata, esclusivamente propagandistica, non ha nemmeno il pregio di un tentativo diplomatico postumo (la guerra è scoppiata, il negoziato di Ginevra è fallito, ogni eventuale ripresa diplomatica partirà da quello che sta avvenendo, non può cancellarlo).

Andrea's Version

Siamo fraternamente vicini all'Associazione nazionale partigiani d'Italia guidata da Gianfranco Pagliarulo. E' scesa in piazza l'Autorevole per appoggiare l'eroica resistenza dei mullah, aggrediti dai fascisti del mondo ebraico-capitalista. Qualcuno l'ha criticato, non noi, ci comprendiamo benissimo come il presidente dell'Aspi non sia solo un emblema, sia anche un uomo. Consumato è il suo sia il racconto di una vita consumata a blasfemare slogan non solo contro ogni nuovo fascismo sovietico, già contro il successivo da scovare. E' un brav'uomo, Pagliarulo, accesiati suoi decenni di belinate vincenti. Non saremo noi a contestargli di essersi schierato contro il regime di Teheran e con i preti dell'Iran. O sostenerne, forse, che Pagliarulo sia l'unico essere umano, tanto più nell'avvicinarsi del 25 aprile, a non avere il diritto di regalarci un momento da preside con la sua dell'antifascismo, pur di interrompere quella gnagnara soffocante?

"Non posso parlare"

Il Papa non può dire nulla su Jimmy Lai. Ecco gli effetti veri della collaborazione con Pechino

Roma. Jimmy Lai? "Non posso commentare". E' stata la risposta, secca, che il Papa ha dato martedì sera ai giornalisti che chiedevano di Castelfoglio. La domanda era riferita alla condanna inflitta il mese scorso al magale del male cattolico: vent'anni di carcere che significano condanna a morte, considerata che Lai di prima versò sulle spalle ne ha settantotto. La colpa di Lai? Cospirazione finalizzata alla collusione con forze straniere e pubblicazione di materiali selettivi attraverso il suo giornale. Che era l'Apple Daily, visto che nel frattempo è stato chiuso e i suoi giornalisti costretti al silenzio. Il giorno dopo la condanna, l'Osservatore Romano, con un triflettino a pagina sei posto giusto sopra i risultati delle importanti elezioni thailandesi, aveva dato conto del fatto. Senza commenti di sorta. L'unico cattolico che ha borbottato (non solo) è stato il novantatreenne cardinale Joseph Zen, recluso in tribunale per ascoltare la sentenza.

Il fatto che il Papa non possa commentare il colosso che ha fatto il rapporto di forza in essere tra la Santa Sede e la Repubblica popolare cinese. Nonostante comunicati entusiasti sulla collaborazione reciproca e sulle "aperture" di Pechino, la realtà è ben diversa. L'obiettivo è che l'Accordo siglato nel 2018 e più volte rinnovato e relativo alla nomina dei vescovi, il che è vero. Ma è evidente che un dialogo che sia davvero produttivo non può escludere da tutto il resto. Se nell'ambito di una "collaborazione" il Papa non può permettersi di dire una sola parola sulla sorte di un cattolico di Hong Kong, significa che il colosso che ha fatto il rapporto dalla parte del manico - e questa non è certo una novità, a parte per quanti cantano gli osanna per il riconoscimento tardivo di una manciata di vescovi tra l'altro metti bene graditi al regime - è affilissimo. Non mancherà molto prima che qualcuno non facilmente catalogabile tra le file degli oppositori "conservatori" si domandi davvero se il gioco sia valso la famosa candela. Se per due, tre, cinque vescovi riconosciuti il Papa sia ridotto al silenzio. (mat.mai)

Il sergiero Papa Crepet

Bisogna certe volte ringraziare il fatto quotidiano, o almeno la redazione Pq Magazine, perché l'intervista è stata

CONTRIO MASTRO CILIEGIA

larante di Paolo Crepet di martedì che l'eravamo proprio persa. Forse perché uscita sul Corriere dell'Autore Adige, forse più probabilmente per la cosa in sé. Sarebbe stato in ogni caso un peccato, perché la delirante intervista inizia così: "Se fossi il Papa vorrei che i giovani facessero l'amore sul divano ascoltando i Led Zeppelin". Ora, a parte che a Papa Leone piacciono i Coldplay, sa suonare la chitarra ma di certo in modo meno inservibile di Jimmy Page, se i giovani di oggi facessero l'amore ascoltando i Led Zeppelin si alzerebbero dal divano con più rughe di Robert Plant e Crepet messi assieme. Iveschi si occupano dei vecchi, è molto meglio. In preda al delirio anni 70 Crepet insiste: "L'estasi è una cosa divina. Invece oggi ci accontentiamo della mediocrità di Sanremo". A parte che quest'anno era così noioso che tanti avranno rimediato con un po' di ginnastica e che festività! In sottofondo, l'heavy metal di Crepet stride, nulla di meno testardo e delirante del belizato Sal Da Vinci come cantante "da matrimoni della camera". Dubitiamo che Leone abbia tempo per queste cose, in ogni caso dopo i Coldplay ai nipotini speriamo un bel Per sempre di (Maurizio Crippa)

ECONOMIA ED EDITORIA

«La Stampa» passa di mano: dopo 100 anni finisce l'era Agnelli

Camilla Conti a pagina 23



il Giornale



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATO DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3447 Il Giornale (ed. nazionale-settimanale)
GIOVEDÌ 5 MARZO 2026
Anno LIII - Numero 54 - 1.50 euro**



controcorrente

CHI APRE LE PORTE AGLI ISLAMISTI

di Tommaso Cerno

Ci voleva la corrida antiamericana guidata da Sánchez, alla quale si sono accodati subito Elly Schlein e persino Beppe Grillo, per portare a termine il sogno del feroce Saladin. La guerra islamica è già arrivata a Cipro, con l'attacco di droni iraniani, e quindi in Europa. La jihad è alle porte di casa e qualcuno quelle porte gliele vuole spalancare e ha anche già preparato loro la cena. Mentre l'Europa di Ursula von der Leyen, come sempre, non sa che pesci prendere. E, per sicurezza, fa il pesce in barile. Senza esercito, senza politica, senza idee e senza unità. Ma piena di una burocrazia opprimente che la rende vecchia e lenta, inadatta a muoversi velocemente nella stagione del caos. Già sottomessa. D'altronde quello che sta accadendo è solo la parte visibile di un disegno politico islamista che per molti (specialmente a sinistra) è invisibile o - peggio ancora - quasi ben accetto, ma che noi su questo *Giornale* denunciamo quotidianamente. Sánchez, Macron e Starmer sono leader in crisi a casa loro che usano Trump e la politica estera europea solo per scopi interni, infischandosi dei destini dell'Occidente. E la Schlein, Bonelli e Grillo si intruppano subito nell'internazionale degli antiamericani socialisti. E la chiusura della tenaglia tra l'islamismo interno, che si muove nella città e striscia nella politica di un'Europa inerme, e quello esterno, che colpisce attraverso quello che resta della più violenta teocrazia al mondo. La sinistra dell'accoglienza e dell'integrazione a tutti i costi ha apparecchiato l'invasione. Una volta si sarebbe chiamata intelligenza col nemico, ma qui di materia grigia ne vedo poca.

VIZI PROGRESSISTI

La sindrome rossa del «Papa straniero»

Francesco M. Del Vigo a pagina 9



Il libro di Bocchino

Giorgia, premier contro l'ipocrisia

Vittorio Feltri a pagina 16

IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA
PRESENTAZIONE POSTALE DI 5500 LIRE AL POSTALINO N. 4011 C. 1308 ROMA

**SOLO AL SABATO IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO CON «MONETA» € 1.50 - (+ CONSUETE TESTATE ABBINATE - VEDI GERENZA)

SOTTOMESSI AGLI AYATOLLAH



FARSA ANTIAMERICANA

Sánchez guida la rivolta socialista a Trump, scontro con Washington. E la sinistra italiana inneggia al nuovo eroe

Borselli, De Remigis, Di Sanzo, Indini e Napolitano da pagina 8 a pagina 11

OGGI LA RISOLUZIONE SUL MEDIORIENTE

Uso delle basi e voto in Aula
Meloni e Crosetto al Quirinale

Adalberto Signore a pagina 10

LA DIFFUSIONE DELLE CELLULE

Allarme degli 007 italiani
«Saldatura antagonisti-islam»

Anna Maria Greco a pagina 11

SOTTOMESSI

Pedro Sánchez, Elly Schlein, Beppe Grillo e Keir Starmer subiscono l'influenza culturale degli ayatollah in grande, Donald Trump

AFFONDATA UNA NAVE DEI PASDARAN

Teheran attacca Turchia e Iraq
Iran, offensiva di terra dei curdi

■ Un missile balistico lanciato verso la Turchia intercettato dalle difese Nato. Non scatta però l'articolo 5.
servizi da pagina 3 a pagina 5

ECONOMIA DI GUERRA

Stretto di Hormuz chiuso dal regime
Fraschini e Sperlinga a pagina 7

LE ARMI DEL CONFLITTO

Droni «martiri» e bombardieri

Liconti e Micalessin a pagina 6

L'INCHIESTA DI RAVENNA

Medici pro migranti, intercettazioni choc
«Sbirri maledetti»

■ L'inchiesta della procura di Ravenna racconta di 8 medici che avrebbero emesso certificati falsi per evitare l'espulsione dei migranti.
Giulia Sorrentino a pagina 12

I FUNERALI DEL PICCOLO

Domenico, il «figlio di tutti»

Maria Sorbi a pagina 19

REFERENDUM: -17

Abusivi in Cassazione
Dopo l'Anm, il comitato del No

Felice Mantì a pagina 15

AL SENATO

La sinistra non vota il ddl antisemitismo: così scarica gli ebrei

Alberto Giannoni a pagina 13

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

DAL TRAMONTO ALL'ALBA(NESE)

Che non ci si debba fidare troppo dei giornali, essendo giornalisti, lo sapevamo. Ma ora abbiamo scoperto che non ci si può più fidare neppure degli Alti rappresentanti delle Nazioni Unite, un'organizzazione che dovrebbe risolvere problemi internazionali. E non crearsi.

Ieri, ad esempio, Francesca Albanese, relatrice speciale delle Nazioni Unite sui territori palestinesi occupati che ultimamente ha allargato le proprie competenze a tutto il Medio Oriente, e se capita qualcosa in Venezuela anche all'America Latina, ha postato una drammatica foto con una distesa di corpi avvolti in sudari bianchi: quelli

delle 165 bambine uccise in un attacco missilistico in Iran. Foto terribile, devastante. E falsa. È stata generata dall'Intelligenza artificiale. Alla faccia della *rapporteur*.

La Albanese, accecata dal suo odio per Israele e gli Usa, ha spacciato informazioni false - il bombardamento purtroppo è vero, ma nessuno sa ancora chi sia il responsabile, né quante siano le vittime, tanto meno le ha fotografate - e così ha violato gravemente il Codice di condotta dell'Onu, intaccandone l'autorevolezza.

La situazione in Iran è già abbastanza drammatica che non serve aggiungere faziosità al dolore. E non vogliamo nemmeno dare lezioni di morale e di deontologia. Ma La preghiamo, dottoressa Albanese (e non la chiameremo «avvocato»): faccia la rappresentante dell'Onu sul campo e non l'influencer sui social. Anche se sospettiamo che, ormai, preferisca il secondo mestiere al primo.

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

INTAXI APP

SCOPRI DI PIÙ SU WWW.INTAXI.IT

IL GIORNO

GIOVEDÌ 5 marzo 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

MILANO Verifiche al di fuori di Rogoredo

Spacciatore ucciso
Salta anche il dirigente
del commissariato

Giorgi a pagina 17



MILANO Il tassista del video

Tram deragliato
«Un semaforo
ci ha salvato»

Vazzana a pagina 15



Missile iraniano sulla Turchia Scontro Trump-Sanchez

Iran, la guerra nel Mediterraneo. Gli Usa affondano nave di Teheran nello Sri Lanka. Iraq al buio
La Casa Bianca annuncia accordo sull'uso delle basi spagnole. Ma Madrid smentisce

Servizi
da pagina 2
a pagina 6

Vertice sulla sicurezza

**Meloni e Crosetto
da Mattarella:
è la crisi più grave
degli ultimi anni**

Coppari e De Robertis a pagina 6

Disagi per merci e passeggeri

Cielo, mare e terra:
l'attacco all'Iran
blocca il commercio
internazionale

Troise a pagina 5

Il Senato approva il ddl

**Primo sì al testo
sull'antisemitismo
Il Pd si spacca**

C. Rossi a pagina 9



L'ultimo saluto a Domenico La folla grida: ora giustizia

Folla, palloncini bianchi e lacrime per Domenico, il bimbo di Nola morto a due anni e cinque mesi dopo il trapianto fallito di cuore. Un lutto collettivo, un ultimo saluto sulle note della canzone 'Guerriero' di Marco Mengoni. La mamma, Patrizia Mercolino: «Non

dimenticarlo». Tra i tanti arrivati per l'addio a Domenico anche la premier Giorgia Meloni che ha abbracciato la madre. Il vescovo di Nola, don Francesco Marino: è il figlio di tutti noi. La folla grida: «Giustizia!»

Femiani alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

BULCIAGO Operato in Florida grazie a una raccolta fondi

Il 'miracolo' della solidarietà
«Ora Vittorio può camminare»

De Salvo a pagina 16

MILANO Fece morire di stenti la figlia di 18 mesi

«Pifferi, 24 anni sono pochi»
La Procura va in Cassazione

Servizio a pagina 15

SUMIRAGO La famiglia cede la maggioranza al fondo Fsi



**Missoni
lascia Missoni
Ma la griffe
resta italiana**

Sormani a pagina 20



Hanno impedito il sequestro
Il procuratore: situazione difficile

Droga in carcere,
sessanta detenuti
in rivolta a Prato
per prendere
i panetti lanciati
dall'esterno

Carbonin a pagina 12

Autista indagato a Forlì,
i colleghi segnalavano anomalie

**Pazienti morti
sulle ambulanze,
altri tre casi
sospetti
L'inchiesta
si allarga**

Burnacci e Bondi a pagina 13



La nostra rassegna ieri a Bologna

Liberi come Lucio,
una notte per Dalla

Gamberini e Marchini
alle pagine 22 e 23

Sbrogliamo il caos
nella tua pancia

Scopri Open Day* e check-up
dedicati in oltre 170 centri
SYNLAB in Lombardia.

*Fino al 29 marzo 2026.



Vai su [synlab.it](https://www.synlab.it) e trova
il centro più vicino a te





Oggi l'ExtraTerrestre

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



C'era una svolta

190 ANNI DI OCCHETTO Caro Achel, il passato è il passato, ti abbraccio ma non ti perdono
Luciana Castellina pagina 11



Visioni

IRAN/CINEMA Intervista ai registi Sara Khaki e Mohammadreza Eyni, la guerra e il doc candidato agli Oscar
Cristina Piccino pagina 15

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

il manifesto

quotidiano comunista

GIOVEDÌ 5 MARZO 2026 - ANNO LVI - N° 54

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Un missile iraniano caduto nel villaggio di Qazajlo, nella campagna di Qamishli, in Siria foto Ahmed Mardini/Ansa

Dopo Khamnei
La rivoluzione
stringe i ranghi
e si fa dinastia

ALBERTO NEGRI

Mezzo turbante e mezza corona. Chi pensa a una prossima svolta "moderata" forse non conosce le dinamiche del potere iraniano e quelle che si instaurano in tempo di guerra: in genere portano a una resa dei conti tra i duri e puri, non a discussioni in guanti bianchi. La famiglia rivoluzionaria iraniana stringe i ranghi, si fa dinastia ma perde anche legittimità nel pieno di una guerra che potrebbe esserle fatale.

— segue a pagina 2 —

«Disegno divino»
La teocrazia
trumpiana contro
gli ayatollah

LUCA CELADA

La segnalazione giunta lunedì da un sottufficiale di un'unità militare statunitense, ha denunciato il discorso pronunciato da un comandante che, rivolto alle truppe, ha definito la guerra contro l'Iran degli ayatollah «parte del disegno divino» e ha aggiunto che il presidente Donald Trump «è stato unto dal Signore per accendere il faro-sentinella che segna l'inizio del ritorno di Cristo in Terra».

— segue a pagina 3 —

Guida americana
L'Europa perduta
che muove le navi
e isola Madrid

MARCO BASCETTA

Ogni nuova accentuazione della crisi globale l'Unione europea sprofonda sempre di più in una penosa esistenza spettrale. E i singoli stati nazionali non si fanno scrupolo di giocare ognuno la propria partita scegliendosi, nel caso, partner occasionali. Sulla Groenlandia si era vista l'ultima generica posizione comune contro le pretese di Trump. Poi solo sporadiche esibizioni di vuota retorica da parte di von der Leyen.

— segue a pagina 8 —

La guerra grande



Più di mille morti in Iran, il conflitto scatenato da Usa e Israele si allarga oltre il Golfo. Silurata una fregata iraniana nell'Oceano indiano. Un missile di Teheran abbattuto dalla Nato in Turchia. Iraq al buio. Il ministro della guerra americano: vinciamo senza pietà ed è solo l'inizio

pagine 2-5

Kurdistan Nessun dialogo ma i raid di Washington e Tel Aviv. Patto dei partiti curdi per il futuro

MAYSOUN MAJIDI

PAGINA 4

Spagna La resistenza di Sánchez: non saremo complici, no alle basi. Non faremo gli errori del passato

LUCA TANCREDI BARONE

PAGINA 6

Italia Meloni tace ancora, si muove il Quirinale. Oggi i ministri in aula: agli Usa non potremo dire di no

MICHELE GAMBIRASI

PAGINA 7



MEDITERRANEO A FUOCO
L'attacco alla nave russa allarga la guerra ucraina



■ L'affondamento della metaniera russa Arctic Metagaz al largo delle coste di Malta porta il conflitto in Ucraina a un ulteriore allargamento. Si svelano i legami con le fazioni libiche, gli interessi di Kiev e le menzogne di Mosca sulle sanzioni. La Nato, presente nell'area con delle esercitazioni, resta a guardare. **ANGIERI A PAGINA 16**

Il Pd si divide
Antisemitismo, una legge contro i proPal

ANDREA CARUGATI

Per le destre missione compiuta. Certo, hanno dovuto rinunciare all'idea di bloccare per le legge le manifestazioni proPal, ma sono riuscite a far passare un testo che abilmente confonde antisemitismo e antisionismo, spaccando le opposizioni (e anche il Pd).

— segue a pagina 10 —

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



Printed in Italy. Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/C/PM/23/2103



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

Fondato nel 1892



Giovedì 5 Marzo 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA "IL MATTINO" - "IL BOP" - ELBO LEO

A Nola una folla enorme per l'ultimo saluto al bimbo di Napoli. In chiesa l'abbraccio tra i genitori e Meloni

ADDIO DOMENICO, FIGLIO DI TUTTI: ORA GIUSTIZIA

Morto per il trapianto di cuore fallito dopo un'incredibile catena di errori medici: «Piccolo angelo, nostro guerriero»

La premier: ci tenevo a essere qui
Poi stringe mamma Patrizia
«Non vi lasceremo soli
sarà fatta giustizia, promesso»

Gli inviati
Giuseppe Crimaldi
e Adolfo Pappalardo alle pagg. 2 e 3

UN DOLORE DA SCOLPIRE
NELLA PIETRA
PER NON DIMENTICARE

Vincenzo Di Vincenzo

«Spero che questo non sia l'ultimo giorno che pensiamo a Domenico».

Continua a pag. 35



L'uscita della piccola bara dal duomo di Nola; nel tondo l'abbraccio tra la mamma di Domenico e la premier Meloni

L'intervista Il cardiocirurgo Caianiello

«Un cuore artificiale poteva salvarlo ma bisognava muoversi prima»

Maria Pirro

Un tentativo per salvare Domenico si poteva fare usando un cuore artificiale ma la possibilità andava verificata nell'immediato, sostiene Giuseppe Caianiello, ex direttore della cardiocirurgia pediatrica del Monaldi. A pag. 3



La lettera

Infermieri e tecnici del Monaldi: da Oppido offese e intimidazioni

Il caso di Domenico ha squarciato le ombre attorno al reparto di cardiocirurgia pediatrica. In una lettera firmata da infermieri e tecnici, diretta ai vertici dell'Azienda ospedaliera del Coll, si denuncia «una situazione di estrema gravità» che avrebbe compromesso anche «la sicurezza dell'assistenza erogata ai pazienti».

Crimaldi a pag. 2

L'editoriale

IL RUOLO
MODERATORE
CHE L'EUROPA
PUÒ GIOCARE

Paolo Pombeni

Non ci sono solide ragioni per vaticinare l'avvento di un'ora buia per l'Europa con l'evolversi della situazione in Medio Oriente. Senza altro però già si tratta di un'ora molto difficile. Tenuto ai margini, per non dire all'esterno del conflitto da Usa e Israele, nonché dall'Iran che con noi non ha mai realmente aperto un rapporto costruttivo, il nostro continente deve fronteggiare una situazione i cui sviluppi sono poco prevedibili, ma le cui conseguenze è facile capire peseranno a lungo. Innanzitutto stiamo parlando di un'area in cui diversi Stati europei, Italia inclusa, hanno molti interessi commerciali, industriali e anche politici. La ridefinizione degli equilibri in quella regione non è un tema che interessa solo Netanyahu e Trump (...)

Continua a pag. 35

IL MEDIO ORIENTE IN FIAMME

Gli Usa: li abbiamo distrutti

► Il capo del Pentagono: pieno controllo dei cieli iraniani. Ma un missile fermato dalla Nato sulla Turchia
Media americani: offensiva di terra, migliaia di curdi in Iran. Bombe sull'Iraq, paura per i militari italiani

Mauro Evangelisti, Andrea Pinna e servizi da pag. 4 a 7

Al largo dello Sri Lanka

Sottomarino affonda con un siluro una nave iraniana oltre ottanta i morti

Una fregata iraniana è stata affondata da un sottomarino Usa al largo dello Sri Lanka. È la prima volta che viene affondata una nave nemica da un siluro dalla seconda guerra mondiale, ha confermato il segretario della Difesa Usa, Pete Hegseth. I morti sarebbero oltre ottanta sugli oltre cento marinai imbarcati.

Servizio a pag. 2



L'analisi

I RISCHI
E LA PREVALENZA
DELL'ALLEANZA

Angelo De Mattia a pag. 35

Lo scenario

Gli Stati Uniti: Madrid collaborerà sulle basi
La Spagna smentisce

Gabriele Rosana a pag. 4

Meloni e Crosetto al Colle "paletti" sugli aiuti militari oggi il voto alle Camere

Premier e ministro da Mattarella: il tema delle regole d'ingaggio per le armi difensive

Andrea Bulleri

Il ministro della Difesa Crosetto e la premier Meloni salgono al Quirinale: due incontri sugli scenari e le scelte del governo. «Grave» la definizione in ambienti del Colle, «il momento più difficile degli ultimi decenni», il pensiero dell'esecutivo.

A pag. 7

L'allarme speculazioni

Benzina e diesel: salgono i prezzi
Faro del governo

Giacomo Andreoli a pag. 6

BLINDARTE
www.blindarte.com

VENDI IN ASTA

ASTE ONLINE IN CORSO:

- NAPOLI 0800900
- ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA
- DIPINTI ANTICHI E DEL XIX SECOLO

SELEZIONAMO OPERE

- ANTICHE • MODERNE
- CONTEMPORANEE • GIOIELLI
- OROLOGI • DESIGN • VINTAGE

PER LE ASTE DI MAGGIO

NAPOLI 081-2395261
MILANO 02-36565440
info@blindarte.com
www.blindarte.com

BLINDHOUSE
BLINDARTE

L'inaugurazione dello svincolo di Maddaloni
Salvini: «Mit, 26 miliardi sui cantieri in Campania»

L'invitato Fabio Jouakim a pag. 9

LA GIORNATA MONDIALE

OBSITÀ, PANDEMIA SILENZIOSA
NUOVE TERAPIE CAMBIANO LA CURA

Annamaria Colao a pag. 34

Dr. Kleēin
WATER GENESI
advanced skin therapy
www.drkleein cosmetics.com

Il Messaggero

Dr. Kleēin
WATER GENESI
advanced skin therapy
www.drkleein cosmetics.com

201 € 1,40* ARNO 148 - N° 63
Sped. in A.P. 08/03/2003 conv. L. 48/2004 art. 1 c. 1 DGR RM

NAZIONALE

9 771129 622404

Giovedì 5 Marzo 2026 • S. Adriano

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Oggi MoltoEconomia
Finanza, la sfida sull'intelligenza artificiale è partita
Un inserto di 24 pagine



L'attribuzione dell'opera a Roma dopo
Il busto del Salvatore è opera di Michelangelo
► Raffigura il volto di un amico dell'artista



le rivelazioni del Messaggero
Franca Giansoldati
I lineamenti gentili, la fronte alta, le labbra carnose. Michelangelo Buonarroti il Salvatore lo immaginava così, con i tratti dell'amico (...)
Continua a pag. 20
Larcan a pag. 20

A Nola i funerali del piccolo Domenico, la folla commossa grida: «Ora fate giustizia». L'abbraccio di Meloni ai genitori

Addio Guerriero

► L'ex direttore del Monaldi: fallito il trapianto, serviva un cuore artificiale. Le accuse dell'équipe al chirurgo che lo ha operato



Giuseppe Crimaldi
Se ne va sulle note di "Guerriero" di Marco Mengoni nella sua piccola bara bianca coperta dai fiori. Se ne va salutato da un lunghissimo applauso degli oltre mille stipati sul sagrato della Cattedrale di Nola. Ma se le lacrime facessero rumore, nel suo ultimo viaggio Domenico Caliendo avrebbe ascoltato un impetuoso, assordante fiume di lacrime.
Alle pag. 10 e 11
Pirro a pag. 10

LA GUERRA NAVALE ARRIVA NELLO SRI LANKA. I MERCATI TORNANO POSITIVI E SCENDE IL GAS

Gli Usa affondano nave iraniana

► Fregata silurata da un sottomarino, 80 morti. Missile verso la Turchia, la Nato lo ferma. Media americani: offensiva di terra, migliaia di curdi in Iran. Paura per i soldati italiani in Iraq. Meloni e Crosetto al Colle: i paletti sugli aiuti militari

ROMA Usa, affondata nave iraniana. Missile verso la Turchia, la Nato lo ferma. Bombe sull'Iraq, paura per i soldati italiani.

Amoruso, Andreoli, Bulleri, Dimito, Evangelisti, Pinna, Rosana e Sciarra da pag. 2 a pag. 7

L'editoriale
IL RUOLO MODERATORE CHE L'EUROPA PUÒ GIOCARE

Paolo Pombeni

Non ci sono solide ragioni per vaticinare l'avvento di un'ora buia per l'Europa con l'eclissarsi della situazione in Medio Oriente. Senza altro però già si tratta di un'ora molto difficile. Tenuto ai margini, per non dire all'esterno del conflitto da Usa e Israele, nonché dall'Iran che con noi non ha mai realmente aperto un rapporto costruttivo, il nostro continente deve fronteggiare una situazione i cui sviluppi sono poco prevedibili, ma le cui conseguenze (...)
Continua a pag. 23

Coppa Italia all'Olimpico, finisce 2-2. Si decide a fine aprile



Dele-Bashiru, festa dopo il gol dell'1-0 all'Atalanta (BARTOLETTI) Dalla Palma, Mustica e Petrelli nello Sport

Il commento
La forza dell'orgoglio
Alberto Abbate
Un 2-2 che fa male. Ma si è visto l'orgoglio. In un Olimpico ancora vuoto.
Nello Sport

Lazio, pari e rimpianti

L'analisi
LA PREVALENZA DELL'ALLEANZA
Angelo De Mattia

Cominciano a rilevarsi potenziali sintomi dei rischi di un allargamento della guerra israelo-americana contro l'Iran.
Continua a pag. 23

201 I numeri veri
UN'AREA CHE VALE PIÙ DELLA CINA
Marco Fortis

Droni, missili e bombe iraniani stanno cadendo su varie parti del Medio Oriente (...)
Continua a pag. 5

La lettera

"L'altra" guerra è mentale
Pietro Piccinetti a pag. 23

Il compleanno dei gemelli nella casa famiglia
Bimbi del bosco, festa triste

PALMOUTI (M) Famiglia nel bosco, la festa triste dei gemelli. **Pagina** pag. 12

Ritratti Romani



La tavola "divina" a un passo da San Pietro

Enrico Vanzina

Non lasciatevi ingannare dal nome ("Dal Toscano") perché la storia di questo ristorante è una storia molto romana che inizia cento anni fa, negli Anni 20.
A pag. 17

FLACONCINI AGITA & BEVI

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

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

Il Segno di LUCA
CAPRICORNO, RICONOSCIMENTI

Il tritone tra il Sole e Giove attenua gli effetti dell'opposizione tra la Luna e Saturno, che ti governa. La responsabilità che devi affrontare nel lavoro ti riportano a te stesso, a misurare la tua disponibilità a impegnarti come se avessi paura di perdere qualcosa. Ma oggi le conferme di cui hai bisogno ti arrivano dagli altri, dai riconoscimenti e dalle proposte che potrai ricevere. La tua rete di contatti si rivelerà preziosa.
MANTRA DEL GIORNO
Cercando conferme levita il dubbio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 23

* Tante con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; 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

GIOVEDÌ 5 marzo 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

Speciale
Giornata
Internazionale
della DonnaFONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

FORLÌ Era in contatto con un'agenzia funebre

Morti sospette in ambulanza,
autista segnalato dai colleghi
Spunta un possibile movente

Burnacci e Bondi a pagina 13



BOLOGNA È la prima volta

Decreto sicurezza,
dopo i tafferugli
multe agli attivisti

Tempera a pagina 15



Missile iraniano sulla Turchia Scontro Trump-Sanchez

Iran, la guerra nel Mediterraneo. Gli Usa affondano nave di Teheran nello Sri Lanka. Iraq al buio
La Casa Bianca annuncia accordo sull'uso delle basi spagnole. Ma Madrid smentisceServizi
da pagina 2
a pagina 6

Vertice sulla sicurezza

Meloni e Crosetto
da Mattarella:
è la crisi più grave
degli ultimi anni

Coppari e De Robertis a pagina 6

Disagi per merci e passeggeri

Cielo, mare e terra:
l'attacco all'Iran
blocca il commercio
internazionale

Troise a pagina 5

Il Senato approva il ddl

Primo sì al testo
sull'antisemitismo
Il Pd si spacca

C. Rossi a pagina 9



L'ultimo saluto a Domenico La folla grida: ora giustizia

Folla, palloncini bianchi e lacrime per
Domenico, il bimbo di Nola morto a due
anni e cinque mesi dopo il trapianto
fallito di cuore. Un lutto collettivo, un
ultimo saluto sulle note della canzone
'Guerriero' di Marco Mengoni. La
mamma, Patrizia Mercolino: «Nondimenticarlo». Tra i tanti arrivati per
l'addio a Domenico anche la premier
Giorgia Meloni che ha abbracciato la
madre. Il vescovo di Nola, don
Francesco Marino: è il figlio di tutti noi.
La folla grida: «Giustizia!»

Femiani alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

RAVENNA Silke Pan cadde dal trapezio

La paraplegica
tornata a volare
«Acrobata al circo
come una volta»

Bonatesta a pagina 16

ZOLA PREDOSA Una ragazza in ospedale

Venti intossicati dal sushi
Chiuso ristorante cinese

De Cupertinis in Cronaca

IMOLA Record di verbali in due mesi

Boom di multe al Piratello
Esposto contro l'autovelox

Agnessi in Cronaca

Hanno impedito il sequestro
Il procuratore: situazione difficileDroga in carcere,
sessanta detenuti
in rivolta a Prato
per prendere
i panetti lanciati
dall'esterno

Carbonin a pagina 12



Sul palco il Piccolo Coro dell'Antoniano

Ieri la nostra rassegna

Liberi come Lucio
Da Malika Ayane
a Paola Iezzi,
Bologna celebra
la grandezza
di DallaGamberini e Marchini
alle pagine 22 e 23Sbrogliamo il caos
nella tua panciaScopri Open Day* e check-up
dedicati in oltre 35 centri
SYNLAB in Emilia Romagna.

*Fino al 29 marzo 2026.

Chiama lo 051 09 24 422

Vai su synlab.it e trova
il centro più vicino a te

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

GIOVEDÌ 5 MARZO 2026

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € (1,80 € con TuttoSport ad AT, AL, CH, 2,00 € con TuttoSport ad IM, SP, SV e con ed. Levante) - Anno CXL - NUMERO 54, COMMA 26/9 - SPEDIZIONE ABB. POST (AUT. N.° LO NO 01029/06.2025) - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5389.200

LA SICUREZZA NEI CARUGGI

**SPACCIO E DEGRADO
I VICOLI DI GENOVA
MERITANO RISPOSTE**

GRAZIANO CETARA

“D”al letame nascono i fiori”, ci ricorda da sessant’anni la “Via del Campo” di De André, il più amato cantore della bellezza dannata dei caruggi. Ora, uscendo dalla gabbia di notte nella quale il centro storico tanto caro ai turisti rischia di restare imprigionato, si impone una domanda: la città deve rassegnarsi al letame in cui si sentono affondati gli eroici abitanti rimasti a presidiare i vicoli?

Dei fiori ci occupiamo da sempre su questo giornale, illuminando nel mondo oscuro della città vecchia storie di resistenza e buone idee, amore per Genova e voglia di riscatto, in un contesto urbano che il mondo ci invidia. Solo un occhio distratto o malevolo potrebbe non riconoscerlo. Ma è del letame che adesso siamo chiamati a chiedere conto a chi ci governa. Il centro storico è una grande piazza di spaccio. Lo è da sempre, nonostante i proclami di prefetti, questori e sindaci che si sono succeduti nei decenni. Ora l'emergenza si chiama crack e la prospettiva è quella del fantasy: sostanze a buon prezzo che trasformano chi ne è schiavo in zombie alla mercé del crimine. Il centro storico, splendido, ha angoli dal puzzo nauseabondo nel quale pascolano legioni di topi. Gli operatori dell'Ami puliscono ma è come svuotare il mare: ci sarà pure un modo per evitare che agli occhi di maleducati incontinenti il selciato medievale appaia solo come un cesso nel quale slacciarsi i pantaloni. Il centro storico si sta spopolando, perché la cultura da cartolina, che si è fatta strada negli anni passati, lo sta trasformando in sfondo per selfie, consegnandolo al mercato delle case vacanze. Il risultato? I prezzi degli alloggi e gli affitti s'impennano, i palazzi sempre più malconci si svuotano e i negozi sono rimpiazzati da vetrine di souvenir. E poi c'è la malmovida: ai gestori di locali che sanno convivere con chi ambisce a vivere in tranquillità, fanno il paio colleghi che se ne infischiano.

Che fare? Serve una risposta al fatalismo, alimentato dall'apparente inerzia delle autorità, che ha acceso l'assemblea pubblica di cui diamo conto in cronaca. Abbiamo chiesto alla questora Silvia Burdese e alla prefetta Cinzia Torracco, chiamate in causa dagli abitanti nel corso del confronto di martedì sera: hanno preferito non commentare. E in effetti, più delle parole, gli abitanti del centro storico ora attendono fatti.

ROMA, NEI GUAI GLI EX MANAGER

**Dividendi senza manutenzioni
Chiusa l'inchiesta su Aspi**

MATTEO INDICE / PAGINA 9



**L'ANNUNCIO DELLA CAMERA DI COMMERCIO
Socio privato per l'Aeroporto,
Genova a un passo dalla gara**

FRANCESCO MARGIOCCO / PAGINA 13



Missile iraniano verso la Turchia Abbattuto dalla contraerea Nato

Conflitto a rischio allargamento, Meloni vede Mattarella. Basi, nuovo no della Spagna a Trump

Un missile iraniano diretto verso la Turchia è stato intercettato dal sistema di difesa della Nato, mentre una fregata iraniana è stata affondata dagli Usa. Il possibile allargamento del conflitto in Medio Oriente preoccupa l'Italia. Il ministro della Difesa Crosetto e la premier Meloni ieri sono saliti al Quirinale per un confronto con il presidente Mattarella. Il premier spagnolo Sanchez ha negato ancora l'uso delle basi a Trump. All'Italia per ora non sono giunte richieste.

SERVIZI / PAGINE 2-6

ROLLI

INCERTEZZA SUI MERCATI

**DONNA,
VITA
LIBERTA'
E DIVIDENDI**



L'INTERVISTA

ALESSANDRO FARRUGLIA / PAGINA 6

**Talbot: «Il regime
spinge per estendere
ancora il conflitto»**

Regionalizzare e globalizzare il conflitto per provare a bloccare politicamente Stati Uniti e Israele, non potendo farlo militarmente. Sarebbe questa la spregiudicata strategia iraniana per tentare di prevalere contro un nemico molto più forte. È il parere di Valeria Talbot, responsabile del Centro Medio Oriente e Nord Africa dell'Ipsi.

La Samp ci crede fino all'ultimo e riprende la Juve Stabia: 1-1



Di Pardo colpisce il pallone del pareggio

L'INVIATO DAMIANO BASSO / PAGINE 34 E 35

CICLISMO, LA CLASSICA DI APERTURA

Valerio Arrichiello / PAGINA 38

**Trofeo Laigueglia
a Buitrago: «Questa
è una terra speciale»**

Santiago Buitrago ha vinto il 63esimo Trofeo Laigueglia di ciclismo, la classica d'apertura: il colombiano ha battuto il francese Gregoire e il suo compagno di squadra, Antonio Tiberi. «Sono molto felice. Tenevo molto a vincere qui perché nel 2019 ho vissuto in Liguria».

IL VOTO

**Antisemitismo
primo sì al Senato
il Pd si divide**

L'articolo / PAGINA 7



I tabelloni del voto al Senato

Passa al Senato la legge sull'antisemitismo: Pd diviso, no di Avs e M5S. Ora l'esame della Camera.

**ODIO E SLOGAN
GLOBALIZZATI
GIUSTO REAGIRE**

FELIX KLEIN / PAGINA 7

Il commissario tedesco contro l'antisemitismo lancia l'allarme.

UN MESE DI LAVORI

**Riaperta l'Aurelia
ad Arenzano
dopo la maxi frana**

Luca Gilardi / PAGINA 16

Ieri è stata riaperta ad Arenzano l'Aurelia, chiusa dal 25 gennaio.



DIERRE
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
LA STERLINE DI RE CARLO III
Valore senza tempo
QUOTAZIONI SEMPRE AGGIORNATE SU
WWW.DIERREGOLD.IT
VIA FENICI 17/3 • GENOVA • TEL. 010.19838

RESTAURATA LA LEGGENDARIA ESTEVE

**«Le chitarra di De André
conserva le sue vibrazioni»**

CLAUDIO CABONA

Il liutaio Paolo Sussone ha restaurato la celebre Esteve, la chitarra appartenuta a Fabrizio De André: «Le ho fatto una radiografia, è in buona salute. Tra le sue corde si sentono le vibrazioni di Faber perché è uno strumento allineato sul suo repertorio. Dicono tutti che le sue canzoni, con lei, si suonano meglio».

L'ARTICOLO / PAGINA 33



IL VINCITORE DEL FESTIVAL DI SANREMO

**Fenomenologia di Sal Da Vinci
Idolo postmoderno del popolo**

MASSIMO CUTÒ

Chi è Sal Da Vinci? Il cantante che ha vinto il Festival di Sanremo può essere considerato un idolo postmoderno del popolo. Ha fatto la gavetta, ha conosciuto New York: canta un amore passato di moda, ma i ragazzi lo apprezzano. Sembra che abbia vinto grazie al decisivo voto dei giornalisti, i quali ora si vergognano.

L'ARTICOLO / PAGINA 31



DIERRE
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
LA STERLINE DI RE CARLO III
Valore senza tempo
QUOTAZIONI SEMPRE AGGIORNATE SU
WWW.DIERREGOLD.IT
VIA FENICI 17/3 • GENOVA • TEL. 010.19838

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Controlli
Vigilanza
sui contribuiti,
i colleghi sindacali
cercano certezze



Fallacara
e Gatteschi
— a pag. 27

Bonus facciate
Sanzione
per l'imprenditore
che mente
sull'inizio lavori

Giovanni Negri
— a pag. 31



FTSE MIB 45336,88 +1,95% | SPREAD BUND 10Y 67,16 -2,95 | SOLE24ESG MORN. 1660,39 +1,31% | SOLE40 MORN. 1689,59 +1,92% | Indici & Numeri → p. 33-37

IL PAPA ALL'UDIENZA GENERALE

L'appello di Leone XIV:
«Imploriamo la pace
per il mondo intero»

Per la pace, il monito di Papa Leone XIV contro i conflitti



LE PAROLE DEL PONTEFICE

«Imploriamo la misericordia e la pace di Dio per noi e per il mondo intero». Esplicito anche l'intervento del segretario di Stato vaticano, Pietro Parolin, che ha criticato «le guerre preventive»

Caos Iran, conflitto sempre più globale La Spagna: «No alla guerra» e a Trump

Guerra in Medio Oriente

Offensiva di Usa e Israele più forte, Teheran rallenta. Curdi pronti a entrare in Iran

Nato abbatte missile diretto in Turchia. Nave di Teheran colpita nell'Oceano Indiano

Aiuti ai Paesi del Golfo: Meloni sale al Quirinale e si blinda in Parlamento

La guerra in Iran si allarga sempre di più: ieri la Nato ha intercettato un missile iraniano nello spazio aereo della Turchia mentre un sottomarino Usa ha affondato una nave da guerra di Teheran al largo dello Sri Lanka provocando almeno 80 vittime. Il premier spagnolo Sanchez critica Trump: no alla guerra, è un disastro. Si moltiplicano i raid di Israele e Stati Uniti su Libano e Iran. Diminuisce invece l'intensità dei lanci di missili da parte dell'Iran, segno di una riduzione della forza militare a disposizione. Blackout in Iraq per il calo delle forniture di gas.

Bongiorno, Cappellini,
Di Donfrancesco, Palmerini,
Perrone — a pag. 2-3

FALCHI & COLOMBE

TASSI FERMI
E CHIAREZZA
DALLA BCE

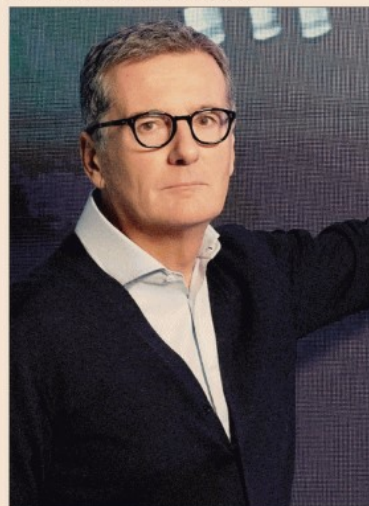
di Donato Mascandaro — a pag. 5

L'ANALISI

UNA NATO
REGIONALE
CONTRO L'IRAN

di Riccardo Barlaam — a pag. 3

LA HOLDING DELLA FAMIGLIA DEL VECCHIO



Svolta in arrivo. Francesco Milleri, presidente della holding Delfin

Delfin, spunta l'ipotesi di quotazione in Borsa

Marigia Mangano — a pag. 22

Energia, la revisione dell'Ets sul tavolo del Consiglio europeo

Emergenza costi

Bruxelles valuta l'ipotesi di disaccoppiare i prezzi di gas ed elettricità

La Ue apre il dossier sulla revisione del sistema Ets (il sistema europeo di scambio delle emissioni). Accolta la richiesta italiana di avviare il confronto. Bruxelles valuta anche l'idea di disaccoppiare i prezzi di gas ed elettricità.

Dominelli e Romano — a pag. 4

L'INTERVISTA

Scaroni:
«Questa crisi non è la replica del 2022 e finirà presto»

Sissi Bellomo — a pag. 6

MERCATI

Gas e petrolio frenano la corsa al rialzo. Rimbalzano Borse e bond

Prisone e Longo — a pag. 5

BANCHE

Mps, Lovaglio fuori dalla lista. Maione indicato presidente

Luca Davi — a pag. 22

TITOLI DI STATO

BTP Valore, ordini a 13 miliardi. Sul tavolo l'ipotesi di rialzo cedola

Gianni Trovati — a pag. 23



Il fornitore globale di soluzioni intralogistiche

Automazione e robotica
Software WMS
Sistemi di stoccaggio

02 98836601
mecalux.it



PANORAMA

IL PIANO DI BRUXELLES

Arriva l'Industrial Accelerator Act: per la Ue svolta protezionista

La Commissione Ue ha presentato ieri l'Industrial Accelerator Act. L'obiettivo è riportare l'industria dal 14 al 20% del Pil entro il 2035, evitando la perdita di 600 mila posti di lavoro. Il piano fissa requisiti di basse emissioni di anidride carbonica e di «Made in EU» per gli appalti e le sovvenzioni per la produzione di alluminio, cemento e acciaio e per tecnologie green.

— a pagina 12

DATI ISTAT

Disoccupati ai minimi (5,1%). Più donne e giovani inattivi

A gennaio scende al 5,1% il tasso di disoccupazione, il livello più basso rilevato dall'Istat dall'inizio delle serie storiche. Ma l'aumento degli occupati non coinvolge donne e giovani tra 15 e 24 anni.

— a pagina 8

RELAZIONE DEI SERVIZI

Allerta sicurezza su criptovalute e minaccia ibrida di Russia e Cina

Manuela Perrone — a pag. 10

VERSO IL CDM

Pacchi, tassa da due euro sospesa fino al 30 giugno

Il contributo sui mini pacchi dai Paesi extraUe è tra le priorità del decreto fiscale (atteso domani). In Cdm: l'ipotesi di prendere tempo fino al 30 giugno in vista del dazio europeo da 3 euro in vigore dal 1° luglio.

— a pagina 7

M&A

A un gruppo di Abu Dhabi il big del packaging Isem

La holding di investimento di Abu Dhabi, aPointZero Group, ha rilevato una partecipazione di maggioranza nel gruppo italiano Isem, colosso attivo nel settore del packaging.

— a pagina 25

Nova 24

Studi sulla fusione. Start up in campo sull'energia nucleare

Elena Comelli — a pag. 30

Nordest

Domani. In Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia

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



COPPA ITALIA

Lazio pari e rimpianti
Con l'Atalanta finisce 2-2
nella semifinale d'andata

Pieretti, Rocca e Salomone alle pagine 26 e 27



ALLARME TURISMO

A Roma «effetto guerra»
Ora Pasqua a rischio
Tremila disdette al giorno

Verucci a pagina 19



SANREMO E POLEMICHE

Il delirio ecofemminista
sul trionfo di Sal Da Vinci
«Fanatismo religioso»

Zonetti a pagina 25



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



San Teofilo, vescovo

Giovedì 5 marzo 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 63 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.ilttempo.it



Ritratto del nuovo
macellaio-capo
Oligarca, ma sempre
belva sanguinaria
DI DANIELE CAPEZZONE

Un patrimonio personale stimato al di sopra di alcuni miliardi di dollari. Ricchezze reali ancora superiori. Cure segrete in Gran Bretagna per la sua impotenza sessuale. Ecco qua l'oligarca di Allah, il «giovane» Khamenei, più ottuso e più sadico del padre.

A queste belve non basta opprimere il loro popolo, segregare le donne, lapidare gli omosessuali, costringere i dissidenti alla «scelta» tra galera-morte-esilio, foraggiare il terrorismo internazionale. No, vogliono di ancora di più: l'estremo sfregio è vivere da nababbi e lasciare la popolazione in miseria, evocare principi religiosi e contemporaneamente disporre di ogni sorta di agi e lussi.

Basterebbe questo per spiegare la necessità di fermare il nuovo macellaio-capo e i suoi residui gerarchi di contorno.

Vi propongo una citazione, amici lettori: «Fatemelo spiegare con parole semplici. L'Iran è governato da pazzi: pazzi fanatici religiosi. Hanno l'ambizione di disporre di armi nucleari. Pretendono di sviluppare questi armamenti (...) in modo che il mondo non possa più toccarli per paura. Questo è il momento in cui sono più deboli: e ora è il momento di agire. Il presidente ha preso la decisione di andare contro di loro, di toglierli i missili, la marina, i droni, la capacità di produrre quelle cose, affinché non possano mai avere un'arma nucleare. (...) Il mondo sarà un posto più sicuro quando questi chierici radicali non avranno più accesso ad armi del genere. Vedete come le stanno usando ora. Immaginate come le userebbero tra un anno se ne avessero di più».

Sono le parole, da scolpire nella pietra, pronunciate dal Ministro degli Esteri americano Marco Rubio, che sarebbe una benedizione vedere alla Casa Bianca nel 2028. Speriamo - oggi - che la guerra sia breve e indolore per noi. Ma auguriamoci con altrettanta forza che sia efficace per togliere di mezzo queste bestie feroci. Khamenei padre arrivava a definire «nemici di Dio» gli iraniani che manifestavano. Quanto al figlio, speriamo che abbia poco tempo per dimostrare di essere perfino peggiore del suo defunto genitore.

DOSSIER DE IL TEMPO

l'oligarca di ALLAH

Un patrimonio personale stimato in alcuni miliardi di dollari
Le cure a Londra per impotenza sessuale
E ora si prepara a massacrare gli iraniani sulle orme del padre
Chi è davvero Mojtaba Khamenei
la nuova Guida Suprema di Teheran



Manni e Musacchio alle pagine 2 e 3

DI GABRIELE CAMPAGNANO
Khomeini e la rivoluzione che divorò i suoi figli
a pagina 2

DI FEDERICO PUNZI
La conversione di Merz guarito dalla sindrome anti-Trump
a pagina 4

DI LUIGI DI GREGORIO
La «filosofia» di Sanchez e l'etica della responsabilità
a pagina 9

DI MATTEO CASSOL
«Usa autocrazia» Veltroni delira E intanto l'Africa ancora l'aspetta
a pagina 8

VERSO IL REFERENDUM

Le giravolte del magistrato: dalla sinistra al centro e poi di nuovo con le toghe rosse

Di Matteo, il flirt con le correnti Gasparri infilza de Raho-Scarpinato

DI FRANCESCO STORACE

Elly fa la Guida Suprema del Pd e silenzia i «dissidenti» per il Si

a pagina 13

Prima le detesta e poi le ama. Il flirt tra Di Matteo, frontman del No, e quelle correnti, una volta ammirate e ora diventate problema.

Jacobazzi a pagina 12

IL VOTO IN SENATO

Antisemitismo
Il Pd tradisce in Aula
Ma in sei si dissociano
Delrio guida i ribelli

Il Pd esplode sul ddl contro l'antisemitismo. Sei dem si dissociano dalla linea del partito e il testo passa con i voti di centrodestra, Iv e Azione.

Rosati a pagina 10



IRISCHI DEL CONFLITTO

Niente panico energia
Carbone e raddoppio Tap
C'è il piano d'emergenza
contro i venti di crisi

C'è un piano B per l'Italia se la guerra in Iran sfociasse in una crisi energetica. Due centrali a carbone pronte a partire e più gas nel Tap.



Caleri a pagina 7

RISOLUZIONE IN PARLAMENTO

Il governo prepara aiuti militari
per la difesa dei Paesi del Golfo
La sinistra dice no. Oggi il voto

Frasca a pagina 8

LA GUERRA NELL'ETERE

Quei messaggi cifrati via radio
degli spioni iraniani in Italia
Il giallo «istruzioni» in farsi

a pagina 6

Il Tempo di Osho

Sanchez e la sfida a Trump
Così la Spagna rompe il fronte
occidentale contro l'Iran



De Leo a pagina 9

LA RELAZIONE ANNUALE

L'asse anarchici-Islam radicale
Per l'Intelligence è questa
la vera minaccia per l'Italia

a pagina 11

IL CASO RAVENNA

Certificati per evitare
i trasferimenti nei Cpr
Le nuove chat
che incastrano i medici

Emergono nuovi dettagli. Nel caso dei medici di Ravenna indagati per aver certificato la non idoneità al trasferimento in un Cpr di stranieri con decreto di espulsione. Nella chat si leggerebbe la loro consapevolezza.

Campigli alle pagine 10 e 11

*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIRE IN ABBOZZO: 02.30.20.000 (02.30.20.000) A. 1.200.000. 02.30.20.000



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Pmi, gli stock di magazzino potranno essere trasformati in liquidità con la cartolarizzazione

Chiarello a pag. 25

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

ROTTAMAZIONE QUINQUIS

I piani di rateizzazione con all'interno carichi rottamabili e non saranno ricalcolati dall'Agenzia delle entrate riscossione

Mandolei a pag. 21

BILANCI

I titoli iscritti nell'attivo circolante dello stato patrimoniale si possono valutare al costo di acquisto, anziché di realizzo

Paganici a pag. 27

A picco nave militare iraniana

È stata affondata dagli Usa nelle acque dello Sri Lanka. È la prima volta che succede dal 1982. Intanto un jet israeliano ne ha abbattuto uno iraniano nei cieli di Teheran

Per la prima volta dal 1982 un sommergibile affonda una nave da guerra: protagonista un mezzo americano che, in pieno Oceano Indiano, ha colpito una nave della Marina iraniana. Il commento del segretario della guerra Peter Haggeth: «Credevano di essere al sicuro». Teheran minaccia Israele: se colpisce l'ambasciata di Beirut colpiremo le vostre ambasciate nel mondo. Intanto un jet israeliano ne ha abbattuto uno iraniano nei cieli di Teheran.

da pag. 4 a pag. 7

VIA ALL'ACCORDO

Quotidiani, Gedi vende la Stampa al gruppo editoriale Sae

Capitani a pag. 17

Renzi e Mastella assieme con una loro lista: "Saremo determinanti per il campolargo"



La strana coppia. Matteo Renzi e Clemente Mastella. Rimossi gli ostacoli si può celebrare il matrimonio (politico) in vista delle elezioni che ormai sono alla porta. Nessuno dei due batte ciglio, né Renzi il rottamatore, né Mastella il parademocratico. Insieme per prendere voti e superare quello sbarramento del 3% previsto dalla legge elettorale presentata dal centrodestra e che quasi certamente rimarrà anche in quella, emendata, che sarà votata dal parlamento. Del resto, i due non nascondono le loro mire. Renzi vuole giocare la carta della gamba centrista del campolargo.

Valentini a pag. 10

DIRITTO & ROVESCIO

Impressionante la precisione chirurgica con la quale i missili israeliani e americani hanno annientato i vertici politici e religiosi dell'Iran, uccidendo decine di dirigenti civili e religiosi del regime, a cominciare da Ali Khamenei. Un risultato che ha stupito lo stesso presidente degli Stati Uniti, Donald Trump. Escludendo che gli iraniani siano degli imbecilli e lascino i loro capi senza le opportune misure di sicurezza, restano solo due spiegazioni: l'intelligenza artificiale ha enormemente potenziato le già note capacità dei servizi segreti israeliani e/o i vertici della repubblica islamica sono infiltrati da un nugolo di spie al servizio del Mossad: come succede spesso nei regimi repressivi, che finiscono per spingere molte persone, che magari hanno subito soprusi o violenze, a desiderarne la fine e perciò collaborare con il nemico.

you, me, us, puntocom.

PUNTOCOM

PADOVA | MILANO | ROMA

WWW.PUNTOCOM.INFO

Passiamo insieme all'azione.

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

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

LA NAZIONE

Speciale
Giornata
Internazionale
della Donna

GIOVEDÌ 5 marzo 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



PISA Gli eventi di UniPi per gli 800 anni

San Francesco 2026
«Un uomo che ha vinto
la sfida con la storia»

Masiero e Vallerini a pagina 24



TOSCANA Il progetto Soleil

«Mille migranti
salvati dallo
sfruttamento»

Morviducci a pagina 15



Missile iraniano sulla Turchia Scontro Trump-Sanchez

Iran, la guerra nel Mediterraneo. Gli Usa affondano nave di Teheran nello Sri Lanka. Iraq al buio
La Casa Bianca annuncia accordo sull'uso delle basi spagnole. Ma Madrid smentisce

Servizi
da pagina 2
a pagina 6



Vertice sulla sicurezza

**Meloni e Crosetto
da Mattarella:
è la crisi più grave
degli ultimi anni**

Coppari e De Robertis a pagina 6

Disagi per merci e passeggeri

Cielo, mare e terra:
l'attacco all'Iran
blocca il commercio
internazionale

Troise a pagina 5

Il Senato approva il ddl

**Primo sì al testo
sull'antisemitismo
Il Pd si spacca**

C. Rossi a pagina 9



L'ultimo saluto a Domenico La folla grida: ora giustizia

Folla, palloncini bianchi e lacrime per Domenico, il bimbo di Nola morto a due anni e cinque mesi dopo il trapianto fallito di cuore. Un lutto collettivo, un ultimo saluto sulle note della canzone 'Guerriero' di Marco Mengoni. La mamma, Patrizia Mercolino: «Non

dimenticarlo». Tra i tanti arrivati per l'addio a Domenico anche la premier Giorgia Meloni che ha abbracciato la madre. Il vescovo di Nola, don Francesco Marino: è il figlio di tutti noi. La folla grida: «Giustizia!»

Femiani alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

EMPOLI Il sindacato chiede aiuto

Paziente in escandescenze
Danni agli arredi e panico

Capobianco e Puccioni in Cronaca

FUCECCHIO Comunità in lutto

Addio al Presidente "Mino"
«Una vita per il territorio»

Servizio in Cronaca

EMPOLI La buona notizia

La Misericordia
potenzia il servizio
psicologico
per malati e famiglie

Cecchetti in Cronaca



**Hanno impedito il sequestro
Il procuratore: situazione difficile**

Droga in carcere,
sessanta detenuti
in rivolta a Prato
per prendere
i panetti lanciati
dall'esterno

Carbonin a pagina 12

**Autista indagato a Forlì,
i colleghi segnalano anomalie**

**Pazienti morti
sulle ambulanze,
altri tre casi
sospetti
L'inchiesta
si allarga**

Burnacci e Bondi a pagina 13



La nostra rassegna ieri a Bologna

Liberi come Lucio,
una notte per Dalla

Gamberini e Marchini
alle pagine 22 e 23

SYNLAB Lei

Ogni fase della tua vita
ti rende unica

SYNLAB Lei: il centro medico dedicato
al benessere e alla salute della Donna.

Presso Manifattura Tabacchi
Scopri di più su synlab.it

UNA CONSAPEVOLE SCELTA DEL VUOLGUMENTO


**EU FEDERALE
VALLEVERDE**

 Fondatore
EUGENIO SCALFARI

 Direttore
MARIO ORFEO

la Repubblica


VALLEVERDE

DOMANI IN EDICOLA

il venerdì

 il venerdì
Cucciari e Aspesi
"Vogliamo la luna"

Rcultura

 Buttafuoco: "Vi presento
la Biennale della tregua"

 di **DARIO OLIVERO**
a pagina 32

 Giovedì
5 marzo 2026

Anno 51 - N° 52

 Oggi con
I piaceri del Gusto
In Italia **€ 2,50**

Sánchez: no alla guerra

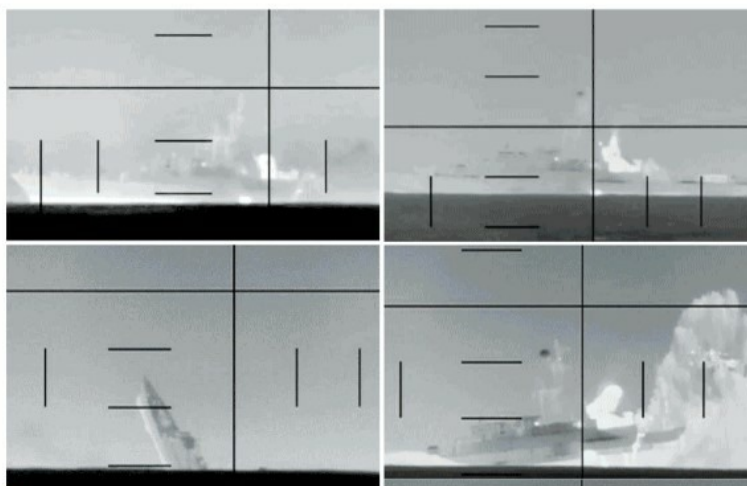
 Il premier spagnolo sfida Trump, la Ue si divide. Missile di Teheran verso la Turchia
Aiuti militari e uso delle basi, Meloni e Crosetto ricevuti da Mattarella: "Situazione grave"

 Da Madrid
un esempio
di fermezza

 di **MASSIMO ADINOLFI**

Poi c'è il riflesso qui da noi, in Italia. Ma intanto vale la pena leggere il fermo e vigoroso discorso al Paese del premier spagnolo, Pedro Sánchez: questa guerra è illegale, ha detto, viola il diritto internazionale e non promette nulla di buono. Aumenta l'insicurezza nell'area, fa molte vittime innocenti, e costa cara anche a noi europei. Non condividere la scelta degli Stati Uniti e di Israele non significa avere simpatie verso «il terribile regime degli ayatollah», un regime «che reprime e uccide brutalmente i propri cittadini».

a pagina 17



Un video del ministero della difesa Usa mostra l'affondamento della nave iraniana nell'Oceano indiano

L'INTERVISTA

 di **ANALISA CUZZOCREA**

 Cercas: "L'Europa
non sa opporsi
alla legge della forza"

a pagina 11

Vertice di guerra sull'Iran: la premier Meloni e il ministro Crosetto sono stati ricevuti al Quirinale: "Situazione grave". E l'Italia va verso il sì all'uso delle basi. Il premier spagnolo Sánchez sfida Trump: "Così iniziano i disastri dell'umanità". Macron e Starmer sono con lui. Gli Usa affondano il gioiello della marina iraniana e dichiarano: "Stiamo massacrando Teheran".

I servizi

da pagina 2 a pagina 15

Affondata nave iraniana "Offensiva curda via terra"

 dalla nostra inviata **FRANCESCA CAFERRI**

 alle pagine 3 e 4 con un servizio di **COLARUSSO**
I REPORTAGE

 A Dubai
nell'ex paradiso
il cielo fa paura

 dalla nostra inviata **ANNA LOMBARDI**

DUBAI
Le mattine spensierate e le notti di terrore, lo shopping selvaggio alla luce del sole e le veglie nelle hall e nei garage di hotel e grattacieli, con il "boom" dei Patriots che intercettano i missili made in Iran, a levare il sonno. Sì, Dubai la scintillante, la città che con le sue luci supera New York e quanto a lusso dribbla insieme Tokyo, Milano e Ginevra, ha scoperto una vulnerabilità che non sapeva di avere.

a pagina 7


 A Beirut
la morte bussa
in camera

 dal nostro inviato **FABIO TONACCI**

BEIRUT
Tascinato in una guerra che non ha voluto nel nome di una fedeltà che non ha scelto, il Libano è esausto, spaventato e stufo. Come Zaher Hamadé, che ha passato la notte fuori dal pronto soccorso di Hazmieh e non ha notizie della figlia. Mormora il suo sconcerto, ma piano, non si sa mai: «Dov'è lo Stato? Perché non ci protegge?».

a pagina 6



Patrizia Mercolino, la mamma del piccolo Domenico al funerale del figlio a Nola

 L'addio al piccolo Domenico
la folla in lacrime: "Giustizia"

 di **DE LUCA, DEL PORTO e DI COSTANZO**

a pagina 25

**Sbrogliamo
il caos nella
tua pancia**

 Scopri **Open Day***
e check-up dedicati
in oltre 380 centri in Italia.

*Fino al 29 marzo 2026.

 Vai su **synlab.it** e trova
il centro più vicino a te

 Gonfiore Nausea
Dolore Addominale
Stipsi Diarrea
Bruciore

Dietista Medico Dott. Marco Caputo (CMC)

SYNLAB

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

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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

 La nostra carta previene
da materiali riciclati
e da inchiostri
a base vegetale

 con libro
"Le Appassioniste"
€15,40




**Eles, dopo l'opa
il fondo Xenon
prepara m&a
e aumento
di capitale**

Dal Maso a pagina 13

**Gedi vende
La Stampa a Sae
e prepara
la cessione
di Repubblica**

Palumbo a pagina 11



**Beiersdorf scivola
su Nivea (-20%)
e brucia 5 miliardi
di valore in borsa**

Gli investitori temono
mesi difficili per i titoli del
commercio al dettaglio

**Dal Maso
in MF Fashion**

Anno XXXVII n. 045

Giovedì 5 Marzo 2026

€2,00 *Classedtori*



VALLEVERDE

Con MF Magazine for Fashion n. 125 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Living n. 87 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Health n. 100 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00)

FTSE MIB +1,95% 45.337

DOW JONES +0,59% 48.786**

NASDAQ +1,54% 22.863**

DAX +1,74% 24.205

SPREAD 68 (-3)

€/S 1,1649

** Dati aggiornati alle ore 19,30

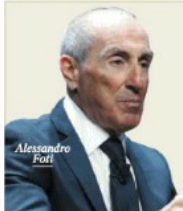
L'ESCLUSIONE DEL CEO CHE HA RISANATO LA BANCA DEPRIME IL TITOLO

Fuori Lovaglio, giù Mps

*Accolto con freddezza il blitz di Caltagirone sulla lista per la nuova guida dell'istituto
Cadono Monte e Mediobanca in una borsa in forte ripresa. Palermo in corsa come ad*

PIAZZA AFFARI RECUPERA IL 2%. IL BTP VALORE SUPERA 13 MILIARDI DI EURO

Capponi, Corrello, Deugeni e Gualtieri alle pagine 3, 4 e 5



STIME IN RIALZO

**Nel nuovo piano
Fineco prevede
raccolta e profitti
in forte crescita**

Fusi a pagina 2

BENE I CONTI 2025

**Maire alza
il dividendo
e scatta
in borsa: +6,8%**

Carosielli a pagina 8

ANALISI DELLA BCE

**Le aziende europee
non prevedono
esuberi fino al 2027
a causa della AI**

Nisfole a pagina 5



matís

Investi in capolavori
di artisti iconici
del XX secolo

www.matis.club

Avvertenza: i rendimenti passati non sono indicativi dei rendimenti futuri. Gli investimenti in asset non quotati possono comportare il rischio di perdita parziale o totale del capitale investito. Prima dell'adesione leggere la scheda contenente le informazioni chiave sull'investimento. Matis, Provider di Servizi di Finanziamento Partecipativo (PSFP), regolamentato dall'Autorité des Marchés Financiers (AMF) con il numero FP-2023-19 e abilitato in Italia. Matis Italia S.r.l. Via Ceresio, 7 - 20154 Milano. Società a responsabilità limitata. Capitale sociale: €50.000. P. IVA - 14340280967. N° REA - MI - 2768404. 10/2025.

Jean-Michel Basquiat

Alighiero Boetti

Lucio Fontana

Andy Warhol

Keith Haring

Damien Hirst

Pablo Picasso

Yayoi Kusama

Roberto Matta

David Hockney

Pierre Soulages

Assoporti si congratula con Ravenna per la designazione a Capitale del mare 2026: un riconoscimento che sottolinea anche il valore del Porto

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

Adriaeco

Assoporti si congratula con Ravenna per la designazione a Capitale del mare 2026: un riconoscimento che sottolinea anche il valore del Porto

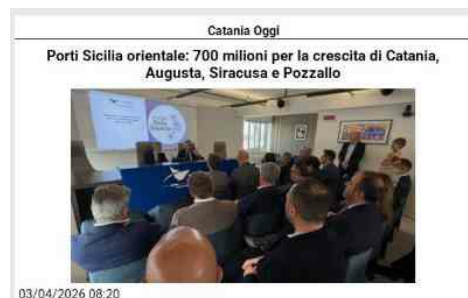


03/04/2026 21:55

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

Porti Sicilia orientale: 700 milioni per la crescita di Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo

Settecento milioni di euro stanziati per potenziare gli scali di Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo. Il sistema portuale della Sicilia orientale registra una crescita a doppia cifra, puntando su innovazione e sostenibilità per diventare un hub strategico nel Mediterraneo. Una stagione di trasformazione profonda interessa i porti della Sicilia orientale. Gli investimenti complessivi, pari a 700 milioni di euro, stanno ridisegnando l'assetto infrastrutturale degli scali di Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo. I dati confermano la vitalità del comparto: il traffico globale ha toccato quota 43 milioni di tonnellate, con una crescita dei container pari al 43% rispetto all'anno precedente e un incremento del 9% nel settore passeggeri, tra crocieristi e traghetti. Il presidente di Assoporti **Roberto Petri**, durante il vertice tenutosi ad Augusta, ha espresso ottimismo per le potenzialità espresse da questo network. Malgrado le tensioni geopolitiche internazionali, il sistema portuale siciliano si dimostra reattivo e capace di attrarre risorse. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Francesco Di Sarcina, ha guidato la delegazione nelle visite agli scali, evidenziando come ogni porto stia seguendo una vocazione specifica in una logica di rete. La pianificazione prevede interventi di ammodernamento tecnologico, tra cui il sistema di elettrificazione cold ironing per abbattere le emissioni inquinanti delle navi ormeggiate. Il piano d'azione è articolato. Augusta sta consolidando il suo ruolo di hub per l'eolico offshore e sta lavorando al nuovo terminal crociere, oltre al potenziamento dell'accessibilità stradale con il Terzo Ponte. Catania prosegue il rifacimento della diga foranea e del varco Sud, supportata dal nuovo Piano Regolatore Portuale, strumento atteso dal 1956. Siracusa punta sulla nuova stazione marittima e sul potenziamento dell'ufficio decentrato, mentre Pozzallo conferma il suo valore nei collegamenti commerciali, aprendosi a prospettive di scambio verso il Nord Africa. L'incontro ha visto la partecipazione attiva dei rappresentanti istituzionali, tra cui il sindaco di Augusta Giuseppe di Mare, e dei principali operatori di settore, uniti nella volontà di dare slancio a una realtà portuale che dialoga costantemente con il mercato globale.



03/04/2026 08:20

Settecento milioni di euro stanziati per potenziare gli scali di Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo. Il sistema portuale della Sicilia orientale registra una crescita a doppia cifra, puntando su innovazione e sostenibilità per diventare un hub strategico nel Mediterraneo. Una stagione di trasformazione profonda interessa i porti della Sicilia orientale. Gli investimenti complessivi, pari a 700 milioni di euro, stanno ridisegnando l'assetto infrastrutturale degli scali di Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo. I dati confermano la vitalità del comparto: il traffico globale ha toccato quota 43 milioni di tonnellate, con una crescita dei container pari al 43% rispetto all'anno precedente e un incremento del 9% nel settore passeggeri, tra crocieristi e traghetti. Il presidente di Assoporti Roberto Petri, durante il vertice tenutosi ad Augusta, ha espresso ottimismo per le potenzialità espresse da questo network. Malgrado le tensioni geopolitiche internazionali, il sistema portuale siciliano si dimostra reattivo e capace di attrarre risorse. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Francesco Di Sarcina, ha guidato la delegazione nelle visite agli scali, evidenziando come ogni porto stia seguendo una vocazione specifica in una logica di rete. La pianificazione prevede interventi di ammodernamento tecnologico, tra cui il sistema di elettrificazione cold ironing per abbattere le emissioni inquinanti delle navi ormeggiate. Il piano d'azione è articolato. Augusta sta consolidando il suo ruolo di hub per l'eolico offshore e sta lavorando al nuovo terminal crociere, oltre al potenziamento dell'accessibilità stradale con il Terzo Ponte. Catania prosegue il rifacimento della diga foranea e del varco Sud, supportata dal nuovo Piano Regolatore Portuale, strumento atteso dal 1956. Siracusa punta sulla nuova stazione marittima e sul potenziamento dell'ufficio decentrato, mentre Pozzallo conferma il suo valore nei collegamenti commerciali, aprendosi a prospettive di scambio verso il Nord Africa. L'incontro ha visto

Assoporti si congratula con Ravenna per la designazione a Capitale del mare 2026

(FERPRESS) Roma, 4 MAR L'Associazione dei Porti Italiani accoglie con grande favore la designazione di Ravenna come Capitale italiana del Mare 2026, annunciata oggi dal Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare Nello Musumeci. Il Presidente di **Assoporti**, **Roberto Petri** ha dichiarato, Desidero esprimere, a nome mio personale, anche in qualità di ravennate d'adozione, e a nome di **Assoporti**, le più vive congratulazioni a Ravenna per questo importante riconoscimento. Si tratta di una scelta che valorizza la realtà portuale e marittima che da sempre rappresenta un polo dinamico del sistema logistico e industriale del Paese, oltre alle eccellenze artistiche e culturali, patrimonio dell'UNESCO che la città conserva. Il porto di Ravenna costituisce infatti un nodo strategico per l'economia nazionale, non solo per i traffici commerciali ma anche per la sua forte integrazione con il tessuto industriale e produttivo del territorio. Con la designazione a Capitale del Mare 2026, il Governo rafforza la rilevanza della città marittima, fornendo alla stessa un'opportunità significativa per promuovere ulteriormente la cultura del mare, diffondere la consapevolezza del ruolo dei porti nello sviluppo sostenibile e valorizzare le competenze, le professionalità e le filiere che gravitano intorno al sistema marittimo. Siamo certi che la città saprà interpretare al meglio questo ruolo, mettendo in evidenza il contributo che il sistema portuale offre alla crescita economica, alla transizione energetica e alla competitività della logistica nazionale. Come **Assoporti**, sosteneremo tutte le iniziative che accompagneranno questo percorso, affinché il 2026 possa diventare un anno di grande visibilità, non solo per Ravenna ma per tutta l'economia del mare e per l'intero sistema dei porti.



Ravenna è stata designata Capitale del mare 2026

Petri (Assoporti): il suo porto costituisce un nodo strategico per l'economia nazionale. Il ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, Nello Musumeci, ha designato Ravenna quale Capitale del mare 2026. Il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani, **Roberto Petri** ha espresso, «a nome mio personale, anche in qualità di ravennate d'adozione, e a nome di **Assoporti**, le più vive congratulazioni a Ravenna per questo importante riconoscimento. Si tratta - ha sottolineato - di una scelta che valorizza la realtà portuale e marittima che da sempre rappresenta un polo dinamico del sistema logistico e industriale del Paese, oltre alle eccellenze artistiche e culturali, patrimonio dell'UNESCO che la città conserva. Il porto di Ravenna costituisce infatti un nodo strategico per l'economia nazionale, non solo per i traffici commerciali ma anche per la sua forte integrazione con il tessuto industriale e produttivo del territorio. Con la designazione a Capitale del Mare 2026 - ha rilevato **Petri** - il governo rafforza la rilevanza della città marittima, fornendo alla stessa un'opportunità significativa per promuovere ulteriormente la cultura del mare, diffondere la consapevolezza del ruolo dei porti nello sviluppo sostenibile e valorizzare le competenze, le professionalità e le filiere che gravitano intorno al sistema marittimo. Siamo certi che la città saprà interpretare al meglio questo ruolo, mettendo in evidenza il contributo che il sistema portuale offre alla crescita economica, alla transizione energetica e alla competitività della logistica nazionale. Come **Assoporti**, sosteneremo tutte le iniziative che accompagneranno questo percorso, affinché il 2026 possa diventare un anno di grande visibilità, non solo per Ravenna ma per tutta l'economia del mare e per l'intero sistema dei porti».



Informatore Navale

Primo Piano

Assoporti si congratula con Ravenna per la designazione a "Capitale del mare 2026 la nomina sottolinea anche il valore del Porto

L'Associazione dei Porti Italiani accoglie con grande favore la designazione di Ravenna come Capitale italiana del Mare 2026, annunciata oggi dal Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare Nello Musumeci. Il Presidente di Assoporti, **Roberto Petri**, ha dichiarato: "Desidero esprimere, a nome mio personale, anche in qualità di ravennate d'adozione, e a nome di **Assoporti**, le più vive congratulazioni a Ravenna per questo importante riconoscimento. Si tratta di una scelta che valorizza la realtà portuale e marittima che da sempre rappresenta un polo dinamico del sistema logistico e industriale del Paese, oltre alle eccellenze artistiche e culturali, patrimonio dell'UNESCO che la città conserva. Il porto di Ravenna costituisce infatti un nodo strategico per l'economia nazionale, non solo per i traffici commerciali ma anche per la sua forte integrazione con il tessuto industriale e produttivo del territorio. Con la designazione a Capitale del Mare 2026, il Governo rafforza la rilevanza della città marittima, fornendo alla stessa un'opportunità significativa per promuovere ulteriormente la cultura del mare, diffondere la consapevolezza del ruolo dei porti nello sviluppo sostenibile e valorizzare le competenze, le professionalità e le filiere che gravitano intorno al sistema marittimo. Siamo certi che la città saprà interpretare al meglio questo ruolo, mettendo in evidenza il contributo che il sistema portuale offre alla crescita economica, alla transizione energetica e alla competitività della logistica nazionale. Come **Assoporti**, sosteneremo tutte le iniziative che accompagneranno questo percorso, affinché il 2026 possa diventare un anno di grande visibilità, non solo per Ravenna ma per tutta l'economia del mare e per l'intero sistema dei porti."

Informatore Navale

Assoporti si congratula con Ravenna per la designazione a "Capitale del mare 2026" la nomina sottolinea anche il valore del Porto

03/04/2026 19:33

L'Associazione dei Porti Italiani accoglie con grande favore la designazione di Ravenna come Capitale italiana del Mare 2026, annunciata oggi dal Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare Nello Musumeci. Il Presidente di Assoporti, Roberto Petri ha dichiarato: "Desidero esprimere, a nome mio personale, anche in qualità di ravennate d'adozione, e a nome di Assoporti, le più vive congratulazioni a Ravenna per questo importante riconoscimento. Si tratta di una scelta che valorizza la realtà portuale e marittima che da sempre rappresenta un polo dinamico del sistema logistico e industriale del Paese, oltre alle eccellenze artistiche e culturali, patrimonio dell'UNESCO che la città conserva. Il porto di Ravenna costituisce infatti un nodo strategico per l'economia nazionale, non solo per i traffici commerciali ma anche per la sua forte integrazione con il tessuto industriale e produttivo del territorio. Con la designazione a Capitale del Mare 2026, il Governo rafforza la rilevanza della città marittima, fornendo alla stessa un'opportunità significativa per promuovere ulteriormente la cultura del mare, diffondere la consapevolezza del ruolo dei porti nello sviluppo sostenibile e valorizzare le competenze, le professionalità e le filiere che gravitano intorno al sistema marittimo. Siamo certi che la città saprà interpretare al meglio questo ruolo, mettendo in evidenza il contributo che il sistema portuale offre alla crescita economica, alla transizione energetica e alla competitività della logistica nazionale. Come Assoporti, sosteneremo tutte le iniziative che accompagneranno questo percorso, affinché il 2026 possa diventare un anno di grande visibilità, non solo per Ravenna ma per tutta l'economia del mare e per l'intero sistema dei porti."

Ravenna è la Capitale italiana del Mare 2026: il plauso di Assoporti

Roma - Ravenna conquista il timone del Mediterraneo per il 2026. È stata ufficializzata oggi dal Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, la designazione della città romagnola a Capitale italiana del Mare 2026. Il riconoscimento celebra non solo il valore storico e artistico della città bizantina, ma soprattutto il peso specifico del suo scalo nel motore industriale e logistico nazionale. Il verdetto è stato accolto con entusiasmo da **Assoporti**. Il Presidente dell'Associazione, **Roberto** Petri, ha espresso viva soddisfazione per una scelta che valorizza una realtà portuale dinamica, capace di far convivere le eccellenze industriali con il patrimonio mondiale dell'UNESCO. Secondo l'Associazione dei Porti Italiani, Ravenna rappresenta un modello di integrazione tra banchine e tessuto produttivo, un nodo strategico che va oltre il semplice traffico commerciale per diventare fulcro di innovazione e sviluppo. La nomina a Capitale del Mare non sarà solo un titolo onorifico, ma una piattaforma per accelerare sui temi della transizione energetica e della sostenibilità. L'obiettivo del 2026 sarà quello di diffondere una nuova "cultura del mare", mettendo al centro le professionalità e le filiere che compongono il sistema marittimo italiano. «Siamo certi che la città saprà interpretare al meglio questo ruolo», ha aggiunto Petri, confermando che **Assoporti** sosterrà ogni iniziativa di questo percorso affinché il 2026 diventi un anno di grande visibilità per l'intera economia del mare e per tutto il sistema portuale nazionale. Per dodici mesi, Ravenna sarà il centro gravitazionale di eventi e manifestazioni che punteranno i riflettori sulla competitività della logistica italiana, trasformando questo riconoscimento in un volano di crescita per tutto l'Adriatico.



Siracusa Live

Primo Piano

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

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. Col traffico complessivo salito a 43 milioni di tonnellate, cioè +43% rispetto al 2024, 281mila passeggeri crocieristi e 483mila sui traghetti col +9%. Numeri accolti con ottimismo dal nuovo vertice dell'Associazione dei Porti Italiani **Roberto Petri**, che ha prima visitato i porti di Catania e Augusta, accompagnato dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale Adsp Francesco Di Sarcina, quale ha illustrato i numeri positivi nell'incontro presso l'auditorium della sede di Augusta. Dove sono intervenuti il sindaco Giuseppe di Mare, i principali operatori del sistema portuale e i rappresentanti delle associazioni di imprese che operano nel settore.



Siracusa Live

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

03/04/2026 17:53

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. Col traffico complessivo salito a 43 milioni di tonnellate, cioè +43% rispetto al 2024, 281mila passeggeri crocieristi e 483mila sui traghetti col +9%. Numeri accolti con ottimismo dal nuovo vertice dell'Associazione dei Porti Italiani Roberto Petri, che ha prima visitato i porti di Catania e Augusta, accompagnato dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale Adsp Francesco Di Sarcina, quale ha illustrato i numeri positivi nell'incontro presso l'auditorium della sede di Augusta. Dove sono intervenuti il sindaco Giuseppe di Mare, i principali operatori del sistema portuale e i rappresentanti delle associazioni di imprese che operano nel settore.

Ship Mag

Trieste

Gilardin (Dfds): "Vogliamo espanderci a Trieste. E da Grimaldi accuse false"

04 Marzo 2026 Redazione L'executive vice president responsabile della divisione Ferry della compagnia danese: "La revisione dei noli introdotta nel quarto trimestre 2025 consente di difendere la quota del 60% del mercato ro-ro sullo scalo giuliano". "Dfds, Grimaldi e Ulusoy hanno ancora forti margini di crescita" **Trieste** - Dopo una fase di attesa, Dfds torna a battere un colpo nella competizione commerciale con Grimaldi sulle rotte fra **Trieste** e la Turchia. I danesi chiariscono che non ridurranno le toccate nel porto giuliano e rivendicano di avere in gestione il 60% dei volumi dell'autostrada del mare, chiedendo soluzioni intermodali e nuovi spazi a terra per uscire dalla congestione del proprio terminal. Mathieu Girardin, executive vice president responsabile della divisione Ferry di Dfds, parla di "ambizione di espanderci a **Trieste**", alla luce delle previsioni di crescita dei traffici con la Turchia e il Nord Africa. In un'intervista al quotidiano Il Piccolo, Girardin elenca i numeri della compagnia a **Trieste**: 10 traghetti settimanali di cui 9 dalla Turchia (6 da Pendik e 3 da Mersin) e uno dall'Egitto, per un totale di "300 mila semirimorchi all'anno". La concorrenza di Grimaldi sta pesando sui conti dell'armatore danese, ma Girardin stima una "riduzione non significativa del 10-15% solo sulla linea da Pendik (Istanbul)". La convinzione è che la revisione dei noli introdotta nell'ultimo trimestre del 2025 consenta di difendere "la quota del 60% del mercato ro-ro su **Trieste**", ma anche che Dfds, Grimaldi e Ulusoy abbiano ancora forti margini di crescita, se sapranno mettere a disposizione servizi competitivi rispetto al trasporto su gomma, che oggi è ancora magna pars dell'intercambio fra Turchia ed Europa centrale. Grimaldi aveva parlato di monopolio e concorrenza sleale ("accuse false" secondo Girardin), riferendosi alla scelta di Dfds di utilizzare non solo il proprio terminal ro-ro, ma anche la Piattaforma logistica di Hhla. L'Autorità portuale aveva dato ragione al gruppo napoletano, imponendo ai danesi la riduzione dai traghetti settimanali da 3 a 1. Dfds ha concentrato gli attracchi sulle proprie banchine, ma alla stampa locale annuncia di voler tornare a crescere nel terminal Hhla dal 2027, quando sarà apprestata una nuova area di parcheggio per alleviare i piazzali gestiti dall'operatore tedesco. Saturi sono oggi anche i terminal ro-ro che Dfds gestisce al Molo V e in Riva Traiana: il vicepresidente di Dfds dice al proposito di essere in cerca di spazio fuori dal porto ma di non avere ancora individuato aree disponibili.



Trieste Prima

Trieste

Bomba day a Miramare: prorogata l'ordinanza fino a venerdì

È uno degli ordigni ritrovati a settembre dell'anno scorso: un altro era già stato fatto brillare. La capitaneria di **porto** ha emanato un'ordinanza per interdire tutte le attività di superficie o di profondità nel settore pericoloso; bisogna anche stare lontani dai mezzi della scorta quando il materiale esplosivo verrà mosso. Nei prossimi giorni è in programma un altro bomba day. Interdetta la sosta, l'ancoraggio, la pesca e qualsiasi attività subacquea, sportiva o professionale - così come "qualsiasi ulteriore attività di superficie o subacquea" - per 785 mila metri quadrati di mare parte dell'Area marina protetta di Miramare. La Capitaneria di **porto** di **Trieste** ha emanato un'ordinanza che proibisce l'accesso a causa di più ordigni bellici inesplosi rinvenuti nell'area nel settembre dell'anno scorso. Nei prossimi giorni, quindi, non si può arrivare a meno di 500 metri di distanza dalle coordinate divulgate (45° 39.6069 Nord, 13° 38.8725 Est) dalle 9 di mattina, quando dovrebbero avvenire le operazioni per farlo brillare. Ma sulla data, ad oggi, non c'è ancora il dettaglio. Il punto dove verrà fatto brillare l'ordigno bellico rinvenuto a Miramare. Prima di indurre l'esplosione, il personale della Capitaneria trasporterà la bomba nell'area indicata. Anche in questo caso, come nell'episodio della bomba americana rinvenuta all'interno del **porto** di **Trieste**, l'ordigno verrà portato a circa quattro miglia nautiche dalla costa: è quindi anche obbligatorio tenersi ad almeno 500 metri di distanza dai mezzi della scorta, che apporranno un segnale apposito. Un altro bomba day lo scorso ottobre: il VIDEO dell'esplosione.



Il porto di Savona ricorda Rino Canavese

A un anno dalla scomparsa, istituzioni, operatori e comunità marittima riuniti per rendere omaggio all'ingegnere che ha guidato la trasformazione infrastrutturale e strategica del porto

SAVONA La comunità marittimo-portuale savonese si è ritrovata compatta per commemorare Cristoforo Rino Canavese, a un anno dalla sua scomparsa, riconoscendone il ruolo determinante nella crescita e nella ridefinizione strategica dello scalo. La cerimonia si è svolta al Palacrociere, luogo simbolo di una delle intuizioni più significative del suo mandato, dove è stata scoperta una targa commemorativa in suo onore. All'iniziativa 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 e numerosi esponenti del tessuto economico locale. Una presenza ampia e trasversale che ha testimoniato la considerazione condivisa per un amministratore che ha lasciato un'impronta strutturale e duratura. Alle 16.30, presso il Palacrociere di Savona, è stata celebrata una Santa Messa officiata dal Vicario Generale Don Camillo Podda con il diacono Salvatore D'Angelo. La partecipazione è stata significativa, con la presenza dei vertici di enti e imprese legate allo scalo, a conferma di un legame che ha superato i confini istituzionali per radicarsi nella comunità. Una targa nel luogo simbolo della visione strategica Il momento centrale della giornata è stato lo scoprimento della targa commemorativa al Palacrociere, scelta non casuale. Il terminal crociere rappresenta infatti una delle opere che più hanno segnato la stagione di sviluppo guidata da Canavese, contribuendo a ridefinire il rapporto tra porto e città e ad avviare una nuova fase di integrazione urbana e turistica. Un gesto sobrio ma destinato a permanere nel tempo, con cui la città ha voluto fissare il ricordo di una figura che ha inciso profondamente nella trasformazione infrastrutturale ed economica del territorio. Un percorso professionale al servizio dello scalo Ingegnere civile idraulico, specializzato in costruzioni marittime, Canavese entrò nel 1976 nell'Ente Autonomo del Porto di Savona, accompagnando per oltre vent'anni l'evoluzione dello scalo. Dal 2004 al 2012 ha ricoperto la Presidenza dell'Autorità Portuale di Savona, per poi entrare nel Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema, contribuendo alla fase di integrazione tra gli scali liguri. Tra le direttrici principali del suo operato spicca lo sviluppo del traffico crocieristico, con la realizzazione del terminal che ha consolidato il ruolo di Savona nel network internazionale delle crociere, anche grazie alla collaborazione con operatori come Costa Crociere. Parallelamente, Canavese ha impostato e sostenuto il progetto della piattaforma multipurpose di Vado Ligure, infrastruttura fondata su un rilevante apporto di capitali privati e oggi tra i terminal container più avanzati del Mediterraneo per dotazioni tecnologiche e capacità operativa. Centrale, nella sua visione, anche il rafforzamento dell'intermodalità ferroviaria quale leva strutturale di competitività, in un'ottica di integrazione



Messaggero Marittimo

Savona, Vado

tra banchine e retroporto. Il ricordo delle istituzioni e degli operatori Nel corso della cerimonia sono intervenuti i rappresentanti istituzionali e del cluster portuale. Il presidente dell'Autorità di Sistema, Matteo Paroli, ha sottolineato come, pur non avendo conosciuto personalmente Canavese, abbia potuto comprenderne la statura attraverso le opere realizzate: infrastrutture che hanno trasformato i porti di Savona e Vado in realtà moderne e integrate con il territorio. Paroli ha evidenziato la capacità, non scontata vent'anni fa, di coniugare sviluppo portuale e armonia urbana, riconoscendo a Canavese una doppia vittoria: come amministratore pubblico, per le opere lasciate in eredità, e come uomo delle istituzioni, per la stima con cui continua a essere ricordato. Anche Roberto Ferrarini, Vice Presidente Port Terminal di Costa Crociere, ha richiamato il valore del percorso condiviso, definendolo un modello di eccellenza riconosciuto anche a livello internazionale. L'impronta di Canavese, ha osservato, è ancora percepibile nelle attività quotidiane, grazie allo spirito e alla determinazione con cui ha perseguito i progetti sviluppati insieme nel corso degli anni. In chiusura, il sindaco di Savona Marco Russo ha ricordato l'impegno assunto dalla comunità un anno fa, al momento dell'ultimo saluto, di colmare il vuoto lasciato con una rinnovata determinazione nel portare avanti i progetti avviati. Un impegno che, a suo avviso, si è tradotto nella continuità della compattezza territoriale e nella consapevolezza crescente del ruolo strategico degli scali di Savona e Vado per l'intero sistema portuale. La dedica del Terminal Crociere, ha concluso il primo cittadino, rappresenta la conferma tangibile di questo percorso e il simbolo del segno indelebile lasciato da Rino Canavese nella storia del porto savonese. Alla cerimonia erano presenti anche i familiari la moglie Franca, il figlio Luca con la nuora e la piccola Meiko insieme a numerosi colleghi che con lui hanno condiviso anni di responsabilità e scelte strategiche. Un momento di memoria collettiva che ha unito dimensione istituzionale e affetto personale, nel segno di una figura che ha contribuito a ridisegnare l'identità portuale del territorio.

Istituzioni e comunità portuale riunite per ricordare Rino Canavese

Meta Time

Al Palacrociere una targa a memoria del suo impegno Savona, 3 marzo 2026. 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



03/04/2026 10:35

Meta Time

Al Palacrociere una targa a memoria del suo impegno Savona, 3 marzo 2026. 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

Eco di Savona

Savona, Vado

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. Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Ufficio Stampa, Comunicazione e Relazioni Pubbliche.

Iran: Bucci 'situazione preoccupa, ma nessun allarme per la logistica'

Presidente Regione Liguria 'filiera flessibile, saprà reagire alla crisi' "C'è un po' di preoccupazione ovunque per le catene logistiche, dai carburanti al gas, ma non sono allarmato: la logistica è un meccanismo estremamente flessibile e sa trovare soluzioni anche nei momenti di crisi". Lo ha dichiarato Marco Bucci, presidente della Regione Liguria, a margine dello Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry che si sta svolgendo al centro congressi di Assolombarda a Milano. Alla luce della guerra in Medio Oriente e delle possibili ripercussioni sul **porto** di **Genova**, Bucci ha confermato interlocuzioni costanti con gli operatori del settore. "Ci sono navi ferme prima di poter passare nello stretto, quindi ci sono merci bloccate che dovranno essere instradate verso il **porto** giusto quando sarà possibile transitare. È una situazione in continua evoluzione". Secondo il governatore, le tensioni internazionali generano inevitabili rallentamenti, ma rappresentano anche occasioni di riorganizzazione: "In queste situazioni si aprono opportunità per gli imprenditori della logistica di fare un buon lavoro e risolvere problemi complessi". "La logistica riesce sempre a trovare nuove vie - ha concluso Bucci -. Non sono preoccupato in generale, sono piuttosto molto attento, come lo sono gli imprenditori, a individuare la strada giusta nel momento giusto. E ce la faremo sicuramente".



Il Nautilus

Genova, Voltri

Paroli (AdSP MLO): Infrastrutture nei tempi, tracce ferroviarie utilizzate al 100% e alleanza con gli operatori: così rafforziamo i traffici

Milano Le Autorità portuali non devono limitarsi a costruire utilizzando cemento e calcestruzzo: devono attrarre investimenti privati, affiancare gli operatori e garantire che ogni traccia ferroviaria resa disponibile dal gestore della rete sia utilizzata dai vettori al 100%. Infrastrutture nei tempi, efficienza gestionale e attrazione di capitali privati sono le tre leve per rafforzare subito i traffici. È il messaggio espresso dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, intervenuto a Milano alla tavola rotonda L'intermodale ferro-portuale nell'ambito di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, evento promosso da Assolombarda che riunisce i principali protagonisti dell'industria, dei trasporti e della logistica. La giornata, dedicata al tema Intermodalità, cosa c'è da fare?, ha posto al centro il nodo dell'integrazione tra porto e ferrovia, chiamando istituzioni e operatori a individuare soluzioni operative nel breve periodo, in parallelo ai grandi investimenti infrastrutturali in corso. Nel primo intervento, Paroli ha ribadito l'impegno strutturale del sistema portuale di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado: Il sistema portuale ha investito 167 milioni di euro per il potenziamento

dell'infrastruttura ferroviaria. Parliamo di interventi concreti nei porti di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado, con adeguamento dei fasci binari ai moduli da 750 metri, integrazione tecnologica e maggiore automatizzazione delle operazioni. Il primo obiettivo dell'Autorità di Sistema è portare a termine questi lavori nei tempi previsti, perché la pubblica amministrazione deve rispettare le scadenze che essa stessa stabilisce quando bandisce le gare. Accanto agli investimenti, il Presidente ha richiamato con forza la necessità di valorizzare pienamente le capacità già disponibili: Le tracce ferroviarie che oggi abbiamo devono essere sfruttate al 100%. Non possiamo permetterci di lasciarne vuota neanche una. L'uso della traccia non può essere discrezionale da parte dell'operatore che l'ha contrattualizzata e poi rinunciarvi incide sull'intero sistema logistico nazionale. Dobbiamo lavorare con quello che abbiamo oggi, ottimizzando aree portuali, treni e slot ferroviari. Sul fronte degli incentivi, con riferimento al meccanismo del ferrobonus, Paroli ha precisato che gli incentivi hanno avuto una funzione di start-up e ancora oggi aiutano il passaggio dalla gomma al ferro, ma non possono rappresentare da soli la chiave di svolta strutturale. Devono accompagnare il potenziamento infrastrutturale e l'efficienza gestionale, non sostituirsi ad esse. In questa ottica, il ruolo dell'incentivo andrà valutato in modo coerente quando il sistema sarà pienamente performante e, nel 2028, la rete ferroviaria nazionale avrà capacità decisamente superiori a quelle attuali. Nel secondo giro di tavolo, il Presidente ha ampliato la prospettiva, sottolineando il ruolo attivo dell'Autorità nel creare le condizioni per l'investimento privato: Stimolare il privato a investire nei nostri porti significa prima di tutto fare il nostro dovere



Milano - "Le Autorità portuali non devono limitarsi a costruire utilizzando cemento e calcestruzzo: devono attrarre investimenti privati, affiancare gli operatori e garantire che ogni traccia ferroviaria resa disponibile dal gestore della rete sia utilizzata dai vettori al 100%. Infrastrutture nei tempi, efficienza gestionale e attrazione di capitali privati sono le tre leve per rafforzare subito i traffici". È il messaggio espresso dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, intervenuto a Milano alla tavola rotonda "L'intermodale ferro-portuale" nell'ambito di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, evento promosso da Assolombarda che riunisce i principali protagonisti dell'industria, dei trasporti e della logistica. La giornata, dedicata al tema "Intermodalità, cosa c'è da fare?", ha posto al centro il nodo dell'integrazione tra porto e ferrovia, chiamando istituzioni e operatori a individuare soluzioni operative nel breve periodo, in parallelo ai grandi investimenti infrastrutturali in corso. Nel primo intervento, Paroli ha ribadito l'impegno strutturale del sistema portuale di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado: "Il sistema portuale ha investito 167 milioni di euro per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Parliamo di interventi concreti nei porti di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado, con adeguamento dei fasci binari ai moduli da 750 metri, integrazione tecnologica e maggiore automatizzazione delle operazioni. Il primo obiettivo dell'Autorità di Sistema è portare a termine questi lavori nei tempi previsti, perché la pubblica amministrazione deve rispettare le scadenze che essa stessa stabilisce quando bandisce le gare". Accanto agli investimenti, il Presidente ha richiamato con forza la necessità di valorizzare pienamente le capacità già disponibili: "Le tracce ferroviarie che oggi abbiamo devono essere sfruttate al 100%. Non possiamo permetterci di lasciarne vuota

Il Nautilus

Genova, Voltri

come amministrazione pubblica, rispettando tempi e impegni. Il secondo obiettivo è affiancare gli operatori, invitarli a investire in un sistema logistico nel quale siamo pienamente coinvolti. In questo quadro si inserisce l'accordo recentemente siglato a Singapore, insieme al Viceministro delle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, con un primario player internazionale della logistica per un investimento da 1 miliardo di dollari nel porto di Genova. Si tratta di un investimento a infrastruttura invariata, senza aumento delle superfici portuali e senza richiedere un metro quadrato di piazzali e banchine in più rispetto a quelle oggi assentite in concessione. È un'operazione basata sull'ottimizzazione degli spazi esistenti. Le Autorità portuali devono fare esattamente questo: chiamare investitori internazionali a investire nei nostri scali. Se realizziamo infrastrutture sulle quali nessuno poi nessun privato investe, abbiamo semplicemente sprecato denaro pubblico. Un investimento che, nelle parole del Presidente, rafforza i traffici commerciali senza modificare l'infrastruttura fisica esistente, dimostrando che efficienza e attrattività possono crescere anche valorizzando ciò che già abbiamo. L'evento milanese ha visto la partecipazione di rappresentanti di vertice delle associazioni industriali, operatori terminalistici e MTO, imprese ferroviarie, manager della logistica integrata e presidenti di autorità portuali e interporti, confermando la centralità dell'intermodalità per la competitività del sistema Paese. Con una linea chiara e operativa, il Presidente Paroli ha ribadito il ruolo del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale come piattaforma logistica integrata, fondata su tre pilastri: infrastrutture realizzate nei tempi, utilizzo efficiente delle tracce ferroviarie e capacità di attrarre investimenti privati per rafforzare i traffici e la competitività internazionale. All'evento erano presenti anche i due principali operatori container del sistema portuale PSA Italy e Vado Gateway che hanno illustrato le soluzioni intermodali in corso e future nelle rispettive realtà di Genova Pra' e Vado Ligure dimostrando l'ottima sincronia con i progetti di sviluppo della **Adsp**.

Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

Autorità portuale, il presidente Paroli: Infrastrutture e potenziamento ferroviario per aumentare i traffici

La tavola rotonda "L'intermodale ferro-portuale" nell'ambito di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, evento promosso da Assolombarda Savona/Vado L. Le Autorità portuali non devono limitarsi a costruire utilizzando cemento e calcestruzzo: devono attrarre investimenti privati, affiancare gli operatori e garantire che ogni traccia ferroviaria resa disponibile dal gestore della rete sia utilizzata dai vettori al 100%. Infrastrutture nei tempi, efficienza gestionale e attrazione di capitali privati sono le tre leve per rafforzare subito i traffici. È il messaggio espresso dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, intervenuto a Milano alla tavola rotonda L'intermodale ferro-portuale nell'ambito di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, evento promosso da Assolombarda che riunisce i principali protagonisti dell'industria, dei trasporti e della logistica. La giornata, dedicata al tema Intermodalità, cosa c'è da fare?, ha posto al centro il nodo dell'integrazione tra porto e ferrovia, chiamando istituzioni e operatori a individuare soluzioni operative nel breve periodo, in parallelo ai grandi investimenti infrastrutturali in corso. Nel primo intervento, Paroli ha ribadito

l'impegno strutturale del sistema portuale di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado: Il sistema portuale ha investito 167 milioni di euro per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Parliamo di interventi concreti nei porti di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado, con adeguamento dei fasci binari ai moduli da 750 metri, integrazione tecnologica e maggiore automatizzazione delle operazioni. Il primo obiettivo dell'Autorità di Sistema è portare a termine questi lavori nei tempi previsti, perché la pubblica amministrazione deve rispettare le scadenze che essa stessa stabilisce quando bandisce le gare. Accanto agli investimenti, il Presidente ha richiamato con forza la necessità di valorizzare pienamente le capacità già disponibili: Le tracce ferroviarie che oggi abbiamo devono essere sfruttate al 100%. Non possiamo permetterci di lasciarne vuota neanche una. L'uso della traccia non può essere discrezionale da parte dell'operatore che l'ha contrattualizzata e poi rinunciarvi incide sull'intero sistema logistico nazionale. Dobbiamo lavorare con quello che abbiamo oggi, ottimizzando aree portuali, treni e slot ferroviari. Sul fronte degli incentivi, con riferimento al meccanismo del ferrobonus, Paroli ha precisato che gli incentivi hanno avuto una funzione di start-up e ancora oggi aiutano il passaggio dalla gomma al ferro, ma non possono rappresentare da soli la chiave di svolta strutturale. Devono accompagnare il potenziamento infrastrutturale e l'efficienza gestionale, non sostituirsi ad esse. In questa ottica, il ruolo dell'incentivo andrà valutato in modo coerente quando il sistema sarà pienamente performante e, nel 2028, la rete ferroviaria nazionale avrà capacità decisamente superiori a quelle attuali. Nel secondo giro di tavolo, il Presidente ha ampliato la prospettiva, sottolineando il ruolo attivo



La tavola rotonda "L'intermodale ferro-portuale" nell'ambito di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, evento promosso da Assolombarda Savona/Vado L. "Le Autorità portuali non devono limitarsi a costruire utilizzando cemento e calcestruzzo: devono attrarre investimenti privati, affiancare gli operatori e garantire che ogni traccia ferroviaria resa disponibile dal gestore della rete sia utilizzata dai vettori al 100%. Infrastrutture nei tempi, efficienza gestionale e attrazione di capitali privati sono le tre leve per rafforzare subito i traffici". È il messaggio espresso dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, intervenuto a Milano alla tavola rotonda "L'intermodale ferro-portuale" nell'ambito di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, evento promosso da Assolombarda che riunisce i principali protagonisti dell'industria, dei trasporti e della logistica. La giornata, dedicata al tema "Intermodalità, cosa c'è da fare?", ha posto al centro il nodo dell'integrazione tra porto e ferrovia, chiamando istituzioni e operatori a individuare soluzioni operative nel breve periodo, in parallelo ai grandi investimenti infrastrutturali in corso. Nel primo intervento, Paroli ha ribadito l'impegno strutturale del sistema portuale di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado: "Il sistema portuale ha investito 167 milioni di euro per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Parliamo di interventi concreti nei porti di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado, con adeguamento dei fasci binari ai moduli da 750 metri, integrazione tecnologica e maggiore automatizzazione delle operazioni. Il primo obiettivo dell'Autorità di Sistema è portare a termine questi lavori nei tempi previsti, perché la pubblica amministrazione deve rispettare le scadenze che essa stessa stabilisce quando bandisce le gare". Accanto agli investimenti, il Presidente ha richiamato con forza la necessità di valorizzare pienamente le capacità già disponibili: "Le tracce ferroviarie che oggi abbiamo

Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

dell'Autorità nel creare le condizioni per l'investimento privato: Stimolare il privato a investire nei nostri porti significa prima di tutto fare il nostro dovere come amministrazione pubblica, rispettando tempi e impegni. Il secondo obiettivo è affiancare gli operatori, invitarli a investire in un sistema logistico nel quale siamo pienamente coinvolti. In questo quadro si inserisce l'accordo recentemente siglato a Singapore, insieme al Viceministro delle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, con un primario player internazionale della logistica per un investimento da 1 miliardo di dollari nel porto di Genova. Si tratta di un investimento a infrastruttura invariata, senza aumento delle superfici portuali e senza richiedere un metro quadrato di piazzali e banchine in più rispetto a quelle oggi assentite in concessione. È un'operazione basata sull'ottimizzazione degli spazi esistenti. Le Autorità portuali devono fare esattamente questo: chiamare investitori internazionali a investire nei nostri scali. Se realizziamo infrastrutture sulle quali nessuno poi nessun privato investe, abbiamo semplicemente sprecato denaro pubblico. Un investimento che, nelle parole del Presidente, rafforza i traffici commerciali senza modificare l'infrastruttura fisica esistente, dimostrando che efficienza e attrattività possono crescere anche valorizzando ciò che già abbiamo. L'evento milanese ha visto la partecipazione di rappresentanti di vertice delle associazioni industriali, operatori terminalistici e MTO, imprese ferroviarie, manager della logistica integrata e presidenti di autorità portuali e interporti, confermando la centralità dell'intermodalità per la competitività del sistema Paese. Con una linea chiara e operativa, il Presidente Paroli ha ribadito il ruolo del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale come piattaforma logistica integrata, fondata su tre pilastri: infrastrutture realizzate nei tempi, utilizzo efficiente delle tracce ferroviarie e capacità di attrarre investimenti privati per rafforzare i traffici e la competitività internazionale. All'evento erano presenti anche i due principali operatori container del sistema portuale PSA Italy e Vado Gateway che hanno illustrato le soluzioni intermodali in corso e future nelle rispettive realtà di Genova Pra' e Vado Ligure dimostrando l'ottima sincronia con i progetti di sviluppo della **Adsp**.

Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

Guerra in Iran, Bucci: Un po' di preoccupazione, ma anche opportunità per la logistica

Il presidente: "Sono molto attento a trovare la via giusta, ce la faremo". L'opposizione in rivolta: "Ma in che mondo vive? È uno sciacallo" Genova . C'è un po' di preoccupazione ovunque per quanto riguarda le catene logistiche, i carburanti, il gas. La situazione è in continua evoluzione e prima o poi si troverà anche il modo per sistemare le cose, ma queste situazioni è ovvio che sono anche opportunità per gli imprenditori della logistica per poter fare un buon lavoro e quindi risolvere anche i problemi. Così il presidente Marco Bucci sulla guerra in Iran e in Medio Oriente, a margine della decima edizione dell'evento Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry 2026 in corso a Milano. La logistica è un meccanismo estremamente flessibile che riesce sempre a trovare le vie anche nei momenti di crisi ha spiegato Bucci -. Non sono preoccupato in generale, ma molto attento, come lo sono gli imprenditori, a trovare la via giusta nel momento giusto e ce la faremo sicuramente. Il Pd: Atteggiamento grave, ma in che mondo vive? Le parole del governatore ligure agitano il Pd. Se Bucci non riconosce i problemi che si stanno creando a causa del conflitto in Iran (che lo stesso presidente dell'Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli, invece indica come pronti a esplodere con conseguenze drammatiche sui nostri porti) vuol dire che la Regione si sta sollevando da qualsiasi responsabilità di intervento a tutela del tessuto economico, imprenditoriale e portuale ligure. È un atteggiamento grave, perché di fronte a uno scenario internazionale così instabile la prima cosa che dovrebbe fare la Regione è prepararsi a gestire le ricadute economiche sui territori accusano il segretario regionale Davide Natale e il responsabile economica Matteo Bianchi .- Dovrebbe muoversi nei confronti del governo per chiedere misure straordinarie a sostegno del sistema della portualità e della logistica, visto che le possibili pesanti conseguenze. Minimizzare il problema, come sta facendo Bucci, non lo farà sparire: al contrario significa lasciare imprese, lavoratori e famiglie senza alcuna strategia di tutela proprio mentre si profilano aumenti dei costi e nuove difficoltà per l'economia. La sottovalutazione di ciò che sta accadendo non è solo un errore, ma un rischio concreto per il sistema produttivo ligure. La Regione dovrebbe contribuire a impedire che i rincari che graveranno su famiglie, lavoratori e imprese abbiano conseguenze pesanti sulla vita dei cittadini, e dovrebbe incalzare il governo affinché metta in campo strumenti straordinari. Un governo che oggi appare irrilevante nello scacchiere internazionale, ma che almeno sul piano nazionale ci auguriamo abbia la capacità di provare a rendersi utile per difendere la Liguria. Sconcerto da parte dell'eurodeputato Brando Benifei : Mi chiedo francamente in che mondo viva Bucci . Il blocco dello Stretto di Hormuz sta già determinando un aumento dei costi dell'energia, con ricadute dirette su famiglie e imprese. L'incertezza sul traffico merci, con la sospensione e la deviazione di rotte strategiche,



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

mette a rischio la stabilità delle catene di approvvigionamento e colpisce in particolare un Paese manifatturiero ed esportatore come l'Italia. A questo si aggiungono tensioni internazionali sempre più gravi, che hanno riverberi anche nell'Unione europea, come dimostra il recente scontro tra Donald Trump e Pedro Sánchez. Ci troviamo in una situazione che alimenta la volatilità dei mercati finanziari e aumenta l'incertezza economica globale. Davvero qualcuno può considerare tutto questo un'occasione? Quello che Bucci vorrebbe far passare come cinismo imprenditoriale non è altro che una lettura miope e pericolosa della realtà. Le occasioni da cogliere sono altre: rafforzare l'autonomia energetica europea, investire nella sicurezza e nella cooperazione internazionale, sostenere concretamente le imprese colpite dall'aumento dei costi e tutelare il potere d'acquisto delle famiglie. Come presidente della delegazione del Parlamento europeo per i rapporti con gli Stati Uniti, da mesi e mesi l'impegno che porto avanti insieme a colleghi di ogni parte politica è quello di lavorare, con grande fatica, per ridurre le tensioni e cercare di stabilizzare una situazione tanto volatile quanto sfiancante. È offensivo sentire minimizzata così una crisi che rischia di aggravare le fragilità economiche e sociali del nostro continente. Da chi governa ai massimi livelli ci si aspetta senso di responsabilità, non dichiarazioni superficiali.

Candia (Avs): Bucci sciacallo, parole indegne. È indegno pensare che si possa trarre un profitto da una guerra ed è inaccettabile che a dirlo sia il presidente della Regione, quando in Iran e Medio Oriente si contano i morti civili per i bombardamenti su scuole e case. Bucci è uno sciacallo, se crede che per gli operatori della logistica si possano aprire nuove opportunità grazie ai conflitti esplosi negli ultimi giorni. La guerra porta solo distruzione, povertà e altra violenza. E quando a pagare sono bambini, donne e anziani, come sta succedendo in queste ore, le uniche parole ammissibili sono quelle per chiedere la fine delle ostilità. Così Selenia Candia, capogruppo regionale di Avs.

Giordano (M5s): Indecente, la guerra è una tragedia. Sentire il presidente della Regione Liguria parlare della guerra come di una possibile opportunità per gli imprenditori della logistica è indecente e drammaticamente superficiale. Qualcuno gli ricordi che in nessun caso una guerra è un'opportunità né un'occasione. La guerra è sangue e tragedia. Porta morte, distruzione, bombe, città rase al suolo, famiglie spezzate, instabilità internazionale e crisi energetiche. Ridurre un conflitto a business significa sposare la follia di Trump, per il quale i bombardamenti suonano come una macarena. Così il capogruppo regionale del M5s Stefano Giordano, che aggiunge: In ballo, oltre alle conseguenze economiche, alle tensioni e ai blocchi commerciali sui porti e sul sistema produttivo ligure, c'è anche una pericolosissima escalation militare. Come tanti cittadini dotati di buon senso, abbiamo paura per i nostri figli e per il futuro di tutti noi. Caro presidente, no: la guerra non è una variabile accettabile dell'economia globale. Noi non ci abitueremo mai a questa logica, a questo cinismo, e la combatteremo in tutte le sedi affinché la politica torni a lavorare per fermare i conflitti, difendere il diritto internazionale e proteggere cittadini e imprese, conclude Giordano.

Il centrodestra: Il Pd travisa la frase di Bucci. Se il Pd non è in grado di comprendere un'affermazione semplice e corrispondente alla realtà dei fatti non possiamo farci nulla. Il presidente

Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

Bucci, a proposito della situazione di crisi creatasi nella zona mediorientale, ha detto testualmente che la logistica è un meccanismo estremamente flessibile che riesce sempre a trovare le vie anche nei momenti di crisi, in queste situazioni è ovvio che ci siano anche opportunità per gli imprenditori della logistica per poter fare un buon lavoro e quindi risolvere anche i problemi. È ciò che è avvenuto e sta avvenendo anche a fronte di altre gravi situazioni di tensione in tutto il mondo, così pure proprio nel Mar Rosso. È una constatazione e un auspicio che anche in questo momento, la capacità dei nostri imprenditori riesca a impedire che si generino conseguenze ancora più gravi per l'economia del nostro Paese e della nostra Regione. Nessun riferimento alla guerra come a un'opportunità da auspicare, nessuna esaltazione dei conflitti. Solo chi è in malafede e cerca ogni giorno un argomento da travisare e strumentalizzare, come fa da tempo il Pd, può arrivare a commentare con tante falsità una frase che ha solo il merito di confermare la fiducia e la stima nella classe imprenditoriale ligure. Lo dichiarano i capigruppo di maggioranza del Consiglio regionale della Liguria Rocco Invernizzi (Fratelli d'Italia), Matteo Campora (Vince Liguria), Sara Foscolo (Lega), Marco Frascatore (Orgoglio Liguria Bucci Presidente), Carlo Bagnasco (Forza Italia) e Giovanni Boitano (Noi Moderati). Bucci ad Assolombarda: In Liguria investimenti per 18 miliardi, rafforziamo la logistica del Nord Ovest La logistica non è più soltanto un costo, ma un valore aggiunto: significa fare arrivare merci, persone e dati a destinazione generando sviluppo e occupazione sui territori ha detto ancora Bucci durante l'intervento al centro congressi di Assolombarda -. Genova e la Liguria questa centralità la conoscono da secoli, grazie alla loro posizione strategica nel Mediterraneo. Oggi la stiamo rafforzando con una trasformazione infrastrutturale senza precedenti: in Liguria sono in corso investimenti per circa 18 miliardi di euro, dal Terzo Valico al potenziamento dei collegamenti portuali e ferroviari, fino al tunnel subportuale di Genova, con l'apertura proprio nelle ultime ore della nuova galleria ferroviaria. Accanto alle opere fisiche ci sono infrastrutture meno visibili ma altrettanto strategiche, come i cavi sottomarini per il trasporto dei dati, che rafforzano il ruolo della Liguria come hub logistico e digitale nel Mediterraneo. In questi giorni la situazione geopolitica internazionale impone riflessioni, le crisi però non vanno considerate una fine, ma un'occasione per cambiare e migliorare. Chi sa governare il cambiamento può trasformarle in opportunità. In questo scenario dobbiamo essere competitivi: integrare porti, ferrovie e retroporti e rafforzare il sistema logistico del Nord Ovest significa sostenere la crescita dell'intero Paese, ha concluso. Intermodalità, Paroli: Infrastrutture nei tempi, tracce ferroviarie utilizzate al 100% e alleanza con gli operatori: così rafforziamo i traffici Le Autorità portuali non devono limitarsi a costruire utilizzando cemento e calcestruzzo: devono attrarre investimenti privati, affiancare gli operatori e garantire che ogni traccia ferroviaria resa disponibile dal gestore della rete sia utilizzata dai vettori al 100%. Infrastrutture nei tempi, efficienza gestionale e attrazione di capitali privati sono le tre leve per rafforzare subito i traffici. È il messaggio espresso dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, intervenuto alla tavola rotonda L'intermodale ferro-portuale. Paroli

Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

ha ribadito l'impegno strutturale del sistema portuale di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado: Il sistema portuale ha investito 167 milioni di euro per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Parliamo di interventi concreti nei porti di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado, con adeguamento dei fasci binari ai moduli da 750 metri, integrazione tecnologica e maggiore automatizzazione delle operazioni. Il primo obiettivo dell'Autorità di Sistema è portare a termine questi lavori nei tempi previsti, perché la pubblica amministrazione deve rispettare le scadenze che essa stessa stabilisce quando bandisce le gare. Accanto agli investimenti, il presidente ha richiamato con forza la necessità di valorizzare pienamente le capacità già disponibili: Le tracce ferroviarie che oggi abbiamo devono essere sfruttate al 100%. Non possiamo permetterci di lasciarne vuota neanche una. L'uso della traccia non può essere discrezionale da parte dell'operatore che l'ha contrattualizzata e poi rinunciarvi incide sull'intero sistema logistico nazionale. Dobbiamo lavorare con quello che abbiamo oggi, ottimizzando aree portuali, treni e slot ferroviari. Sul fronte degli incentivi, con riferimento al meccanismo del ferrobonus, Paroli ha precisato che gli incentivi hanno avuto una funzione di start-up e ancora oggi aiutano il passaggio dalla gomma al ferro, ma non possono rappresentare da soli la chiave di svolta strutturale. Devono accompagnare il potenziamento infrastrutturale e l'efficienza gestionale, non sostituirsi ad esse. In questa ottica, il ruolo dell'incentivo andrà valutato in modo coerente quando il sistema sarà pienamente performante e, nel 2028, la rete ferroviaria nazionale avrà capacità decisamente superiori a quelle attuali.

Informatore Navale

Genova, Voltri

Intermodalità, Paroli: Infrastrutture nei tempi, tracce ferroviarie utilizzate al 100% e alleanza con gli operatori: così rafforziamo i traffici

Le Autorità portuali non devono limitarsi a costruire utilizzando cemento e calcestruzzo: devono attrarre investimenti privati, affiancare gli operatori e garantire che ogni traccia ferroviaria resa disponibile dal gestore della rete sia utilizzata dai vettori al 100%. Infrastrutture nei tempi, efficienza gestionale e attrazione di capitali privati sono le tre leve per rafforzare subito i traffici. È il messaggio espresso dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, intervenuto a Milano alla tavola rotonda L'intermodale ferro-portuale nell'ambito di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, evento promosso da Assolombarda che riunisce i principali protagonisti dell'industria, dei trasporti e della logistica. La giornata, dedicata al tema Intermodalità, cosa c'è da fare?, ha posto al centro il nodo dell'integrazione tra porto e ferrovia, chiamando istituzioni e operatori a individuare soluzioni operative nel breve periodo, in parallelo ai grandi investimenti infrastrutturali in corso. Nel primo intervento, Paroli ha ribadito l'impegno strutturale del sistema portuale di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado: Il sistema portuale ha investito 167 milioni di euro per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Parliamo di interventi concreti nei porti di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado, con adeguamento dei fasci binari ai moduli da 750 metri, integrazione tecnologica e maggiore automatizzazione delle operazioni. Il primo obiettivo dell'Autorità di Sistema è portare a termine questi lavori nei tempi previsti, perché la pubblica amministrazione deve rispettare le scadenze che essa stessa stabilisce quando bandisce le gare. Accanto agli investimenti, il Presidente ha richiamato con forza la necessità di valorizzare pienamente le capacità già disponibili: Le tracce ferroviarie che oggi abbiamo devono essere sfruttate al 100%. Non possiamo permetterci di lasciarne vuota neanche una. L'uso della traccia non può essere discrezionale da parte dell'operatore che l'ha contrattualizzata e poi rinunciarvi incide sull'intero sistema logistico nazionale. Dobbiamo lavorare con quello che abbiamo oggi, ottimizzando aree portuali, treni e slot ferroviari. Sul fronte degli incentivi, con riferimento al meccanismo del ferrobonus, Paroli ha precisato che gli incentivi hanno avuto una funzione di start-up e ancora oggi aiutano il passaggio dalla gomma al ferro, ma non possono rappresentare da soli la chiave di svolta strutturale. Devono accompagnare il potenziamento infrastrutturale e l'efficienza gestionale, non sostituirsi ad esse. In questa ottica, il ruolo dell'incentivo andrà valutato in modo coerente quando il sistema sarà pienamente performante e, nel 2028, la rete ferroviaria nazionale avrà capacità decisamente superiori a quelle attuali. Nel secondo giro di tavolo, il Presidente ha ampliato la prospettiva, sottolineando il ruolo attivo dell'Autorità nel creare le condizioni per l'investimento privato: Stimolare il privato a investire nei nostri porti significa prima di tutto fare il nostro dovere come amministrazione

Informatore Navale

Intermodalità, Paroli: "Infrastrutture nei tempi, tracce ferroviarie utilizzate al 100% e alleanza con gli operatori: così rafforziamo i traffici"

03/04/2026 17:12

* Le Autorità portuali non devono limitarsi a costruire utilizzando cemento e calcestruzzo: devono attrarre investimenti privati, affiancare gli operatori e garantire che ogni traccia ferroviaria resa disponibile dal gestore della rete sia utilizzata dai vettori al 100%. Infrastrutture nei tempi, efficienza gestionale e attrazione di capitali privati sono le tre leve per rafforzare subito i traffici. È il messaggio espresso dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, intervenuto a Milano alla tavola rotonda "L'intermodale ferro-portuale" nell'ambito di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, evento promosso da Assolombarda che riunisce i principali protagonisti dell'industria, dei trasporti e della logistica. La giornata, dedicata al tema "Intermodalità, cosa c'è da fare?", ha posto al centro il nodo dell'integrazione tra porto e ferrovia, chiamando istituzioni e operatori a individuare soluzioni operative nel breve periodo, in parallelo ai grandi investimenti infrastrutturali in corso. Nel primo intervento, Paroli ha ribadito l'impegno strutturale del sistema portuale di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado: "Il sistema portuale ha investito 167 milioni di euro per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Parliamo di interventi concreti nei porti di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado, con adeguamento dei fasci binari ai moduli da 750 metri, integrazione tecnologica e maggiore automatizzazione delle operazioni. Il primo obiettivo dell'Autorità di Sistema è portare a termine questi lavori nei tempi previsti, perché la pubblica amministrazione deve rispettare le scadenze che essa stessa stabilisce quando bandisce le gare". Accanto agli investimenti, il Presidente ha richiamato con forza la necessità di valorizzare pienamente le capacità già disponibili: "Le tracce ferroviarie che oggi abbiamo devono essere sfruttate al 100%. Non possiamo permetterci di lasciarne vuota neanche una. L'uso della traccia non può essere discrezionale da parte dell'operatore che l'ha contrattualizzata e poi rinunciarvi incide sull'intero sistema logistico nazionale. Dobbiamo lavorare con quello che abbiamo oggi, ottimizzando aree portuali, treni e slot ferroviari". Sul fronte degli incentivi, con riferimento al meccanismo del ferrobonus, Paroli ha precisato che gli incentivi hanno avuto una funzione di start-up e ancora oggi aiutano il passaggio dalla gomma al ferro, ma non possono rappresentare da soli la chiave di svolta strutturale. Devono accompagnare il potenziamento infrastrutturale e l'efficienza gestionale, non sostituirsi ad esse. In questa ottica, il ruolo dell'incentivo andrà valutato in modo coerente quando il sistema sarà pienamente performante e, nel 2028, la rete ferroviaria nazionale avrà capacità decisamente superiori a quelle attuali. Nel secondo giro di tavolo, il Presidente ha ampliato la prospettiva, sottolineando il ruolo attivo dell'Autorità nel creare le condizioni per l'investimento privato: "Stimolare il privato a investire nei

Informatore Navale

Genova, Voltri

pubblica, rispettando tempi e impegni. Il secondo obiettivo è affiancare gli operatori, invitarli a investire in un sistema logistico nel quale siamo pienamente coinvolti . In questo quadro si inserisce l'accordo recentemente siglato a Singapore, insieme al Viceministro delle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, con un primario player internazionale della logistica per un investimento da 1 miliardo di dollari nel porto di Genova. Si tratta di un investimento a infrastruttura invariata, senza aumento delle superfici portuali e senza richiedere un metro quadrato di piazzali e banchine in più rispetto a quelle oggi assentite in concessione. È un'operazione basata sull'ottimizzazione degli spazi esistenti. Le Autorità portuali devono fare esattamente questo: chiamare investitori internazionali a investire nei nostri scali. Se realizziamo infrastrutture sulle quali nessuno poi nessun privato investe, abbiamo semplicemente sprecato denaro pubblico . Un investimento che, nelle parole del Presidente, rafforza i traffici commerciali senza modificare l'infrastruttura fisica esistente, dimostrando che efficienza e attrattività possono crescere anche valorizzando ciò che già abbiamo . L'evento milanese ha visto la partecipazione di rappresentanti di vertice delle associazioni industriali, operatori terminalistici e MTO, imprese ferroviarie, manager della logistica integrata e presidenti di autorità portuali e interporti, confermando la centralità dell'intermodalità per la competitività del sistema Paese. Con una linea chiara e operativa, il Presidente Paroli ha ribadito il ruolo del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale come piattaforma logistica integrata, fondata su tre pilastri: infrastrutture realizzate nei tempi, utilizzo efficiente delle tracce ferroviarie e capacità di attrarre investimenti privati per rafforzare i traffici e la competitività internazionale. All'evento erano presenti anche i due principali operatori container del sistema portuale PSA Italy e Vado Gateway che hanno illustrato le soluzioni intermodali in corso e future nelle rispettive realtà di Genova Pra' e Vado Ligure dimostrando l'ottima sincronia con i progetti di sviluppo della **Adsp**.

Aeroporto di Genova, verso un bando internazionale per il nuovo socio di maggioranza

Al Aeroporti

Camera di Commercio e Autorità portuale avviano l'iter: entro un mese e mezzo le valutazioni degli advisor, i soci pubblici resteranno in minoranza. La Camera di Commercio di Genova e l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale pubblicheranno "quanto prima possibile" un bando di gara internazionale per individuare un partner privato destinato a diventare socio di maggioranza dell'Aeroporto di Genova. I soci pubblici manterranno invece una quota di minoranza. Ad annunciarlo è stato il presidente della Camera di Commercio, Luigi Attanasio, a margine di un incontro pubblico. "La ripartizione della quota è materia di discussione ma non di conflitto", ha precisato, chiarendo che l'obiettivo condiviso resta quello di rafforzare la gestione dello scalo attraverso l'ingresso di un partner industriale solido. Per quanto riguarda le tempistiche, Attanasio ha spiegato che la procedura partirà "quanto prima possibile, compatibilmente con il quadro generale". La Camera di Commercio ha già nominato un advisor, così come l'Autorità portuale. "Penso che nell'arco di un mese o un mese e mezzo avremo le valutazioni e da lì comincerà il percorso per il bando di gara internazionale", ha aggiunto. Fino al 2024 Aeroporti di Roma è stata socia di minoranza dello scalo genovese.



Autorità portuale, il presidente Paroli: Infrastrutture e potenziamento ferroviario per aumentare i traffici

Redazione Ivg

Savona/Vado L. Le Autorità portuali non devono limitarsi a costruire utilizzando cemento e calcestruzzo: devono attrarre investimenti privati, affiancare gli operatori e garantire che ogni traccia ferroviaria resa disponibile dal gestore della rete sia utilizzata dai vettori al 100%. Infrastrutture nei tempi, efficienza gestionale e attrazione di capitali privati sono le tre leve per rafforzare subito i traffici. È il messaggio espresso dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, intervenuto a Milano alla tavola rotonda L'intermodale ferro-portuale nell'ambito di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, evento promosso da Assolombarda che riunisce i principali protagonisti dell'industria, dei trasporti e della logistica. La giornata, dedicata al tema Intermodalità, cosa c'è da fare?, ha posto al centro il nodo dell'integrazione tra porto e ferrovia, chiamando istituzioni e operatori a individuare soluzioni operative nel breve periodo, in parallelo ai grandi investimenti infrastrutturali in corso.



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Paroli: ferrovie e investimenti privati per rafforzare i traffici

Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale punta su intermodalità, investimenti privati e utilizzo pieno delle tracce ferroviarie

MILANO Le Autorità portuali non devono limitarsi a costruire utilizzando cemento e calcestruzzo: devono attrarre investimenti privati, affiancare gli operatori e garantire che ogni traccia ferroviaria resa disponibile dal gestore della rete sia utilizzata dai vettori al 100%. Infrastrutture nei tempi, efficienza gestionale e attrazione di capitali privati sono le tre leve per rafforzare subito i traffici. È il messaggio espresso dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, intervenuto a Milano alla tavola rotonda L'intermodale ferro-portuale nell'ambito di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, evento promosso da Assolombarda che riunisce i principali protagonisti dell'industria, dei trasporti e della logistica. La giornata, dedicata al tema Intermodalità, cosa c'è da fare?, ha posto al centro il nodo dell'integrazione tra porto e ferrovia, chiamando istituzioni e operatori a individuare soluzioni operative nel breve periodo, in parallelo ai grandi investimenti infrastrutturali in corso. Nel primo intervento, Paroli ha ribadito l'impegno strutturale del sistema portuale di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado: Il sistema portuale ha investito 167 milioni di euro per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Parliamo di interventi concreti nei porti di Genova, Genova Pra' e Savona-Vado, con adeguamento dei fasci binari ai moduli da 750 metri, integrazione tecnologica e maggiore automatizzazione delle operazioni. Il primo obiettivo dell'Autorità di Sistema è portare a termine questi lavori nei tempi previsti, perché la pubblica amministrazione deve rispettare le scadenze che essa stessa stabilisce quando bandisce le gare. Tracce ferroviarie e incentivi Accanto agli investimenti, il Presidente ha richiamato con forza la necessità di valorizzare pienamente le capacità già disponibili: Le tracce ferroviarie che oggi abbiamo devono essere sfruttate al 100%. Non possiamo permetterci di lasciarne vuota neanche una. L'uso della traccia non può essere discrezionale da parte dell'operatore che l'ha contrattualizzata e poi rinunciarvi incide sull'intero sistema logistico nazionale. Dobbiamo lavorare con quello che abbiamo oggi, ottimizzando aree portuali, treni e slot ferroviari. Sul fronte degli incentivi, con riferimento al meccanismo del ferrobonus, Paroli ha precisato che questi hanno avuto una funzione di start-up e continuano a favorire il passaggio dalla gomma al ferro, ma non possono rappresentare da soli la chiave di svolta strutturale. Devono accompagnare il potenziamento infrastrutturale e l'efficienza gestionale, non sostituirsi ad esse. In questa ottica, il loro ruolo andrà valutato in modo coerente quando il sistema sarà pienamente performante e, nel 2028, la rete ferroviaria nazionale avrà capacità decisamente superiori a quelle attuali. Investimenti privati e competitività del sistema portuale Nel secondo giro di tavolo, Paroli ha ampliato la prospettiva sottolineando il ruolo dell'Autorità nel creare



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

le condizioni per l'investimento privato: Stimolare il privato a investire nei nostri porti significa prima di tutto fare il nostro dovere come amministrazione pubblica, rispettando tempi e impegni. Il secondo obiettivo è affiancare gli operatori, invitarli a investire in un sistema logistico nel quale siamo pienamente coinvolti. In questo quadro si inserisce l'accordo recentemente siglato a Singapore, insieme al Viceministro delle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, con un primario player internazionale della logistica per un investimento da 1 miliardo di dollari nel porto di Genova. Si tratta di un investimento a infrastruttura invariata, senza aumento delle superfici portuali e senza richiedere un metro quadrato di piazzali e banchine in più rispetto a quelle oggi assentite in concessione. È un'operazione basata sull'ottimizzazione degli spazi esistenti. Le Autorità portuali devono fare esattamente questo: chiamare investitori internazionali a investire nei nostri scali. Se realizziamo infrastrutture sulle quali nessuno poi nessun privato investe, abbiamo semplicemente sprecato denaro pubblico. Un investimento che, nelle parole del Presidente, rafforza i traffici commerciali senza modificare l'infrastruttura fisica esistente, dimostrando che efficienza e attrattività possono crescere anche valorizzando ciò che già abbiamo. L'evento milanese ha visto la partecipazione di rappresentanti delle associazioni industriali, operatori terminalistici e MTO, imprese ferroviarie, manager della logistica integrata e presidenti di autorità portuali e interporti, confermando la centralità dell'intermodalità per la competitività del sistema Paese. All'evento erano presenti anche i due principali operatori container del sistema portuale, PSA Italy e Vado Gateway, che hanno illustrato le soluzioni intermodali in corso e future nelle rispettive realtà di Genova Pra' e Vado Ligure, dimostrando la sinergia con i progetti di sviluppo della AdSp.

Aeroporto di Genova, Camera di Commercio: "Entro un mese e mezzo l'esito dell'advisor"

di a.p. La Camera di Commercio di Genova e l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale quanto prima possibile pubblicheranno un bando di gara internazionale per individuare un partner privato in grado di gestire come socio di maggioranza l'aeroporto di Genova, i soci pubblici resteranno come soci di minoranza, la ripartizione della quota è materia di discussione ma non di conflitto". Lo comunica il presidente della Camera di Genova Luigi Attanasio a margine di un incontro pubblico. I tempi della gara? "Quanto prima possibile compatibilmente con il quadro generale - spiega Attansio -. La Camera di Commercio ha designato un advisor, l'Autorità portuale ha un suo advisor, penso che nell'arco di un mese-un mese e mezzo avremo le valutazioni e li comincerà il discorso per il bando di gara internazionale". Fino al 2024 Aeroporti di Roma è stato socio di minoranza del Cristoforo Colombo. 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.



Iran: Bucci: "La situazione preoccupa, ma nessun allarme per la logistica"

Presidente della Regione Liguria: "filiera flessibile, saprà reagire alla crisi" "C'è un po' di preoccupazione ovunque per le catene logistiche, dai carburanti al gas, ma non sono allarmato: la logistica è un meccanismo estremamente flessibile e sa trovare soluzioni anche nei momenti di crisi". Lo ha dichiarato Marco Bucci, presidente della Regione Liguria, a margine dello Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry che si sta svolgendo al centro congressi di Assolombarda a Milano . Alla luce della guerra in Medio Oriente e delle possibili ripercussioni sul **porto** di **Genova**, Bucci ha confermato interlocuzioni costanti con gli operatori del settore. "Ci sono navi ferme prima di poter passare nello stretto, quindi ci sono merci bloccate che dovranno essere instradate verso il **porto** giusto quando sarà possibile transitare. È una situazione in continua evoluzione". Secondo il governatore, le tensioni internazionali generano inevitabili rallentamenti, ma rappresentano anche occasioni di riorganizzazione: "In queste situazioni si aprono opportunità per gli imprenditori della logistica di fare un buon lavoro e risolvere problemi complessi". "La logistica riesce sempre a trovare nuove vie - ha concluso Bucci -. Non sono preoccupato in generale, sono piuttosto molto attento, come lo sono gli imprenditori, a individuare la strada giusta nel momento giusto. E ce la faremo sicuramente".



Bucci: "Preoccupazione per conseguenze guerra sulle catene logistiche, ma nessun allarmismo"

"C'è un po' di preoccupazione ovunque per le catene logistiche, dai carburanti al gas, ma non sono allarmato: la logistica è un meccanismo estremamente flessibile e sa trovare soluzioni anche nei momenti di crisi". Lo ha dichiarato Marco Bucci, presidente della Regione Liguria, a margine dello Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry che si sta svolgendo al centro congressi di Assolombarda a Milano. Alla luce della guerra in Medio Oriente e delle possibili ripercussioni sul porto di Genova, Bucci ha confermato interlocuzioni costanti con gli operatori del settore. "Ci sono navi ferme prima di poter passare nello stretto, quindi ci sono merci bloccate che dovranno essere instradate verso il porto giusto quando sarà possibile transitare. È una situazione in continua evoluzione". Secondo il governatore, le tensioni internazionali generano inevitabili rallentamenti, ma rappresentano anche occasioni di riorganizzazione: "In queste situazioni si aprono opportunità per gli imprenditori della logistica di fare un buon lavoro e risolvere problemi complessi". "La logistica riesce sempre a trovare nuove vie - ha concluso Bucci -. Non sono preoccupato in generale, sono piuttosto molto attento, come lo sono gli imprenditori, a individuare la strada giusta nel momento giusto. E ce la faremo sicuramente". "Una riforma portuale ci deve essere, il sistema va aggiornato". Lo ha dichiarato Marco Bucci, presidente della Regione Liguria, a margine dello Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry in corso al centro congressi di Assolombarda a Milano, intervenendo sul tema del riordino del sistema portuale. "Non abbiamo ancora visto i dettagli della riforma - ha precisato - quindi bisogna valutarla quando sarà definita. Ma quando ne ho parlato con il ministro ho ribadito che è necessaria: il sistema portuale italiano deve essere modernizzato". Per Bucci, il modello da seguire è quello del "think globally, act locally": "Le linee guida si fanno al centro, come nelle multinazionali, ma le attività operative devono essere gestite sui territori. Non si può pensare che i 50 metri di un molo o i massi guardiani vengano decisi a Roma: queste scelte spettano alle Autorità portuali". Diverso il livello per strategie e grandi investimenti, che secondo il governatore devono restare in capo allo Stato. "È normale che le scelte strategiche siano centrali, mentre la gestione quotidiana sia locale. Poi, come sempre, chi vuole fare polemica strumentale trova terreno aperto, ma il principio è semplice ed equilibrato".

TeleNord

Bucci: "Preoccupazione per conseguenze guerra sulle catene logistiche, ma nessun allarmismo"

03/04/2026 10:17

"C'è un po' di preoccupazione ovunque per le catene logistiche, dai carburanti al gas, ma non sono allarmato: la logistica è un meccanismo estremamente flessibile e sa trovare soluzioni anche nei momenti di crisi". Lo ha dichiarato Marco Bucci, presidente della Regione Liguria, a margine dello Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry che si sta svolgendo al centro congressi di Assolombarda a Milano. Alla luce della guerra in Medio Oriente e delle possibili ripercussioni sul porto di Genova, Bucci ha confermato interlocuzioni costanti con gli operatori del settore. "Ci sono navi ferme prima di poter passare nello stretto, quindi ci sono merci bloccate che dovranno essere instradate verso il porto giusto quando sarà possibile transitare. È una situazione in continua evoluzione". Secondo il governatore, le tensioni internazionali generano inevitabili rallentamenti, ma rappresentano anche occasioni di riorganizzazione: "In queste situazioni si aprono opportunità per gli imprenditori della logistica di fare un buon lavoro e risolvere problemi complessi". "La logistica riesce sempre a trovare nuove vie - ha concluso Bucci -. Non sono preoccupato in generale, sono piuttosto molto attento, come lo sono gli imprenditori, a individuare la strada giusta nel momento giusto. E ce la faremo sicuramente". "Una riforma portuale ci deve essere, il sistema va aggiornato". Lo ha dichiarato Marco Bucci, presidente della Regione Liguria, a margine dello Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry in corso al centro congressi di Assolombarda a Milano, intervenendo sul tema del riordino del sistema portuale. "Non abbiamo ancora visto i dettagli della riforma - ha precisato - quindi bisogna valutarla quando sarà definita. Ma quando ne ho parlato con il ministro ho ribadito che è necessaria: il sistema portuale italiano deve essere modernizzato". Per Bucci, il modello da seguire è quello del "think globally, act locally": "Le linee guida si fanno al centro, come nelle multinazionali, ma le attività operative devono essere gestite sui territori. Non si può pensare che i 50 metri di un molo o i massi guardiani vengano decisi a Roma: queste scelte spettano alle Autorità portuali". Diverso il livello per strategie e grandi investimenti, che secondo il governatore devono restare in capo allo Stato. "È normale che le scelte strategiche siano centrali, mentre la gestione quotidiana sia locale. Poi, come sempre, chi vuole fare polemica strumentale trova terreno aperto, ma il principio è semplice ed equilibrato".

Aeroporto, Attanasio: "Tra un mese e mezzo avremo le valutazioni"

Carlotta Nicoletti

Il presidente della Camera di Commercio indica nelle infrastrutture e nei collegamenti il punto di partenza del secondo mandato, aprendo anche alla ricerca di un partner internazionale per lo sviluppo dell'aeroporto. Aeroporto Sullo scalo genovese è già stato firmato un accordo con l'Autorità portuale. L'obiettivo è avviare quanto prima possibile una gara il più larga possibile per individuare un partner industriale. La procedura sarà internazionale e affidata a advisor distinti: uno nominato dalla Camera di Commercio e uno dall'Autorità portuale. Nell'arco di un mese o un mese e mezzo avremo le valutazioni e lì comincerà il discorso, precisa. Assetto societario La linea è chiara: apertura ai privati con ruolo di maggioranza operativa. La parte pubblica è disponibile a diventare minoranza con un partner affidabile e professionale che dia garanzie di seguito. La ripartizione delle quote sarà definita nell'ambito della gara e non oggetto di trattative politiche preventive. Prospettive L'operazione sull'aeroporto si inserisce in una strategia più ampia di rilancio competitivo. Collegamenti efficienti e infrastrutture moderne sono considerati condizioni necessarie per attrarre investimenti e rafforzare il sistema produttivo regionale. Mandato È stata un'elezione per acclamazione, quindi godo del consenso dei consiglieri camerali, spiega. Ma oltre alla legittimazione interna, la priorità politica è netta: Rompere l'isolamento territoriale della Liguria. Un tema che torna come asse strategico, in una regione che sconta da anni criticità logistiche e infrastrutturali.

TeleNord

Aeroporto, Attanasio: "Tra un mese e mezzo avremo le valutazioni"

03/04/2026 17:27

Carlotta Nicoletti

Il presidente della Camera di Commercio indica nelle infrastrutture e nei collegamenti il punto di partenza del secondo mandato, aprendo anche alla ricerca di un partner internazionale per lo sviluppo dell'aeroporto. Aeroporto - Sullo scalo genovese è già stato firmato un accordo con l'Autorità portuale. L'obiettivo è avviare "quanto prima possibile una gara il più larga possibile" per individuare un partner industriale. La procedura sarà internazionale e affidata a advisor distinti: uno nominato dalla Camera di Commercio e uno dall'Autorità portuale. "Nell'arco di un mese o un mese e mezzo avremo le valutazioni e lì comincerà il discorso", precisa. Assetto societario - La linea è chiara: apertura ai privati con ruolo di maggioranza operativa. "La parte pubblica è disponibile a diventare minoranza con un partner affidabile e professionale che dia garanzie di seguito". La ripartizione delle quote sarà definita nell'ambito della gara e non oggetto di trattative politiche preventive. Prospettive - L'operazione sull'aeroporto si inserisce in una strategia più ampia di rilancio competitivo. Collegamenti efficienti e infrastrutture moderne sono considerati condizioni necessarie per attrarre investimenti e rafforzare il sistema produttivo regionale. Mandato - "È stata un'elezione per acclamazione, quindi godo del consenso dei consiglieri camerali", spiega. Ma oltre alla legittimazione interna, la priorità politica è netta: "Rompere l'isolamento territoriale della Liguria". Un tema che torna come asse strategico, in una regione che sconta da anni criticità logistiche e infrastrutturali.

Aeroporto Genova, bando di gara internazionale per un partner privato

Luigi Attanasio

"La Camera di Commercio di Genova e l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale quanto prima possibile pubblicheranno un bando di gara internazionale per individuare un partner privato in grado di gestire come socio di maggioranza l'aeroporto di Genova, i soci pubblici resteranno come soci di minoranza, la ripartizione della quota è materia di discussione ma non di conflitto". Lo comunica il presidente della Camera di Genova Luigi Attanasio a margine di un incontro pubblico. I tempi della gara? "Quanto prima possibile compatibilmente con il quadro generale - replica Attanasio ai cronisti -. La Camera di Commercio ha designato un advisor, l'Autorità portuale ha un suo advisor, penso che nell'arco di un mese-un mese e mezzo avremo le valutazioni e lì comincerà il discorso per il bando di gara internazionale ". Fino al 2024 Aeroporti di Roma è stato socio di minoranza del Cristoforo Colombo. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguitemi sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su.



Blue Ports, quattro delegazioni straniere in visita al Dltm

Saranno impegnati nei lavori per fare il punto su quanto realizzato fino ad oggi e per programmare le attività future. Sono in arrivo da Spagna, Grecia e Georgia i partner del Distretto Ligure delle Tecnologie Marine, che trascorreranno due giorni - il 5 e 6 marzo - alla Spezia in occasione del terzo project meeting del progetto europeo Blue Ports. Si tratta di Fundaciòn Valenciaport Heraklion Port Authority TÜV Nord Hellas - coordinatore - e Maritime Transport Agency of Georgia, che insieme al distretto saranno impegnati nei lavori per fare il punto su quanto realizzato fino ad oggi e per programmare le attività future. Oltre all'impegnativo programma di lavoro, il Dltm coglie l'occasione per far conoscere agli ospiti stranieri le più importanti realtà locali legate alle attività portuali, quali l'Adsp del Mar Ligure Orientale, Lsc, Tarros e il Museo Navale. Il progetto europeo Blue Ports entra ora nel vivo: sono, infatti, aperti fino al 9 marzo i bandi per i corsi online gratuiti riservati al personale impiegatizio e operativo dei porti, grazie a cui i partecipanti riqualificheranno il proprio profilo professionale, otterranno una certificazione comunitaria e lavoreranno per il raggiungimento degli obiettivi climatici 2030 dell'Ue. «Siamo molto felici di poter ospitare i partner di progetto nella nostra sede - sottolinea il presidente del Dltm Lorenzo Forcieri - : questo terzo meeting di progetto costituisce un nuovo passo nella direzione della transizione verde dei porti. Siamo finalmente nella fase dell'erogazione dei percorsi formativi che costituiscono un'occasione concreta di fare un salto di qualità sia per i lavoratori che per gli scali guardando alla salvaguardia ambientale, che oggi non può essere un optional, ma rappresenta piuttosto un obiettivo fra i più importanti. Diamo, quindi, il nostro benvenuto a tutti loro». Maggiori notizie sul progetto sono contenute nel sito www.blue-ports.eu/it.



Città della Spezia

La Spezia

Nasce "Aktè - Laboratorio del mare", quattro residenze artistiche per sostenere le tematiche ambientali

Voice by Giovedì 5 marzo alle 17.30 presso l'Auditorium Bucchioni dell'**Autorità Portuale**, i sindaci della Spezia Ameglia Lerici e Porto Venere, i partner sostenitori e gli autori protagonisti delle residenze artistiche spezzine presentano alla cittadinanza il programma di arte contemporanea per la sensibilizzazione sui temi ambientali del progetto Aktè - Laboratorio del Mare a cura di Spazi Fotografici, con la collaborazione di APE Consulting, realizzato con il sostegno della Fondazione Compagnia di San Paolo nell'ambito del bando Starter. Cultura e creatività per la sfida ambientale e selezionato insieme ad altri 13 sul territorio di Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta tra oltre un centinaio di proposte. APE Consulting è l'azienda responsabile della progettazione sistemica, mentre la parte scientifica è condotta dalla responsabile scientifica Silvia Merlino dell' ISMAR, Istituto di Scienze Marine del CNR e da Marina Locritani dell' INGV, Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia. Oggetto del bando è il coinvolgimento della comunità nella tutela e valorizzazione dell'ambiente marino, e acquatico in generale, attraverso l'arte contemporanea: quattro artisti visivi italiani

lavoreranno sul territorio per realizzare opere che resteranno in una collezione di arte diffusa grazie alle acquisizioni sostenute dalla Fondazione San Paolo e dalla rete dei partner. Saranno presenti gli autori Federica Mambrini (1994, Mantova) che lavorerà nel territorio di Lerici già dal 6 marzo, Alessandro Truffa (1996, Torino) che arriverà a Portovenere dal 14 del mese, Ilaria Turba (1978, Como) che è già attiva a Ameglia, mentre Fabrizio Bellomo (1982, Bari) che affronterà il territorio della Spezia ad Aprile, sarà collegato in remoto. Aktè nasce come progetto a lungo termine, a cadenza annuale, e ha come obiettivo quello di far nascere una comunità di sostegno alla tutela del mare partendo dalla creazione di un percorso tematico d'arte contemporanea nel Golfo dei Poeti. Durante l'incontro, aperto a tutta la cittadinanza, sarà presentata ufficialmente la linea visiva nata da un concorso tra le classi quarta e quinta del corso di grafica del Liceo Artistico V. Cardarelli: cinque giovani autori selezionati tra i quali è risultato vincente il lavoro di Matteo Ceccarelli. Gli altri nomi entrati nella cinquina finale sono Iride Barbieri Aurora Cecchetto Elena Fontana Sofia Pinchera. La cordata dei partner, grazie ai quali Aktè ha raggiunto questo risultato, è composta (per ora!) da **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, Confartigianato, Città della Spezia, Doc Creativity, Hotel Firenze e Continentale, ASD Lerici SUB, Mitilicoltori della Spezia, Parco Montemarcello-Magra-Vara, Parco Regionale e Area Marina protetta di Porto Venere, Sezione Operativa Navale della Guardia di Finanza della Spezia, B&B Sotto il Castello a Trebiano, i festival Mytiliade, Lerici Legge il Mare e Altre Voci dal Mare di Portovenere.



Voice by Giovedì 5 marzo alle 17.30 presso l'Auditorium Bucchioni dell'Autorità Portuale, i sindaci della Spezia Ameglia Lerici e Porto Venere, i partner sostenitori e gli autori protagonisti delle residenze artistiche spezzine presentano alla cittadinanza il programma di arte contemporanea per la sensibilizzazione sui temi ambientali del progetto Aktè - Laboratorio del Mare a cura di Spazi Fotografici, con la collaborazione di APE Consulting, realizzato con il sostegno della Fondazione Compagnia di San Paolo nell'ambito del bando Starter. Cultura e creatività per la sfida ambientale e selezionato insieme ad altri 13 sul territorio di Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta tra oltre un centinaio di proposte. APE Consulting è l'azienda responsabile della progettazione sistemica, mentre la parte scientifica è condotta dalla responsabile scientifica Silvia Merlino dell' ISMAR, Istituto di Scienze Marine del CNR e da Marina Locritani dell' INGV, Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia. Oggetto del bando è il coinvolgimento della comunità nella tutela e valorizzazione dell'ambiente marino, e acquatico in generale, attraverso l'arte contemporanea: quattro artisti visivi italiani lavoreranno sul territorio per realizzare opere che resteranno in una collezione di arte diffusa grazie alle acquisizioni sostenute dalla Fondazione San Paolo e dalla rete dei partner. Saranno presenti gli autori Federica Mambrini (1994, Mantova) che lavorerà nel territorio di Lerici già dal 6 marzo, Alessandro Truffa (1996, Torino) che arriverà a Portovenere dal 14 del mese, Ilaria Turba (1978, Como) che è già attiva a Ameglia, mentre Fabrizio Bellomo (1982, Bari) che affronterà il territorio della Spezia ad Aprile, sarà collegato in remoto. Aktè nasce come progetto a lungo termine, a cadenza annuale, e ha come obiettivo quello di far nascere una comunità di sostegno alla tutela del mare partendo dalla creazione di un percorso tematico d'arte contemporanea nel Golfo dei Poeti. Durante l'incontro, aperto a tutta la

Citta della Spezia

La Spezia

Natale: "Bucci legga la riforma prima di difenderla: la verità è che centralizza le decisioni a Roma e indebolisce i porti liguri"

"Spero che da qui alla discussione del nostro ordine del giorno in Consiglio regionale il presidente Bucci trovi il tempo di leggere davvero il disegno di legge sulla riforma **portuale**. Se lo facesse capirebbe quanti danni rischia di provocare al **sistema portuale** della Liguria, che dovrebbe rappresentare e tutelare. Possiamo anche anticipargli alcuni punti della riforma: il testo prevede che le **Autorità** di **sistema portuale** si limitino sostanzialmente all'ordinaria amministrazione, che solo una piccola parte delle risorse riscosse rimanga sui territori e che perfino le decisioni sulle manutenzioni straordinarie vengano prese a livello governativo. In altre parole, scelte fondamentali per i porti verrebbero centralizzate a Roma invece che essere gestite nei territori, a Genova, Savona e La Spezia", dichiara il consigliere regionale del Partito Democratico Davide Natale, in replica alle affermazioni di Bucci sulla riforma **portuale** durante il convegno Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry, in corso a Milano. "Colpisce che proprio Bucci - prosegue Natale - che in questi anni ha sempre chiesto più autonomia per i territori e un maggiore peso delle realtà locali nella gestione delle risorse e delle decisioni, oggi difenda una riforma che va esattamente nella direzione opposta. Qui non si tratta di fare polemiche strumentali, ma di difendere un **sistema** economico che è centrale per lo sviluppo della Liguria e rappresenta uno dei principali presidi occupazionali della nostra regione. Non è normale che anche la manutenzione straordinaria dei porti liguri venga decisa a Roma invece che nei territori che quei porti li vivono e li gestiscono ogni giorno. Serve una piena applicazione della Riforma Del Rio in particolare una piena attuazione delle competenze della Conferenza nazionale di coordinamento delle **Autorità** di **Sistema Portuale** che deve essere il luogo delle decisioni strategiche che interessano il settore **portuale**. Per questo continueremo la nostra battaglia affinché il disegno di legge venga modificato. Ci auguriamo che, dopo aver letto davvero il testo, anche la destra che governa la Regione scelga di difendere imprese, territori e lavoratori liguri invece di sostenere una riforma soltanto per appartenenza politica e partitica", conclude.



"Spero che da qui alla discussione del nostro ordine del giorno in Consiglio regionale il presidente Bucci trovi il tempo di leggere davvero il disegno di legge sulla riforma portuale. Se lo facesse capirebbe quanti danni rischia di provocare al sistema portuale della Liguria, che dovrebbe rappresentare e tutelare. Possiamo anche anticipargli alcuni punti della riforma: il testo prevede che le Autorità di sistema portuale si limitino sostanzialmente all'ordinaria amministrazione, che solo una piccola parte delle risorse riscosse rimanga sui territori e che perfino le decisioni sulle manutenzioni straordinarie vengano prese a livello governativo. In altre parole, scelte fondamentali per i porti verrebbero centralizzate a Roma invece che essere gestite nei territori, a Genova, Savona e La Spezia", dichiara il consigliere regionale del Partito Democratico Davide Natale, in replica alle affermazioni di Bucci sulla riforma portuale durante il convegno Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry, in corso a Milano. "Colpisce che proprio Bucci - prosegue Natale - che in questi anni ha sempre chiesto più autonomia per i territori e un maggiore peso delle realtà locali nella gestione delle risorse e delle decisioni, oggi difenda una riforma che va esattamente nella direzione opposta. Qui non si tratta di fare polemiche strumentali, ma di difendere un sistema economico che è centrale per lo sviluppo della Liguria e rappresenta uno dei principali presidi occupazionali della nostra regione. Non è normale che anche la manutenzione straordinaria dei porti liguri venga decisa a Roma invece che nei territori che quei porti li vivono e li gestiscono ogni giorno. Serve una piena applicazione della Riforma Del Rio in particolare una piena attuazione delle competenze della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale che deve essere il luogo delle decisioni strategiche che interessano il settore portuale. Per questo continueremo la nostra battaglia affinché il disegno di legge venga modificato. Ci auguriamo che,

Citta della Spezia

La Spezia

Quattro delegazioni straniere in visita al Dltm per il progetto europeo Blue Ports

Voice by Sono in arrivo da Spagna, Grecia e Georgia i partner del Distretto Ligure delle Tecnologie Marine, che trascorreranno due giorni - il 5 e 6 marzo - alla Spezia in occasione del terzo project meeting del progetto europeo Blue Ports . Si tratta di Fundaciòn Valenciaport Heraklion Port Authority TÜV Nord Hellas - coordinatore - e Maritime Transport Agency of Georgia , che insieme al distretto saranno impegnati nei lavori per fare il punto su quanto realizzato fino ad oggi e per programmare le attività future. Oltre all'impegnativo programma di lavoro, il Dltm coglie l'occasione per far conoscere agli ospiti stranieri le più importanti realtà locali legate alle attività portuali, quali l'Adsp del Mar Ligure Orientale, Lsc, Tarros e il Museo Navale. Il progetto europeo Blue Ports entra ora nel vivo: sono, infatti, aperti fino al 9 marzo i bandi per i corsi online gratuiti riservati al personale impiegatizio e operativo dei porti, grazie a cui i partecipanti riquilificheranno il proprio profilo professionale, otterranno una certificazione comunitaria e lavoreranno per il raggiungimento degli obiettivi climatici 2030 dell'Ue. "Siamo molto felici di poter ospitare i partner di progetto nella nostra sede - sottolinea il presidente del Dltm Lorenzo Forcieri - : questo terzo meeting di progetto costituisce un nuovo passo nella direzione della transizione verde dei porti. Siamo finalmente nella fase dell'erogazione dei percorsi formativi che costituiscono un'occasione concreta di fare un salto di qualità sia per i lavoratori che per gli scali guardando alla salvaguardia ambientale, che oggi non può essere un optional, ma rappresenta piuttosto un obiettivo fra i più importanti. Diamo, quindi, il nostro benvenuto a tutti loro". Più informazioni.



Citta della Spezia

La Spezia

Iran e porti, Natale e Bianchi: "Conseguenze pesanti sui porti liguri: Bucci invece di minimizzare si attivi e chiedi subito misure straordinarie al governo"

"Se Bucci non riconosce i problemi che si stanno creando a causa del conflitto in Iran - che lo stesso presidente dell'Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli, invece indica come pronti a esplodere con conseguenze drammatiche sui nostri porti - vuol dire che la Regione si sta sollevando da qualsiasi responsabilità di intervento a tutela del tessuto economico, imprenditoriale e portuale ligure. È un atteggiamento grave, perché di fronte a uno scenario internazionale così instabile la prima cosa che dovrebbe fare la Regione è prepararsi a gestire le ricadute economiche sui territori. Dovrebbe muoversi nei confronti del governo per chiedere misure straordinarie a sostegno del sistema della portualità e della logistica, visto che le possibili pesanti conseguenze. Minimizzare il problema, come sta facendo Bucci, non lo farà sparire: al contrario significa lasciare imprese, lavoratori e famiglie senza alcuna strategia di tutela proprio mentre si profilano aumenti dei costi e nuove difficoltà per l'economia. La sottovalutazione di ciò che sta accadendo non è solo un errore, ma un rischio concreto per il sistema produttivo ligure. La Regione dovrebbe contribuire a impedire che i rincari che graveranno su famiglie, lavoratori e imprese abbiano conseguenze pesanti sulla vita dei cittadini, e dovrebbe incalzare il governo affinché metta in campo strumenti straordinari. Un governo che oggi appare irrilevante nello scacchiere internazionale, ma che almeno sul piano nazionale ci auguriamo abbia la capacità di provare a rendersi utile per difendere la Liguria", dichiarano il segretario del PD Liguria Davide Natale e il responsabile economia del Pd Liguria Matteo Bianchi, in replica alle dichiarazioni del presidente della Regione Liguria Marco Bucci sulla situazione in Iran e le conseguenze sulla logistica durante il convegno Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry in corso a Milano. Più informazioni.



Citta della Spezia

La Spezia

Iran, Baruzzo: "Da Bucci parole gravi e irresponsabili"

"Di fronte all'escalation della crisi in Medio Oriente e alle tensioni nello Stretto di Hormuz, servono serietà istituzionale, prudenza e senso di responsabilità. Per questo trovo gravi e irresponsabili le parole del presidente Bucci, che arriva a leggere una fase così drammatica anche come una possibile opportunità economica. La guerra non è mai un'opportunità: è sofferenza, instabilità, aumento dei costi energetici, incertezza per le imprese e rischi concreti per lavoratrici e lavoratori". Lo dichiara la consigliera regionale ligure del Partito democratico Carola Baruzzo. "La Spezia è uno snodo strategico nazionale, dove convivono **porto**, difesa, industria e logistica. Proprio per questo - prosegue Baruzzo - le ricadute di una crisi internazionale di questa portata possono colpire direttamente anche il nostro territorio, mettendo in pericolo i cittadini e sotto pressione le rotte commerciali, il sistema produttivo e l'occupazione. Pensare di commentare tutto questo con leggerezza, o peggio con cinismo, significa non comprendere la delicatezza del momento ed essere irresponsabili". "Va rafforzata l'attenzione sulla sicurezza dei siti sensibili e bisogna attivare un monitoraggio costante sugli effetti economici e occupazionali che questa crisi può determinare anche in Liguria. Le istituzioni hanno il dovere di tutelare il lavoro e la tenuta del nostro sistema portuale e industriale, non di inseguire narrazioni fuori luogo pur di compiacere Trump e la sua alleata Meloni. In un contesto del genere, chi guida una regione dovrebbe misurare le parole e magari pensare alle centinaia di vite già spezzate". Più informazioni.



Liguria 24

La Spezia

Nasce Aktè Laboratorio del mare, quattro residenze artistiche per sostenere le tematiche ambientali

Redazione Città

Giovedì 5 marzo alle 17.30 presso l'Auditorium Bucchioni dell'Autorità Portuale, i sindaci della Spezia Ameglia Lerici e Porto Venere, i partner sostenitori e gli autori protagonisti delle residenze artistiche spezzine presentano alla cittadinanza il programma di arte contemporanea per la sensibilizzazione sui temi ambientali del progetto Aktè Laboratorio del Mare a cura di Spazi Fotografici, con la collaborazione di APE Consulting, realizzato con il sostegno della Fondazione Compagnia di San Paolo nell'ambito del bando Starter. Cultura e creatività per la sfida ambientale e selezionato insieme ad altri 13 sul territorio di Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta tra oltre un centinaio di proposte. APE Consulting è l'azienda responsabile della progettazione sistemica, mentre la parte scientifica è condotta dalla responsabile scientifica Silvia Merlino dell'ISMAR, Istituto di Scienze Marine del CNR e da Marina Locritani dell'INGV, Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia. Oggetto del bando è il coinvolgimento della comunità nella tutela e valorizzazione dell'ambiente marino, e acquatico in generale, attraverso l'arte contemporanea: quattro artisti visivi italiani lavoreranno sul territorio per realizzare opere che resteranno in una collezione di arte diffusa grazie alle acquisizioni sostenute dalla Fondazione San Paolo e dalla rete dei partner.



Port Logistic Press

La Spezia

Spezia Carrara Cruise Terminal: corso per gestire Persone a Mobilità Ridotta

LA SPEZIA - MARINA DI CARRARA - Si sono concluse al Terminal **Crociere** di Largo Fiorillo della Società Spezia & Carrara Cruise Terminal le lezioni del corso di formazione sulla gestione delle Persone a Mobilità Ridotta (PMR). Il corso è stato svolto dalla Scuola Nazionale Trasporti con il prezioso contributo di Nicola Torre, delegato Barriere architettoniche della Consulta provinciale disabili della Spezia, che si è reso anche disponibile a fare il "potenziale crocierista" che utilizza le rampe di accesso al bus navetta. La società ringrazia la società SACA Soc. Coop. a.r.l. (SACA), titolare del servizio di bus navetta passeggeri all'interno dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara, che con il suo personale e un suo bus ha permesso di mettere in pratica la teoria sviluppata durante le lezioni del corso. Il personale operativo del Terminal **Crociere** ha partecipato con interesse e curiosità ai contenuti del corso, che si sono rivelati molto interessanti e che sicuramente verranno applicati con attenzione all'arrivo dei primi crocieristi a PMR. L'importante iniziativa evidenzia e rafforza l'attenzione della Società Spezia & Carrara Cruise Terminal e di tutti gli operatori coinvolti, al tema dell'inclusione, fornendo una formazione adeguata al suo personale al fine di conoscere e attuare le modalità di assistenza più appropriate a tutti i passeggeri. A conclusione dell'ultima lezione Nicola Torre ha tenuto a dichiarare: "Ho molto apprezzato la disponibilità al dialogo ed al confronto, qualità positiva che. Devo dire purtroppo, non appartiene a tante realtà".



Ravenna Capitale italiana del Mare 2026, Tassinari (FI): "Un riconoscimento che premia tutta la Romagna"

(AGENPARL) - Wed 04 March 2026 Ravenna Capitale italiana del Mare 2026, Tassinari (FI): "Un riconoscimento che premia tutta la Romagna" "Accolgo con grande soddisfazione la notizia che Ravenna è stata designata Capitale italiana del Mare 2026. Si tratta di un riconoscimento importante che valorizza non solo la città, ma l'intera vocazione marittima ed economica della Romagna e dell'Emilia-Romagna". Lo dichiara Rosaria Tassinari, deputata e coordinatrice regionale di Forza Italia per l'Emilia-Romagna. "Ravenna è uno dei grandi **porti** italiani e rappresenta da sempre un punto di riferimento strategico per l'economia del mare, per il lavoro e per lo sviluppo turistico dell'Adriatico. Questo risultato conferma la forza e la qualità del nostro territorio", prosegue Tassinari. "La presenza tra le città finaliste anche di Riccione dimostra, ancora una volta, il grande valore della Riviera romagnola e la straordinaria qualità delle sue spiagge, da sempre tra le più apprezzate d'Italia. È un patrimonio turistico, economico e ambientale che rende la nostra costa un punto di riferimento nazionale". "Adesso l'auspicio - conclude la deputata di Forza Italia - è che questo riconoscimento diventi un'occasione per fare squadra tra istituzioni, territori e operatori del settore. Solo lavorando insieme potremo trasformare questo titolo in nuove opportunità di sviluppo, promozione e crescita per tutta la Romagna e per l'intera regione". Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Ravenna Capitale italiana del Mare 2026, Tassinari (FI): "Un riconoscimento che premia tutta la Romagna"

03/04/2026 16:54

(AGENPARL) - Wed 04 March 2026 Ravenna Capitale italiana del Mare 2026, Tassinari (FI): "Un riconoscimento che premia tutta la Romagna" "Accolgo con grande soddisfazione la notizia che Ravenna è stata designata Capitale italiana del Mare 2026. Si tratta di un riconoscimento importante che valorizza non solo la città, ma l'intera vocazione marittima ed economica della Romagna e dell'Emilia-Romagna". Lo dichiara Rosaria Tassinari, deputata e coordinatrice regionale di Forza Italia per l'Emilia-Romagna. "Ravenna è uno dei grandi porti italiani e rappresenta da sempre un punto di riferimento strategico per l'economia del mare, per il lavoro e per lo sviluppo turistico dell'Adriatico. Questo risultato conferma la forza e la qualità del nostro territorio", prosegue Tassinari. "La presenza tra le città finaliste anche di Riccione dimostra, ancora una volta, il grande valore della Riviera romagnola e la straordinaria qualità delle sue spiagge, da sempre tra le più apprezzate d'Italia. È un patrimonio turistico, economico e ambientale che rende la nostra costa un punto di riferimento nazionale". "Adesso l'auspicio - conclude la deputata di Forza Italia - è che questo riconoscimento diventi un'occasione per fare squadra tra istituzioni, territori e operatori del settore. Solo lavorando insieme potremo trasformare questo titolo in nuove opportunità di sviluppo, promozione e crescita per tutta la Romagna e per l'intera regione". Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA * :«LA RAVENNA PROCLAMATA CAPITALE ITALIANA DEL MARE 2026»

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) - TERRITORIO. RAVENNA PROCLAMATA CAPITALE ITALIANA DEL MARE 2026, DE PASCALE: "UN RICONOSCIMENTO IMPORTANTE PER UNA CITTÀ SIMBOLO DELLA CULTURA MARITTIMA E DELLA BLUE ECONOMY DEL PAESE. RAVENNA RAPPRESENTA UNA PORTA DELL'EMILIA-ROMAGNA SULL'ADRIATICO E UNO SNODO STRATEGICO PER L'ECONOMIA DEL MARE ITALIANA, COME REGIONE SAREMO AL SUO FIANCO IN QUESTO PERCORSO" La designazione nell'ambito dell'iniziativa promossa dal dipartimento per le Politiche del mare della Presidenza del Consiglio dei ministri Bologna - "Grande soddisfazione per la proclamazione di Ravenna Capitale italiana del mare 2026. È un riconoscimento importante, non solo per la città, ma per tutta l'Emilia-Romagna, che valorizza una storia e una vocazione profondamente legate al mare e che rafforza il ruolo di Ravenna nel sistema marittimo nazionale". Così il presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele de Pascale, commenta la designazione della città romagnola, riconoscimento istituito per valorizzare il ruolo delle comunità costiere, promuovere la cultura marittima e sostenere lo sviluppo delle attività economiche legate al mare. "Ravenna è uno dei grandi **porti** italiani e uno dei principali punti di riferimento dell'economia del mare nel nostro Paese- prosegue il presidente-. Attorno al porto si è sviluppato negli anni un sistema fatto di imprese, lavoro, logistica, industria, energia e turismo, che rende questa città uno snodo strategico per l'Adriatico e per il sistema produttivo nazionale. È una realtà che ha saputo costruire nel tempo una forte identità marittima, capace di tenere insieme tradizione, capacità industriale e innovazione". "La designazione a Capitale italiana del mare 2026, che come Regione abbiamo sostenuto anche attraverso numerosi progetti, riconosce questo ruolo e lo proietta ancora di più su scala nazionale- sottolinea de Pascale-. Saremo al fianco di Ravenna perché questa occasione diventi un'altra opportunità per rafforzare ulteriormente il porto, sostenere le filiere dell'economia del mare e valorizzare il lavoro e le competenze che qui si sono sviluppate negli anni. Un percorso che riguarda Ravenna ma che parla all'intero sistema marittimo dell'Emilia-Romagna e dell'Adriatico". Per donare ora, clicca qui.



(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) - TERRITORIO. RAVENNA PROCLAMATA CAPITALE ITALIANA DEL MARE 2026, DE PASCALE: "UN RICONOSCIMENTO IMPORTANTE PER UNA CITTÀ SIMBOLO DELLA CULTURA MARITTIMA E DELLA BLUE ECONOMY DEL PAESE. RAVENNA RAPPRESENTA UNA PORTA DELL'EMILIA-ROMAGNA SULL'ADRIATICO E UNO SNODO STRATEGICO PER L'ECONOMIA DEL MARE ITALIANA, COME REGIONE SAREMO AL SUO FIANCO IN QUESTO PERCORSO" La designazione nell'ambito dell'iniziativa promossa dal dipartimento per le Politiche del mare della Presidenza del Consiglio dei ministri Bologna - "Grande soddisfazione per la proclamazione di Ravenna Capitale italiana del mare 2026. È un riconoscimento importante, non solo per la città, ma per tutta l'Emilia-Romagna, che valorizza una storia e una vocazione profondamente legate al mare e che rafforza il ruolo di Ravenna nel sistema marittimo nazionale". Così il presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele de Pascale, commenta la designazione della città romagnola, riconoscimento istituito per valorizzare il ruolo delle comunità costiere, promuovere la cultura marittima e sostenere lo sviluppo delle attività economiche legate al mare. "Ravenna è uno dei grandi porti italiani e uno dei principali punti di riferimento dell'economia del mare nel nostro Paese- prosegue il presidente-. Attorno al porto si è sviluppato negli anni un sistema fatto di imprese, lavoro, logistica, industria, energia e turismo, che rende questa città uno snodo strategico per l'Adriatico e per il sistema produttivo nazionale. È una realtà che ha saputo costruire nel tempo una forte identità marittima, capace di tenere insieme tradizione, capacità industriale e innovazione". "La designazione a Capitale italiana del mare 2026, che come Regione abbiamo sostenuto anche attraverso numerosi progetti, riconosce questo ruolo e lo proietta ancora di più su scala nazionale- sottolinea de Pascale-. Saremo al fianco di

FI - FORZA ITALIA * CAMERA: «RAVENNA CAPITALE ITALIANA DEL MARE 2026, TASSINARI (FI): "UN RICONOSCIMENTO CHE PREMIA TUTTA LA ROMAGNA"»

Ravenna Capitale italiana del Mare 2026, Tassinari (FI): "Un riconoscimento che premia tutta la Romagna" "Accolgo con grande soddisfazione la notizia che Ravenna è stata designata Capitale italiana del Mare 2026. Si tratta di un riconoscimento importante che valorizza non solo la città, ma l'intera vocazione marittima ed economica della Romagna e dell'Emilia-Romagna". Lo dichiara Rosaria Tassinari, deputata e coordinatrice regionale di Forza Italia per l'Emilia-Romagna. "Ravenna è uno dei grandi **porti** italiani e rappresenta da sempre un punto di riferimento strategico per l'economia del mare, per il lavoro e per lo sviluppo turistico dell'Adriatico. Questo risultato conferma la forza e la qualità del nostro territorio", prosegue Tassinari. "La presenza tra le città finaliste anche di Riccione dimostra, ancora una volta, il grande valore della Riviera romagnola e la straordinaria qualità delle sue spiagge, da sempre tra le più apprezzate d'Italia. È un patrimonio turistico, economico e ambientale che rende la nostra costa un punto di riferimento nazionale". "Adesso l'auspicio - conclude la deputata di Forza Italia - è che questo riconoscimento diventi un'occasione per fare squadra tra istituzioni, territori e operatori del settore. Solo lavorando insieme potremo trasformare questo titolo in nuove opportunità di sviluppo, promozione e crescita per tutta la Romagna e per l'intera regione".



Ravenna 2026 (2): opportunità logistiche e rilancio della blue economy

Agenzia Stampa Mobilità

L'Associazione dei porti italiani accoglie con favore la nomina di Ravenna a Capitale italiana del mare 2026 (vedi Mobilità.news), annunciata dal ministro per la Protezione civile e le politiche del mare, Nello Musumeci Roberto Petri , presidente di **Assoporti** e ravennate d'adozione, esprime le sue congratulazioni alla città, sottolineando come il porto rappresenti un hub logistico strategico per il Paese: non solo punto di snodo per i traffici commerciali, ma nodo fortemente integrato con il sistema industriale e produttivo locale. La designazione offre a Ravenna un'occasione per valorizzare la cultura del mare e per promuovere la consapevolezza del ruolo cruciale delle infrastrutture portuali nella crescita sostenibile. **Assoporti** evidenzia l'importanza di mettere in luce le competenze professionali, le filiere marittime e le prassi operative che alimentano lo sviluppo economico, l'intermodalità e la transizione energetica del settore. Petri richiama inoltre il valore storico e culturale della città, con il suo patrimonio Unesco, come elemento che rafforza l'identità marittima. L'Associazione si dichiara pronta a sostenere le iniziative programmate per il 2026, con l'obiettivo di trasformare l'anno in una vetrina nazionale per la blue economy, l'efficienza logistica e la competitività dell'intero sistema portuale italiano.



Capitale del mare 2026: the winner is... Ravenna. Il sindaco Barattoni: "Una grande opportunità"

Alla città un finanziamento di un milione di euro per realizzare il programma di attività che ha accompagnato la candidatura. Domani la presentazione del dossier di Emanuele Nuccitelli e Angela Sannai RAVENNA - È Ravenna la capitale del **mare** 2026: il suo dossier ha superato quelli delle 54 città marittime concorrenti. La proclamazione è avvenuta questa mattina nella Sala monumentale della presidenza del Consiglio dei ministri a Roma. "La proposta progettuale del Comune di Ravenna si è distinta per la coerenza agli obiettivi del bando, per il programma di dettaglio che valorizza la candidatura, nonché per lo strumento di governance e gli indicatori di performance definiti, che rendono i risultati attesi estremamente credibili e gli indicatori economici compatibili con il successo del progetto nell'arco dell'anno di riferimento. Per questi motivi, in conformità alle finalità del bando ministeriale e ai relativi chiarimenti interpretativi, esaminate tutte le proposte pervenute, la Giuria, all'unanimità, ha designato la città di Ravenna quale Capitale del **Mare** 2026 . È quanto si legge nelle motivazioni della giuria che oggi ha proclamato Ravenna Capitale del **Mare** 2026. Al comune vincitore sarà riconosciuto un

finanziamento di un milione di euro per realizzare il programma di attività presentato nella candidatura. IL MINISTRO MUSUMECI: "CONGRATULAZIONI A RAVENNA MA A VINCERE È L'ITALIA" "Questa iniziativa è nata per rendere competitivo il valore di una comunità nel suo rapporto con il **mare**- ha ricordato il ministro Nello Musumeci - il governo ha posto al **centro** del suo programma la valorizzazione del **mare**, questo significa avviare una interlocuzione seria, concreta, diretta con le comunità che vivono il **mare**". "Abbiamo 8 mila km di coste lungo le quali ci sono città di **mare** e città con il **mare**, credo sia necessario superare questo divario attraverso un approccio diverso alla cultura del **mare**, del **mare** non possiamo occuparci solo da maggio a settembre. L'Italia, per la maggioranza degli italiani, è ancora una nazione terragna, nonostante gli 8 mila km di costa, con il **mare** dobbiamo avere un rapporto nuovo e diverso, il **mare** chiede poco, dona tanto e offre opportunità di lavoro, di crescita, di sviluppo. La capitale del **mare**, complimenti e congratulazioni a Ravenna, è una gara che può stimolare progetti, creatività, sfide e credo che alla fine a vincere sia l'Italia", conclude Musumeci. DE PASCALE: "CHANCE PER IL PORTO E LA BLUE ECONOMY " La designazione di Ravenna Capitale italiana del **mare** 2026 "è un riconoscimento importante, non solo per la città, ma per tutta l' Emilia-Romagna, che valorizza una storia e una vocazione profondamente legate al **mare** e che rafforza il ruolo di Ravenna nel **sistema** marittimo nazionale". E che è una chance in più per rafforzare il porto e l'economia blu. Il presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele de Pascale già sindaco della città, saluta la notizia con grande soddisfazione la notizia, ricordando che "Ravenna è uno dei grandi porti



Dire

Ravenna

italiani e uno dei principali punti di riferimento dell'economia del **mare** nel nostro Paese". Attorno al porto, infatti, "si è sviluppato negli anni un **sistema** fatto di imprese, lavoro, logistica, industria, energia e turismo, che rende questa città uno snodo strategico per l'**Adriatico** e per il **sistema** produttivo nazionale. È una realtà che ha saputo costruire nel tempo una forte identità marittima, capace di tenere insieme tradizione, capacità industriale e innovazione". Il percorso che ha portato al risultato è stato sostenuto dalla Regione "anche attraverso numerosi progetti" e ora la designazione riconosce il ruolo della città "lo proietta ancora di più su scala nazionale- sottolinea de Pascale-. Saremo al fianco di Ravenna perché questa occasione diventi un'altra opportunità per rafforzare ulteriormente il porto, sostenere le filiere dell'economia del **mare** e valorizzare il lavoro e le competenze che qui si sono sviluppate negli anni. Un percorso che riguarda Ravenna ma che parla all'intero **sistema** marittimo dell'Emilia-Romagna e dell'**Adriatico**", conclude. RAVENNA CAPITALE 2026, LA GIOIA DEL SINDACO: "GRANDISSIMA OPPORTUNITÀ" Ravenna è ufficialmente Capitale del **mare** 2026 e il sindaco Alessandro Barattori festeggia. "Finalmente non ci sono più dubbi che Ravenna sia una città di **Mare** e non solo d'acqua. Questa vittoria è frutto di un percorso fortemente condiviso con i tanti attori del territorio, che ringrazio, così come ringrazio l'Ufficio Politiche Europee del Comune che ha redatto il dossier in poco più di un mese". La proclamazione di questa mattina nella Sala monumentale della presidenza del Consiglio dei ministri a Roma, per Barattori "è la dimostrazione di come solo lavorando insieme si riescano ad ottenere risultati significativi". Domattina alle 12.30, il sindaco presenterà con una conferenza stampa il dossier "insieme ai protagonisti di questa candidatura che, come ho avuto modo di dire, hanno dato vita a quello che abbiamo chiamato Tavolo del **Mare**, e che saranno il cuore di questa nuova e grandissima opportunità per la nostra città". Al tavolo, ricorda il Comune, hanno partecipato l'**Autorità** di **Sistema portuale** del **Mare Adriatico centro settentrionale**, la Regione, la Camera di commercio Ferrara Ravenna, la Provincia, l'Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Delta del Po (Emilia-Romagna), l'Università di Bologna. E ancora l'Istituto tecnico industriale statale "Nullo Baldini", Cestha **Centro** Sperimentale per la Tutela degli Habitat Aps, Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini, Fondazione Parco Archeologico di Classe-RavennAntica, Circolo Velico Ravennate Asd, The Historical Diving Society Italia, The International Propeller Club Port of Ravenna, Ravenna Civitas Cruise Port, Osservatorio nazionale tutela del **mare** mediante la presentazione di lettere di sostegno alla proposta del progetto. (Photo credit: **Autorità** del **sistema portuale** del **Mare Adriatico Centro settentrionale**/web).

Il Piccolo Faenza

Ravenna

Ravenna è stata nominata capitale italiana del mare

La capitale italiana del mare per il 2026 è Ravenna. La nomina è stata ufficializzata dal ministro per la Protezione civile e le politiche del mare Nello Musumeci. La gioia del sindaco: Solo lavorando insieme si riescono a ottenere risultati significativi. Il sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni, non nasconde la sua gioia per l'attribuzione a Ravenna di questo riconoscimento, istituito per valorizzare il ruolo delle comunità costiere, promuovere la cultura marittima e sostenere lo sviluppo delle attività economiche legate al mare. Finalmente non ci sono più dubbi che Ravenna sia una città di mare e non solo d'acqua: è il suo commento. Questa vittoria è frutto di un percorso fortemente condiviso con i tanti attori del territorio, che ringrazio, così come ringrazio l'Ufficio Politiche Europee del Comune che ha redatto il dossier in poco più di un mese. Questo risultato è la dimostrazione di come solo lavorando insieme si riescano a ottenere risultati significativi. Per la mattinata di domani è stata indetta una conferenza stampa nella sala del Consiglio comunale. Nell'occasione sarà presentato il dossier oltre ai protagonisti di questa candidatura che, come ho avuto modo di dire, hanno dato vita a quello che abbiamo chiamato Tavolo del Mare, e che saranno il cuore di questa nuova e grandissima opportunità per la nostra città. I partecipanti al Tavolo del mare. Al Tavolo hanno partecipato Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale; Regione Emilia-Romagna; Camera di commercio Ferrara Ravenna; Provincia di Ravenna; Ente di gestione per i parchi e la biodiversità Delta del Po (Emilia-Romagna); Alma Mater Studiorum Università di Bologna; Istituto tecnico industriale statale Nullo Baldini; Cestha (Centro Sperimentale per la Tutela degli Habitat) Aps; Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini; Fondazione Parco Archeologico di Classe-RavennAntica; Circolo Velico Ravennate; The Historical Diving Society Italia; The International Propeller Club Port of Ravenna; Ravenna Civitas Cruise Port S.R.L.; Osservatorio nazionale tutela del mare mediante la presentazione di lettere di sostegno alla proposta del progetto. Le dichiarazioni istituzionali. Grande soddisfazione per la proclamazione di Ravenna capitale italiana del mare 2026. È un riconoscimento importante, non solo per la città, ma per tutta l'Emilia-Romagna che valorizza una storia e una vocazione profondamente legate al mare e che rafforza il ruolo di Ravenna nel sistema marittimo nazionale. Così il presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele De Pascale, commenta la designazione della città romagnola. Ravenna è uno dei grandi porti italiani e uno dei principali punti di riferimento dell'economia del mare nel nostro Paese, prosegue il presidente. Attorno al porto si è sviluppato negli anni un sistema fatto di imprese, lavoro, logistica, industria, energia e turismo, che rende questa città uno snodo strategico per l'Adriatico e per il sistema produttivo nazionale. Saremo al fianco di Ravenna perché questa



Il Piccolo Faenza

Ravenna

occasione diventi un'altra opportunità per rafforzare ulteriormente il porto, sostenere le filiere dell'economia del mare e valorizzare il lavoro e le competenze che qui si sono sviluppate negli anni. Questo grande risultato è il riconoscimento del valore strategico della proposta ravennate sottolinea a sua volta Giorgio Guberti, presidente della Camera di commercio Ferrara-Ravenna che ha saputo mettere in risalto tutti gli aspetti legati alla fruizione del mare. L'economia del mare , che ricordo a Ravenna vale 936,4 milioni di euro, conta 15.944 occupati e 2.549 imprese , coinvolge sempre di più settori innovativi, fonti energetiche rinnovabili, la biotecnologia, la logistica portuale avanzata, la ricerca scientifica per la salvaguardia degli ecosistemi marini fino alle applicazioni dell'Intelligenza Artificiale. Insieme al sindaco di Ravenna Barattoni, che ringrazio per aver voluto cogliere con coraggio questa sfida, al presidente dell'Autorità Portuale Benevolo e alle altre istituzioni e soggetti della comunità ravennate, abbiamo riconosciuto la necessità di attuare ogni azione possibile per ampliare e valorizzare la conoscenza della nostra città e del nostro porto in una fase come quella attuale, estremamente importante e delicata soprattutto per il sistema portuale italiano. Ora siamo chiamati a scrivere una nuova pagina per un progetto di visione.

Ravenna proclamata Capitale italiana del mare 2026

L'annuncio del ministro Musumeci, soddisfazione del Sindaco Barattoni: "Vittoria frutto di un percorso fortemente condiviso" Ravenna è stata proclamata oggi, mercoledì 4 marzo, Capitale italiana del mare 2026. L'annuncio è stato dato dal ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, Nello Musumeci, durante la cerimonia presso la sala monumentale della Presidenza del Consiglio dei ministri. Il riconoscimento è stato istituito per valorizzare il ruolo delle comunità costiere, promuovere la cultura marittima e sostenere lo sviluppo delle attività economiche legate al mare. "Finalmente non ci sono più dubbi che Ravenna sia una città di Mare e non solo d'acqua - è il commento del primo cittadino di Ravenna, Alessandro Barattoni -. Questa vittoria è frutto di un percorso fortemente condiviso con i tanti attori del territorio, che ringrazio, così come ringrazio l'Ufficio Politiche Europee del Comune che ha redatto il dossier in poco più di un mese. Questo risultato è la dimostrazione di come solo lavorando insieme si riescano ad ottenere risultati significativi. Vi aspetto domani per la presentazione del dossier insieme ai protagonisti di questa candidatura che, come ho avuto modo di dire, hanno dato vita a quello che abbiamo chiamato Tavolo del Mare, e che saranno il cuore di questa nuova e grandissima opportunità per la nostra città". Al Tavolo hanno partecipato **Autorità di Sistema portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale; Regione Emilia-Romagna; Camera di commercio Ferrara Ravenna; Provincia di Ravenna; Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità - Delta del Po (Emilia-Romagna); Alma Mater Studiorum - Università di Bologna; Istituto Tecnico Industriale Statale "Nullo Baldini"; CESTHA Centro Sperimentale per la Tutela degli Habitat APS; Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini; Fondazione Parco Archeologico di Classe-RavennAntica; Circolo Velico Ravennate ASD; The Historical Diving Society Italia; The International Propeller Club Port of Ravenna; Ravenna Civitas Cruise Port S.R.L; Osservatorio Nazionale Tutela del Mare mediante la presentazione di lettere di sostegno alla proposta del progetto. "Grande soddisfazione per la proclamazione di Ravenna Capitale italiana del mare 2026 - commenta il presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele de Pascale -. È un riconoscimento importante, non solo per la città, ma per tutta l'Emilia-Romagna, che valorizza una storia e una vocazione profondamente legate al mare e che rafforza il ruolo di Ravenna nel **sistema** marittimo nazionale". "Ravenna è uno dei grandi porti italiani e uno dei principali punti di riferimento dell'economia del mare nel nostro Paese- prosegue il presidente-. Attorno al porto si è sviluppato negli anni un **sistema** fatto di imprese, lavoro, logistica, industria, energia e turismo, che rende questa città uno snodo strategico per l'Adriatico e per il **sistema** produttivo nazionale. È una realtà che ha saputo costruire nel tempo una forte identità marittima, capace di tenere



insieme tradizione, capacità industriale e innovazione". "La designazione a Capitale italiana del mare 2026, che come Regione abbiamo sostenuto anche attraverso numerosi progetti, riconosce questo ruolo e lo proietta ancora di più su scala nazionale- sottolinea de Pascale-. Saremo al fianco di Ravenna perché questa occasione diventi un'altra opportunità per rafforzare ulteriormente il porto, sostenere le filiere dell'economia del mare e valorizzare il lavoro e le competenze che qui si sono sviluppate negli anni. Un percorso che riguarda Ravenna ma che parla all'intero **sistema** marittimo dell'Emilia-Romagna e dell'Adriatico".

Via Baiona e via Canale Magni indecenti. Qualcuno pensa di intervenire, per renderle sicure?

In attesa del 2027, anno in cui dovrebbe essere riasfaltato il tratto camionabile di via Baiona speriamo che qualcuno decida, nel frattempo, di rappezzare le vie Baiona e Canale Magni, almeno da renderle transitabili. Quasi il 50% dei camion che lavorano con il porto (fonte **Autorità Portuale**) utilizza queste strade, si può facilmente immaginare con quali conseguenze! Ma queste strade sono percorse giornalmente anche dagli abitanti di Porto Corsini, Marina Romea e da tutti i lavoratori della zona industriale Nord. E fra poche settimane inizierà il traffico legato alle Crociere, quindi altri mezzi pesanti, processione di pullman e decine di auto! Siamo un gruppetto di cittadini e stiamo organizzando una raccolta firme per chiedere di rendere almeno decenti queste strade. Rosella Barboni, di Porto Corsini.



RavennaNotizie.it

Via Baiona e via Canale Magni indecenti. Qualcuno pensa di intervenire, per renderle sicure?



03/04/2026 08:27

In attesa del 2027, anno in cui dovrebbe essere riasfaltato il tratto camionabile di via Baiona speriamo che qualcuno decida, nel frattempo, di rappezzare le vie Baiona e Canale Magni, almeno da renderle transitabili. Quasi il 50% dei camion che lavorano con il porto (fonte Autorità Portuale) utilizza queste strade, si può facilmente immaginare con quali conseguenze! Ma queste strade sono percorse giornalmente anche dagli abitanti di Porto Corsini, Marina Romea e da tutti i lavoratori della zona industriale Nord. E fra poche settimane inizierà il traffico legato alle Crociere, quindi altri mezzi pesanti, processione di pullman e decine di auto! Siamo un gruppetto di cittadini e stiamo organizzando una raccolta firme per chiedere di rendere almeno decenti queste strade. Rosella Barboni, di Porto Corsini.

Ravenna è "Capitale del Mare 2026"

È ufficiale: Ravenna è la Capitale del Mare 2026. L'annuncio è stato dato dal ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, nel corso della cerimonia svoltasi nella Sala monumentale della Presidenza del Consiglio dei ministri, quest'oggi 4 marzo. Ravenna ha prevalso su altre importanti realtà candidate: Ancona Gaeta Riccione Brindisi Taranto Santa Cesarea Terme e Pollicoro "Finalmente non ci sono più dubbi che Ravenna sia una città di Mare e non solo d'acqua - è il commento del primo cittadino di Ravenna, Alessandro Barattoni -. Questa vittoria è frutto di un percorso fortemente condiviso con i tanti attori del territorio, che ringrazio, così come ringrazio l'Ufficio Politiche Europee del Comune che ha redatto il dossier in poco più di un mese". "Questo risultato è la dimostrazione di come solo lavorando insieme si riescano ad ottenere risultati significativi - ha sottolineato Barattoni-. D'ormai, la presentazione del dossier insieme ai protagonisti di questa candidatura che, come ho avuto modo di dire, hanno dato vita a quello che abbiamo chiamato Tavolo del Mare, e che saranno il cuore di questa nuova e grandissima opportunità per la nostra città". Al Tavolo hanno partecipato **Autorità di Sistema portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale; Regione Emilia-Romagna; Camera di commercio Ferrara Ravenna; Provincia di Ravenna; Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità - Delta del Po (Emilia-Romagna); Alma Mater Studiorum - Università di Bologna; Istituto Tecnico Industriale Statale "Nullo Baldini"; CESTHA Centro Sperimentale per la Tutela degli Habitat APS; Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini; Fondazione Parco Archeologico di Classe-RavennAntica; Circolo Velico Ravennate ASD; The Historical Diving Society Italia; The International Propeller Club Port of Ravenna; Ravenna Civitas Cruise Port S.R.L; Osservatorio Nazionale Tutela del Mare mediante la presentazione di lettere di sostegno alla proposta del progetto. La proclamazione rappresenta un importante riconoscimento per Ravenna, premiata per il suo ruolo strategico nel **sistema portuale**, nella tutela dell'ecosistema marino e nella valorizzazione della cultura legata al mare. Al Comune vincitore viene assegnato un contributo pari a 1 milione di euro, destinato a finanziare iniziative e progetti di promozione della cultura marittima e delle attività connesse al mare. "Il titolo "Capitale italiana del mare" è istituito per promuovere progetti, iniziative e attività dedicate alla valorizzazione e alla piena fruizione della cultura marittima italiana. L'iniziativa favorisce il confronto e la competizione positiva tra le diverse realtà territoriali costiere, coinvolgendo tutti i Comuni italiani affacciati sul mare. Sono considerate tutte le componenti dell'economia marittima, con particolare attenzione alla diffusione della conoscenza del mare, alla tutela della biodiversità e all'uso sostenibile delle risorse marine" ha sottolineato il ministro per la Protezione Civile e le



È ufficiale: Ravenna è la Capitale del Mare 2026. L'annuncio è stato dato dal ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, nel corso della cerimonia svoltasi nella Sala monumentale della Presidenza del Consiglio dei ministri, quest'oggi 4 marzo. Ravenna ha prevalso su altre importanti realtà candidate: Ancona Gaeta Riccione Brindisi Taranto Santa Cesarea Terme e Pollicoro: "Finalmente non ci sono più dubbi che Ravenna sia una città di Mare e non solo d'acqua - è il commento del primo cittadino di Ravenna, Alessandro Barattoni -. Questa vittoria è frutto di un percorso fortemente condiviso con i tanti attori del territorio, che ringrazio, così come ringrazio l'Ufficio Politiche Europee del Comune che ha redatto il dossier in poco più di un mese". "Questo risultato è la dimostrazione di come solo lavorando insieme si riescano ad ottenere risultati significativi - ha sottolineato Barattoni-. D'ormai, la presentazione del dossier insieme ai protagonisti di questa candidatura che, come ho avuto modo di dire, hanno dato vita a quello che abbiamo chiamato Tavolo del Mare, e che saranno il cuore di questa nuova e grandissima opportunità per la nostra città". Al Tavolo hanno partecipato Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale; Regione Emilia-Romagna; Camera di commercio Ferrara Ravenna; Provincia di Ravenna; Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità - Delta del Po (Emilia-Romagna); Alma Mater Studiorum - Università di Bologna; Istituto Tecnico Industriale Statale "Nullo Baldini"; CESTHA Centro Sperimentale per la Tutela degli Habitat APS; Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini; Fondazione Parco Archeologico di Classe-RavennAntica; Circolo Velico Ravennate ASD; The Historical Diving Society Italia; The International Propeller Club Port of Ravenna; Ravenna Civitas Cruise Port S.R.L; Osservatorio Nazionale Tutela del Mare mediante la presentazione di lettere di sostegno alla proposta del progetto. La proclamazione rappresenta un importante riconoscimento per Ravenna, premiata per il suo ruolo strategico nel sistema portuale, nella tutela dell'ecosistema marino e nella valorizzazione della cultura legata al mare. Al Comune vincitore viene assegnato un contributo pari a 1 milione di euro, destinato a finanziare iniziative e progetti di promozione della cultura marittima e delle attività connesse al mare. "Il titolo "Capitale italiana del mare" è istituito per promuovere progetti, iniziative e attività dedicate alla valorizzazione e alla piena fruizione della cultura marittima italiana. L'iniziativa favorisce il confronto e la competizione positiva tra le diverse realtà territoriali costiere, coinvolgendo tutti i Comuni italiani affacciati sul mare. Sono considerate tutte le componenti dell'economia marittima, con particolare attenzione alla diffusione della conoscenza del mare, alla tutela della biodiversità e all'uso sostenibile delle risorse marine" ha sottolineato il ministro per la Protezione Civile e le

Politiche del Mare, Nello Musumeci , durante l'annuncio a Roma.

Ravenna Capitale del Mare 2026: commenti e reazioni alla vittoria della città

Primi commenti in città sulla freschissima notizia dell'aggiudicazione da parte di Ravenna del titolo di Capitale del Mare 2026. La Regione "Grande soddisfazione per la proclamazione di Ravenna Capitale italiana del mare 2026. È un riconoscimento importante, non solo per la città, ma per tutta l'Emilia Romagna, che valorizza una storia e una vocazione profondamente legate al mare e che rafforza il ruolo di Ravenna nel sistema marittimo nazionale". Così il presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele de Pascale "Ravenna è uno dei grandi porti italiani e uno dei principali punti di riferimento dell'economia del mare nel nostro Paese- prosegue il presidente -.

Attorno al porto si è sviluppato negli anni un sistema fatto di imprese, lavoro, logistica, industria, energia e turismo, che rende questa città uno snodo strategico per l'Adriatico e per il sistema produttivo nazionale. È una realtà che ha saputo costruire nel tempo una forte identità marittima, capace di tenere insieme tradizione, capacità industriale e innovazione". "La designazione a Capitale italiana del mare 2026, che come Regione abbiamo sostenuto anche attraverso numerosi progetti, riconosce questo ruolo e lo proietta ancora di più su scala nazionale- sottolinea de Pascale -.

Saremo al fianco di Ravenna perché questa occasione diventi un'altra opportunità per rafforzare ulteriormente il porto, sostenere le filiere dell'economia del mare e valorizzare il lavoro e le competenze che qui si sono sviluppate negli anni. Un percorso che riguarda Ravenna ma che parla all'intero sistema marittimo dell'Emilia-Romagna e dell'Adriatico". La Camera di Commercio "Questo grande risultato premia la convinzione, lo spirito di unità, la capacità di fare squadra e l'amore per la città che ha contraddistinto la partecipazione di Ravenna alla candidatura a Capitale italiana del Mare 2026 - dichiara il presidente della Camera di commercio di Ferrara Ravenna, Giorgio Guberti -. E' un grande riconoscimento del valore strategico della proposta ravennate, che ha saputo mettere in risalto tutti gli aspetti legati alla fruizione del mare, economico, sociale, culturale, ambientale, evidenziando l'elemento che contraddistingue il nostro territorio e la nostra regione, il Porto". "L'economia del mare - aggiunge -, che ricordo a Ravenna vale 936,4 milioni di euro, conta 15.944 occupati e 2.549 imprese, coinvolge sempre di più settori innovativi, fonti energetiche rinnovabili, la biotecnologia, la logistica **portuale** avanzata, la ricerca scientifica per la salvaguardia degli ecosistemi marini fino alle applicazioni dell'Intelligenza Artificiale. E' una realtà che evolve rapidamente e che richiede la capacità di connettere dati, territori, imprese e istituzioni. In questa occasione abbiamo dimostrato di saperlo fare. Connessioni e collegamenti, materiali e immateriali, sono elementi fondamentali di competitività e indicatori essenziali di crescita economica e di qualità della vita, sui quali dobbiamo agire uniti con forza e convinzione per recuperare terreno, cogliendo ora anche



la grande opportunità della Zona Logistica Semplificata e delle importanti progettualità che stanno arrivando a compimento in relazione allo sviluppo del porto di Ravenna". "Insieme al Sindaco di Ravenna Barattoni, che ringrazio per aver voluto cogliere con coraggio questa sfida, al Presidente dell'**Autorità Portuale** Benevolo e alle altre Istituzioni e soggetti della comunità ravennate, abbiamo riconosciuto la necessità di attuare ogni azione possibile per ampliare e valorizzare la conoscenza della nostra città e del nostro Porto in una fase come quella attuale, estremamente importante e delicata soprattutto per il sistema **portuale** italiano - chiude Guberti -. Ora siamo chiamati a scrivere una nuova pagina per un progetto di visione e, al contempo, di programmazione concreta, a cui la Camera di commercio parteciperà con impegno, che, ne sono certo, orienterà gli investimenti, semplificherà i processi ed accompagnerà le imprese nel loro percorso di sviluppo verso le transizioni ambientali, digitali ed energetiche. Questo risultato diventa un'opportunità straordinaria per raggiungere l'obiettivo e dare alla città di Ravenna e al suo Porto il ruolo strategico che meritano". Comment i.

Ravenna città di mare, Barattoni: "Una vittoria frutto del lavoro condiviso del territorio"

"Finalmente non ci sono più dubbi che Ravenna sia una città di mare e non solo d'acqua". Con queste parole il sindaco Alessandro Barattoni ha commentato il risultato raggiunto grazie al lavoro condiviso tra istituzioni, enti e realtà del territorio coinvolte nel progetto. "Questa vittoria è frutto di un percorso fortemente condiviso con i tanti attori del territorio, che ringrazio - ha dichiarato il primo cittadino - così come ringrazio l'Ufficio Politiche Europee del Comune che ha redatto il dossier in poco più di un mese. Questo risultato dimostra come solo lavorando insieme si riescano ad ottenere risultati significativi". Il sindaco ha inoltre annunciato un momento pubblico di presentazione del lavoro svolto: "Vi aspetto domani per la presentazione del dossier insieme ai protagonisti di questa candidatura che, come ho avuto modo di dire, hanno dato vita a quello che abbiamo chiamato Tavolo del Mare e che saranno il cuore di questa nuova e grandissima opportunità per la nostra città". Al Tavolo del Mare hanno partecipato numerosi enti e istituzioni del territorio, tra cui l'**Autorità di Sistema portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale, la Regione Emilia-Romagna, la Camera di Commercio Ferrara Ravenna, la Provincia di Ravenna e l'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità - Delta del Po Tra i soggetti coinvolti anche l'Alma Mater Studiorum - Università di Bologna, l'Istituto Tecnico Industriale Statale "Nullo Baldini", il CESTHA - Centro Sperimentale per la Tutela degli Habitat, la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini e la Fondazione Parco Archeologico di Classe-RavennAntica Hanno inoltre aderito al percorso il Circolo Velico Ravennate, The Historical Diving Society Italia, The International Propeller Club Port of Ravenna, Ravenna Civitas Cruise Port e l'Osservatorio Nazionale Tutela del Mare , che hanno sostenuto la proposta progettuale anche attraverso lettere di supporto alla candidatura.



Ravenna Capitale italiana del Mare 2026, Guberti: "Un riconoscimento al valore strategico del nostro territorio"

"Questo grande risultato premia la convinzione, lo spirito di unità, la capacità di fare squadra e l'amore per la città che ha contraddistinto la partecipazione di Ravenna alla candidatura a Capitale italiana del Mare 2026". Con queste parole Giorgio Guberti, presidente della Camera di commercio di Ferrara Ravenna, commenta il riconoscimento ottenuto dalla città. Secondo Guberti si tratta di un importante riconoscimento del valore strategico della proposta ravennate, capace di mettere in evidenza tutte le dimensioni legate al mare: economica, sociale, culturale e ambientale, con un ruolo centrale del porto di Ravenna, elemento distintivo del territorio e dell'intera regione. Il presidente della Camera di commercio ha ricordato anche il peso economico del comparto: l'economia del mare a Ravenna vale 936,4 milioni di euro, con 15.944 occupati e 2.549 imprese. Un sistema che coinvolge sempre più settori innovativi, dalle energie rinnovabili alla biotecnologia, dalla logistica portuale avanzata alla ricerca scientifica per la tutela degli ecosistemi marini, fino alle applicazioni dell'intelligenza artificiale. "È una realtà che evolve rapidamente e che richiede la capacità di connettere dati, territori, imprese e istituzioni. In questa occasione abbiamo dimostrato di saperlo fare", sottolinea Guberti, evidenziando come connessioni e collegamenti, materiali e immateriali, rappresentino oggi elementi fondamentali di competitività e indicatori di crescita economica e qualità della vita. In questo contesto assume particolare rilevanza la grande opportunità rappresentata dalla Zona Logistica Semplificata e dalle importanti progettualità in corso per lo sviluppo del porto di Ravenna, strumenti che potranno contribuire a rafforzare il ruolo del territorio nello scenario nazionale e internazionale. Guberti ha poi ringraziato il sindaco di Ravenna Alessandro Barattoni, il presidente dell'Autorità Portuale Daniele Rossi Benevolo e tutte le istituzioni e realtà della comunità ravennate che hanno partecipato al percorso di candidatura, sottolineando la necessità di valorizzare sempre di più la conoscenza della città e del suo porto, soprattutto in una fase delicata per il sistema portuale italiano. "Ora siamo chiamati a scrivere una nuova pagina per un progetto di visione e programmazione concreta", conclude il presidente della Camera di commercio, assicurando l'impegno dell'ente camerale nel sostenere gli investimenti, semplificare i processi e accompagnare le imprese nelle transizioni ambientali, digitali ed energetiche. Per Guberti, il riconoscimento rappresenta un'opportunità straordinaria per rafforzare il ruolo strategico che Ravenna e il suo porto meritano.



Ravenna Capitale italiana del mare 2026, de Pascale: "Riconoscimento importante per tutta l'Emilia-Romagna"

Ravenna è stata proclamata Capitale italiana del mare 2026 , nell'ambito dell'iniziativa promossa dal Dipartimento per le Politiche del mare della Presidenza del Consiglio dei ministri . A commentare la designazione è il presidente della Regione Emilia-Romagna Michele de Pascale , che sottolinea il valore del riconoscimento per l'intero territorio regionale. " Grande soddisfazione per la proclamazione di Ravenna Capitale italiana del mare 2026. È un riconoscimento importante, non solo per la città, ma per tutta l'Emilia-Romagna , che valorizza una storia e una vocazione profondamente legate al mare e rafforza il ruolo di Ravenna nel sistema marittimo nazionale", afferma de Pascale. Il presidente ricorda come Ravenna rappresenti uno dei principali porti italiani e un punto di riferimento dell'economia del mare . Attorno allo scalo ravennate si è sviluppato negli anni un sistema economico che comprende imprese, logistica, industria, energia e turismo , rendendo la città uno snodo strategico per l'Adriatico e per il sistema produttivo del Paese "La designazione a Capitale italiana del mare 2026 , che come Regione abbiamo sostenuto anche attraverso numerosi progetti, riconosce questo ruolo e lo proietta ancora di più su scala nazionale - prosegue de Pascale -. Ravenna rappresenta una porta dell'Emilia-Romagna sull'Adriatico e uno snodo strategico per l'economia del mare italiana ". La Regione, conclude il presidente, sarà al fianco della città per trasformare questo riconoscimento in un'opportunità per rafforzare il **porto**, sostenere le filiere della blue economy e valorizzare il lavoro e le competenze sviluppate negli anni , in un percorso che coinvolge l'intero sistema marittimo dell'Emilia-Romagna e dell'Adriatico.



Ravenna Capitale del Mare 2026: commenti e reazioni alla vittoria della città

Primi commenti in città sulla freschissima notizia dell'aggiudicazione da parte di Ravenna del titolo di Capitale del Mare 2026. La Regione Grande soddisfazione per la proclamazione di Ravenna Capitale italiana del mare 2026. È un riconoscimento importante, non solo per la città, ma per tutta l'Emilia Romagna, che valorizza una storia e una vocazione profondamente legate al mare e che rafforza il ruolo di Ravenna nel sistema marittimo nazionale. Così il presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele de Pascale Ravenna è uno dei grandi porti italiani e uno dei principali punti di riferimento dell'economia del mare nel nostro Paese- prosegue il presidente -.

Attorno al porto si è sviluppato negli anni un sistema fatto di imprese, lavoro, logistica, industria, energia e turismo, che rende questa città uno snodo strategico per l'Adriatico e per il sistema produttivo nazionale. È una realtà che ha saputo costruire nel tempo una forte identità marittima, capace di tenere insieme tradizione, capacità industriale e innovazione. La designazione a Capitale italiana del mare 2026, che come Regione abbiamo sostenuto anche attraverso numerosi progetti, riconosce questo ruolo e lo proietta ancora di più su scala nazionale- sottolinea de Pascale -.

Saremo al fianco di Ravenna perché questa occasione diventi un'altra opportunità per rafforzare ulteriormente il porto, sostenere le filiere dell'economia del mare e valorizzare il lavoro e le competenze che qui si sono sviluppate negli anni. Un percorso che riguarda Ravenna ma che parla all'intero sistema marittimo dell'Emilia-Romagna e dell'Adriatico. La Camera di Commercio Questo grande risultato premia la convinzione, lo spirito di unità, la capacità di fare squadra e l'amore per la città che ha contraddistinto la partecipazione di Ravenna alla candidatura a Capitale italiana del Mare 2026 dichiara il presidente della Camera di commercio di Ferrara Ravenna, Giorgio Guberti -.

E' un grande riconoscimento del valore strategico della proposta ravennate, che ha saputo mettere in risalto tutti gli aspetti legati alla fruizione del mare, economico, sociale, culturale, ambientale, evidenziando l'elemento che contraddistingue il nostro territorio e la nostra regione, il Porto. L'economia del mare aggiunge -, che ricordo a Ravenna vale 936,4 milioni di euro, conta 15.944 occupati e 2.549 imprese, coinvolge sempre di più settori innovativi, fonti energetiche rinnovabili, la biotecnologia, la logistica portuale avanzata, la ricerca scientifica per la salvaguardia degli ecosistemi marini fino alle applicazioni dell'Intelligenza Artificiale. E' una realtà che evolve rapidamente e che richiede la capacità di connettere dati, territori, imprese e istituzioni. In questa occasione abbiamo dimostrato di saperlo fare. Connessioni e collegamenti, materiali e immateriali, sono elementi fondamentali di competitività e indicatori essenziali di crescita economica e di qualità della vita, sui quali dobbiamo agire uniti con forza e convinzione per recuperare terreno, cogliendo ora anche



Primi commenti in città sulla freschissima notizia dell'aggiudicazione da parte di Ravenna del titolo di Capitale del Mare 2026. La Regione Grande soddisfazione per la proclamazione di Ravenna Capitale italiana del mare 2026. È un riconoscimento importante, non solo per la città, ma per tutta l'Emilia Romagna, che valorizza una storia e una vocazione profondamente legate al mare e che rafforza il ruolo di Ravenna nel sistema marittimo nazionale. Così il presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele de Pascale Ravenna è uno dei grandi porti italiani e uno dei principali punti di riferimento dell'economia del mare nel nostro Paese- prosegue il presidente -.

Attorno al porto si è sviluppato negli anni un sistema fatto di imprese, lavoro, logistica, industria, energia e turismo, che rende questa città uno snodo strategico per l'Adriatico e per il sistema produttivo nazionale. È una realtà che ha saputo costruire nel tempo una forte identità marittima, capace di tenere insieme tradizione, capacità industriale e innovazione. La designazione a Capitale italiana del mare 2026, che come Regione abbiamo sostenuto anche attraverso numerosi progetti, riconosce questo ruolo e lo proietta ancora di più su scala nazionale- sottolinea de Pascale -.

Saremo al fianco di Ravenna perché questa occasione diventi un'altra opportunità per rafforzare ulteriormente il porto, sostenere le filiere dell'economia del mare e valorizzare il lavoro e le competenze che qui si sono sviluppate negli anni. Un percorso che riguarda Ravenna ma che parla all'intero sistema marittimo dell'Emilia-Romagna e dell'Adriatico". La Camera di Commercio "Questo grande risultato premia la convinzione, lo spirito di unità, la capacità di fare squadra e l'amore per la città che ha contraddistinto la partecipazione di Ravenna alla candidatura a Capitale italiana del Mare 2026 - dichiara il presidente della Camera di commercio di Ferrara Ravenna, Giorgio Guberti -. E' un grande riconoscimento del valore strategico della proposta ravennate, che ha saputo

Romagnanotizie

Ravenna

la grande opportunità della Zona Logistica Semplificata e delle importanti progettualità che stanno arrivando a compimento in relazione allo sviluppo del porto di Ravenna. Insieme al Sindaco di Ravenna Barattoni, che ringrazio per aver voluto cogliere con coraggio questa sfida, al Presidente dell'Autorità Portuale Benevolo e alle altre Istituzioni e soggetti della comunità ravennate, abbiamo riconosciuto la necessità di attuare ogni azione possibile per ampliare e valorizzare la conoscenza della nostra città e del nostro Porto in una fase come quella attuale, estremamente importante e delicata soprattutto per il sistema portuale italiano chiude Guberti -. Ora siamo chiamati a scrivere una nuova pagina per un progetto di visione e, al contempo, di programmazione concreta, a cui la Camera di commercio parteciperà con impegno, che, ne sono certo, orienterà gli investimenti, semplificherà i processi ed accompagnerà le imprese nel loro percorso di sviluppo verso le transizioni ambientali, digitali ed energetiche. Questo risultato diventa un'opportunità straordinaria per raggiungere l'obiettivo e dare alla città di Ravenna e al suo Porto il ruolo strategico che meritano.

Sesto Potere

Ravenna

Ravenna proclamata Capitale italiana del mare 2026, commenti

CARLO BATTISTINI

(Sesto Potere) Ravenna 4 marzo 2026 Dopo selezione con procedura pubblica, proclamata oggi, nella Sala Monumentale della Presidenza del Consiglio dei Ministri a Roma, dal ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare, Nello Musumeci, la Capitale italiana del mare 2026, titolo istituito per promuovere progetti, iniziative e attività dedicate alla valorizzazione e alla piena fruizione della cultura marittima italiana. Il titolo di Capitale italiana del Mare è promosso dal Dipartimento per le Politiche del Mare della Presidenza del Consiglio dei Ministri e rappresenta uno degli strumenti più ambiziosi delle politiche nazionali dedicate alla Blue Economy, alla tutela degli ecosistemi marini e alla valorizzazione della cultura costiera. L'iniziativa si colloca nel più ampio quadro delle politiche nazionali dedicate alla tutela e allo sviluppo del mare, in continuità con il Piano del mare 2023-2025. La vincitrice è Ravenna. Il Comune costiero romagnolo riceverà un finanziamento di un milione di euro per realizzare il programma di attività presentato nella candidatura e acquisirà un ruolo di capitale-laboratorio: un luogo in cui sperimentare modelli di sviluppo sostenibile, educazione ambientale, turismo responsabile, rigenerazione urbana e innovazione legata al mare. Il Comune ha presentato un piano annuale di iniziative, interventi di valorizzazione del patrimonio marittimo, elementi di sostenibilità e obiettivi misurabili. E una commissione composta da cinque esperti indipendenti ha valutato il progetto sulla base di criteri quali coerenza, innovazione, capacità di collaborazione istituzionale e ricadute sul territorio. Sono state considerate tutte le componenti dell'economia marittima, con particolare attenzione alla diffusione della conoscenza del mare, alla tutela della biodiversità e all'uso sostenibile delle risorse marine. In corsa per il titolo 2026 oltre a Ravenna c'erano anche Ancona, Brindisi, Trieste, Taranto, Genova, Gaeta, Riccione, Cetara borgo storico della Costiera Amalfitana, Santa Cesarea Terme, Scicli, Policoro ed altre Grande soddisfazione per la proclamazione di Ravenna Capitale italiana del mare 2026. È un riconoscimento importante, non solo per la città, ma per tutta l'Emilia-Romagna, che valorizza una storia e una vocazione profondamente legate al mare e che rafforza il ruolo di Ravenna nel sistema marittimo nazionale : ha commentato il presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele de Pascale, in merito alla designazione della città romagnola, riconoscimento istituito per valorizzare il ruolo delle comunità costiere, promuovere la cultura marittima e sostenere lo sviluppo delle attività economiche legate al mare. Ravenna è uno dei grandi porti italiani e uno dei principali punti di riferimento dell'economia del mare nel nostro Paese prosegue il presidente della Regione . Attorno al porto si è sviluppato negli anni un sistema fatto di imprese, lavoro, logistica, industria, energia e turismo, che rende questa città uno snodo strategico per l'Adriatico e per il sistema produttivo nazionale. È una realtà che ha



(Sesto Potere) - Ravenna - 4 marzo 2026 - Dopo selezione con procedura pubblica, proclamata oggi, nella Sala Monumentale della Presidenza del Consiglio dei Ministri a Roma, dal ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare, Nello Musumeci, la "Capitale italiana del mare 2026", titolo istituito per promuovere progetti, iniziative e attività dedicate alla valorizzazione e alla piena fruizione della cultura marittima italiana. Il titolo di "Capitale italiana del Mare" è promosso dal Dipartimento per le Politiche del Mare della Presidenza del Consiglio dei Ministri e rappresenta uno degli strumenti più ambiziosi delle politiche nazionali dedicate alla Blue Economy, alla tutela degli ecosistemi marini e alla valorizzazione della cultura costiera. L'iniziativa si colloca nel più ampio quadro delle politiche nazionali dedicate alla tutela e allo sviluppo del mare, in continuità con il Piano del mare 2023-2025. La vincitrice è Ravenna. Il Comune costiero romagnolo riceverà un finanziamento di un milione di euro per realizzare il programma di attività presentato nella candidatura e acquisirà un ruolo di capitale-laboratorio: un luogo in cui sperimentare modelli di sviluppo sostenibile, educazione ambientale, turismo responsabile, rigenerazione urbana e innovazione legata al mare. Il Comune ha presentato un piano annuale di iniziative, interventi di valorizzazione del patrimonio marittimo, elementi di sostenibilità e obiettivi misurabili. E una commissione composta da cinque esperti indipendenti ha valutato il progetto sulla base di criteri quali coerenza, innovazione, capacità di collaborazione istituzionale e ricadute sul territorio. Sono state considerate tutte le componenti dell'economia marittima, con particolare attenzione alla diffusione della conoscenza del mare, alla tutela della biodiversità e all'uso sostenibile delle risorse marine. In corsa per il titolo 2026 oltre

Sesto Potere

Ravenna

saputo costruire nel tempo una forte identità marittima, capace di tenere insieme tradizione, capacità industriale e innovazione. La designazione a Capitale italiana del mare 2026, che come Regione abbiamo sostenuto anche attraverso numerosi progetti, riconosce questo ruolo e lo proietta ancora di più su scala nazionale sottolinea de Pascale . Saremo al fianco di Ravenna perché questa occasione diventi un'altra opportunità per rafforzare ulteriormente il porto, sostenere le filiere dell'economia del mare e valorizzare il lavoro e le competenze che qui si sono sviluppate negli anni. Un percorso che riguarda Ravenna ma che parla all'intero sistema marittimo dell'Emilia-Romagna e dell'Adriatico. Il presidente della Camera di commercio di Ferrara Ravenna, Giorgio Guberti, ha dichiarato: Questo grande risultato premia la convinzione, lo spirito di unità, la capacità di fare squadra e l'amore per la città che ha contraddistinto la partecipazione di Ravenna alla candidatura a Capitale italiana del Mare 2026. E' un grande riconoscimento del valore strategico della proposta ravennate, che ha saputo mettere in risalto tutti gli aspetti legati alla fruizione del mare, economico, sociale, culturale, ambientale, evidenziando l'elemento che contraddistingue il nostro territorio e la nostra regione, il Porto. L'economia del mare, che ricordo a Ravenna vale 936,4 milioni di euro, conta 15.944 occupati e 2.549 imprese, coinvolge sempre di più settori innovativi, fonti energetiche rinnovabili, la biotecnologia, la logistica portuale avanzata, la ricerca scientifica per la salvaguardia degli ecosistemi marini fino alle applicazioni dell'Intelligenza Artificiale. E' una realtà che evolve rapidamente e che richiede la capacità di connettere dati, territori, imprese e istituzioni. In questa occasione abbiamo dimostrato di saperlo fare. Connessioni e collegamenti, materiali e immateriali, sono elementi fondamentali di competitività e indicatori essenziali di crescita economica e di qualità della vita, sui quali dobbiamo agire uniti con forza e convinzione per recuperare terreno, cogliendo ora anche la grande opportunità della Zona Logistica Semplificata e delle importanti progettualità che stanno arrivando a compimento in relazione allo sviluppo del porto di Ravenna. Insieme al Sindaco di Ravenna Barattoni, che ringrazio per aver voluto cogliere con coraggio questa sfida, al Presidente dell'Autorità Portuale Benevolo e alle altre Istituzioni e soggetti della comunità ravennate, abbiamo riconosciuto la necessità di attuare ogni azione possibile per ampliare e valorizzare la conoscenza della nostra città e del nostro Porto in una fase come quella attuale, estremamente importante e delicata soprattutto per il sistema portuale italiano. Ora siamo chiamati a scrivere una nuova pagina per un progetto di visione e, al contempo, di programmazione concreta, a cui la Camera di commercio parteciperà con impegno, che, ne sono certo, orienterà gli investimenti, semplificherà i processi ed accompagnerà le imprese nel loro percorso di sviluppo verso le transizioni ambientali, digitali ed energetiche. Questo risultato diventa un'opportunità straordinaria per raggiungere l'obiettivo e dare alla città di Ravenna e al suo Porto il ruolo strategico che meritano. Ed anche il presidente della Camera di commercio della Romagna Forlì-Cesena e Rimini, Carlo Battistini, esprime profonda soddisfazione per la designazione di Ravenna a capitale italiana del mare 2026, accogliendo con entusiasmo le dichiarazioni del collega Giorgio Guberti, presidente della Camera di commercio di Ferrara Ravenna. Desidero rivolgere

Sesto Potere

Ravenna

i miei più sinceri complimenti al Presidente Guberti e con lui al Sindaco Barattoni, al Presidente dell'Autorità Portuale Benevolo e a tutta la comunità ravennate per questo straordinario traguardo. La nomina di Ravenna a capitale italiana del mare 2026 non è solo un riconoscimento alla città e al suo Porto, ma rappresenta un successo per l'intera Romagna. È la dimostrazione che quando il territorio fa squadra su progetti di alto profilo scientifico, culturale ed economico, i risultati arrivano e portano beneficio a tutto il sistema regionale. La Camera di commercio della Romagna Forlì-Cesena e Rimini è al fianco della Camera di Ferrara Ravenna per collaborare sui temi di comune interesse per lo sviluppo del territorio e, in particolare, sul tema delle infrastrutture, come dimostrato con la partecipazione all'evento di presentazione del Report 2025 sull'Economia del Mare in Emilia-Romagna, che si è tenuto lo scorso dicembre a Ravenna: ha aggiunto Carlo Battistini.

Ravenna proclamata «Capitale del mare 2026», la soddisfazione delle istituzioni

Emilia Romagna | 04 Marzo 2026 Grande soddisfazione per la proclamazione di Ravenna Capitale italiana del mare 2026. È un riconoscimento importante, non solo per la città, ma per tutta l'Emilia-Romagna, che valorizza una storia e una vocazione profondamente legate al mare e che rafforza il ruolo di Ravenna nel sistema marittimo nazionale. Così il presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele de Pascale, commenta la designazione della città romagnola, riconoscimento istituito per valorizzare il ruolo delle comunità costiere, promuovere la cultura marittima e sostenere lo sviluppo delle attività economiche legate al mare. Ravenna è uno dei grandi porti italiani e uno dei principali punti di riferimento dell'economia del mare nel nostro Paese- prosegue il presidente -. Attorno al porto si è sviluppato negli anni un sistema fatto di imprese, lavoro, logistica, industria, energia e turismo, che rende questa città uno snodo strategico per l'Adriatico e per il sistema produttivo nazionale. È una realtà che ha saputo costruire nel tempo una forte identità marittima, capace di tenere insieme tradizione, capacità industriale e innovazione. Questo grande risultato premia la convinzione, lo spirito di unità, la capacità di fare squadra e l'amore per la città che ha contraddistinto la partecipazione di Ravenna alla candidatura a Capitale italiana del Mare 2026. E' un grande riconoscimento del valore strategico della proposta ravennate, che ha saputo mettere in risalto tutti gli aspetti legati alla fruizione del mare, economico, sociale, culturale, ambientale, evidenziando l'elemento che contraddistingue il nostro territorio e la nostra regione, il Porto. L'economia del mare, che ricordo a Ravenna vale 936,4 milioni di euro, conta 15.944 occupati e 2.549 imprese, coinvolge sempre di più settori innovativi, fonti energetiche rinnovabili, la biotecnologia, la logistica portuale avanzata, la ricerca scientifica per la salvaguardia degli ecosistemi marini fino alle applicazioni dell'Intelligenza Artificiale. E' una realtà che evolve rapidamente e che richiede la capacità di connettere dati, territori, imprese e istituzioni. In questa occasione abbiamo dimostrato di saperlo fare. Connessioni e collegamenti, materiali e immateriali, sono elementi fondamentali di competitività e indicatori essenziali di crescita economica e di qualità della vita, sui quali dobbiamo agire uniti con forza e convinzione per recuperare terreno, cogliendo ora anche la grande opportunità della Zona Logistica Semplificata e delle importanti progettualità che stanno arrivando a compimento in relazione allo sviluppo del porto di Ravenna. Insieme al Sindaco di Ravenna Barattoni, che ringrazio per aver voluto cogliere con coraggio questa sfida, al Presidente dell'Autorità Portuale Benevolo e alle altre Istituzioni e soggetti della comunità ravennate, abbiamo riconosciuto la necessità di attuare ogni azione possibile per ampliare e valorizzare la conoscenza della nostra città e del nostro Porto in una fase come quella attuale, estremamente importante e delicata soprattutto



Emilia Romagna | 04 Marzo 2026 "Grande soddisfazione per la proclamazione di Ravenna Capitale italiana del mare 2026. È un riconoscimento importante, non solo per la città, ma per tutta l'Emilia-Romagna, che valorizza una storia e una vocazione profondamente legate al mare e che rafforza il ruolo di Ravenna nel sistema marittimo nazionale". Così il presidente della Regione Emilia-Romagna, Michele de Pascale, commenta la designazione della città romagnola, riconoscimento istituito per valorizzare il ruolo delle comunità costiere, promuovere la cultura marittima e sostenere lo sviluppo delle attività economiche legate al mare. "Ravenna è uno dei grandi porti italiani e uno dei principali punti di riferimento dell'economia del mare nel nostro Paese- prosegue il presidente -. Attorno al porto si è sviluppato negli anni un sistema fatto di imprese, lavoro, logistica, industria, energia e turismo, che rende questa città uno snodo strategico per l'Adriatico e per il sistema produttivo nazionale. È una realtà che ha saputo costruire nel tempo una forte identità marittima, capace di tenere insieme tradizione, capacità industriale e innovazione". "Questo grande risultato premia la convinzione, lo spirito di unità, la capacità di fare squadra e l'amore per la città che ha contraddistinto la partecipazione di Ravenna alla candidatura a Capitale italiana del Mare 2026. E' un grande riconoscimento del valore strategico della proposta ravennate, che ha saputo mettere in risalto tutti gli aspetti legati alla fruizione del mare, economico, sociale, culturale, ambientale, evidenziando l'elemento che contraddistingue il nostro territorio e la nostra regione, il Porto. L'economia del mare, che ricordo a Ravenna vale 936,4 milioni di euro, conta 15.944 occupati e 2.549 imprese, coinvolge sempre di più settori innovativi, fonti energetiche rinnovabili, la biotecnologia, la logistica portuale avanzata, la ricerca scientifica per la salvaguardia degli ecosistemi marini fino alle applicazioni dell'Intelligenza Artificiale. E' una realtà che evolve rapidamente e che richiede la capacità di connettere dati, territori, imprese e istituzioni. In questa occasione abbiamo dimostrato di saperlo fare. Connessioni e collegamenti, materiali e immateriali, sono elementi fondamentali di competitività e indicatori essenziali di crescita economica e di qualità della vita, sui quali dobbiamo agire uniti con forza e convinzione per recuperare terreno, cogliendo ora anche la grande opportunità della Zona Logistica Semplificata e delle importanti progettualità che stanno arrivando a compimento in relazione allo sviluppo del porto di Ravenna. Insieme al Sindaco di Ravenna Barattoni, che ringrazio per aver voluto cogliere con coraggio questa sfida, al Presidente dell'Autorità Portuale Benevolo e alle altre Istituzioni e soggetti della comunità ravennate, abbiamo riconosciuto la necessità di attuare ogni azione possibile per ampliare e valorizzare la conoscenza della nostra città e del nostro Porto in una fase come quella attuale, estremamente importante e delicata soprattutto

Settesere

Ravenna

per il sistema portuale italiano. Ora siamo chiamati a scrivere una nuova pagina per un progetto di visione e, al contempo, di programmazione concreta, a cui la Camera di commercio parteciperà con impegno, che, ne sono certo, orienterà gli investimenti, semplificherà i processi ed accompagnerà le imprese nel loro percorso di sviluppo verso le transizioni ambientali, digitali ed energetiche. Questo risultato diventa un'opportunità straordinaria per raggiungere l'obiettivo e dare alla città di Ravenna e al suo Porto il ruolo strategico che meritano.

«Smentito lo sradicamento dei pini in viale Colombo: continueremo a vigilare e chiediamo trasparenza sui progetti»

«Personalmente, prendo atto della rettifica. Ma la mia attenzione, e quella di altri sul patrimonio arboreo di Marina di Carrara, non si allenta. Troppe volte in passato le rassicurazioni hanno preceduto i fatti compiuti.». CARRARA Tornano a far discutere i pini, e in particolar modo tornano a far discutere i pini di viale Colombo anche se su un tratto di viale diverso rispetto al vecchio segmento tra via Rinchiosa e via Modena. Una polemica che si allunga ulteriormente dopo la smentita arrivata circa lo sradicamento degli alberi. Riceviamo e pubblichiamo le osservazioni dell'ambientalista che da anni si batte per i pini e la vegetazione urbana: la professoressa Florida Nicolai la quale, ricordiamo, aveva a suo tempo già contestato anche l'abbattimento dei pini di San Ceccardo. Ieri, 3 marzo 2026, 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 anche 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 cui quel quotidiano deve rispondere è semplice: da dove veniva quella notizia? Chi ha fornito l'informazione sul trapianto dei pini? Su quale fonte si basava l'articolo del 28 febbraio? I lettori meritano una risposta, e una correzione pubblica almeno proporzionata al risalto con cui la notizia originale è stata diffusa. C'è però un secondo imputato in questa vicenda, e si chiama 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 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 pubblicazione dell'articolo, 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.

Voce Apuana

«Smentito lo sradicamento dei pini in viale Colombo: continueremo a vigilare e chiediamo trasparenza sui progetti»



03/04/2026 10:21

«Personalmente, prendo atto della rettifica. Ma la mia attenzione, e quella di altri sul patrimonio arboreo di Marina di Carrara, non si allenta. Troppe volte in passato le rassicurazioni hanno preceduto i fatti compiuti.». CARRARA – Tornano a far discutere i pini, e in particolar modo tornano a far discutere i pini di viale Colombo anche se su un tratto di viale diverso rispetto al 'vecchio' segmento tra via Rinchiosa e via Modena. Una polemica che si allunga ulteriormente dopo la smentita arrivata circa lo sradicamento degli alberi. Riceviamo e pubblichiamo le osservazioni dell'ambientalista che da anni si batte per i pini e la vegetazione urbana: la professoressa Florida Nicolai la quale, ricordiamo, aveva a suo tempo già contestato anche l'abbattimento dei pini di San Ceccardo. Ieri, 3 marzo 2026, 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 anche 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 cui quel quotidiano deve rispondere è semplice: da dove veniva quella notizia? Chi ha fornito l'informazione sul trapianto dei pini? Su quale fonte si basava l'articolo del 28 febbraio? I lettori meritano una risposta, e una correzione pubblica almeno proporzionata al risalto con cui la notizia originale è stata diffusa. C'è però un secondo imputato in questa

Voce Apuana

Marina di Carrara

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. E chiedo al quotidiano in questione di fare la propria parte: informare correttamente non è un optional, è il mestiere.

Il Nautilus

Livorno

ADSP MTS: Festa della donna, Se il lavoro è inclusione

In occasione della Giornata Internazionale della Donna 2026, l'Autorità di Sistema Portuale ha voluto pubblicare un breve video, realizzato con la collaborazione entusiasta dei dipendenti dell'Ente portuale, che veicola un messaggio semplice ma potente: il lavoro non è soltanto ciò che facciamo ogni giorno, ma ciò che tiene insieme persone, storie e comunità. Nei **porti** tutto ciò è particolarmente evidente: ogni attività, grande o piccola, contribuisce a far funzionare un sistema complesso fatto di competenze, responsabilità e collaborazione. È proprio questa trama di relazioni e professionalità che rende il lavoro portuale un'esperienza collettiva, capace di generare valore non solo economico ma anche sociale. Con questo video l'AdSP ha voluto raccontare, in modo essenziale, il senso di questo legame: il lavoro come spazio di partecipazione, di crescita e di responsabilità condivisa. La Giornata dell'8 marzo rappresenta un'occasione importante per ricordare quanto sia fondamentale continuare a costruire ambienti di lavoro sempre più inclusivi, rispettosi e capaci di valorizzare pienamente il contributo delle donne e degli uomini che ogni giorno rendono vivo il nostro sistema portuale.



Pierburg, chi è il fondo tedesco Aurelius in pole position per comprarla

Il sindacato: «Niente cessione senza garanzie». E mercoledì 5 sciopero di due ore con presidio **LIVORNO**. La casa madre Rheinmetall ha deciso di cogliere al volo la sterzata geopolitica che non dall'altro ieri con Trump e Khamenei ma ormai da qualche anno sta dirottando il modello di sviluppo in direzione del rafforzamento del complesso militare-industriale: lo fa dismettendo le attività dell'indotto auto, compreso lo stabilimento livornese di Pierburg Technology Italy. In pole position, a quando risulta al sindacato dei metalmeccanici Cgil, c'è il fondo Aurelius. È una realtà della finanza tedesca che ha mostrato un certo attivismo anche nel nostro Paese. Negli ultimi anni sono finite nel radar di possibili acquisizioni, talvolta andate a segno e talvolta no, pure marchi storici come Plasmon con Nipiol e Dieterba (prodotti per l'infanzia), Fiamm Energy Technology (batterie), Dayco (componentistica auto), Riello (caldaie e climatizzatori), solo per dirne alcuni. Livingsgton, istituto di investimenti indipendente specializzato nel "mid-market", definisce Aurelius «una società globale di investimenti alternativi focalizzata su private equity, private debt e real estate» che, fondata nel 2005, è specializzata «in situazioni complesse e di trasformazione come "carve-out" societari, passaggi generazionali e aziende in difficoltà». Un'attenzione al mercato italiano che è data anche dalla scelta non solo di avere una sede milanese dal 2023 per la capogruppo ma anche di insediare all'ombra della Madunina la squadra del proprio marchio "Aurelius Growth", una realtà dalla costola della società madre nel 2016 e in grado in questi dieci anni di completare «più di 80 transazioni». L'annuncio è stato dato proprio in questi giorni: a guidare l'équipe sarà Massimo Maruelli. A guidare i 400 professionisti di questa "squadra" nel campo della finanza restano i due soci fondatori: Dirk Markus e Gert Purkert, entrambi un passato in McKinsey, l'uno dopo aver fatto un passaggio da Harvard e l'altro con alle spalle una laurea in fisica e

Un'attenzione al mercato italiano che è data anche dalla scelta non solo di avere una sede milanese dal 2023 per la capogruppo ma anche di insediare all'ombra della Madunina la squadra del proprio marchio "Aurelius Growth", una realtà dalla costola della società madre nel 2016 e in grado in questi dieci anni di completare «più di 80 transazioni». L'annuncio è stato dato proprio in questi giorni: a guidare l'équipe sarà Massimo Maruelli. A guidare i 400 professionisti di questa "squadra" nel campo della finanza restano i due soci fondatori: Dirk Markus e Gert Purkert, entrambi un passato in McKinsey, l'uno dopo aver fatto un passaggio da Harvard e l'altro con alle spalle una laurea in fisica e

Ma a riportare sotto le luci del palcoscenico il caso Pierburg non sono le notizie dal versante della finanza: anzi, vengono tenute per quanto possibile all'interno delle stanze riservate. Chi le rimette al centro della scena è il sindacato a **Livorno**, dove come detto è presente uno stabilimento di Pierburg Technology Italy che vale poco meno di 250 buste paga. Sia a livello aziendale con la rsu sia su scala territoriale con la Fiom Cgil provinciale, non digeriscono affatto l'idea che la questione resti nel chiuso delle trattative fra consigli d'amministrazione e avvocati d'affari. Per questo motivo per mercoledì 11 marzo sono annunciate due ore di sciopero con presidio davanti allo stabilimento di via Salvatore Orlando, periferia nord di **Livorno**, a poche centinaia di metri dal varco portuale Valessini. «È indispensabile - dicono dal quartier generale di rsu e Fiom - che, prima della sottoscrizione di qualsiasi atto di cessione, vengano formalizzate garanzie



La Gazzetta Marittima
Pierburg, chi è il fondo tedesco Aurelius in pole position per comprarla
03/04/2026 18:41
Il sindacato: «Niente cessione senza garanzie». E mercoledì 5 sciopero di due ore con presidio LIVORNO. La casa madre Rheinmetall ha deciso di cogliere al volo la sterzata geopolitica che non dall'altro ieri con Trump e Khamenei ma ormai da qualche anno sta dirottando il modello di sviluppo in direzione del rafforzamento del complesso militare-industriale: lo fa dismettendo le attività dell'indotto auto, compreso lo stabilimento livornese di Pierburg Technology Italy. In pole position, a quando risulta al sindacato dei metalmeccanici Cgil, c'è il fondo Aurelius. È una realtà della finanza tedesca che ha mostrato un certo attivismo anche nel nostro Paese. Negli ultimi anni sono finite nel radar di possibili acquisizioni, talvolta andate a segno e talvolta no, pure marchi storici come Plasmon con Nipiol e Dieterba (prodotti per l'infanzia), Fiamm Energy Technology (batterie), Dayco (componentistica auto), Riello (caldaie e climatizzatori), solo per dirne alcuni. Livingsgton, istituto di investimenti indipendente specializzato nel "mid-market", definisce Aurelius «una società globale di investimenti alternativi focalizzata su private equity, private debt e real estate» che, fondata nel 2005, è specializzata «in situazioni complesse e di trasformazione come "carve-out" societari, passaggi generazionali e aziende in difficoltà». Un'attenzione al mercato italiano che è data anche dalla scelta non solo di avere una sede milanese dal 2023 per la capogruppo ma anche di insediare all'ombra della Madunina la squadra del proprio marchio "Aurelius Growth", una realtà dalla costola della società madre nel 2016 e in grado in questi dieci anni di completare «più di 80 transazioni». L'annuncio è stato dato proprio in questi giorni: a guidare l'équipe sarà Massimo Maruelli. A guidare i 400 professionisti di questa "squadra" nel campo della finanza restano i due soci fondatori: Dirk Markus e Gert Purkert, entrambi un passato in McKinsey, l'uno dopo aver fatto un passaggio da Harvard e l'altro con alle spalle una laurea in fisica e

La Gazzetta Marittima

Livorno

vincolanti a tutela dell'occupazione, del perimetro produttivo e del futuro industriale del sito livornese». A giudizio della rsu e della Fiom Cgil livornese è «inaccettabile che si proceda alla vendita senza clausole di salvaguardia occupazionale pluriennale, senza impegni chiari su investimenti e volumi produttivi, senza mantenimento dell'attuale perimetro industriale e senza garanzie sulla continuità contrattuale e societaria». Aggiungendo poi: «Per stabilimenti analoghi in Germania sono state previste tutele precise, non esistono ragioni per cui ai lavoratori italiani debbano essere riconosciute condizioni inferiori». Stavolta i lavoratori livornesi si sono coordinati con quelli di un altro stabilimento Pierburg di analogo tipo e con analoghi problemi: quello di Lanciano, in Abruzzo. È questa - viene sottolineato - la riprova che «la preoccupazione riguarda l'intero perimetro industriale italiano della divisione». La rsu e la Fiom-Cgil tornano a chiedere «una convocazione urgente al ministero delle imprese e del Made in Italy» così da fare in modo che «le garanzie vengano definite prima della conclusione dell'operazione: il lavoro e il futuro industriale del territorio non possono essere subordinati a operazioni finanziarie prive di responsabilità sociale».

Messaggero Marittimo

Livorno

Se il lavoro è inclusione: l'AdSp mTs celebra l'8 Marzo con un video

L'inclusione non è un obiettivo occasionale, ma un processo continuo

LIVORNO In occasione della Giornata Internazionale della Donna 2026, l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha scelto di lanciare un messaggio chiaro: il lavoro non è soltanto un insieme di mansioni quotidiane, ma un legame che unisce persone, storie e comunità. Per sottolineare questo concetto, l'Ente ha realizzato un breve video con il coinvolgimento diretto e partecipato dei propri dipendenti. Un'iniziativa dal tono essenziale, ma dal significato profondo, che mette al centro il valore umano del lavoro portuale. Il porto come comunità di competenze Nei porti il senso di interdipendenza è particolarmente evidente. Ogni attività dalle operazioni operative a quelle amministrative contribuisce al funzionamento di un sistema complesso, dove competenze, responsabilità e collaborazione si intrecciano quotidianamente. È questa rete di relazioni professionali a trasformare il lavoro in un'esperienza collettiva, capace di generare non solo valore economico, ma anche coesione sociale. Il porto diventa così uno spazio di partecipazione, crescita e responsabilità condivisa. L'inclusione come impegno quotidiano L'8 marzo rappresenta un momento simbolico per ribadire l'importanza di costruire ambienti di lavoro sempre più inclusivi, rispettosi e orientati alla valorizzazione del contributo di donne e uomini. Attraverso il video, l'Autorità di Sistema portuale richiama l'attenzione su un principio che va oltre la ricorrenza: l'inclusione non è un obiettivo occasionale, ma un processo continuo che passa dalla cultura organizzativa, dalle opportunità di crescita e dal riconoscimento delle professionalità. Un messaggio semplice, ma potente: il lavoro tiene insieme le persone. E nei porti, più che altrove, questa consapevolezza è parte integrante dell'identità stessa del sistema.



Quilivorno

Livorno

8 marzo, l'Autorità Portuale celebra il valore del lavoro condiviso

Michelangelo Sarti

Mercoledì 4 Marzo 2026 17:18 Con questo video l'AdSP ha voluto raccontare, in modo essenziale, il senso di questo legame: il lavoro come spazio di partecipazione, di crescita e di responsabilità condivisa. In occasione della Giornata Internazionale della Donna 2026, l'Autorità di Sistema Portuale ha voluto pubblicare un breve video (visibile in fondo all'articolo), realizzato con la collaborazione entusiasta dei dipendenti dell'Ente portuale, che veicola un messaggio semplice ma potente: il lavoro non è soltanto ciò che facciamo ogni giorno, ma ciò che tiene insieme persone, storie e comunità. Nei porti tutto ciò è particolarmente evidente: ogni attività, grande o piccola, contribuisce a far funzionare un sistema complesso fatto di competenze, responsabilità e collaborazione. È proprio questa trama di relazioni e professionalità che rende il lavoro portuale un'esperienza collettiva, capace di generare valore non solo economico ma anche sociale. Con questo video l'AdSP ha voluto raccontare, in modo essenziale, il senso di questo legame: il lavoro come spazio di partecipazione, di crescita e di responsabilità condivisa. La Giornata dell'8 marzo rappresenta un'occasione importante per ricordare

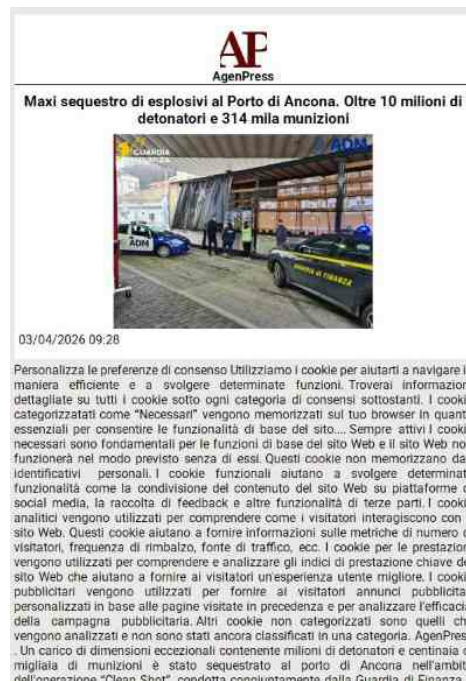
quanto sia fondamentale continuare a costruire ambienti di lavoro sempre più inclusivi, rispettosi e capaci di valorizzare pienamente il contributo delle donne e degli uomini che ogni giorno rendono vivo il nostro sistema portuale. Guarda il video qua sotto <https://www.youtube.com/watch?v=bVs6HratKE8> Cerchi visibilità? QuiLivorno.it mette a disposizione una visibilità di oltre 90mila utenti giornalieri: 78.000 su Fb, 15.500 su Ig e 4.700 su X. Richiedi il pacchetto banner e/o articolo redazionale a commerciale@quilivorno.it oppure attraverso questo link per avere un preventivo QuiLivorno.it ha aperto il 12 dicembre 2023 il canale Whatsapp e invita tutti i lettori ad iscriversi. Per l'iscrizione, gratuita, cliccate il seguente link <https://whatsapp.com/channel/0029VaGUEMGK0IBjAhlyK12R> e attivare la campanella per ricevere le notifiche di invio articoli. Ricordiamo, infine, che potete continuare a seguirci sui nostri social Fb, Instagram e X.



Maxi sequestro di esplosivi al Porto di Ancona. Oltre 10 milioni di detonatori e 314 mila munizioni

Personalizza le preferenze di consenso Utilizziamo i cookie per aiutarti a navigare in maniera efficiente e a svolgere determinate funzioni. Troverai informazioni dettagliate su tutti i cookie sotto ogni categoria di consensi sottostanti. I cookie categorizzati come "Necessari" vengono memorizzati sul tuo browser in quanto essenziali per consentire le funzionalità di base del sito.... Sempre attivi I cookie necessari sono fondamentali per le funzioni di base del sito Web e il sito Web non funzionerà nel modo previsto senza di essi. Questi cookie non memorizzano dati identificativi personali. I cookie funzionali aiutano a svolgere determinate funzionalità come la condivisione del contenuto del sito Web su piattaforme di social media, la raccolta di feedback e altre funzionalità di terze parti. I cookie analitici vengono utilizzati per comprendere come i visitatori interagiscono con il sito Web. Questi cookie aiutano a fornire informazioni sulle metriche di numero di visitatori, frequenza di rimbalzo, fonte di traffico, ecc. I cookie per le prestazioni vengono utilizzati per comprendere e analizzare gli indici di prestazione chiave del sito Web che aiutano a fornire ai visitatori un'esperienza utente migliore. I cookie pubblicitari

vengono utilizzati per fornire ai visitatori annunci pubblicitari personalizzati in base alle pagine visitate in precedenza e per analizzare l'efficacia della campagna pubblicitaria. Altri cookie non categorizzati sono quelli che vengono analizzati e non sono stati ancora classificati in una categoria. AgenPress . Un carico di dimensioni eccezionali contenente milioni di detonatori e centinaia di migliaia di munizioni è stato sequestrato al **porto di Ancona** nell'ambito dell'operazione "Clean Shot", condotta congiuntamente dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. L'intervento ha permesso di bloccare una movimentazione illecita di materiale altamente pericoloso che stava per essere imbarcato su una nave traghetto destinata al trasporto esclusivo di passeggeri. L'operazione è scaturita da una complessa attività di analisi preventiva dei flussi commerciali, basata sull'incrocio di dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio. Proprio da queste verifiche sono emerse anomalie relative a un trasporto lungo la tratta Italia-Grecia, formalmente dichiarato come movimentazione di "merce varia", ma ritenuto sospetto dagli investigatori. Grazie all'esperienza e alla profonda conoscenza delle dinamiche portuali da parte del personale del Gruppo della Guardia di Finanza di **Ancona** e dell'Ufficio ADM Marche 1, il carico è stato sottoposto a controlli approfonditi. Le verifiche hanno portato alla scoperta di 314 mila munizioni e 10 milioni e 584 mila detonatori, materiale riconducibile a due società italiane e destinato, almeno secondo la documentazione presentata, a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. Il materiale esplodente stava per essere imbarcato su una nave traghetto adibita



esclusivamente al trasporto di passeggeri, in palese violazione delle norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi. La normativa in materia prevede, infatti, che carichi di questo tipo, per quantità, natura e grado di pericolosità, non possano essere trasportati su navi passeggeri, ma debbano seguire percorsi terrestri dedicati, nel rispetto di rigorose procedure e con specifiche autorizzazioni prefettizie. Particolarmente delicata la presenza dei detonatori che, per loro stessa natura, sono dispositivi ad altissima sensibilità. Si tratta di componenti che possono innescarsi accidentalmente in caso di urti, attriti, cadute violente o esposizione a fonti di calore. Una loro eventuale esplosione a bordo avrebbe potuto causare conseguenze catastrofiche, mettendo seriamente a rischio la sicurezza della nave, dell'equipaggio e dei passeggeri. Dalle indagini è emerso anche che il trasportatore avrebbe reso false dichiarazioni al momento dell'emissione del titolo di viaggio, attestando il trasporto di merce generica. Una condotta gravissima che, secondo gli inquirenti, avrebbe potuto determinare una condizione di gravissimo pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'incolumità delle persone presenti a bordo. A seguito degli accertamenti, il personale della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno proceduto al sequestro dell'intero carico di materiale esplodente e dell'autoarticolato utilizzato per il trasporto, nonché alla denuncia del trasportatore per detenzione e trasporto abusivo di munizionamento e materiale esplodente, oltre che per uso di atto falso.

Agenzia Giornalistica Opinione

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

GDF - GUARDIA DI FINANZA * «ANCONA: MAXI SEQUESTRO DI ESPLOSIVI AL PORTO DI ANCONA. OPERAZIONE "CLEAN SHOT": ADM SEQUESTRA 10 MILIONI DI DETONATORI E 314 MILA MUNIZIONI.»

GUARDIA DI FINANZA - MAXI SEQUESTRO DI ESPLOSIVI AL PORTO DI ANCONA. OPERAZIONE "CLEAN SHOT": GDF E ADM SEQUESTRA OLTRE 10 MILIONI DI DETONATORI E 314 MILA MUNIZIONI. Un carico di dimensioni eccezionali contenente milioni di detonatori e centinaia di migliaia di munizioni è stato sequestrato al porto di Ancona nell'ambito dell'operazione "Clean Shot", condotta congiuntamente dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. L'intervento ha permesso di bloccare una movimentazione illecita di materiale altamente pericoloso che stava per essere imbarcato su una nave traghetto destinata al trasporto esclusivo di passeggeri. L'operazione è scaturita da una complessa attività di analisi preventiva dei flussi commerciali, basata sull'incrocio di dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio. Proprio da queste verifiche sono emerse anomalie relative a un trasporto lungo la tratta Italia-Grecia, formalmente dichiarato come movimentazione di "merce varia", ma ritenuto sospetto dagli investigatori. Grazie all'esperienza e alla profonda conoscenza delle dinamiche portuali da parte del personale del Gruppo della Guardia di Finanza di Ancona e dell'Ufficio ADM Marche 1, il carico è stato sottoposto a controlli approfonditi. Le verifiche hanno portato alla scoperta di 314 mila munizioni e 10 milioni e 584 mila detonatori, materiale riconducibile a due società italiane e destinato, almeno secondo la documentazione presentata, a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. Il materiale esplodente stava per essere imbarcato su una nave traghetto adibita esclusivamente al trasporto di passeggeri, in palese violazione delle norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi. La normativa in materia prevede, infatti, che carichi di questo tipo, per quantità, natura e grado di pericolosità, non possano essere trasportati su navi passeggeri, ma debbano seguire percorsi terrestri dedicati, nel rispetto di rigorose procedure e con specifiche autorizzazioni prefettizie. Particolarmente delicata la presenza dei detonatori che, per loro stessa natura, sono dispositivi ad altissima sensibilità. Si tratta di componenti che possono innescarsi accidentalmente in caso di urti, attriti, cadute violente o esposizione a fonti di calore. Una loro eventuale esplosione a bordo avrebbe potuto causare conseguenze catastrofiche, mettendo seriamente a rischio la sicurezza della nave, dell'equipaggio e dei passeggeri. Dalle indagini è emerso anche che il trasportatore avrebbe reso false dichiarazioni al momento dell'emissione del titolo di viaggio, attestando il trasporto di merce generica. Una condotta gravissima che, secondo gli inquirenti, avrebbe potuto determinare una condizione di gravissimo pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'incolumità delle persone presenti a bordo. A seguito degli accertamenti, il personale della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno proceduto al sequestro dell'intero



Agenzia Giornalistica Opinione

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

carico di materiale esplodente e dell'autoarticolato utilizzato per il trasporto, nonché alla denuncia del trasportatore per detenzione e trasporto abusivo di munizionamento e materiale esplodente, oltre che per uso di atto falso. L'operazione "Clean Shot" conferma il ruolo centrale svolto dalla sinergia operativa tra Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, impegnate quotidianamente nel presidio dei traffici commerciali e nella tutela delle infrastrutture strategiche del Paese. L'azione congiunta ha consentito di intercettare e neutralizzare una movimentazione illecita di materiale estremamente pericoloso, prevenendo potenziali rischi per la sicurezza pubblica. La cooperazione tra ADM e Guardia di Finanza, sancita da uno specifico protocollo d'intesa, di recente rinnovato, si conferma così uno strumento essenziale per garantire legalità, sicurezza e affidabilità del sistema dei trasporti. Si evidenzia che la responsabilità degli indagati sarà definitivamente accertata solo ove intervenga sentenza irrevocabile di condanna.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Maxi sequestro di esplosivi al porto: scoperte 314mila munizioni e 10 milioni di detonatori pronti per essere imbarcati su una nave passeggeri

L'operazione "Clean Shot", condotta da Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha permesso di bloccare il materiale altamente pericoloso in procinto di essere stivato in un'imbarcazione destinata al trasporto esclusivo di passeggeri **ANCONA** - Un carico di circa 314 mila munizioni e 10 milioni e 584 mila detonatori, materiale riconducibile a due società italiane e destinato, almeno secondo la documentazione presentata, a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. È di dimensioni eccezionali il sequestro effettuato al **porto** di **Ancona** nell'ambito dell'operazione "Clean Shot", condotta congiuntamente dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. L'intervento ha permesso di fermare una movimentazione illecita di materiale altamente pericoloso che stava per essere imbarcato su una nave traghetto destinata al trasporto esclusivo di passeggeri. L'operazione trae origine da una complessa attività di analisi preventiva dei flussi commerciali, basata sull'incrocio di dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio. Proprio da queste verifiche sono emerse anomalie relative a un trasporto lungo la tratta Italia-Grecia, formalmente dichiarato come movimentazione di "merce varia", ma ritenuto sospetto dagli investigatori. A seguito controlli approfonditi, i militari e il personale dell'Adm hanno scoperto che il materiale esplodente stava per essere stivato in un'imbarcazione adibita esclusivamente al trasporto di passeggeri, violando le norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi. La normativa in materia prevede, infatti, che carichi di questo tipo, per quantità, natura e grado di pericolosità, non possano essere trasportati su navi passeggeri, ma debbano seguire percorsi terrestri dedicati, nel rispetto di rigorose procedure e con specifiche autorizzazioni prefettizie. I controlli di Guardia di Finanza e Agenzia Dogane e Monopoli Dalle indagini è emerso anche che il trasportatore avrebbe reso false dichiarazioni al momento dell'emissione del titolo di viaggio, attestando il trasporto di merce generica. Una condotta gravissima che, secondo gli inquirenti, avrebbe potuto determinare una condizione di gravissimo pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'incolumità delle persone presenti a bordo, soprattutto per la presenza dei detonatori che, per loro stessa natura, sono dispositivi ad altissima sensibilità che possono innescarsi accidentalmente in caso di urti, attriti, cadute violente o esposizione a fonti di calore. Una loro eventuale esplosione a bordo avrebbe potuto causare conseguenze catastrofiche, mettendo seriamente a rischio la sicurezza della nave, dell'equipaggio e dei passeggeri. A seguito degli accertamenti, Guardia di finanza e Agenzia delle dogane e dei monopoli hanno proceduto al sequestro dell'intero carico e dell'autoarticolato utilizzato per il trasporto, nonché alla denuncia del trasportatore per detenzione e trasporto abusivo di munizionamento e materiale esplodente,



L'operazione "Clean Shot", condotta da Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha permesso di bloccare il materiale altamente pericoloso in procinto di essere stivato in un'imbarcazione destinata al trasporto esclusivo di passeggeri ANCONA - Un carico di circa 314 mila munizioni e 10 milioni e 584 mila detonatori, materiale riconducibile a due società italiane e destinato, almeno secondo la documentazione presentata, a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. È di dimensioni eccezionali il sequestro effettuato al porto di Ancona nell'ambito dell'operazione "Clean Shot", condotta congiuntamente dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. L'intervento ha permesso di fermare una movimentazione illecita di materiale altamente pericoloso che stava per essere imbarcato su una nave traghetto destinata al trasporto esclusivo di passeggeri. L'operazione trae origine da una complessa attività di analisi preventiva dei flussi commerciali, basata sull'incrocio di dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio. Proprio da queste verifiche sono emerse anomalie relative a un trasporto lungo la tratta Italia-Grecia, formalmente dichiarato come movimentazione di "merce varia", ma ritenuto sospetto dagli investigatori. A seguito controlli approfonditi, i militari e il personale dell'Adm hanno scoperto che il materiale esplodente stava per essere stivato in un'imbarcazione adibita esclusivamente al trasporto di passeggeri, violando le norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi. I sequestri in porto sono stati effettuati, infatti, dai militari di questa base.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

oltre che per uso di atto falso.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Sicurezza dei porti marchigiani, si va verso un protocollo d'intesa

Incontro in Regione sul tema tra l'assessore regionale Giacomo Bugaro e l'ammiraglio ispettore Vincenzo Leone. Nei prossimi giorni al via le interlocuzioni tecniche ANCONA - Definire un protocollo d'intesa per rafforzare la sicurezza, la tutela e la gestione dei porti marchigiani. È stato questo il tema centrale dell'incontro istituzionale che si è svolto nella sede della Regione Marche ad Ancona tra l'assessore a Porti, Aeroporto e Interporto Giacomo Bugaro e l'ammiraglio ispettore Vincenzo Leone, vicecomandante generale del corpo delle Capitanerie di Porto della Guardia Costiera. Al centro del confronto le tematiche relative alla gestione degli scali del territorio e le possibili forme di collaborazione istituzionale tra Regione e Guardia Costiera, anche attraverso la definizione di un protocollo che preveda azioni comuni a difesa dei porti e per una gestione coordinata di tutte le attività che li riguardano. L'accordo interesserà le strutture portuali che ricadono nella competenza diretta della Regione, vale a dire Fano, Senigallia, Numana, Civitanova Marche, Gabicce Mare e Porto San Giorgio, oltre a quelle affidate all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale, organismo statale che gestisce i porti di Pesaro, Ancona e San Benedetto del Tronto. «È stato un incontro proficuo - ha dichiarato l'assessore Giacomo Bugaro. Abbiamo affrontato i temi che riguardano i nostri porti e le possibili collaborazioni istituzionali tra Regione e Guardia Costiera. L'obiettivo è valutare la possibilità di attivare un protocollo d'intesa, già adottato con successo in altre realtà, che preveda azioni condivise di tutela, sicurezza e gestione delle strutture portuali marchigiane. Garantire efficienza e sicurezza nei nostri scali è fondamentale per cittadini, operatori economici e per la comunità marittima». Nei prossimi giorni prenderanno il via le interlocuzioni tecniche per approfondire gli aspetti operativi dell'accordo, con l'obiettivo di tradurre il confronto istituzionale in strumenti concreti per una gestione sempre più coordinata ed efficiente del sistema portuale marchigiano.



03/04/2026 17:57

Incontro in Regione sul tema tra l'assessore regionale Giacomo Bugaro e l'ammiraglio ispettore Vincenzo Leone. Nei prossimi giorni al via le interlocuzioni tecniche ANCONA - Definire un protocollo d'intesa per rafforzare la sicurezza, la tutela e la gestione dei porti marchigiani. È stato questo il tema centrale dell'incontro istituzionale che si è svolto nella sede della Regione Marche ad Ancona tra l'assessore a Porti, Aeroporto e Interporto Giacomo Bugaro e l'ammiraglio ispettore Vincenzo Leone, vicecomandante generale del corpo delle Capitanerie di Porto della Guardia Costiera. Al centro del confronto le tematiche relative alla gestione degli scali del territorio e le possibili forme di collaborazione istituzionale tra Regione e Guardia Costiera, anche attraverso la definizione di un protocollo che preveda azioni comuni a difesa dei porti e per una gestione coordinata di tutte le attività che li riguardano. L'accordo interesserà le strutture portuali che ricadono nella competenza diretta della Regione, vale a dire Fano, Senigallia, Numana, Civitanova Marche, Gabicce Mare e Porto San Giorgio, oltre a quelle affidate all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale, organismo statale che gestisce i porti di Pesaro, Ancona e San Benedetto del Tronto. «È stato un incontro proficuo - ha dichiarato l'assessore Giacomo Bugaro. Abbiamo affrontato i temi che riguardano i nostri porti e le possibili collaborazioni istituzionali tra Regione e Guardia Costiera. L'obiettivo è valutare la possibilità di attivare un protocollo d'intesa, già adottato con successo in altre realtà, che preveda azioni condivise di tutela, sicurezza e gestione delle strutture portuali marchigiane. Garantire efficienza e sicurezza nei nostri scali è fondamentale per cittadini, operatori economici e per la comunità marittima». Nei prossimi giorni prenderanno

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Daniele Silveti ha incontrato le 15 direzioni marittime ad Ancona

Si tratta di una novità assoluta, in quanto per la prima volta, questa tipologia di riunione in versione estesa non viene organizzata nella sede romana del comando generale ANCONA - Con il benvenuto del sindaco di Ancona Daniele Silveti, si è svolta ieri, martedì 3 marzo 2026, la riunione con i direttori marittimi, provenienti dalle 15 sedi dislocate lungo tutta Italia e organizzata dalla direzione marittima delle Marche, diretta dall'ammiraglio ispettore Vincenzo Vitale, su iniziativa del comandante generale, ammiraglio ispettore capo Sergio Liardo. Al centro Daniele Silveti. Presenti, oltre al vicecomandante generale, ammiraglio ispettore Vincenzo Leone, anche i capi reparto e i capi ufficio di staff del comando generale delle Capitanerie di porto, per un confronto sui principali dossier strategici in vista delle sfide future. Per la prima volta, questa tipologia di riunione in versione estesa non viene organizzata nella sede romana del comando generale, a testimonianza di una sempre maggiore integrazione, condivisione e scambio di buone pratiche tra l'organizzazione centrale e le articolazioni che operano sul territorio.



Maxi-sequestro di esplosivi e munizioni presso il porto di Ancona

Il carico, scoperto a bordo di un tir in procinto di imbarcarsi, era diretto a Cipro. La Guardia di Finanza di **Ancona**, in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, nei giorni scorsi ha scoperto un carico di materiale estremamente pericoloso a bordo di un tir in procinto di imbarcarsi presso il **porto** del capoluogo dorico. Il mezzo pesante, diretto a Cipro e fermato mentre stava per salire a bordo di una motonave dedita al servizio di trasporto passeggeri, trasportava infatti oltre dieci milioni di detonatori e 314.000 munizioni, prodotti potenzialmente esplosivi che erano stati indicati come "merce varia" nei documenti doganali. Tutto il materiale, il cui trasporto avrebbe messo a rischio l'incolumità dei viaggiatori imbarcati sul traghetto, è stato posto sotto sequestro dalle Fiamme Gialle. Scattata inoltre la denuncia nei confronti del conducente del tir con l'accusa di uso di atto falso e di detenzione abusiva e trasporto di esplosivi e munizioni.



Milioni di detonatori e oltre 300mila munizioni sequestrate ad Ancona

La scoperta al porto. Erano destinate a Cipro e dichiarati come "merce varia" Al porto di Ancona sono stati sequestrati oltre dieci milioni di detonatori e 314 mila munizioni che stavano per essere imbarcati su un traghetto passeggeri diretto in Grecia, dichiarati doganalmente come "merce varia". Lo riferisce la Guardia di Finanza, che ha condotto l'operazione "Clean Shot" insieme all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Il materiale, riconducibile a due società italiane e formalmente destinato a Cipro, viaggiava su un tir il cui conducente avrebbe dichiarato il falso al momento dell'emissione del titolo di viaggio. Secondo la Finanza, trasportare quel tipo di carico su una nave passeggeri viola le norme sulla sicurezza della navigazione che impongono, per quantità e natura degli esplosivi, percorsi terrestri dedicati con specifiche autorizzazioni prefettizie. Il sequestro è scattato dopo un'analisi preventiva dei flussi commerciali che aveva fatto emergere anomalie sulla tratta Italia-Grecia. I detonatori, componenti ad alta sensibilità che possono innescarsi per urti o esposizione al calore, avrebbero potuto causare conseguenze catastrofiche a bordo. Il trasportatore è stato denunciato per detenzione e trasporto abusivo di munizionamento ed esplosivi e per uso di atto falso.



Sicurezza dei porti marchigiani, verso intesa Regione-Guardia Costiera

Bugaro: "Per azioni condivise di tutela, sicurezza e gestione delle strutture" Regione Marche e Guardia Costiera lavorano a un protocollo d'intesa per la sicurezza e la gestione dei porti marchigiani. L'accordo è al centro dell'incontro ad Ancona tra l'assessore regionale a Porti e Aeroporto Giacomo Bugaro e il vicecomandante generale delle Capitanerie di porto, l'ammiraglio Vincenzo Leone. Il protocollo riguarderebbe i porti di diretta competenza regionale - Fano, Senigallia, Numana, Civitanova Marche, Gabicce Mare e Porto San Giorgio - e quelli gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, che amministra gli scali di Pesaro, Ancona e San Benedetto del Tronto, con l'eccezione dell'approdo turistico di quest'ultima città, che resta in capo alla Regione. "L'obiettivo è valutare la possibilità di attivare un protocollo d'intesa, già adottato con successo in altre realtà, che preveda azioni condivise di tutela, sicurezza e gestione delle strutture portuali marchigiane", dice Bugaro. Nei prossimi giorni partiranno i tavoli tecnici per definire gli aspetti operativi dell'accordo.



Stazione marittima, hotel a zero stelle: ormai è un orinatoio per clochard

ANCONA In attesa della riattivazione da parte di Rete Ferroviaria Italiana, l'unico treno di passaggio alla Stazione marittima di Ancona è quello con destinazione degrado. A nulla è valsa l'ordinanza anti-bivacchi emanata nel 2022 dall'Autorità portuale, che ha provveduto anche a sigillare gli accessi degli ex servizi igienici dello scalo passeggeri di via XXIX Settembre: i senza fissa dimora continuano ad alloggiare sulla banchina fantasma, proprio sotto il cartello che sancisce il divieto di accampamenti. APPROFONDIMENTI IL CANTIERE Castelbellino, tre mesi di lavori sul cavalcavia della Sp11: senso unico alternato fino al 16 giugno L'accampamento Anche ieri mattina, dopo le 10, erano almeno in due i clochard che dormivano all'ombra della tettoia di Ancona Marittima, uno chiuso in una specie di tenda di fortuna e l'altro avvolto nelle coperte per sfuggire al vento freddo e pungente dell'area portuale. Presenze ormai stanziali, tanto che neppure i passanti ci fanno caso. C'è chi porta a spasso il cane, chi fa jogging: tutti passano davanti a questo accampamento improvvisato e vanno avanti. E anche i senza fissa dimora, qualsiasi sia l'ora del giorno, normalmente rispondono con la stessa dose di impassibilità. Difficile dire di chi si tratti, sicuramente cittadini stranieri ma non è chiaro se dotati o meno di permesso di soggiorno. Uno di loro, mentre facciamo un giro intorno alla stazione, fa sbucare rapidamente la testa dal fagotto di coperte e protesta per la nostra intrusione, il nostro interessamento. Quindi indossa il suo paio di stivaletti, recupera una busta di plastica al cui interno ci saranno stati i suoi effetti personali, e fa per allontanarsi. Si ferma all'altezza dei servizi igienici che servivano Ancona Marittima, oggi chiusi con delle reti per evitare che possano attrarre i senza fissa dimora. L'inciviltà In mancanza di meglio, il clochard poggia la borsa per terra, apre la zip dei pantaloni e inizia ad urinare dalla banchina ferroviaria, sui binari. In pubblico, incurante del fatto che ci siano persone vicino. Fatti i bisogni, riprende il suo cammino. Probabilmente tornerà all'accampamento verso sera, col calare delle tenebre. Tutto ciò avviene a meno di 24 ore dall'incontro tra Comune, Regione e Rfi per la riapertura dello scalo marittimo, chiuso dal 2015. Ci vorranno ancora anni prima che si possa arrivare a questo traguardo, ma intanto il degrado si sta lentamente impossessando di questo spazio di città. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



ANCONA In attesa della riattivazione da parte di Rete Ferroviaria Italiana, l'unico treno di passaggio alla Stazione marittima di Ancona è quello con destinazione degrado. A nulla è valsa l'ordinanza anti-bivacchi emanata nel 2022 dall'Autorità portuale, che ha provveduto anche a sigillare gli accessi degli ex servizi igienici dello scalo passeggeri di via XXIX Settembre: i senza fissa dimora continuano ad alloggiare sulla banchina fantasma, proprio sotto il cartello che sancisce il divieto di accampamenti. APPROFONDIMENTI IL CANTIERE Castelbellino, tre mesi di lavori sul cavalcavia della Sp11: senso unico alternato fino al 16 giugno L'accampamento Anche ieri mattina, dopo le 10, erano almeno in due i clochard che dormivano all'ombra della tettoia di Ancona Marittima, uno chiuso in una specie di tenda di fortuna e l'altro avvolto nelle coperte per sfuggire al vento freddo e pungente dell'area portuale. Presenze ormai stanziali, tanto che neppure i passanti ci fanno caso. C'è chi porta a spasso il cane, chi fa jogging: tutti passano davanti a questo accampamento improvvisato e vanno avanti. E anche i senza fissa dimora, qualsiasi sia l'ora del giorno, normalmente rispondono con la stessa dose di impassibilità. Difficile dire di chi si tratti, sicuramente cittadini stranieri ma non è chiaro se dotati o meno di permesso di soggiorno. Uno di loro, mentre facciamo un giro intorno alla stazione, fa sbucare rapidamente la testa dal fagotto di coperte e protesta per la nostra intrusione, il nostro interessamento. Quindi indossa il suo paio di stivaletti, recupera una busta di plastica al cui interno ci saranno stati i suoi effetti personali, e fa per allontanarsi. Si ferma all'altezza dei servizi igienici che servivano Ancona Marittima, oggi chiusi con delle reti per evitare che possano attrarre i senza fissa dimora. L'inciviltà In mancanza di meglio, il clochard poggia la borsa per terra, apre la zip dei pantaloni e inizia ad urinare dalla banchina ferroviaria, sui binari. In pubblico, incurante del fatto che ci siano persone vicino.

Ancona, sul Tir c'erano 10 milioni di detonatori destinati a Cipro: camionista fermato prima dell'imbarco

ANCONA - Maxi sequestro di esplosivi in **porto** da parte della Guardia di Finanza: oltre 10 milioni di detonatori e 314mila munizioni di fucili da caccia. Ufficialmente catalogata come merce varia, in realtà era materiale esplodente. È un carico di dimensioni eccezionali quello intercettato al **porto** di Ancona nell'ambito dell'operazione "Clean Shot", condotta dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. L'intervento ha permesso di bloccare una movimentazione illecita di materiale altamente pericoloso, che stava per essere imbarcato su un traghetto per la Grecia destinato al trasporto esclusivo di passeggeri. APPROFONDIMENTI L'OPERAZIONE Il video La ricostruzione A far scattare l'operazione è stata un'anomalia relativa al trasporto di un tir su un traghetto lungo la tratta Italia-Grecia. I finanzieri, incrociando dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio, hanno riscontrato una movimentazione di merce varia su un tir con targa greca, diretto a Cipro, ritenuta sospetta. L'autotrasportatore con quell'emissione del titolo di viaggio si è attirato i controlli. Grazie alla profonda conoscenza delle dinamiche portuali da parte del personale, il carico è stato sottoposto a controlli da cui sono state scoperte 314mila munizioni e 10.584.000 detonatori. Il materiale, riconducibile a due società italiane, era destinato a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. Il materiale stava per essere imbarcato su un traghetto adibito esclusivamente al trasporto di passeggeri, in violazione delle norme sulla sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi. Delicata la presenza dei detonatori che, per loro stessa natura, sono dispositivi ad altissima sensibilità. Il trasportatore, un cittadino greco di 43 anni, avrebbe reso false dichiarazioni al momento dell'emissione del titolo di viaggio, attestando il trasporto di merce generica. Una condotta gravissima che avrebbe potuto mettere a rischio la sicurezza della navigazione e l'incolumità delle persone. A seguito degli accertamenti, è emerso che il tir avrebbe dovuto trasportare il carico via terra, dal valico a Tarvisio fino a Cipro. Invece l'autotrasportatore ha scelto di passare via mare, incurante del rischio cui avrebbe esposto i passeggeri del traghetto: sarebbe bastato un urto, un'esposizione a fonti di calore o un attrito improvviso per provocare l'esplosione. Sequestrato l'intero carico e il tir. L'autotrasportatore è stato denunciato per detenzione e trasporto abusivo di munizionamento e materiale esplodente, oltre che per uso di atto falso. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



03/05/2026 01:06

ANCONA - Maxi sequestro di esplosivi in porto da parte della Guardia di Finanza: oltre 10 milioni di detonatori e 314mila munizioni di fucili da caccia. Ufficialmente catalogata come merce varia, in realtà era materiale esplodente. È un carico di dimensioni eccezionali quello intercettato al porto di Ancona nell'ambito dell'operazione "Clean Shot", condotta dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. L'intervento ha permesso di bloccare una movimentazione illecita di materiale altamente pericoloso, che stava per essere imbarcato su un traghetto per la Grecia destinato al trasporto esclusivo di passeggeri. APPROFONDIMENTI L'OPERAZIONE ► Il video La ricostruzione A far scattare l'operazione è stata un'anomalia relativa al trasporto di un tir su un traghetto lungo la tratta Italia-Grecia. I finanzieri, incrociando dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio, hanno riscontrato una movimentazione di merce varia su un tir con targa greca, diretto a Cipro, ritenuta sospetta. L'autotrasportatore con quell'emissione del titolo di viaggio si è attirato i controlli. Grazie alla profonda conoscenza delle dinamiche portuali da parte del personale, il carico è stato sottoposto a controlli da cui sono state scoperte 314mila munizioni e 10.584.000 detonatori. Il materiale, riconducibile a due società italiane, era destinato a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. Il materiale stava per essere imbarcato su un traghetto adibito esclusivamente al trasporto di passeggeri, in violazione delle norme sulla sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi. Delicata la presenza dei detonatori che, per loro stessa natura, sono dispositivi ad altissima sensibilità. Il trasportatore, un cittadino greco di 43 anni, avrebbe reso false dichiarazioni al momento dell'emissione del titolo di viaggio, attestando il trasporto di merce generica. Una condotta gravissima che avrebbe potuto mettere a rischio la sicurezza della

Cambio di casacca in Comune, Azione va da Silvetti: Fagioli all'Erap, Vichi resta al porto. Entra Melaranci ma va in maggioranza

ANCONA - Valzer di nomine in consiglio comunale e cambi di casacche. Ufficiale: Azione passa a centrodestra. Tommaso Fagioli (ex segretario regionale del partito di Calenda) in verità l'ha già fatto. Alle regionali ha appoggiato il centrodestra che l'ha ripagato con la nomina a presidente dell'Erap Marche. Ha rassegnato le dimissioni dall'assise comunale dorica e ha preso la via di piazza Salvo D'Acquisto, dove appunto ha sede l'Ente per l'abitazione pubblica. Ma è a questo punto che si apre uno scenario tutto nuovo. Andiamo con ordine. APPROFONDIMENTI IL CANTIERE Castelbellino, tre mesi di lavori sul cavalcaferrovia della Sp11: senso unico alternato fino al 16 giugno L'avvicendamento Dietro di Fagioli sarebbe dovuto salire a Palazzo del Popolo Matteo Vichi, già consigliere comunale nel centrosinistra, candidato nella lista riformista con Azione e Socialisti (partito da cui proviene) in sostegno dell'allora candidata sindaco Ida Simonella (contro Silvetti). Ma in politica, si sa, cambiare idea - e schieramento - non è inconsueto. Così Vichi è passato a Forza Italia e ha riallacciato con Silvetti che lo ha messo nel Comitato di gestione dell'**autorità portuale** al posto di Bugaro, nel frattempo diventato assessore in Regione. Quindi, se avesse accettato lo scranno in consiglio comunale avrebbe fatto aumentare di un seggio la quota dei consiglieri del centrodestra. Ma, colpo di scena, ha declinato l'invito. La decisione «Ho appena intrapreso un percorso al porto - ha motivato Vichi la scelta - non mi sembra corretto entrare in consiglio comunale. Voglio portare avanti il lavoro che abbiamo iniziato». Così, ancora dietro, tra i consiglieri non eletti della lista riformista, scatta Monica Melaranci (iscritta ad Azione): residente a Torrette e impiegata della Curia. Ma a questo punto ci sarebbe un colpo di scena-bis, perché la neo consigliera prenderà la stessa via che avrebbe intrapreso Vichi: quella del centrodestra. In sostanza Azione ufficializza, nello scacchiere politico anconetano (e marchigiano come già dimostrato da Fagioli) il passaggio a centrodestra. «Confermo questa disamina» si limita a dire la presidente regionale di Azione, Germana Sorbi. Dunque, con l'ingresso di Melaranci e il contestuale passaggio del partito a centrodestra, Silvetti acquisisce in maggioranza un consigliere in più, passando da 20 a 21 seggi. Per sottrazione, la minoranza scende da 12 a 11 consiglieri. In tutto ciò il sindaco consolida la sua posizione in maggioranza e al tempo stesso allarga la coalizione spostando l'asse al centro. Gli assetti Bisognerà vedere come la prenderà la destra di Fratelli d'Italia e Lega, che sostanzialmente passerebbero ad una sorta di minoranza interna alla coalizione. Infatti saranno 10 consiglieri tra FdI e Lega e 11 tra tutte le altre forze - più centriste - che compongono la coalizione: Forza Italia, Ancona Protagonista, Rinasci Ancona, Civitas Civici e adesso anche Azione. Silvetti sta inaugurando un nuovo percorso e guarda alla seconda parte del mandato. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



ANCONA - Valzer di nomine in consiglio comunale e cambi di casacche. Ufficiale: Azione passa a centrodestra. Tommaso Fagioli (ex segretario regionale del partito di Calenda) in verità l'ha già fatto. Alle regionali ha appoggiato il centrodestra che l'ha ripagato con la nomina a presidente dell'Erap Marche. Ha rassegnato le dimissioni dall'assise comunale dorica e ha preso la via di piazza Salvo D'Acquisto, dove appunto ha sede l'Ente per l'abitazione pubblica. Ma è a questo punto che si apre uno scenario tutto nuovo. Andiamo con ordine. APPROFONDIMENTI IL CANTIERE Castelbellino, tre mesi di lavori sul cavalcaferrovia della Sp11: senso unico alternato fino al 16 giugno L'avvicendamento Dietro di Fagioli sarebbe dovuto salire a Palazzo del Popolo Matteo Vichi, già consigliere comunale nel centrosinistra, candidato nella lista riformista con Azione e Socialisti (partito da cui proviene) in sostegno dell'allora candidata sindaco Ida Simonella (contro Silvetti). Ma in politica, si sa, cambiare idea - e schieramento - non è inconsueto. Così Vichi è passato a Forza Italia e ha riallacciato con Silvetti che lo ha messo nel Comitato di gestione dell'autorità portuale al posto di Bugaro, nel frattempo diventato assessore in Regione. Quindi, se avesse accettato lo scranno in consiglio comunale avrebbe fatto aumentare di un seggio la quota dei consiglieri del centrodestra. Ma, colpo di scena, ha declinato l'invito. La decisione «Ho appena intrapreso un percorso al porto - ha motivato Vichi la scelta - non mi sembra corretto entrare in consiglio comunale. Voglio portare avanti il lavoro che abbiamo iniziato». Così, ancora dietro, tra i consiglieri non eletti della lista riformista, scatta Monica Melaranci (iscritta ad Azione): residente a Torrette e impiegata della Curia. Ma a questo punto ci sarebbe un colpo di scena-bis, perché la neo consigliera prenderà la stessa via che avrebbe intrapreso Vichi: quella del centrodestra. In sostanza Azione ufficializza, nello scacchiere politico anconetano (e marchigiano come già dimostrato da Fagioli) il passaggio a centrodestra. «Confermo questa disamina» si limita a dire la presidente regionale di Azione, Germana Sorbi. Dunque, con l'ingresso di Melaranci e il contestuale passaggio del partito a centrodestra, Silvetti acquisisce in maggioranza un consigliere in più, passando da 20 a 21 seggi. Per sottrazione, la minoranza scende da 12 a 11 consiglieri. In tutto ciò il sindaco consolida la sua posizione in maggioranza e al tempo stesso allarga la coalizione spostando l'asse al centro. Gli assetti Bisognerà vedere come la prenderà la destra di Fratelli d'Italia e Lega, che sostanzialmente passerebbero ad una sorta di minoranza interna alla coalizione. Infatti saranno 10 consiglieri tra FdI e Lega e 11 tra tutte le altre forze - più centriste - che compongono la coalizione: Forza Italia, Ancona Protagonista, Rinasci Ancona, Civitas Civici e adesso anche Azione. Silvetti sta inaugurando un nuovo percorso e guarda alla seconda parte del mandato. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Milioni di detonatori per Cipro a bordo di una nave passeggeri: maxi sequestro nel porto di Ancona

Blitz delle Fiamme Gialle: secondo la documentazione presentata, l'arsenale era diretto verso l'isola crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa

ANCONA - Su una nave traghetto destinata solo a imbarcare passeggeri stavano per essere caricati milioni di detonatori e centinaia di migliaia di munizioni ; materiale riconducibile a due società italiane e destinato, almeno secondo la documentazione presentata , a Cipro , crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. Ma la Guardia di finanza di **Ancona** ha scoperto e sequestrato tutto: al **porto** è stato infatti stoppato, annunciano infatti le Fiamme gialle in una nota, "un carico di dimensioni eccezionali" nell'ambito dell'operazione "Clean Shot", condotta assieme all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Insieme hanno intercettato e fermato materiali che non potevano viaggiare in quel modo e che erano anche molto pericolosi. L'operazione è l'esito di una "complessa attività di analisi preventiva dei flussi commerciali, basata sull'incrocio di dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio", si spiega da Gdf e dalle Dogane: è infatti così che sono state notate anomalie su un trasporto lungo la tratta Italia-Grecia , formalmente

dichiarato come movimentazione di "merce varia", ma ritenuto sospetto dagli investigatori. Finanziari e doganieri hanno quindi ispezionato il carico trovando 314.000 munizioni e 10 milioni e 584.000 detonatori: stavano per essere imbarcati sulla nave traghetto "in palese violazione delle norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi". La normativa prevede, infatti, che carichi di questo tipo, per quantità, natura e grado di pericolosità, non possano essere trasportati su navi passeggeri , ma debbano seguire percorsi terrestri dedicati, rispettando rigorose procedure e specifiche autorizzazioni prefettizie. La Gdf e l'Agenzia delle Dogane sottolineano che "particolarmente delicata" era la presenza dei detonatori, "dispositivi ad altissima sensibilità" che "possono innescarsi accidentalmente in caso di urti, attriti, cadute violente o esposizione a fonti di calore. Una loro eventuale esplosione a bordo avrebbe potuto causare conseguenze catastrofiche, mettendo seriamente a rischio la sicurezza della nave, dell'equipaggio e dei passeggeri". Dalle indagini è emerso anche che il trasportatore avrebbe fornito false dichiarazioni al momento dell'emissione del titolo di viaggio , attestando il trasporto di merce generica. "Una condotta gravissima che avrebbe potuto determinare una condizione di gravissimo pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'incolumità delle persone presenti a bordo", dicono ancora Gdf e Agenzia che hanno quindi sequestrato tutto e anche il camion utilizzato per il trasporto. Il trasportatore è stato denunciato per "detenzione e trasporto abusivo di munizionamento e materiale esplodente, oltre che per uso di atto falso".



Blitz delle Fiamme Gialle: secondo la documentazione presentata, l'arsenale era diretto verso l'isola crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa ANCONA - Su una nave traghetto destinata solo a imbarcare passeggeri stavano per essere caricati milioni di detonatori e centinaia di migliaia di munizioni ; materiale riconducibile a due società italiane e destinato, almeno secondo la documentazione presentata , a Cipro , crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. Ma la Guardia di finanza di Ancona ha scoperto e sequestrato tutto: al porto è stato infatti stoppato, annunciano infatti le Fiamme gialle in una nota, "un carico di dimensioni eccezionali" nell'ambito dell'operazione "Clean Shot", condotta assieme all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Insieme hanno intercettato e fermato materiali che non potevano viaggiare in quel modo e che erano anche molto pericolosi. L'operazione è l'esito di una "complessa attività di analisi preventiva dei flussi commerciali, basata sull'incrocio di dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio", si spiega da Gdf e dalle Dogane: è infatti così che sono state notate anomalie su un trasporto lungo la tratta Italia-Grecia , formalmente dichiarato come movimentazione di "merce varia", ma ritenuto sospetto dagli investigatori. Finanziari e doganieri hanno quindi ispezionato il carico trovando 314.000 munizioni e 10 milioni e 584.000 detonatori: stavano per essere imbarcati sulla nave traghetto "in palese violazione delle norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi". La normativa prevede, infatti, che carichi di questo tipo, per quantità, natura e grado di pericolosità, non possano essere trasportati su navi passeggeri , ma debbano seguire percorsi terrestri dedicati, rispettando rigorose procedure e specifiche autorizzazioni prefettizie. La Gdf e l'Agenzia delle Dogane sottolineano che "particolarmente delicata" era la presenza dei detonatori, "dispositivi ad altissima sensibilità" che "possono innescarsi accidentalmente in caso di urti, attriti, cadute violente o esposizione a fonti di calore. Una loro eventuale esplosione a bordo avrebbe potuto causare conseguenze catastrofiche, mettendo seriamente a rischio la sicurezza della nave, dell'equipaggio e dei passeggeri". Dalle indagini è emerso anche che il trasportatore avrebbe fornito false dichiarazioni al momento dell'emissione del titolo di viaggio , attestando il trasporto di merce generica. "Una condotta gravissima che avrebbe potuto determinare una condizione di gravissimo pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'incolumità delle persone presenti a bordo", dicono ancora Gdf e Agenzia che hanno quindi sequestrato tutto e anche il camion utilizzato per il trasporto. Il trasportatore è stato denunciato per "detenzione e trasporto abusivo di munizionamento e materiale esplodente, oltre che per uso di atto falso".

Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ingente carico di munizioni e detonatori sequestrato nel porto di Ancona

Stava per essere imbarcato su una nave traghetto destinata al trasporto esclusivo di passeggeri La Guardia di Finanza ha reso noto che nell'ambito dell'operazione "Clean Shot", condotta congiuntamente all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, nel porto di Ancona è stato sequestrato un carico di 314mila munizioni e circa 10,6 milioni detonatori, materiale riconducibile a due società italiane e destinato, almeno secondo la documentazione presentata, a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa.

L'illecita spedizione di materiale altamente pericoloso, formalmente dichiarato come movimentazione di "merce varia", stava per essere imbarcata su una nave traghetto destinata al trasporto esclusivo di passeggeri in violazione delle norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi. La normativa in materia prevede, infatti, che carichi di questo tipo, per quantità, natura e grado di pericolosità, non possano essere trasportati su navi passeggeri, ma debbano seguire percorsi terrestri dedicati, nel rispetto di rigorose procedure e con specifiche autorizzazioni prefettizie.

La Guardia di Finanza ha evidenziato, in particolare, la pericolosità della presenza dei detonatori che, per loro stessa natura, sono dispositivi ad altissima sensibilità trattandosi di componenti che possono innescarsi accidentalmente in caso di urti, attriti, cadute violente o esposizione a fonti di calore. Una loro eventuale esplosione a bordo avrebbe potuto causare conseguenze catastrofiche, mettendo seriamente a rischio la sicurezza della nave, dell'equipaggio e dei passeggeri. A seguito degli accertamenti, il personale della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno proceduto al sequestro dell'intero carico di materiale esplodente e dell'autoarticolato utilizzato per il trasporto, nonché alla denuncia del trasportatore per detenzione e trasporto abusivo di munizionamento e materiale esplodente, oltre che per uso di atto falso.



Maxi sequestro di esplosivi al porto di Ancona, milioni di detonatori e munizioni erano pronti a viaggiare insieme ai passeggeri

Un carico di dimensioni eccezionali contenente milioni di detonatori e centinaia di migliaia di munizioni è stato sequestrato al **porto di Ancona** nell'ambito dell'operazione "Clean Shot" **ANCONA** (ITALPRESS) - , condotta congiuntamente dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. L'intervento ha permesso di bloccare una movimentazione illecita di materiale altamente pericoloso che stava per essere imbarcato su una nave traghetto destinata al trasporto esclusivo di passeggeri. L'operazione è scaturita da una complessa attività di analisi preventiva dei flussi commerciali, basata sull'incrocio di dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio. Proprio da queste verifiche sono emerse anomalie relative a un trasporto lungo la tratta Italia-Grecia, formalmente dichiarato come movimentazione di "merce varia", ma ritenuto sospetto dagli investigatori. Grazie all'esperienza e alla profonda conoscenza delle dinamiche portuali da parte del personale del Gruppo della Guardia di Finanza di **Ancona** e dell'Ufficio ADM Marche 1, il carico è stato sottoposto a controlli approfonditi. Le verifiche hanno portato alla scoperta di 314 mila munizioni e 10 milioni e 584 mila detonatori, materiale riconducibile a due società italiane e destinato, almeno secondo la documentazione presentata, a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. Il materiale esplodente stava per essere imbarcato su una nave traghetto adibita esclusivamente al trasporto di passeggeri, in palese violazione delle norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi. La normativa in materia prevede, infatti, che carichi di questo tipo, per quantità, natura e grado di pericolosità, non possano essere trasportati su navi passeggeri, ma debbano seguire percorsi terrestri dedicati, nel rispetto di rigorose procedure e con specifiche autorizzazioni prefettizie. Particolarmente delicata la presenza dei detonatori che, per loro stessa natura, sono dispositivi ad altissima sensibilità. Si tratta di componenti che possono innescarsi accidentalmente in caso di urti, attriti, cadute violente o esposizione a fonti di calore. Una loro eventuale esplosione a bordo avrebbe potuto causare conseguenze catastrofiche, mettendo seriamente a rischio la sicurezza della nave, dell'equipaggio e dei passeggeri. Dalle indagini è emerso anche che il trasportatore avrebbe reso false dichiarazioni al momento dell'emissione del titolo di viaggio, attestando il trasporto di merce generica. Una condotta gravissima che, secondo gli inquirenti, avrebbe potuto determinare una condizione di gravissimo pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'incolumità delle persone presenti a bordo. A seguito degli accertamenti, le Fiamme gialle ed il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno proceduto al sequestro dell'intero carico di materiale esplodente e dell'autoarticolato utilizzato per il trasporto, nonché alla denuncia del



trasportatore per detenzione e trasporto abusivo di munizionamento e materiale esplodente, oltre che per uso di atto falso. - foto ufficio stampa Guardia di Finanza - (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.

Maxi sequestro di materiale esplosivo al porto di Ancona

ANCONA (ITALPRESS) - Un carico di dimensioni eccezionali contenente milioni di detonatori e centinaia di migliaia di munizioni è stato sequestrato al porto di Ancona nell'ambito dell'operazione "Clean Shot", condotta congiuntamente dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. L'intervento ha permesso di bloccare una movimentazione illecita di materiale altamente pericoloso che stava per essere imbarcato su una nave traghetto destinata al trasporto esclusivo di passeggeri. Le verifiche hanno portato alla scoperta di 314 mila munizioni e 10 milioni e 584 mila detonatori, materiale riconducibile a due società italiane e destinato, almeno secondo la documentazione presentata, a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. Dalle indagini è emerso che il trasportatore avrebbe reso false dichiarazioni al momento dell'emissione del titolo di viaggio, attestando il trasporto di merce generica. Una condotta gravissima che, secondo gli inquirenti, avrebbe potuto determinare una condizione di gravissimo pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'incolumità delle persone presenti a bordo. Le Fiamme gialle ed il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno proceduto al sequestro dell'intero carico di materiale esplodente e dell'autoarticolato utilizzato per il trasporto, nonché alla denuncia del trasportatore per detenzione e trasporto abusivo di munizionamento e materiale esplodente, oltre che per uso di atto falso. vbo/mca1 (Fonte video: Guardia di Finanza).



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Guardia Costiera, i vertici territoriali scelgono Ancona per riunirsi con il comandante generale

È la prima volta che un incontro del genere non si tiene a Roma **ANCONA**. In "conclave" i rappresentanti apicali della rete delle Capitanerie con i direttori marittimi, provenienti dalle 15 sedi dislocate lungo gli oltre ottomila chilometri di litorale nazionale: appuntamento ad **Ancona**, con l'organizzazione dalla Direzione marittima delle Marche e su iniziativa del comandante generale della Guardia Costiera, ammiraglio ispettore capo Sergio Liardo. È la prima volta - viene fatto rilevare - che questa tipologia di riunione in versione estesa non viene organizzata nella sede romana del comando generale del Corpo delle Capitanerie: questa scelta viene presentata come la «testimonianza di una sempre maggiore integrazione, condivisione e scambio di buone pratiche tra l'organizzazione centrale e le articolazioni che operano sul territorio». Erano presenti, oltre al vicecomandante generale, ammiraglio ispettore Vincenzo Leone, anche i capi reparto ed i capi ufficio di staff del comando generale delle Capitanerie di porto, per un confronto sui principali dossier strategici in vista delle sfide future. Ad aprire i lavori, il saluto del sindaco Daniele Silvetti, primo cittadino della città ospitante, **Ancona**.

La Gazzetta Marittima

Guardia Costiera, i vertici territoriali scelgono Ancona per riunirsi con il comandante generale



03/04/2026 12:09

PRIMO CITTADINO;

È la prima volta che un incontro del genere non si tiene a Roma **ANCONA**. In "conclave" i rappresentanti apicali della rete delle Capitanerie con i direttori marittimi, provenienti dalle 15 sedi dislocate lungo gli oltre ottomila chilometri di litorale nazionale: appuntamento ad Ancona, con l'organizzazione dalla Direzione marittima delle Marche e su iniziativa del comandante generale della Guardia Costiera, ammiraglio ispettore capo Sergio Liardo. È la prima volta - viene fatto rilevare - che questa tipologia di riunione in versione estesa non viene organizzata nella sede romana del comando generale del Corpo delle Capitanerie: questa scelta viene presentata come la «testimonianza di una sempre maggiore integrazione, condivisione e scambio di buone pratiche tra l'organizzazione centrale e le articolazioni che operano sul territorio». Erano presenti, oltre al vicecomandante generale, ammiraglio ispettore Vincenzo Leone, anche i capi reparto ed i capi ufficio di staff del comando generale delle Capitanerie di porto, per un confronto sui principali dossier strategici in vista delle sfide future. Ad aprire i lavori, il saluto del sindaco Daniele Silvetti, primo cittadino della città ospitante, Ancona.

Ancona, maxi-sequestro di esplosivi da imbarcare su un traghetto passeggeri

Dieci milioni di detonatori e 314mila munizioni scoperti in un blitz: è qui l'effetto guerra? **ANCONA**. Per un momento nel **porto** di **Ancona** è sembrato di tornare agli anni a cavallo fra il crollo dell'ex Urss e la guerra nei Balcani, quando venti di guerra e smobilitazione di arsenali militari avevano messo in circolazione grandi quantitativi di armi. Stavolta si è trattato di «un carico di dimensioni eccezionali contenente milioni di detonatori e centinaia di migliaia di munizioni»: è stato sequestrato nel **porto** di **Ancona** nel corso dell'operazione "Clean Shot", condotta dalla Guardia di Finanza in tandem dall'Agenzia Dogane e Monopoli. Bloccato mentre questo «materiale altamente pericoloso» stava per essere imbarcato in modo illecito «su una nave traghetto» che in teoria poteva trasportare solo passeggeri. Dietro il blitz c'è una operazione di intelligence: grazie a «una complessa attività di analisi preventiva dei flussi commerciali, basata sull'incrocio di dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio», sono emerse «anomalie relative a un trasporto lungo fra Italia e Grecia. Formalmente il carico era dichiarato come movimentazione di "merce varia", ma passando i dati al setaccio gli investigatori lo hanno ritenuto sospetto. Chissà che non valga anche come altolà a quel sottobosco di faccendiere che, di fronte a un Medio Oriente di nuovo in fiamme, cercano una logistica che chiuda un occhio sui loro affari nel segno degli armamenti. La profonda conoscenza delle dinamiche portuali da parte del personale dell'Ufficio Dogane "Marche 1" e del gruppo della Guardia di Finanza di **Ancona** ha fatto il resto: il carico è stato intercettato e sottoposto a controlli approfonditi. All'interno del carico sono state trovati qualcosa come «314 mila munizioni e 10 milioni 584mila detonatori»: una enormità, insomma. Tutto materiale «riconducibile a due società italiane» (delle quali per adesso non viene fatto il nome) e, stando alla documentazione presentata, doveva raggiungere a Cipro. Da ricordare che l'isola mediterranea è una destinazione "calda": gli considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. Le normative vietano ovviamente in modo tassativo che trasporto e movimentazione di armi ed esplosivi - a maggior ragione per «carichi di questo tipo, per quantità, natura e grado di pericolosità» - non possano assolutamente essere trasportati su navi passeggeri. Tutto questo, a meno che non si tratti di un trasporto clandestino come pare emergere. In effetti, dal quartier generale della Dogana si riferisce che «il trasportatore avrebbe reso false dichiarazioni al momento dell'emissione del titolo di viaggio». L'intero carico di materiale esplosivo così come dell'autoarticolato utilizzato per il trasporto sono stati posti sotto sequestro e il trasportatore è stato denunciato sia per quel che portava sia per aver dichiarato il falso. Come sempre, Dogane e Finanza tengono a sottolineare che queste sono accuse e dunque va fatta salva la presunzione d'innocenza: la responsabilità degli indagati



Dieci milioni di detonatori e 314mila munizioni scoperti in un blitz: è qui l'effetto guerra? **ANCONA**. Per un momento nel porto di Ancona è sembrato di tornare agli anni a cavallo fra il crollo dell'ex Urss e la guerra nei Balcani, quando venti di guerra e smobilitazione di arsenali militari avevano messo in circolazione grandi quantitativi di armi. Stavolta si è trattato di «un carico di dimensioni eccezionali contenente milioni di detonatori e centinaia di migliaia di munizioni»: è stato sequestrato nel porto di Ancona nel corso dell'operazione "Clean Shot", condotta dalla Guardia di Finanza in tandem dall'Agenzia Dogane e Monopoli. Bloccato mentre questo «materiale altamente pericoloso» stava per essere imbarcato in modo illecito «su una nave traghetto» che in teoria poteva trasportare solo passeggeri. Dietro il blitz c'è una operazione di intelligence: grazie a «una complessa attività di analisi preventiva dei flussi commerciali, basata sull'incrocio di dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio», sono emerse «anomalie relative a un trasporto lungo fra Italia e Grecia. Formalmente il carico era dichiarato come movimentazione di "merce varia", ma passando i dati al setaccio gli investigatori lo hanno ritenuto sospetto. Chissà che non valga anche come altolà a quel sottobosco di faccendiere che, di fronte a un Medio Oriente di nuovo in fiamme, cercano una logistica che chiuda un occhio sui loro affari nel segno degli armamenti. La profonda conoscenza delle dinamiche portuali da parte del personale dell'Ufficio Dogane "Marche 1" e del gruppo della Guardia di Finanza di **Ancona** ha fatto il resto: il carico è stato intercettato e sottoposto a controlli approfonditi. All'interno del carico sono state trovati qualcosa come «314 mila munizioni e 10 milioni 584mila detonatori»: una enormità, insomma. Tutto materiale «riconducibile a due società italiane» (delle quali per adesso non viene fatto il nome) e, stando alla documentazione presentata, doveva raggiungere a Cipro.

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

sarà cioè «definitivamente accertata solo in caso di sentenza irrevocabile di condanna».

Milioni di munizioni e detonatori sequestrati al porto di Ancona

La merce secondo la documentazione presentata era destinata a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa

ANCONA Un carico di dimensioni eccezionali contenente milioni di detonatori e centinaia di migliaia di munizioni è stato sequestrato al porto di Ancona nell'ambito dell'operazione Clean Shot, condotta dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. L'intervento ha permesso di bloccare una movimentazione illecita di materiale altamente pericoloso che stava per essere imbarcato su una nave traghetto destinata al trasporto esclusivo di passeggeri. L'operazione è scaturita da una complessa attività di analisi preventiva dei flussi commerciali, basata sull'incrocio di dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio. Da queste verifiche sono emerse anomalie relative a un trasporto lungo la tratta Italia-Grecia, formalmente dichiarato come movimentazione di merce varia, ma ritenuto sospetto dagli investigatori. Le verifiche hanno portato alla scoperta di 314 mila munizioni e 10 milioni e 584 mila detonatori, materiale riconducibile a due società italiane e destinato, almeno secondo la documentazione presentata, a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. Il materiale esplodente stava per essere imbarcato

su una nave traghetto passeggeri, in palese violazione delle norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi. La normativa in materia prevede, infatti, che carichi di questo tipo, per quantità, natura e grado di pericolosità, non possano essere trasportati su navi passeggeri, ma debbano seguire percorsi terrestri dedicati, nel rispetto di rigorose procedure e con specifiche autorizzazioni prefettizie. Particolarmente delicata la presenza dei detonatori che, per loro stessa natura, sono dispositivi ad altissima sensibilità. Si tratta di componenti che possono innescarsi accidentalmente in caso di urti, attriti, cadute violente o esposizione a fonti di calore. Una loro eventuale esplosione a bordo avrebbe potuto causare conseguenze catastrofiche, mettendo seriamente a rischio la sicurezza della nave, dell'equipaggio e dei passeggeri. Dalle indagini è emerso anche che il trasportatore avrebbe reso false dichiarazioni al momento dell'emissione del titolo di viaggio, attestando il trasporto di merce generica. Una condotta che, secondo gli inquirenti, avrebbe potuto determinare una condizione di gravissimo pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'incolumità delle persone presenti a bordo. A seguito degli accertamenti, il personale della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno proceduto al sequestro dell'intero carico di materiale esplodente e dell'autoarticolato utilizzato per il trasporto, nonché alla denuncia del trasportatore per detenzione e trasporto abusivo di munizionamento e materiale esplodente, oltre che per uso di atto falso.



Sequestro al porto di Ancona: bloccate migliaia di munizioni da caccia e 10 milioni di detonatori

La Guardia di Finanza e l'Agenzia delle Dogane li hanno trovati in un tir che si stava imbarcando su un traghetto per la Grecia. Il materiale era destinato a Cipro. Denunciato l'autista del camion. Milioni di detonatori e centinaia di migliaia di munizioni sono stati sequestrati al porto di Ancona nell'ambito dell'operazione "Clean Shot", condotta dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Il materiale, 10 milioni di detonatori e 314mila munizioni civili, erano su un tir che si stava per imbarcare su un traghetto diretto in Grecia. Da lì la merce era destinata a Cipro. Si tratta di materiale ad uso civile, venatorio o da tiro al segno, non di materiale bellico. L'operazione è scaturita da un'attività di analisi preventiva dei flussi commerciali, basata sull'incrocio di dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio. Proprio da queste verifiche sono emerse anomalie relative a un trasporto lungo la tratta Italia-Grecia, formalmente dichiarato come movimentazione di "merce varia", ma ritenuto sospetto dagli investigatori. Una volta arrivato nel porto di Ancona il carico, partito da Bologna, è stato sottoposto a controlli approfonditi. Munizioni e inneschi sono riconducibili a due società italiane e sono destinati, almeno secondo la documentazione, a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. Il materiale stava per essere imbarcato su una nave traghetto adibita esclusivamente al trasporto di passeggeri, in violazione delle norme in materia di sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi. La legge prevede che carichi di questo tipo non possano essere trasportati su navi passeggeri, ma debbano seguire percorsi terrestri dedicati e sicuri. Particolarmente delicata la presenza dei detonatori, che possono innescarsi accidentalmente in caso di urti o cadute violente o esposizione a fonti di calore. Una loro eventuale esplosione a bordo avrebbe potuto causare conseguenze catastrofiche. Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno proceduto al sequestro dell'intero carico e del camion. L'autista è stato denunciato per detenzione e trasporto abusivo di munizionamento e materiale esplodente, oltre che per uso di atto falso.



La Guardia di Finanza e l'Agenzia delle Dogane li hanno trovati in un tir che si stava imbarcando su un traghetto per la Grecia. Il materiale era destinato a Cipro. Denunciato l'autista del camion. Milioni di detonatori e centinaia di migliaia di munizioni sono stati sequestrati al porto di Ancona nell'ambito dell'operazione "Clean Shot", condotta dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Il materiale, 10 milioni di detonatori e 314mila munizioni civili, erano su un tir che si stava per imbarcare su un traghetto diretto in Grecia. Da lì la merce era destinata a Cipro. Si tratta di materiale ad uso civile, venatorio o da tiro al segno, non di materiale bellico. L'operazione è scaturita da un'attività di analisi preventiva dei flussi commerciali, basata sull'incrocio di dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio. Proprio da queste verifiche sono emerse anomalie relative a un trasporto lungo la tratta Italia-Grecia, formalmente dichiarato come movimentazione di "merce varia", ma ritenuto sospetto dagli investigatori. Una volta arrivato nel porto di Ancona il carico, partito da Bologna, è stato sottoposto a controlli approfonditi. Munizioni e inneschi sono riconducibili a due società italiane e sono destinati, almeno secondo la documentazione, a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. Il materiale stava per essere imbarcato su una nave traghetto adibita esclusivamente al trasporto di passeggeri, in violazione delle norme in materia di sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi. La legge prevede che carichi di questo tipo non possano essere trasportati su navi passeggeri, ma debbano seguire percorsi terrestri dedicati e sicuri. Particolarmente delicata la presenza dei detonatori, che possono innescarsi accidentalmente in caso di urti o cadute violente o esposizione a fonti di calore. Una loro eventuale esplosione a bordo avrebbe potuto causare conseguenze catastrofiche. Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane e dei

Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Maxi sequestro di esplosivi al porto di Ancona

Operazia di Dogane e Finanza: il materiale stivato nel rimorchio di un tir stava per essere imbarcato, sotto documentazione falsa, su un traghetto. Un carico di dimensioni eccezionali contenente milioni di detonatori e centinaia di migliaia di munizioni è stato sequestrato al porto di Ancona nell'ambito dell'operazione "Clean Shot", condotta congiuntamente dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e dalla Guardia di Finanza. L'intervento ha permesso di bloccare una movimentazione illecita di materiale altamente pericoloso che stava per essere imbarcato su una nave traghetto destinata al trasporto esclusivo di passeggeri. "L'operazione è nata grazie a una complessa attività di analisi preventiva dei flussi commerciali, basata sull'incrocio di dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio. Proprio da queste verifiche sono emerse anomalie relative a un trasporto lungo la tratta Italia-Grecia, formalmente dichiarato come movimentazione di "merce varia", ma ritenuto sospetto dagli investigatori" ha fatto sapere una nota delle forze dell'ordine. Grazie all'esperienza e alla profonda conoscenza delle dinamiche portuali da parte del personale dell'Ufficio Adm Marche 1 e del Gruppo della Guardia di Finanza di Ancona, il carico è stato sottoposto a controlli approfonditi. Le verifiche hanno portato alla scoperta di 314 mila munizioni e 10 milioni e 584 mila detonatori, materiale riconducibile a due società italiane e destinato, almeno secondo la documentazione presentata, a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. Il materiale esplodente stava per essere imbarcato su una nave traghetto adibita esclusivamente al trasporto di passeggeri, in palese violazione delle norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi. La normativa in materia prevede che carichi di questo tipo, per quantità, natura e grado di pericolosità, non possano assolutamente essere trasportati su navi passeggeri, ma debbano seguire percorsi terrestri dedicati, nel rispetto di rigorose procedure e con specifiche autorizzazioni prefettizie. Particolarmente delicata la presenza dei detonatori che, per loro stessa natura, sono dispositivi ad altissima sensibilità. Si tratta di componenti che possono innescarsi accidentalmente in caso di urti, attriti, cadute violente o esposizione a fonti di calore. Una loro eventuale esplosione a bordo, come si può facilmente intuire, avrebbe potuto causare conseguenze catastrofiche, mettendo seriamente a rischio la sicurezza della nave, dell'equipaggio e dei passeggeri. Dalle indagini è emerso anche che il trasportatore avrebbe reso false dichiarazioni al momento dell'emissione del titolo di viaggio, attestando il trasporto di merce generica. Una condotta gravissima in quanto, secondo gli inquirenti, avrebbe potuto determinare una condizione di estremo pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'incolumità delle persone presenti a bordo. A seguito degli accertamenti, il personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli



Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e della Guardia di Finanza hanno quindi proceduto al sequestro dell'intero carico di materiale esplodente e dell'autoarticolato utilizzato per il trasporto, nonché alla denuncia del trasportatore per detenzione e trasporto abusivo di munizionamento e materiale esplodente, oltre che per uso di atto falso. **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.**

Le Direzioni Marittime incontrano ad Ancona il Comando Generale della Guardia Costiera

Si è svolta martedì 3 marzo ad Ancona, organizzata dalla Direzione Marittima delle Marche, diretta dall'Ammiraglio Ispettore Vincenzo VITALE e su iniziativa del Comandante Generale, Ammiraglio Ispettore Capo Sergio LIARDO, una riunione con i Direttori Marittimi, provenienti dalle 15 sedi dislocate lungo gli oltre ottomila chilometri di litorale nazionale. Presenti, oltre al Vice Comandante Generale, Ammiraglio Ispettore Vincenzo LEONE, anche i Capi Reparto ed i Capi Ufficio di Staff del Comando Generale delle Capitanerie di porto, per un confronto sui principali dossier strategici in vista delle sfide future. Ad aprire i lavori, il saluto del primo cittadino dorico, Daniele SILVETTI. Per la prima volta, questa tipologia di riunione in versione estesa, non viene organizzata nella sede romana del Comando Generale, a testimonianza di una sempre maggiore integrazione, condivisione e scambio di buone pratiche tra l'organizzazione centrale e le articolazioni che operano sul territorio. Questo è un articolo pubblicato il 04-03-2026 alle 09:49 sul giornale del 04 marzo 2026 0 letture Commenti.



Maxi sequestro al porto di Ancona: scoperti 314mila munizioni e 10 milioni di detonatori pronti all'imbarco su una nave passeggeri

Un carico di dimensioni eccezionali contenente milioni di detonatori e centinaia di migliaia di munizioni è stato sequestrato al **porto** di Ancona nell'ambito dell'operazione "Clean Shot", condotta congiuntamente dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. L'intervento ha permesso di bloccare una movimentazione illecita di materiale altamente pericoloso che stava per essere imbarcato su una nave traghetto destinata al trasporto esclusivo di passeggeri. L'operazione è scaturita da una complessa attività di analisi preventiva dei flussi commerciali, basata sull'incrocio di dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio. Proprio da queste verifiche sono emerse anomalie relative a un trasporto lungo la tratta Italia-Grecia, formalmente dichiarato come movimentazione di "merce varia", ma ritenuto sospetto dagli investigatori. Grazie all'esperienza e alla profonda conoscenza delle dinamiche portuali da parte del personale del Gruppo della Guardia di Finanza di Ancona e dell'Ufficio ADM Marche 1, il carico è stato sottoposto a controlli approfonditi. Le verifiche hanno portato alla scoperta di 314 mila munizioni e 10 milioni e 584 mila detonatori, materiale riconducibile a due società italiane e destinato, almeno secondo la documentazione presentata, a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. Il materiale esplodente stava per essere imbarcato su una nave traghetto adibita esclusivamente al trasporto di passeggeri, in palese violazione delle norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi. La normativa in materia prevede, infatti, che carichi di questo tipo, per quantità, natura e grado di pericolosità, non possano essere trasportati su navi passeggeri, ma debbano seguire percorsi terrestri dedicati, nel rispetto di rigorose procedure e con specifiche autorizzazioni prefettizie. Particolarmente delicata la presenza dei detonatori che, per loro stessa natura, sono dispositivi ad altissima sensibilità. Si tratta di componenti che possono innescarsi accidentalmente in caso di urti, attriti, cadute violente o esposizione a fonti di calore. Una loro eventuale esplosione a bordo avrebbe potuto causare conseguenze catastrofiche, mettendo seriamente a rischio la sicurezza della nave, dell'equipaggio e dei passeggeri. Dalle indagini è emerso anche che il trasportatore avrebbe reso false dichiarazioni al momento dell'emissione del titolo di viaggio, attestando il trasporto di merce generica. Una condotta gravissima che, secondo gli inquirenti, avrebbe potuto determinare una condizione di gravissimo pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'incolumità delle persone presenti a bordo. A seguito degli accertamenti, il personale della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno proceduto al sequestro dell'intero carico di materiale esplodente e dell'autoarticolato utilizzato per il trasporto, nonché alla denuncia del trasportatore per detenzione e trasporto abusivo di munizionamento e materiale esplodente, oltre



Un carico di dimensioni eccezionali contenente milioni di detonatori e centinaia di migliaia di munizioni è stato sequestrato al porto di Ancona nell'ambito dell'operazione "Clean Shot", condotta congiuntamente dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. L'intervento ha permesso di bloccare una movimentazione illecita di materiale altamente pericoloso che stava per essere imbarcato su una nave traghetto destinata al trasporto esclusivo di passeggeri. L'operazione è scaturita da una complessa attività di analisi preventiva dei flussi commerciali, basata sull'incrocio di dati documentali, rotte di traffico, volumi di merce e profili di rischio. Proprio da queste verifiche sono emerse anomalie relative a un trasporto lungo la tratta Italia-Grecia, formalmente dichiarato come movimentazione di "merce varia", ma ritenuto sospetto dagli investigatori. Grazie all'esperienza e alla profonda conoscenza delle dinamiche portuali da parte del personale del Gruppo della Guardia di Finanza di Ancona e dell'Ufficio ADM Marche 1, il carico è stato sottoposto a controlli approfonditi. Le verifiche hanno portato alla scoperta di 314 mila munizioni e 10 milioni e 584 mila detonatori, materiale riconducibile a due società italiane e destinato, almeno secondo la documentazione presentata, a Cipro, considerata un crocevia strategico tra Medio Oriente ed Europa. Il materiale esplodente stava per essere imbarcato su una nave traghetto adibita esclusivamente al trasporto di passeggeri, in palese violazione delle norme vigenti in materia di sicurezza della navigazione e di movimentazione di armi ed esplosivi. La normativa in materia prevede, infatti, che carichi di questo tipo, per quantità, natura e grado di pericolosità, non possano essere trasportati su navi passeggeri, ma debbano seguire percorsi terrestri dedicati, nel rispetto di rigorose procedure e con specifiche autorizzazioni prefettizie. Particolarmente delicata la presenza dei detonatori che, per loro stessa natura, sono dispositivi ad altissima sensibilità. Si

che per uso di atto falso. L'operazione "Clean Shot" conferma il ruolo centrale svolto dalla sinergia operativa tra Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, impegnate quotidianamente nel presidio dei traffici commerciali e nella tutela delle infrastrutture strategiche del Paese. L'azione congiunta ha consentito di intercettare e neutralizzare una movimentazione illecita di materiale estremamente pericoloso, prevenendo potenziali rischi per la sicurezza pubblica. La cooperazione tra ADM e Guardia di Finanza, sancita da uno specifico protocollo d'intesa, di recente rinnovato, si conferma così uno strumento essenziale per garantire legalità, sicurezza e affidabilità del sistema dei trasporti. Si evidenzia che la responsabilità degli indagati sarà definitivamente accertata solo ove intervenga sentenza irrevocabile di condanna. È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatasapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale <https://vivere.me/waVivereAncona> oppure aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale @vivereAncona o cliccare su t.me/vivereancona Seguici su Facebook e Twitter Iscriviti alla nostra newsletter Questo è un articolo pubblicato il 04-03-2026 alle 09:55 sul giornale del 04 marzo 2026 0 letture.

Il Sindaco di Ancona all'incontro delle Direzioni Marittime con il Comando Generale della Guardia Costiera

Con il benvenuto del Sindaco di Ancona, Daniele Silvetti, si è svolta ieri la riunione con i Direttori Marittimi, provenienti dalle 15 sedi (dislocate lungo gli oltre ottomila chilometri di litorale nazionale), organizzata dalla Direzione Marittima delle Marche diretta dall'Ammiraglio Ispettore Vincenzo Vitale e su iniziativa del Comandante Generale, Ammiraglio Ispettore Capo Sergio Liardo. Presenti, oltre al Vice Comandante Generale, Ammiraglio Ispettore Vincenzo Leone, anche i Capi Reparto ed i Capi Ufficio di Staff del Comando Generale delle Capitanerie di **porto**, per un confronto sui principali dossier strategici in vista delle sfide future. Per la prima volta, questa tipologia di riunione in versione estesa, non viene organizzata nella sede romana del Comando Generale, a testimonianza di una sempre maggiore integrazione, condivisione e scambio di buone pratiche tra l'organizzazione centrale e le articolazioni che operano sul territorio. Questo è un articolo pubblicato il 04-03-2026 alle 12:52 sul giornale del 04 marzo 2026 1 lettura.



Capitale Italiana del Mare 2026, il percorso di Ancona diventa base di lavoro per progetti e alleanze

La città di Ancona rivolge le proprie congratulazioni alla città di Ravenna per l'assegnazione del titolo di Capitale Italiana del Mare 2026, riconoscimento che valorizza il ruolo del mare come patrimonio condiviso dell'intero Paese. Il mare attraversa e unisce tutta la penisola, custodisce tradizioni e competenze, genera economie e cultura e favorisce la diffusione di buone pratiche ambientali, scientifiche e sociali che coinvolgono comunità costiere e territori dell'entroterra". Con queste parole l'assessore al Turismo Daniele Berardinelli, presente a Roma per la cerimonia di attribuzione del titolo, commenta l'esito della selezione nazionale, che ha visto competere 54 città italiane. La cerimonia, aperta dal Ministro per la Protezione e le politiche del Mare Nello Musumeci, si è tenuta nella Sala Monumentale della Presidenza del Consiglio dei Ministri a Palazzo Chigi. "Il percorso sviluppato con questa candidatura - prosegue l'assessore - rappresenta un punto di partenza. Ha permesso di costruire relazioni, di mettere in connessione progetti e di rafforzare alleanze tra soggetti diversi. Ora si apre una fase di sistematizzazione che consentirà di accompagnare la realizzazione degli interventi e di dare continuità alle collaborazioni attivate. Abbiamo tra l'altro parlato con il Ministro Musumeci e abbiamo preso un primo contatto con il sindaco di Ravenna Barattoni, che si è detto interessato a sviluppare insieme progetti in che riguardino il mare Adriatico, nell'interesse delle due città". La candidatura di Ancona si è sviluppata attraverso il progetto "Ancona da Mare a Mare. Ecologia delle Coesistenze", coordinato dal Servizio Turismo del Comune con il supporto tecnico di Marchingegno. Il percorso ha coinvolto assessorati e uffici comunali insieme con università, istituzioni culturali, imprese, associazioni e numerosi soggetti che operano sul mare, costruendo un lavoro condiviso che ha messo in relazione città, **porto** e territorio. Il dossier ha raccolto oltre 150 iniziative promosse da 118 soggetti insieme con più di cinquanta progetti del Comune. Il lavoro svolto durante la candidatura ha consentito di mettere in relazione proposte, competenze e interventi pubblici già presenti nella programmazione della città, creando una mappa di azioni, collaborazioni e progetti che costituisce oggi una base operativa per il futuro. "Le candidature - osserva Berardinelli - rappresentano anche momenti di lavoro collettivo. In questo percorso Ancona ha riunito attorno allo stesso tavolo istituzioni, università, imprese e associazioni che operano sul mare. Ne è nata una mappa di azioni e collaborazioni che rappresenta un patrimonio concreto per la città. Questo lavoro dialoga naturalmente anche con la candidatura di Ancona a Capitale Italiana della Cultura 2028, attualmente in finale, perché il mare è uno dei principali catalizzatori di relazioni e di produzione culturale". Il percorso ha consentito anche di mettere a sistema numerosi progetti comunali, collocandoli all'interno di una visione unitaria del rapporto tra la città e il mare. Tra gli interventi già previsti



03/04/2026 14:20

La città di Ancona rivolge le proprie congratulazioni alla città di Ravenna per l'assegnazione del titolo di Capitale Italiana del Mare 2026, riconoscimento che valorizza il ruolo del mare come patrimonio condiviso dell'intero Paese. Il mare attraversa e unisce tutta la penisola, custodisce tradizioni e competenze, genera economie e cultura e favorisce la diffusione di buone pratiche ambientali, scientifiche e sociali che coinvolgono comunità costiere e territori dell'entroterra". Con queste parole l'assessore al Turismo Daniele Berardinelli, presente a Roma per la cerimonia di attribuzione del titolo, commenta l'esito della selezione nazionale, che ha visto competere 54 città italiane. La cerimonia, aperta dal Ministro per la Protezione e le politiche del Mare Nello Musumeci, si è tenuta nella Sala Monumentale della Presidenza del Consiglio dei Ministri a Palazzo Chigi. "Il percorso sviluppato con questa candidatura - prosegue l'assessore - rappresenta un punto di partenza. Ha permesso di costruire relazioni, di mettere in connessione progetti e di rafforzare alleanze tra soggetti diversi. Ora si apre una fase di sistematizzazione che consentirà di accompagnare la realizzazione degli interventi e di dare continuità alle collaborazioni attivate. Abbiamo tra l'altro parlato con il Ministro Musumeci e abbiamo preso un primo contatto con il sindaco di Ravenna Barattoni, che si è detto interessato a sviluppare insieme progetti in che riguardino il mare Adriatico, nell'interesse delle due città". La candidatura di Ancona si è sviluppata attraverso il progetto "Ancona da Mare a Mare. Ecologia delle Coesistenze", coordinato dal Servizio Turismo del Comune con il supporto tecnico di Marchingegno. Il percorso ha coinvolto assessorati e uffici comunali insieme con università, istituzioni culturali, imprese, associazioni e numerosi soggetti che operano sul mare, costruendo un lavoro condiviso che ha messo in relazione città, porto e territorio. Il dossier ha raccolto oltre 150 iniziative promosse da 118 soggetti

nella programmazione delle opere pubbliche figurano la nuova Piazza della Repubblica , pensata come spazio urbano di relazione tra città e **porto**, gli interventi sulla Mole Vanvitelliana e su Porta Pia, il tracciato archeologico che collega dal **porto** al Duomo , con il recupero del sacello medievale come elemento di valorizzazione della stratificazione storica della città. In questa stessa impostazione rientra il lavoro per la riattivazione della Stazione marittima , che riguarda i servizi ai cittadini e il ruolo di Ancona come capoluogo e nodo portuale dell'Adriatico. Il dossier richiama inoltre le azioni dedicate al Passetto , uno dei luoghi del cuore della città recentemente riportato al centro dell'attenzione con il recupero e la nuova illuminazione della scalinata a mare, per il quale il Piano triennale delle opere pubbliche ha in programma importanti interventi per la manutenzione della falesia, e per il cui Monumento ai Caduti è in programma un importante intervento di manutenzione, in sinergia con la Soprintendenza , oltre a un progetto più ampio di valorizzazione dell'area. Tra i progetti comunali inseriti in questo quadro compare anche il passaggio da mare a mare in quota , pensato per rafforzare le connessioni urbane tra i diversi affacci della città sull'Adriatico. La candidatura ha inoltre rafforzato una rete di collaborazioni sviluppate insieme con numerosi soggetti del territorio. Tra queste rientrano, ad esempio, le prospettive legate alla Coppa America sviluppate insieme con Marina Dorica , gli itinerari culturali europei Via Querinissima Destination Napoleon e Iter Vitis , oltre ai progetti di gemellaggio con Venezia e Siracusa , che durante la fase di candidatura hanno registrato riscontri positivi direttamente da parte dei sindaci delle due città. Il Comune di Ancona proseguirà quindi il lavoro avviato con la candidatura attraverso la progressiva attuazione dei progetti e delle sinergie emerse nel percorso. Le diverse iniziative saranno presentate e sviluppate con passaggi successivi, man mano che entreranno nelle rispettive fasi operative. "L'obiettivo è - conclude Berardinelli - consolidare il sistema di relazioni costruito durante la candidatura, per accompagnare nel tempo la realizzazione dei progetti condivisi che consolidano e valorizzano il rapporto imprescindibile tra la nostra città e il nostro mare". Questo è un comunicato stampa pubblicato il 04-03-2026 alle 14:18 sul giornale del 04 marzo 2026 0 letture Commenti.

Marina di Pastena: il futuro del litorale

ERIKA NOSCHESI

di Erika Noschese La giornata di ieri ha segnato un punto di svolta nel dibattito pubblico riguardante il progetto Marina di Pastena, un intervento destinato a mutare profondamente il volto della zona orientale di Salerno. Attraverso una nota ufficiale diffusa dalla Polo Nautico srl a firma dell'ingegnere Angelo Ilardi, la società ha voluto fare piena chiarezza su una serie di indiscrezioni e pareri circolati recentemente sui canali social e su alcuni organi di informazione, definendoli in certi casi incompleti o fuorvianti. La questione centrale ruota attorno alla trasformazione di un tratto di costa che, stando alla documentazione tecnica, versa attualmente in uno stato di oggettiva fatiscenza, per trasformarsi in un moderno hub turistico e logistico capace di dialogare con l'intero quartiere e con la vicina Costiera Amalfitana. Il progetto Marina di Pastena non nasce dal nulla, ma rappresenta il culmine di un lungo iter amministrativo iniziato nel lontano 2003. Tutto trae origine da un Protocollo d'Intesa sottoscritto dalla Regione Campania, dal Comune di Salerno e dall'Autorità Portuale, con l'obiettivo dichiarato di razionalizzare il sistema dei trasporti via mare e la portualità turistica dell'intero ambito salernitano. Quello che si appresta a entrare nella fase esecutiva è il secondo capitolo di un investimento che già nel 2002 aveva visto la conversione di uno scasso degradato in un complesso polifunzionale per il turismo, generando ricadute positive in termini di occupazione e decoro urbano. Il privato, dopo aver partecipato a regolari procedure pubbliche, si è aggiudicato la realizzazione dell'opera, che verrà finanziata esclusivamente con capitali propri, sollevando dunque le casse pubbliche da oneri diretti di costruzione. Uno dei punti di maggiore attrito nel dibattito cittadino ha riguardato la presunta sottrazione di spazi alla collettività. Su questo fronte, la società ha risposto con numeri che delineano uno scenario opposto. Ieri è stato ribadito che la superficie destinata a spazi pubblici attrezzati passerà dai miseri 590 metri quadrati attuali a una vastità di oltre 33.451 metri quadrati. Anche la percezione del rapporto con il mare è destinata a cambiare radicalmente: la passeggiata lungomare, che oggi si riduce a un breve tratto di appena 78 metri, si estenderà per ben 1.230 metri lineari. Queste cifre servono a sostenere la tesi che l'intervento non sia una chiusura verso il mare, ma un'apertura senza precedenti, rendendo fruibile un'area che oggi risulta mortificata dalla carenza di infrastrutture e dal degrado. Per quanto concerne le preoccupazioni ambientali, la Polo Nautico srl ha precisato che l'iter sta seguendo rigorosamente le procedure di legge. Recentemente è stata rilasciata la nuova Autorizzazione Paesaggistica e si è ora in attesa del rinnovo dell'autorizzazione ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente, un passaggio tecnico che prevede un riesame periodico proprio per garantire la massima tutela dell'ecosistema. A tal proposito, è stato sottolineato come una moderna infrastruttura portuale, dotata delle più recenti tecnologie di filtraggio



di Erika Noschese La giornata di ieri ha segnato un punto di svolta nel dibattito pubblico riguardante il progetto "Marina di Pastena", un intervento destinato a mutare profondamente il volto della zona orientale di Salerno. Attraverso una nota ufficiale diffusa dalla Polo Nautico srl a firma dell'ingegnere Angelo Ilardi, la società ha voluto fare piena chiarezza su una serie di indiscrezioni e pareri circolati recentemente sui canali social e su alcuni organi di informazione, definendoli in certi casi incompleti o fuorvianti. La questione centrale ruota attorno alla trasformazione di un tratto di costa che, stando alla documentazione tecnica, versa attualmente in uno stato di oggettiva fatiscenza, per trasformarsi in un moderno hub turistico e logistico capace di dialogare con l'intero quartiere e con la vicina Costiera Amalfitana. Il progetto Marina di Pastena non nasce dal nulla, ma rappresenta il culmine di un lungo iter amministrativo iniziato nel lontano 2003. Tutto trae origine da un Protocollo d'Intesa sottoscritto dalla Regione Campania, dal Comune di Salerno e dall'Autorità Portuale, con l'obiettivo dichiarato di razionalizzare il sistema dei trasporti via mare e la portualità turistica dell'intero ambito salernitano. Quello che si appresta a entrare nella fase esecutiva è il secondo capitolo di un investimento che già nel 2002 aveva visto la conversione di uno scasso degradato in un complesso polifunzionale per il turismo, generando ricadute positive in termini di occupazione e decoro urbano. Il privato, dopo aver partecipato a regolari procedure pubbliche, si è aggiudicato la realizzazione dell'opera, che verrà finanziata esclusivamente con capitali propri, sollevando dunque le casse pubbliche da oneri diretti di costruzione. Uno dei punti di maggiore attrito nel dibattito cittadino ha riguardato la presunta sottrazione di spazi alla collettività. Su questo fronte, la società ha risposto con numeri che delineano uno scenario opposto. Ieri è stato ribadito che la superficie destinata a spazi pubblici attrezzati passerà dai miseri 590 metri quadrati attuali a una vastità di oltre 33.451

e gestione, sia spesso garanzia di acque più pulite, come testimoniato dalle numerose Bandiere Blu assegnate a porti turistici d'eccellenza. Inoltre, il progetto è stato studiato per integrarsi perfettamente con i ripascimenti degli arenili già effettuati o in corso d'opera, fungendo anzi da barriera protettiva contro l'erosione marina per un tratto di costa caratterizzato da una densa cortina di abitazioni e attività commerciali che oggi risultano vulnerabili alle mareggiate. Un altro aspetto cruciale toccato dalla precisazione di ieri riguarda la logistica e i servizi per il quartiere. Pastena soffre storicamente di una carenza di parcheggi e di aree di aggregazione. Il piano prevede la creazione di 1.095 nuovi stalli tra posti auto e box pertinenziali, una dotazione massiccia se confrontata con i 68 posti auto attualmente esistenti. La futura Marina non sarà dunque solo un approdo per 450 imbarcazioni, ma un centro di vita urbana con una grande piazza centrale pensata per eventi e per la quotidianità dei residenti. Dal punto di vista strategico, l'infrastruttura si candida a diventare un hub di collegamento privilegiato per i flussi turistici diretti verso la Costiera, alleggerendo potenzialmente il traffico veicolare stradale. La società ha espresso la massima disponibilità al dialogo, mostrandosi aperta ad accogliere le osservazioni dei cittadini, in particolare dei più giovani, purché il confronto avvenga sulla base di dati certi e nel rispetto del complesso lavoro autorizzativo svolto nell'ultimo decennio da tutte le autorità competenti. L'obiettivo finale resta quello di trasformare una zona periferica in una nuova centralità urbana, capace di attirare investimenti e valorizzare le attività commerciali locali attraverso un'iniziativa imprenditoriale che rivendica con orgoglio le proprie radici salernitane. Con l'ottenimento degli ultimi pareri ambientali, il cantiere della Marina di Pastena si prepara a diventare il simbolo di una Salerno che guarda al mare non solo come limite geografico, ma come risorsa economica e sociale imprescindibile.

Dentro Salerno

Salerno

Salerno: Trofeo OptiSud, I tappa del circuito vela giovanile

Il Circolo Canottieri Irno, la Lega Navale di Salerno ed il Club Velico Salernitano sotto l'egida della Federazione Italiana Vela, organizzano per sabato 7 e domenica 8 marzo a Salerno il Trofeo OptiSud, importante appuntamento della vela giovanile che vedrà protagonisti decine di giovani timonieri della classe Optimist provenienti da tutto il Sud Italia. La tappa salernitana assume un significato particolare perché rappresenta l'apertura del circuito OptiSud 2026, una serie di regate distribuite in più appuntamenti nel corso della stagione velica e dedicate alla crescita agonistica dei giovani velisti. Sarà quindi proprio il mare di Salerno ad inaugurare il calendario del trofeo, offrendo ai partecipanti il primo banco di prova della stagione e dando il via a un percorso sportivo che accompagnerà i giovani atleti nei mesi successivi attraverso altre tre tappe nel Mezzogiorno. Le regate si svolgeranno nello specchio d'acqua antistante il Porto Turistico Masuccio Salernitano, che fungerà da base logistica per la manifestazione e accoglierà equipaggi, tecnici e accompagnatori durante le due giornate di gara. Il programma prevede l'apertura della segreteria regate venerdì 6 marzo per il perfezionamento delle iscrizioni e le operazioni preliminari; sabato 7 marzo si terrà lo skipper meeting prima dell'avvio delle prove in mare, mentre domenica 8 marzo sono in programma le regate conclusive e, a seguire, la cerimonia di premiazione. Il Trofeo OptiSud è dedicato alla classe Optimist, la deriva monoposto più diffusa al mondo per l'avviamento alla vela agonistica. A bordo di queste imbarcazioni si formano infatti i velisti più giovani, ragazzi e ragazze generalmente tra gli 8 e i 14 anni, che iniziano proprio su questo tipo di barca il loro percorso sportivo. La competizione è aperta ai timonieri delle due tradizionali categorie: la Divisione A, riservata agli Juniores, e la Divisione B, dedicata ai Cadetti, offrendo così un'importante occasione di confronto, crescita tecnica ed esperienza agonistica per i giovani atleti. Con l'organizzazione della prima tappa del circuito, il Circolo Canottieri Irno la Lega Navale di Salerno ed il Club Velico Salernitano confermano il proprio impegno nella promozione della vela e nello sviluppo del settore giovanile, contribuendo a portare nel golfo di Salerno una manifestazione che unisce sport, formazione e valorizzazione del territorio. Per due giorni il mare cittadino diventerà così il palcoscenico delle nuove promesse della vela italiana, protagoniste di un evento che segna simbolicamente l'inizio della stagione velica del circuito OptiSud. Sabato mattina i tanti giovani presenti alla regata con allenatori e famiglie potranno visitare Salerno nella realtà virtuale, grazie al progetto Visioni d'Arte realizzato dall'associazione Salerno Merita. OptiSud è un evento realizzato con la collaborazione di Salerno Mobilità e con il patrocinio dell'Autorità Portuale e del Comune di Salerno.



Il Circolo Canottieri Irno, la Lega Navale di Salerno ed il Club Velico Salernitano sotto l'egida della Federazione Italiana Vela, organizzano per sabato 7 e domenica 8 marzo a Salerno il Trofeo OptiSud, importante appuntamento della vela giovanile che vedrà protagonisti decine di giovani timonieri della classe Optimist provenienti da tutto il Sud Italia. La tappa salernitana assume un significato particolare perché rappresenta l'apertura del circuito OptiSud 2026, una serie di regate distribuite in più appuntamenti nel corso della stagione velica e dedicate alla crescita agonistica dei giovani velisti. Sarà quindi proprio il mare di Salerno ad inaugurare il calendario del trofeo, offrendo ai partecipanti il primo banco di prova della stagione e dando il via a un percorso sportivo che accompagnerà i giovani atleti nei mesi successivi attraverso altre tre tappe nel Mezzogiorno. Le regate si svolgeranno nello specchio d'acqua antistante il Porto Turistico Masuccio Salernitano, che fungerà da base logistica per la manifestazione e accoglierà equipaggi, tecnici e accompagnatori durante le due giornate di gara. Il programma prevede l'apertura della segreteria regate venerdì 6 marzo per il perfezionamento delle iscrizioni e le operazioni preliminari; sabato 7 marzo si terrà lo skipper meeting prima dell'avvio delle prove in mare, mentre domenica 8 marzo sono in programma le regate conclusive e, a seguire, la cerimonia di premiazione. Il Trofeo OptiSud è dedicato alla classe Optimist, la deriva monoposto più diffusa al mondo per l'avviamento alla vela agonistica. A bordo di queste imbarcazioni si formano infatti i velisti più giovani, ragazzi e ragazze generalmente tra gli 8 e i 14 anni, che iniziano proprio su questo tipo di barca il loro percorso sportivo. La competizione è aperta ai timonieri delle due tradizionali categorie: la Divisione A, riservata agli Juniores, e la Divisione B, dedicata ai Cadetti, offrendo così un'importante occasione di confronto, crescita tecnica ed esperienza agonistica per i giovani atleti. Con l'organizzazione della prima tappa del circuito, il Circolo Canottieri Irno la Lega Navale di Salerno ed il

A Salerno il Trofeo OptiSud: il 7 e l'8 marzo la prima tappa del circuito della vela giovanile

Il Circolo Canottieri Irno , la Lega Navale di Salerno ed il Club Velico Salernitano sotto l'egida della Federazione Italiana Vela , organizzano per sabato 7 e domenica 8 marzo a Salerno il Trofeo OptiSud , importante appuntamento della vela giovanile che vedrà protagonisti decine di giovani timonieri della classe Optimist provenienti da tutto il Sud Italia. La tappa salernitana assume un significato particolare perché rappresenta l'apertura del circuito OptiSud 2026, una serie di regate distribuite in più appuntamenti nel corso della stagione velica e dedicate alla crescita agonistica dei giovani velisti. Sarà quindi proprio il mare di Salerno ad inaugurare il calendario del trofeo, offrendo ai partecipanti il primo banco di prova della stagione e dando il via a un percorso sportivo che accompagnerà i giovani atleti nei mesi successivi attraverso altre tre tappe nel Mezzogiorno. Le regate si svolgeranno nello specchio d'acqua antistante il Porto Turistico Masuccio Salernitano , che fungerà da base logistica per la manifestazione e accoglierà equipaggi, tecnici e accompagnatori durante le due giornate di gara. Il programma prevede l'apertura della segreteria regate venerdì 6 marzo per il

perfezionamento delle iscrizioni e le operazioni preliminari; sabato 7 marzo si terrà lo skipper meeting prima dell'avvio delle prove in mare, mentre domenica 8 marzo sono in programma le regate conclusive e, a seguire, la cerimonia di premiazione. Il Trofeo OptiSud è dedicato alla classe Optimist , la deriva monoposto più diffusa al mondo per l'avviamento alla vela agonistica. A bordo di queste imbarcazioni si formano infatti i velisti più giovani, ragazzi e ragazze generalmente tra gli 8 e i 14 anni, che iniziano proprio su questo tipo di barca il loro percorso sportivo. La competizione è aperta ai timonieri delle due tradizionali categorie: la Divisione A , riservata agli Juniores, e la Divisione B , dedicata ai Cadetti, offrendo così un'importante occasione di confronto, crescita tecnica ed esperienza agonistica per i giovani atleti. Con l'organizzazione della prima tappa del circuito, il Circolo Canottieri Irno la Lega Navale di Salerno ed il Club Velico Salernitano confermano il proprio impegno nella promozione della vela e nello sviluppo del settore giovanile, contribuendo a portare nel golfo di Salerno una manifestazione che unisce sport, formazione e valorizzazione del territorio. Per due giorni il mare cittadino diventerà così il palcoscenico delle nuove promesse della vela italiana, protagoniste di un evento che segna simbolicamente l'inizio della stagione velica del circuito OptiSud. Sabato mattina i tanti giovani presenti alla regata con allenatori e famiglie potranno visitare Salerno nella realtà virtuale, grazie al progetto Visioni d'Arte realizzato dall'associazione Salerno Merita. OptiSud è un evento realizzato con la collaborazione di Salerno Mobilità e con il patrocinio dell'Autorità Portuale e del Comune di Salerno.



03/04/2026 12:59

Il Circolo Canottieri Irno , la Lega Navale di Salerno ed il Club Velico Salernitano sotto l'egida della Federazione Italiana Vela , organizzano per sabato 7 e domenica 8 marzo a Salerno il Trofeo OptiSud , importante appuntamento della vela giovanile che vedrà protagonisti decine di giovani timonieri della classe Optimist provenienti da tutto il Sud Italia. La tappa salernitana assume un significato particolare perché rappresenta l'apertura del circuito OptiSud 2026, una serie di regate distribuite in più appuntamenti nel corso della stagione velica e dedicate alla crescita agonistica dei giovani velisti. Sarà quindi proprio il mare di Salerno ad inaugurare il calendario del trofeo, offrendo ai partecipanti il primo banco di prova della stagione e dando il via a un percorso sportivo che accompagnerà i giovani atleti nei mesi successivi attraverso altre tre tappe nel Mezzogiorno. Le regate si svolgeranno nello specchio d'acqua antistante il Porto Turistico Masuccio Salernitano , che fungerà da base logistica per la manifestazione e accoglierà equipaggi, tecnici e accompagnatori durante le due giornate di gara. Il programma prevede l'apertura della segreteria regate venerdì 6 marzo per il perfezionamento delle iscrizioni e le operazioni preliminari; sabato 7 marzo si terrà lo skipper meeting prima dell'avvio delle prove in mare, mentre domenica 8 marzo sono in programma le regate conclusive e, a seguire, la cerimonia di premiazione. Il Trofeo OptiSud è dedicato alla classe Optimist , la deriva monoposto più diffusa al mondo per l'avviamento alla vela agonistica. A bordo di queste imbarcazioni si formano infatti i velisti più giovani, ragazzi e ragazze generalmente tra gli 8 e i 14 anni, che iniziano proprio su questo tipo di barca il loro percorso sportivo. La competizione è aperta ai timonieri delle due tradizionali categorie: la Divisione A , riservata agli Juniores, e la Divisione B , dedicata ai Cadetti, offrendo così un'importante occasione di confronto, crescita tecnica ed esperienza agonistica per i giovani atleti. Con l'organizzazione della prima tappa del circuito, il Circolo Canottieri Irno la Lega Navale di Salerno ed il Club Velico Salernitano confermano il proprio impegno nella promozione della vela e nello sviluppo del settore giovanile, contribuendo a portare nel golfo di Salerno una manifestazione che unisce sport, formazione e valorizzazione del territorio. Per due giorni il mare cittadino diventerà così il palcoscenico delle nuove promesse della vela italiana, protagoniste di un evento che segna simbolicamente l'inizio della stagione velica del circuito OptiSud. Sabato mattina i tanti giovani presenti alla regata con allenatori e famiglie potranno visitare Salerno nella realtà virtuale, grazie al progetto Visioni d'Arte realizzato dall'associazione Salerno Merita. OptiSud è un evento realizzato con la collaborazione di Salerno Mobilità e con il patrocinio dell'Autorità Portuale e del Comune di Salerno.

Salerno, porto turistico a Pastena "aumenta la fruizione pubblica ed è opportunità di sviluppo"

Comunicato Stampa

SALERNO. 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, la nota dell'ing. Angelo Ilardi, di Polo Nautico srl, con 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



SALERNO. 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, la nota dell'ing. Angelo Ilardi, di Polo Nautico srl, con 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

StileTV

Salerno

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".

Rifiuti classificati irregolarmente e spediti dal porto di Bari alla Grecia: azienda sequestrata

La Guardia Costiera di **Bari** ha eseguito un'ordinanza cautelare nei confronti del titolare di una società del settore rifiuti: secondo l'accusa venivano classificati come speciali per poterli esportare illegalmente all'estero. Un'indagine della Procura della Repubblica di **Bari** su un presunto traffico internazionale di rifiuti ha portato all'esecuzione di misure cautelari personali e reali nei confronti del titolare di un'azienda attiva nella raccolta e gestione dei rifiuti. Il provvedimento è stato eseguito dal personale della Guardia Costiera di **Bari**, attraverso il Centro coordinamento ambientale marino, al termine di un'attività investigativa durata diversi anni. Le indagini hanno riguardato fatti avvenuti tra il 2021 e il 2023 e si sono concentrate su un presunto sistema di gestione e spedizione illecita di rifiuti verso impianti situati in Grecia. I sospetti nati durante i controlli nel **porto** di **Bari**. L'indagine ha avuto origine nel novembre del 2021 durante i controlli ordinari nello scalo portuale di **Bari**, quando gli investigatori hanno individuato una tipologia di rifiuti mai transitata prima nello scalo. Si trattava di materiali classificati con il codice Cer 191212, definito come "altri rifiuti prodotti dal trattamento meccanico dei rifiuti". La presenza di questi carichi diretti in Grecia ha destato l'attenzione degli investigatori, anche alla luce di una recente pronuncia della Corte di Giustizia dell'Unione Europea che riguardava proprio la classificazione di questo tipo di rifiuti. L'ipotesi di un sistema organizzato per esportare rifiuti. Secondo quanto ricostruito dagli investigatori, gli indagati avrebbero messo in piedi un meccanismo finalizzato allo smaltimento illecito di grandi quantità di rifiuti provenienti dal ciclo urbano. I materiali, formalmente classificati come rifiuti speciali attraverso procedure ritenute irregolari, sarebbero stati esportati all'estero. In questo modo si sarebbero evitati i costi previsti per la corretta gestione dei rifiuti secondo la normativa ambientale nazionale ed europea. L'indagine si è basata su perquisizioni, analisi documentali, tracciamento elettronico dei trailer utilizzati per il trasporto e testimonianze raccolte durante le attività investigative. Azienda sequestrata e attività sospesa. Il Tribunale di **Bari** ha disposto il divieto di esercitare l'attività imprenditoriale nei confronti del titolare della società coinvolta e il sequestro preventivo dell'azienda, con sede operativa a Tarsia e sede amministrativa a Santa Sofia d'Epiro, entrambe in provincia di Cosenza. Sono stati sequestrati anche i beni aziendali e le strutture utilizzate per l'attività, mentre la gestione è stata affidata a un amministratore giudiziario. Come previsto dalla legge, gli accertamenti si trovano nella fase delle indagini preliminari e la responsabilità degli indagati dovrà essere valutata nel corso del processo, nel contraddittorio con la difesa. BariToday è in caricamento.



La Guardia Costiera di Bari ha eseguito un'ordinanza cautelare nei confronti del titolare di una società del settore rifiuti: secondo l'accusa venivano classificati come speciali per poterli esportare illegalmente all'estero. Un'indagine della Procura della Repubblica di Bari su un presunto traffico internazionale di rifiuti ha portato all'esecuzione di misure cautelari personali e reali nei confronti del titolare di un'azienda attiva nella raccolta e gestione dei rifiuti. Il provvedimento è stato eseguito dal personale della Guardia Costiera di Bari, attraverso il Centro coordinamento ambientale marino, al termine di un'attività investigativa durata diversi anni. Le indagini hanno riguardato fatti avvenuti tra il 2021 e il 2023 e si sono concentrate su un presunto sistema di gestione e spedizione illecita di rifiuti verso impianti situati in Grecia. I sospetti nati durante i controlli nel porto di Bari. L'indagine ha avuto origine nel novembre del 2021 durante i controlli ordinari nello scalo portuale di Bari, quando gli investigatori hanno individuato una tipologia di rifiuti mai transitata prima nello scalo. Si trattava di materiali classificati con il codice Cer 191212, definito come "altri rifiuti prodotti dal trattamento meccanico dei rifiuti". La presenza di questi carichi diretti in Grecia ha destato l'attenzione degli investigatori, anche alla luce di una recente pronuncia della Corte di Giustizia dell'Unione Europea che riguardava proprio la classificazione di questo tipo di rifiuti. L'ipotesi di un sistema organizzato per esportare rifiuti. Secondo quanto ricostruito dagli investigatori, gli indagati avrebbero messo in piedi un meccanismo finalizzato allo smaltimento illecito di grandi quantità di rifiuti provenienti dal ciclo urbano. I materiali, formalmente classificati come rifiuti speciali attraverso procedure ritenute irregolari, sarebbero stati esportati all'estero. In questo modo si sarebbero evitati i costi previsti per la corretta gestione dei rifiuti secondo la normativa ambientale nazionale ed europea. L'indagine si è basata su perquisizioni,

Brindisi Report

Brindisi

Banchine instabili nel porto interno: pericoli per le regate internazionali

Cedimenti strutturali e distanziatori non rimossi compromettono la sicurezza degli ormeggi a soli due anni dai lavori di consolidamento. La situazione rischia di condizionare la partecipazione alla 40esima edizione della Brindisi-Corfù BRINDISI - Si rilevano in modo evidente nuovi parziali distaccamenti strutturali su un lungo tratto delle banchine adiacenti il piazzale San Teodoro di Amasea, in particolare di fronte alla casa del Prefetto. Probabilmente si sono verificati cedimenti dovuti a smottamenti sotterranei che nel corso di pochi anni dal 2022, data di fine dei lavori di consolidamento delle banchine, rischiano ora di rendere nuovamente instabili e pericolose le stesse banchine.

Si tratta, in particolare, di evidenti spaccature e incrinature di parte delle banchine portuali del water front del lungomare Regina Margherita, in prossimità degli attracchi dei traghetti che fanno la spola per il Casale, e che richiedono una manifesta verifica accurata e immediata per evitare il rischio di instabilità e smottamenti, ed eventuali interventi strutturali per non creare pericoli a persone e imbarcazioni che in quel tratto si ormeggiano. I lavori di consolidamento strutturale delle banchine **portuale** del water front del

lungomare sono stati appaltati nel 2017 e riguardavano i lavori di riqualificazione e ristrutturazione del lungomare Regina Margherita fino alla porta di via Thaon de Revel interrotti per motivi tecnici poi ripresi nel 2021 per essere completati nel 2022. Distanziatori ancora da rimuovere Intanto, nonostante le numerose assicurazioni da parte dell'**autorità** competente (**Autorità Portuale**) i distanziatori che sono installati sulle banchine del lungomare Regina Margherita non sono stati ancora rimossi. Molti diportisti, inoltre, in questi ultimi mesi hanno deciso di evitare il porto di Brindisi per trovare ormeggi in altri porti, magari meno sicuri, ma privi dei distanziatori, per paura di provocare danni alle loro imbarcazioni. Quando mancano poco più di 60 giorni al via della 40esima edizione della regata velica internazionale Brindisi Corfù (la partenza è prevista per domenica 7 giugno e della Brindisi-Valona nella prima settimana di luglio, oltreché le gare di motonautica) risulta indispensabile trovare una soluzione tecnica immediata per rimuovere i distanziatori delle banchine in tempo utile, mettendo in sicurezza le banchine per un ormeggio che li protegga da eventuali condizioni meteo avverse, anche per non compromettere la migliore partecipazione di molti armatori. Com'è noto già dalla scorsa edizione molti equipaggi avevano manifestato la preoccupazione di un ormeggio non più sicuro per gli ostacoli posti dai distanziatori, paventando la possibilità di rinunciare a partecipare alle regate in programma sul lungomare Regina Margherita. Occorro ora interventi. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



Brindisi Report

Brindisi

"Petrochimico: rilancio della transizione energetica per la tutela del territorio"

La Cgil Brindisi e la Filctem Cgil Puglia chiedono unità istituzionale per difendere il lavoro. Sul tavolo giga factory, data center e bonifica di oltre 5.000 ettari BRINDISI - "Il futuro del petrolchimico è una sfida nazionale: da Brindisi parte il rilancio della chimica e della transizione energetica". Con queste parole Massimo Di Cesare, segretario generale Cgil Brindisi, e Antonio Frattini, segretario generale Filctem Cgil Puglia, lanciano un appello per trasformare il territorio pugliese in un laboratorio nazionale per lo sviluppo industriale sostenibile. I due rappresentanti sindacali aprono la loro analisi sottolineando come "sul futuro del petrolchimico, il ruolo di Eni e del Governo non sono secondari". La questione viene inquadrata in un contesto geopolitico "in continuo mutamento", caratterizzato "dall'affermarsi dell'uso della forza, della violenza e della guerra, il tema delle politiche industriali e, in particolare, dell'energia, delle rinnovabili e della chimica resta, a nostro avviso, centrale nelle scelte governative, con ricadute strategiche sul territorio e sul percorso della transizione". La situazione attuale genera, inevitabilmente, forte apprensione tra "i lavoratori coinvolti nel perimetro del petrolchimico: diretti, della filiera e dell'indotto". I progetti strategici per il rilancio Tuttavia, i sindacalisti sostengono che "se vi fosse unità di intenti e sinergia strategica in favore del territorio e per la piena occupazione, sarebbero tante le opportunità di uno sviluppo dentro la transizione". Sarebbero quattro i progetti strategici che potrebbero ridisegnare il futuro del territorio. In primo luogo "il progetto della giga factory, in fase autorizzativa per il quale serve ancora la decisione finale del CdA Eni con il finanziamento dell'investimento". Sul fronte tecnologico, identificano "la possibilità di installare uno o più mega data center nelle aree disponibili". Sul versante ambientale, Di Cesare e Frattini sottolineano che "la bonifica necessaria per la matrice suolo e acqua di falda per l'estensione di 5.686 Ha imporrebbero al Mase di procedere con gare di appalto per la bonifica". Infine, puntano sul "rilancio della filiera della chimica di base, favorendo la vendita di uno dei migliori impianti europei di cracking a un operatore internazionale in una fase in cui l'Europa riprende a investire sulla chimica di base". Per ottenere tutto ciò, è necessaria "una sinergia tra Comune di Brindisi, **Autorità portuale**, Consorzio Asi, Mimit e Mase e, in particolar modo, richiede un'attenzione e una disponibilità di Eni", spiegano Di Cesare e Frattini. I rappresentanti sindacali attribuiscono una responsabilità particolare alla Regione Puglia, ritenendo che essa "direttamente con il presidente e l'assessore allo Sviluppo, debba svolgere un ruolo propositivo di ricucitura, con il rilancio delle politiche industriali ed energetiche pugliesi a partire da Brindisi". "In questo senso occorre cambiare l'approccio: la gestione delle crisi non può e non deve inficiare il percorso degli investimenti sul futuro, anzi li



Brindisi Report

Brindisi

deve accompagnare e rafforzare", affermano. La richiesta finale è quella di "convocare con urgenza un tavolo interministeriale che punti a un'intesa istituzionale e a una programmazione sull'area perimetrale del petrolchimico", concludono Massimo Di Cesare e Antonio Frattini. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.

Collettiva

Brindisi

Petrochimico di Brindisi: il futuro è una questione nazionale

Davide Colella

Tavolo in Regione sul futuro di Basell a Brindisi: nessuna decisione sul sito. Sindacati chiedono un confronto ministeriale sulla chimica di base. Il futuro della chimica di base a Brindisi resta sospeso. Al tavolo convocato dalla Regione Puglia sulla crisi e sullo sviluppo di Basell, l'azienda ha confermato di non aver ancora assunto una decisione definitiva sul sito, mentre prosegue la vendita degli altri stabilimenti a livello europeo. Una posizione interlocutoria che, però, non rassicura lavoratrici e lavoratori. Per la Filctem Cgil serve una prospettiva chiara e immediata: rendere profittevole l'impianto attraverso una programmazione rigorosa delle forniture di monomero dal Mediterraneo, con contratti stabili e un flusso costante di navi. Senza materia prima, l'impianto non regge. Senza programmazione, il mercato si perde. Il nodo non riguarda solo Basell. La prevista fermata degli impianti Versalis, Pe1 e Pe2 rischia di produrre effetti a catena su tutto il petrolchimico, sulle aziende coinsediate, sull'indotto. E soprattutto sul porto di Brindisi, con una drastica riduzione dei traffici merci e interrogativi concreti sulla tenuta della banchina industriale. La Filctem Cgil Puglia ha chiesto a Basell di confermare o smentire l'ipotesi di vendita del sito di Brindisi. Ma, nel frattempo, ha posto una condizione precisa: garantire almeno per due anni la continuità delle attività, così da salvaguardare la quota di mercato che l'impianto può ancora assicurare. Non è solo una questione aziendale. È una questione industriale nazionale. Alla Regione Puglia è stato chiesto di rilanciare a livello ministeriale la necessità di confermare le attività manifatturiere della chimica di base in Italia, attraverso l'ammodernamento e la cessione del cracking e degli impianti integrati del petrolchimico a un operatore internazionale. La richiesta non mette in discussione le scelte industriali di Eni né il progetto della giga factory, ancora in fase autorizzativa e in attesa della decisione finale del consiglio di amministrazione del cane a sei zampe sul finanziamento. Ma afferma un principio: la transizione non può tradursi in dismissione. Per la Cgil Brindisi e la Filctem Cgil Puglia il futuro del petrolchimico è una sfida nazionale. In uno scenario geopolitico instabile, segnato da conflitti e tensioni sulle materie prime, energia e chimica tornano centrali nelle politiche industriali. Le ricadute sul territorio sono dirette: occupazione, filiera, indotto, logistica. Accanto alla giga factory, si affacciano altre opportunità: l'installazione di mega data center nelle aree disponibili, la bonifica di oltre 5.600 ettari di suolo e falda che imporrebbe al ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica di procedere con gare pubbliche, il rilancio della chimica di base favorendo la vendita di uno dei migliori impianti europei di cracking. Opportunità che, però, richiedono una regia. Senza coordinamento tra Comune, Autorità portuale, Consorzio Asi, ministero delle Imprese e del made in Italy, ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica ed



Tavolo in Regione sul futuro di Basell a Brindisi: nessuna decisione sul sito. Sindacati chiedono un confronto ministeriale sulla chimica di base. Il futuro della chimica di base a Brindisi resta sospeso. Al tavolo convocato dalla Regione Puglia sulla crisi e sullo sviluppo di Basell, l'azienda ha confermato di non aver ancora assunto una decisione definitiva sul sito, mentre prosegue la vendita degli altri stabilimenti a livello europeo. Una posizione interlocutoria che, però, non rassicura lavoratrici e lavoratori. Per la Filctem Cgil serve una prospettiva chiara e immediata: rendere profittevole l'impianto attraverso una programmazione rigorosa delle forniture di monomero dal Mediterraneo, con contratti stabili e un flusso costante di navi. Senza materia prima, l'impianto non regge. Senza programmazione, il mercato si perde. Il nodo non riguarda solo Basell. La prevista fermata degli impianti Versalis, Pe1 e Pe2 rischia di produrre effetti a catena su tutto il petrolchimico, sulle aziende coinsediate, sull'indotto. E soprattutto sul porto di Brindisi, con una drastica riduzione dei traffici merci e interrogativi concreti sulla tenuta della banchina industriale. La Filctem Cgil Puglia ha chiesto a Basell di confermare o smentire l'ipotesi di vendita del sito di Brindisi. Ma, nel frattempo, ha posto una condizione precisa: garantire almeno per due anni la continuità delle attività, così da salvaguardare la quota di mercato che l'impianto può ancora assicurare. Non è solo una questione aziendale. È una questione industriale nazionale. Alla Regione Puglia è stato chiesto di rilanciare a livello ministeriale la necessità di confermare le attività manifatturiere della chimica di base in Italia, attraverso l'ammodernamento e la cessione del cracking e degli impianti integrati del petrolchimico a un operatore internazionale. La richiesta non mette in discussione le scelte industriali di Eni né il

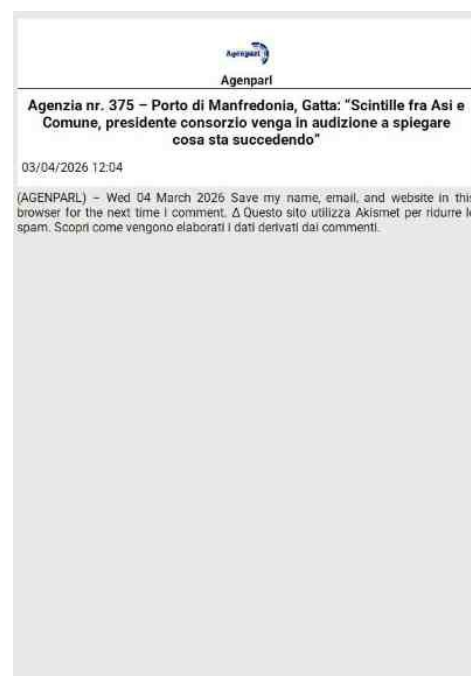
Collettiva

Brindisi

Eni, il rischio è restare fermi. La richiesta è chiara: convocare con urgenza un tavolo interministeriale che punti a un'intesa istituzionale e a una programmazione sull'area del petrolchimico. La gestione delle crisi non può bloccare gli investimenti sul futuro. Deve accompagnarli e rafforzarli. Da Brindisi viene ribadito un messaggio lanciato anche dalla Commissione Europea: la chimica di base non è un residuo del passato, ma un pezzo strategico della transizione energetica e della sovranità industriale. Se salta questo anello, si indebolisce l'intera catena. E con essa lavoro, porto e prospettive di sviluppo.

Agenzia nr. 375 - Porto di Manfredonia, Gatta: "Scintille fra Asi e Comune, presidente consorzio venga in audizione a spiegare cosa sta succedendo"

(AGENPARL) - Wed 04 March 2026 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Fatone: Uscire dall'ASI? Manfredonia rischia l'isolamento

Comunicato Stampa

Fatone: Uscire dall'ASI? Manfredonia rischia l'isolamento Caro Sindaco ti scrivo così mi distraigo un pò. Oggi è 4 marzo e le parole, a volte, aiutano a mettere ordine nei pensieri. Ho letto le Sue dichiarazioni sulla possibilità di uscire dal Consorzio ASI di Foggia e confesso di aver provato una sincera preoccupazione per il futuro della nostra Manfredonia. Sul Porto siamo tutti d'accordo: è un'infrastruttura strategica. Proprio per questo, però, le parole contano. E le scelte ancora di più. L'ipotesi di uscire dall'ASI può apparire come una prova di fermezza. Ma rischia di trasformarsi in un boomerang istituzionale ed economico. Restare fuori significherebbe: perdere strumenti di pianificazione industriale sovracomunale; indebolire la capacità di attrarre investimenti strutturati; creare incertezza amministrativa per le imprese; esporre il Comune a contenziosi e costi che, inevitabilmente, ricadrebbero sui cittadini. Quando si parla di sviluppo industriale e retroportuale, l'isolamento non è una strategia vincente. Manfredonia oggi ha bisogno di alleanze, non di solitudini. Il Porto non è proprietà di una parte politica, né di un Ente. È un'infrastruttura pubblica che richiede coordinamento tra Comune, Regione, Autorità Portuale e ASI. Se esistono criticità, si affrontano nei tavoli istituzionali. Se esistono divergenze, si compongono con la politica vera: quella fatta di mediazione, responsabilità e visione. La vera sfida non è stabilire chi comanda, ma costruire un modello di governance che garantisca: pianificazione unitaria delle aree retroportuali; attrazione di investimenti concreti, non annunci; integrazione infrastrutturale tra porto, ferrovia e logistica; occupazione stabile e sviluppo reale. Manfredonia non può permettersi guerre istituzionali. Può invece pretendere trasparenza, coordinamento e una strategia condivisa. La responsabilità, oggi, è tenere insieme. Non dividere. E allora sì, caro Sindaco, Le scrivo per distrarmi un po'. Ma soprattutto per ricordarci che il futuro non si canta: si governa. Raffaele Fatone.



Stato Quotidiano

Manfredonia

MANFREDONIA FATONE Manfredonia, ASI e futuro del porto: Fatone scrive al sindaco «Uscire dal Consorzio sarebbe un rischio»

Michele Solatia

«Manfredonia non può permettersi l'isolamento istituzionale». È questo il messaggio centrale della lettera aperta che Raffaele Fatone, presidente di Manfredonia Futura MANFREDONIA «Manfredonia non può permettersi l'isolamento istituzionale». È questo il messaggio centrale della lettera aperta che Raffaele Fatone, presidente di Manfredonia Futura, rivolge al sindaco in merito all'ipotesi di uscita del Comune dal Consorzio ASI di Foggia, tema tornato al centro del dibattito politico cittadino. Nella nota, Fatone esprime preoccupazione per le possibili conseguenze economiche e amministrative di una simile scelta, sottolineando come il porto e l'area industriale rappresentino snodi strategici per lo sviluppo del territorio. «Sul porto siamo tutti d'accordo: è un'infrastruttura strategica scrive proprio per questo le parole contano. E le scelte ancora di più». Secondo il presidente di Manfredonia Futura, l'uscita dal Consorzio ASI potrebbe apparire come un segnale di fermezza politica, ma rischierebbe di trasformarsi in un boomerang istituzionale ed economico. Fatone elenca alcune possibili conseguenze di un eventuale distacco dal Consorzio: perdita di strumenti di pianificazione industriale sovracomunale; indebolimento della capacità di attrarre investimenti strutturati; aumento dell'incertezza amministrativa per le imprese; possibili contenziosi e costi che finirebbero per ricadere sui cittadini. «Quando si parla di sviluppo industriale e retroportuale osserva l'isolamento non è una strategia vincente». Nel suo intervento, Fatone richiama la necessità di una gestione condivisa delle politiche di sviluppo legate al porto di Manfredonia, ricordando che l'infrastruttura non appartiene a una singola istituzione. «Il porto non è proprietà di una parte politica né di un ente. È un'infrastruttura pubblica che richiede coordinamento tra Comune, Regione, Autorità portuale e ASI». Per questo, eventuali criticità o divergenze sottolinea dovrebbero essere affrontate all'interno dei tavoli istituzionali, attraverso il confronto politico e amministrativo. Per il presidente di Manfredonia Futura, la priorità dovrebbe essere la costruzione di una strategia condivisa per lo sviluppo economico del territorio. «Manfredonia oggi ha bisogno di alleanze, non di solitudini». Tra gli obiettivi indicati: una pianificazione unitaria delle aree retroportuali; l'attrazione di investimenti concreti; l'integrazione infrastrutturale tra porto, ferrovia e sistema logistico; la creazione di occupazione stabile. «La vera sfida conclude Fatone non è stabilire chi comanda, ma costruire un modello di governance capace di garantire sviluppo reale». E chiude con un passaggio dal tono politico ma anche simbolico: «Il futuro non si canta: si governa». A cura di Michele Solatia.



Pacco sospetto sulla spiaggia di Curinga: conteneva 62 chili di hashish - FOTO

La scoperta a seguito della segnalazione pervenuta da due cittadini di un pacco anomalo sulla spiaggia del litorale CATANZARO Nella serata di martedì 24 febbraio, a seguito della segnalazione pervenuta da due cittadini di un pacco anomalo sulla spiaggia del litorale di Curinga, personale militare della Capitaneria di porto di Vibo Valentia e dell'Ufficio Locale Marittimo di Pizzo ha rinvenuto un pacco ben sigillato, all'interno del quale è stata ritrovata la presenza di un cospicuo quantitativo di sostanza stupefacente suddivisa in panetti. Con il supporto dei militari del Gruppo della Guardia di Finanza di Lamezia Terme, la sostanza veniva testata e qualificata come hashish, nonché quantificata in circa 62 kg. Informata la competente Procura di Lamezia Terme, il personale intervenuto ha proceduto quindi al sequestro della partita di droga.



Droga: pacco con 62 Kg hashish sequestrato in spiaggia a Curinga in Calabria

Il pacco si presentava ben sigillato ed era suddiviso in panetti. Un pacco contenente 62 chili di hashish è stato ritrovato e sequestrato dalla Capitaneria di porto di Vibo Valentia e dell'Ufficio Locale Marittimo di Pizzo lungo la spiaggia di Curinga, paese in provincia di Catanzaro ed al confine con il territorio vibonese. Il pacco si presentava ben sigillato ed era suddiviso in panetti. Con il supporto della Guardia di Finanza di Lamezia Terme, la sostanza è stata testata e qualificata come hashish, quantificata in circa 62 chili. Del ritrovamento è stata informata la competente Procura di Lamezia Terme.



Capitale italiana del Mare, vince Ravenna: niente da fare per Cagliari

Seguici anche sul nostro canale Whatsapp CAGLIARI. Ravenna è capitale del mare 2026. Lo ha annunciato il ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare Nello Musumeci. La vincitrice si aggiudica un premio da un milione di euro e ha battuto 54 città, compresa Cagliari, nella selezione nazionale assegnata ieri a Roma nella sala Monumentale di Palazzo Chigi. Al dossier avevano lavorato gli assessorati comunali, la Regione, l'Autorità portuale, l'Università di Cagliari, il Teatro Lirico, la Conservatoria delle Coste, il Parco di Molentargius, la Sovrintendenza, la Città Metropolitana e numerose associazioni ambientaliste, culturali e sportive che avevano aderito all'iniziativa del Comune dopo l'indizione del bando nel mese di novembre 2025. Redazione.

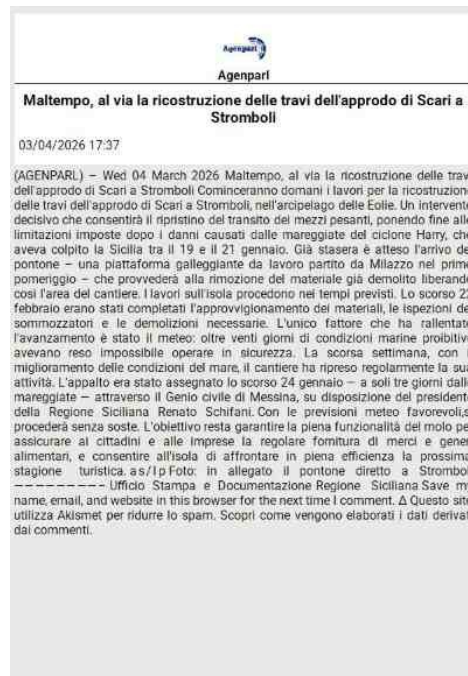


Agenparl

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Maltempo, al via la ricostruzione delle travi dell'approdo di Scari a Stromboli

(AGENPARL) - Wed 04 March 2026 Maltempo, al via la ricostruzione delle travi dell'approdo di Scari a Stromboli Cominceranno domani i lavori per la ricostruzione delle travi dell'approdo di Scari a Stromboli, nell'arcipelago delle Eolie. Un intervento decisivo che consentirà il ripristino del transito dei mezzi pesanti, ponendo fine alle limitazioni imposte dopo i danni causati dalle mareggiate del ciclone Harry, che aveva colpito la Sicilia tra il 19 e il 21 gennaio. Già stasera è atteso l'arrivo del pontone - una piattaforma galleggiante da lavoro partito da **Milazzo** nel primo pomeriggio - che provvederà alla rimozione del materiale già demolito liberando così l'area del cantiere. I lavori sull'isola procedono nei tempi previsti. Lo scorso 22 febbraio erano stati completati l'approvvigionamento dei materiali, le ispezioni dei sommozzatori e le demolizioni necessarie. L'unico fattore che ha rallentato l'avanzamento è stato il meteo: oltre venti giorni di condizioni marine proibitive avevano reso impossibile operare in sicurezza. La scorsa settimana, con il miglioramento delle condizioni del mare, il cantiere ha ripreso regolarmente la sua attività. L'appalto era stato assegnato lo scorso 24 gennaio - a soli tre giorni dalle mareggiate - attraverso il Genio civile di Messina, su disposizione del presidente della Regione Siciliana Renato Schifani. Con le previsioni meteo favorevoli, si procederà senza soste. L'obiettivo resta garantire la piena funzionalità del molo per assicurare ai cittadini e alle imprese la regolare fornitura di merci e generi alimentari, e consentire all'isola di affrontare in piena efficienza la prossima stagione turistica. as/lp Foto: in allegato il pontone diretto a Stromboli ----- Ufficio Stampa e Documentazione Regione Siciliana 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, per il porto spaccato in due si rischia anche un'emergenza rifiuti

A Stromboli per il porto spaccato in due si rischia anche un'emergenza rifiuti. Il sindaco Riccardo Gullo per evitarla ha convocato una riunione operativa con l'autorità saritima, con la società Srr, la ditta incaricata per far effettuare una corsa straordinaria per il trasporto dei rifiuti da Stromboli, dopo i danni alla banchina causati dall'uragano. Domani intervento di raccolta dell'indifferenziato e, se lo spazio residuo lo consentirà, anche del vetro. "Inoltre - dice il sindaco Gullo - abbiamo richiesto alla Regione il prolungamento della sosta della nave di linea (fino a 1h30 martedì 10) per consentire trasbordo e sbarco merci". Ma nell'isola tutti gli abitanti sono in fermento. Il presidente dell'associazione degli edili Vincenzo Ciusolito in una nota inviata anche al presidente della Renato Schifani ha riferito che "tutte le attività dell'isola - e in particolare quelle del settore edile - stanno affrontando gravi difficoltà a causa del danneggiamento del ponte e del conseguente limite di transito fissato a 3,5 tonnellate. Le medesime criticità interessano anche le attività commerciali, soprattutto per quanto riguarda l'approvvigionamento dei generi alimentari (verdura, frutta, carne, ecc.). In molti casi, per la limitata disponibilità di veicoli idonei, gli operatori sono costretti a scegliere quali merci far arrivare, con un inevitabile e significativo aumento dei costi di trasporto, divenuti ormai insostenibili e gli effetti sugli scaffali si notano andando a fare la spesa. Il perdurare di questa situazione sta determinando una grave carenza di forniture. In assenza di soluzioni tempestive, saremo costretti, nostro malgrado, a procedere al licenziamento dei dipendenti, poiché l'attuale condizione economica non consente la prosecuzione regolare delle attività". La crisi ha riguardato anche la centrale elettrica che stava per ritrovarsi senza gasolio. Nel porto ancora danneggiato da Harry, sono state effettuate le operazioni di rifornimento della centrale elettrica 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". Foto Notiziarioisole.it.



A Stromboli per il porto spaccato in due si rischia anche un'emergenza rifiuti. Il sindaco Riccardo Gullo per evitarla ha convocato una riunione operativa con l'autorità saritima, con la società Srr, la ditta incaricata per far effettuare una corsa straordinaria per il trasporto dei rifiuti da Stromboli, dopo i danni alla banchina causati dall'uragano. Domani intervento di raccolta dell'indifferenziato e, se lo spazio residuo lo consentirà, anche del vetro. "Inoltre - dice il sindaco Gullo - abbiamo richiesto alla Regione il prolungamento della sosta della nave di linea (fino a 1h30 martedì 10) per consentire trasbordo e sbarco merci". Ma nell'isola tutti gli abitanti sono in fermento. Il presidente dell'associazione degli edili Vincenzo Ciusolito in una nota inviata anche al presidente della Renato Schifani ha riferito che "tutte le attività dell'isola - e in particolare quelle del settore edile - stanno affrontando gravi difficoltà a causa del danneggiamento del ponte e del conseguente limite di transito fissato a 3,5 tonnellate. Le medesime criticità interessano anche le attività commerciali, soprattutto per quanto riguarda l'approvvigionamento dei generi alimentari (verdura, frutta, carne, ecc.). In molti casi, per la limitata disponibilità di veicoli idonei, gli operatori sono costretti a scegliere quali merci far arrivare, con un inevitabile e significativo aumento dei costi di trasporto, divenuti ormai insostenibili e gli effetti sugli scaffali si notano andando a fare la spesa. Il perdurare di questa situazione sta determinando una grave carenza di forniture. In assenza di soluzioni tempestive, saremo costretti, nostro malgrado, a procedere al licenziamento dei dipendenti, poiché l'attuale condizione economica non consente la prosecuzione regolare delle attività". La crisi ha riguardato anche la centrale elettrica che stava per ritrovarsi senza gasolio. Nel porto ancora danneggiato da Harry, sono state effettuate le operazioni di rifornimento della centrale elettrica tramite la nave Bridge della Società di

Messina si riappropria del mare, ecco come sarà la terrazza panoramica di fronte al porto

Un parco urbano multilivello, giardini pensili e un asse pedonale continuo da piazza Cairoli allo Stretto: i dettagli del progetto da 25 milioni di euro. L'area di fronte al **porto** storico di Messina cambierà volto. Per decenni è stato un confine fatto di cemento e aree degradate tra la città e il suo mare, ora potrà trasformarsi in un polo di aggregazione vista mare. Il documento di indirizzo alla progettazione della terrazza panoramica è stato approvato a luglio 2025, quello del collegamento con viale San Martino basso la scorsa settimana. Un giardino sospeso a 7 metri d'altezza. Il cuore dell'intervento è la creazione di un belvedere sopraelevato. Un parco urbano multilivello, un giardino pensile elevato a 7 metri di altezza che offrirà a residenti e turisti una vista privilegiata sullo Stretto e sulla stele della Madonnina. L'opera, finanziata con 25 milioni di euro attraverso il Piano Pn Metro Plus 2021-2027, prevede percorsi verdi accessibili tramite scale e ascensori panoramici. Lì dove dalla prossima settimana dovrebbero iniziare le demolizioni dell'ex Casa del Portuale e degli ex Silos Granai. La "saldatura" tra centro e mare. L'obiettivo è creare una connessione diretta e moderna con il cuore commerciale della città, trasformando il viale San Martino basso in un asse pedonale continuo che da piazza Cairoli conduca direttamente alla zona degli aliscafi. Quindi nuove aree pedonali con nuovi alberi, il recupero del lato mare della Dogana, che fungerà da cerniera tra la terrazza e il viale, la riqualificazione dei marciapiedi. Addio agli ex Silos: ruspe in azione. In questi giorni, l'allestimento del cantiere da parte della ditta Maxedil ha segnato l'inizio della fase operativa. Le operazioni propedeutiche per la demolizione degli ex Silos Granai e dell'ex Casa del Portuale sono in corso. La scomparsa di queste strutture in cemento rappresenta il "chilometro zero" per la nascita di una rete che punta a cambiare radicalmente la percezione del fronte mare cittadino. Sotto la guida dell'architetta Concettina Spagnolo, responsabile unica del procedimento, gli uffici tecnici hanno ora il mandato per procedere con le fasi di progettazione esecutiva. Messina si prepara così a demolire il suo passato industriale e fatiscente per abbracciare un futuro fatto di luce, verde e, finalmente, mare.



Un parco urbano multilivello, giardini pensili e un asse pedonale continuo da piazza Cairoli allo Stretto: i dettagli del progetto da 25 milioni di euro. L'area di fronte al porto storico di Messina cambierà volto. Per decenni è stato un confine fatto di cemento e aree degradate tra la città e il suo mare, ora potrà trasformarsi in un polo di aggregazione vista mare. Il documento di indirizzo alla progettazione della terrazza panoramica è stato approvato a luglio 2025, quello del collegamento con viale San Martino basso la scorsa settimana. Un giardino sospeso a 7 metri d'altezza. Il cuore dell'intervento è la creazione di un belvedere sopraelevato. Un parco urbano multilivello, un giardino pensile elevato a 7 metri di altezza che offrirà a residenti e turisti una vista privilegiata sullo Stretto e sulla stele della Madonnina. L'opera, finanziata con 25 milioni di euro attraverso il Piano Pn Metro Plus 2021-2027, prevede percorsi verdi accessibili tramite scale e ascensori panoramici. Lì dove dalla prossima settimana dovrebbero iniziare le demolizioni dell'ex Casa del Portuale e degli ex Silos Granai. La "saldatura" tra centro e mare. L'obiettivo è creare una connessione diretta e moderna con il cuore commerciale della città, trasformando il viale San Martino basso in un asse pedonale continuo che da piazza Cairoli conduca direttamente alla zona degli aliscafi. Quindi nuove aree pedonali con nuovi alberi, il recupero del lato mare della Dogana, che fungerà da cerniera tra la terrazza e il viale, la riqualificazione dei marciapiedi. Addio agli ex Silos: ruspe in azione. In questi giorni, l'allestimento del cantiere da parte della ditta Maxedil ha segnato l'inizio della fase operativa. Le operazioni propedeutiche per la demolizione degli ex Silos Granai e dell'ex Casa del Portuale sono in corso. La

Basi militari in Sicilia, perchè l'isola è strategica per gli Usa

L'escalation militare tra Stati Uniti, Israele e Iran ha riaperto i riflettori sulle basi militari Usa in Sicilia. L'isola, per posizione geografica, è da decenni uno snodo fondamentale per le operazioni Nato e americane tra Europa, Medio Oriente e Nord Africa. Dopo gli attacchi contro Teheran, l'attenzione si è concentrata soprattutto su Sigonella, da dove il 4 marzo 2026 sono decollati droni statunitensi diretti verso il Golfo Persico. Per molti italiani si tratta di installazioni poco conosciute, ma in realtà la Sicilia ospita alcune delle infrastrutture militari più importanti della rete strategica occidentale. Dalle basi aeree ai sistemi di comunicazione satellitare, fino ai porti utilizzati per le operazioni navali, l'isola rappresenta una piattaforma avanzata per il controllo del Mediterraneo e per le missioni verso il Medio Oriente. Perché le basi militari Usa in Sicilia sono strategiche. La centralità della Sicilia deriva dalla sua posizione geografica : un ponte naturale tra Europa, Nord Africa e Medio Oriente. Per questo motivo, durante la Guerra Fredda e negli anni successivi, Nato e Stati Uniti hanno progressivamente rafforzato la loro presenza sull'isola. Oggi le basi militari Usa in Sicilia svolgono diverse funzioni: supporto logistico alle missioni Nato, operazioni di sorveglianza, controllo dei traffici marittimi e gestione delle comunicazioni militari globali. In uno scenario come quello attuale, segnato dalle tensioni con l'Iran, queste strutture assumono un ruolo ancora più centrale perché consentono di coordinare rapidamente operazioni nel Mediterraneo e nel Golfo Persico. Sigonella, il cuore delle operazioni nel Mediterraneo. Tra tutte le installazioni presenti sull'isola, la base di Sigonella , ubicata tra Lentini e Catania, è considerata la più strategica. La Naval Air Station (NAS) è uno dei principali hub operativi degli Stati Uniti fuori dal territorio americano. Qui operano droni di sorveglianza, aerei da pattugliamento marittimo e velivoli utilizzati per missioni di intelligence. La base militare siciliana è anche un punto di riferimento per la Nato nel monitoraggio del Mediterraneo e delle aree di crisi e supporta tutte le operazioni della Sesta Flotta americana nel Mediterraneo. La sua centralità è tornata evidente il 4 marzo 2026, quando dalla pista di Sigonella è partito un drone MQ-4C Triton, derivato dalla famiglia Global Hawk, diretto verso il Golfo Persico, nel pieno delle tensioni seguite all'attacco sferrato da Stati Uniti e Israele contro l'Iran. Il decollo di questi velivoli dimostra quanto la base siciliana sia cruciale per le operazioni di sorveglianza e supporto nelle aree di crisi. Oltre alla funzione operativa, Sigonella è anche un centro logistico fondamentale per il rifornimento e la manutenzione degli aeromobili impegnati nelle missioni Nato e statunitensi. Il MUOS di Niscemi e le comunicazioni militari globali. Un'altra infrastruttura chiave è il MUOS di Niscemi, in provincia di Caltanissetta . Si tratta di una stazione terrestre del sistema avanzato di comunicazione



L'escalation militare tra Stati Uniti, Israele e Iran ha riaperto i riflettori sulle basi militari Usa in Sicilia. L'isola, per posizione geografica, è da decenni uno snodo fondamentale per le operazioni Nato e americane tra Europa, Medio Oriente e Nord Africa. Dopo gli attacchi contro Teheran, l'attenzione si è concentrata soprattutto su Sigonella, da dove il 4 marzo 2026 sono decollati droni statunitensi diretti verso il Golfo Persico. Per molti italiani si tratta di installazioni poco conosciute, ma in realtà la Sicilia ospita alcune delle infrastrutture militari più importanti della rete strategica occidentale. Dalle basi aeree ai sistemi di comunicazione satellitare, fino ai porti utilizzati per le operazioni navali, l'isola rappresenta una piattaforma avanzata per il controllo del Mediterraneo e per le missioni verso il Medio Oriente. Perché le basi militari Usa in Sicilia sono strategiche. La centralità della Sicilia deriva dalla sua posizione geografica : un ponte naturale tra Europa, Nord Africa e Medio Oriente. Per questo motivo, durante la Guerra Fredda e negli anni successivi, Nato e Stati Uniti hanno progressivamente rafforzato la loro presenza sull'isola. Oggi le basi militari Usa in Sicilia svolgono diverse funzioni: supporto logistico alle missioni Nato, operazioni di sorveglianza, controllo dei traffici marittimi e gestione delle comunicazioni militari globali. In uno scenario come quello attuale, segnato dalle tensioni con l'Iran, queste strutture assumono un ruolo ancora più centrale perché consentono di coordinare rapidamente operazioni nel Mediterraneo e nel Golfo Persico. Sigonella, il cuore delle operazioni nel Mediterraneo. Tra tutte le installazioni presenti sull'isola, la base di Sigonella , ubicata tra Lentini e Catania, è considerata la più strategica. La Naval Air Station (NAS) è uno dei principali hub operativi degli Stati Uniti fuori dal territorio americano. Qui operano droni di sorveglianza, aerei da pattugliamento marittimo e velivoli utilizzati per missioni di intelligence. La base militare siciliana è anche un punto di riferimento per la Nato nel monitoraggio del Mediterraneo e delle aree di crisi e supporta tutte le operazioni

LiveSicilia

Augusta

satellitare della Marina militare statunitense. Il MUOS - acronimo di Mobile User Objective System - permette di collegare in tempo reale unità navali, aeree e terrestri in qualsiasi parte del mondo. Attraverso le grandi antenne installate nella base, gli Stati Uniti possono coordinare operazioni militari e trasmettere dati e comunicazioni criptate ai reparti impegnati nelle missioni. Proprio per questo motivo la struttura è considerata un nodo strategico della rete di comando militare globale americana. L'aeroporto di Trapani-Birgi e il supporto alle missioni Nato Tra le infrastrutture rilevanti c'è anche l'aeroporto di Trapani-Birgi, utilizzato dall'Aeronautica Militare italiana ma inserito nella rete operativa della Nato. La base ha ospitato negli anni missioni di pattugliamento e operazioni di supporto alle missioni internazionali. La sua posizione nel Mediterraneo occidentale la rende utile per il controllo dello spazio aereo e per il supporto logistico alle operazioni militari nel Nord Africa e nel Medio Oriente, in particolare per i velivoli radar AWACS. L'aeroporto di Trapani-Birgi è destinato a diventare il primo centro di addestramento internazionale (Lightning Training Center) per piloti di F-35 al di fuori degli USA, con un investimento di oltre 112 milioni di euro. Il polo, operativo entro il 2028-2029, trasformerà la base del 37° Stormo in una terza base operativa per gli F-35 italiani ed europei. Il **porto** di **Augusta** e le installazioni a Pantelleria e Lampedusa Nel **porto** di **Augusta** (Siracusa) è operativo un punto di attracco e rifornimento utilizzato dalle navi della Sesta Flotta degli Stati Uniti e dalle unità navali della Nato impegnate nelle missioni nell'area mediterranea. Nelle isole di Pantelleria e Lampedusa, invece, l'Alleanza Atlantica è presente con strutture dedicate alle telecomunicazioni e con installazioni radar impiegate per il monitoraggio del traffico marittimo e aereo nel Canale di Sicilia. Basi Usa in Sicilia, che ruolo hanno Il ruolo della Sicilia nelle strategie militari occidentali è tornato sotto i riflettori a seguito della crisi tra Stati Uniti, Israele e Iran. Le basi militari Usa in Sicilia, come Sigonella, fino al MUOS e alle infrastrutture Nato come Trapani-Birgi, rappresentano una rete fondamentale per la sorveglianza e il coordinamento delle operazioni nel Mediterraneo. Per questo motivo, quando lo scenario internazionale si fa più teso, l'isola diventa inevitabilmente uno dei punti chiave della strategia militare occidentale. E gli eventi degli ultimi giorni dimostrano quanto queste infrastrutture possano influire sugli equilibri geopolitici che si giocano a migliaia di chilometri di distanza. LEGGI ANCHE: Basi americane in Italia, dove si trovano e che ruolo hanno.

CAMERA DEI DEPUTATI: «L'AUDIZIONE DI ANNALISA TARDINO PER LA PRESIDENZA DELL'AUTORITÀ PORTUALE, 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.

Agenzia Giornalistica Opinione

**CAMERA DEI DEPUTATI: «L'AUDIZIONE DI ANNALISA TARDINO
PER LA PRESIDENZA DELL'AUTORITÀ PORTUALE, DIRETTA
WEBTV»**



03/04/2026 10:22

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.

Blog Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Fincantieri, Gerbino (Uilm): allo stabilimento riconosciuto impegno e professionalità, serve investire per il rilancio

Palermo. La recente assegnazione di due nuove navi della compagnia armatrice Viking al cantiere di Palermo rappresenta una conferma importante delle parole dell'amministratore delegato di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, che ha più volte sottolineato le competenze e l'elevata qualità dello stabilimento palermitano. Accogliamo, quindi, con grande soddisfazione questa notizia - dichiarano Giovanni Gerbino, segretario provinciale Uilm, insieme ai componenti della Rsu Giuseppe Di Forti e Damiano Gambino perché è riconosciuto l'impegno, la professionalità e le capacità dei lavoratori e delle lavoratrici che ogni giorno contribuiscono al successo del gruppo e al rilancio dell'industria navale palermitana. E aggiungono: Questo risultato è anche frutto di un rinnovato modello di relazioni industriali fondato su dialogo, concertazione e mediazione. Un percorso che ha permesso di consolidare rapporti costruttivi tra organizzazioni sindacali e direzione aziendale, evitando tensioni e favorendo un clima di collaborazione e fiducia. In vista dei nuovi carichi di lavoro, Uilm ed Rsu chiederanno alla direzione un incontro per approfondire la pianificazione delle attività future e avviare un confronto sulla prospettiva occupazionale, con particolare attenzione al rafforzamento dell'organico. Rivolghiamo ai sindacalisti un appello alle autorità portuali affinché rispettino rigorosamente i tempi di consegna del bacino da 150.000 tonnellate. I ritardi rischierebbero di compromettere le nuove opportunità di lavoro e di sviluppo che rappresentano invece una tappa essenziale per il rilancio definitivo del cantiere. Questo contenuto è stato disposto da un utente della community di BlogSicilia, collaboratore, ufficio stampa, giornalista, editor o lettore del nostro giornale. Il responsabile della pubblicazione è esclusivamente il suo autore. Se hai richieste di approfondimento o di rettifica ed ogni altra osservazione su questo contenuto non esitare a contattare la redazione o il nostro community manager.



IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Nuovo waterfront a Palermo, hub energetici e ponte sullo Stretto: Tardino audita alla Camera

Pietro Minardi

Il futuro dei porti di competenza dell'Autorità Portuale della Sicilia Occidentale . E' questo, in sostanza, il contenuto dell'audizione appena conclusa nella commissione Trasporti della Camera dei Deputati , a Roma , e che ha visto protagonista la presidente dell'ente Annalisa Tardino . Fra i temi affrontati dall'ex eurodeputato della Lega figurano in particolare la riqualificazione del porto di Palermo , la creazione di nuovi hub energetici in Sicilia Sud-Orientale e la futura realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina . Il waterfront di Palermo che verrà . Un intervento durato circa una decina di minuti, nel rispetto dei tempi tecnici dettati dalla commissione. Tardino, in particolare, ha elencato tutti gli incarichi ricoperti durante la sua precedente esperienza a Bruxelles, passando poi in rassegna i progetti e i lavori di diretta competenza dell'Autorità Portuale della Sicilia Occidentale. Rispondendo alle domande dei parlamentari Iaria (M5S) e Furguele (Lega), il presidente dell'ente siciliano ha iniziato la propria risposta parlando dei prossimi interventi relativi alla riqualificazione del porto di Palermo . Un progetto in cui l'ente presieduto da Tardino fungerà da stazione appaltante, così come messo nero su bianco

nella convenzione firmata a settembre con il Comune guidato da Roberto Lagalla. Si tratta di un intervento da 12,5 milioni di euro che permetterà di rimodellare il waterfront di Palermo. Operazione resa possibile da una triangolazione che ha visto coinvolti la Regione Siciliana, il Comune di Palermo e l'Autorità Portuale. L'investimento sarà interamente finanziato con fondi FSC, permettendo così di costruire un nuovo rapporto fra porto e città. A breve presenteremo il bando di concorso relativo alla realizzazione di un passerelle che consentirà di collegare i nuovi locali dell'interfaccia porto in corso di definizione e la via Amari. Una delle arterie principali di ingresso in città per i crocieristi . Fra gli interventi in programma sul porto di Palermo ci sono anche quelli relativi all'area industriale di competenza di Fincantieri. Stiamo portando avanti le opere per allungare il bacino di carenaggio. Fatto che faciliterà la costruzione di nuove navi a Palermo, con benefici per tutto l'indotto e la possibilità di veder tornare in Sicilia fino a 2000 operai . Gli hub energetici sulla costa sud in Sicilia Non solo Palermo. L'Autorità di Sistema Portuale per la Sicilia Occidentale gestisce infatti sette scali portuali. Ci sono tanti investimenti che stiamo portando avanti ha dichiarato Tardino -. Sul porto di Termini Imerese, c'è stata un'intensa attività di scambio di merci e persone. A metà ottobre, ho presentato un finanziamento da 6,5 milioni sul molo Nord. Ci sono lavori in corso inoltre finanziati con fondi PNRR. A Trapani, stiamo ultimando un'operazione di dragaggio, rallentata da problemi che riguardavano un altro ente. Venerdì, invece, inaugureremo la banchina Sanità . Parentesi, poi, sui moli di Licata e Gela, considerati da Tardino come centrali per la creazione di nuovi hub energetici.



Il futuro dei porti di competenza dell'Autorità Portuale della Sicilia Occidentale . E' questo, in sostanza, il contenuto dell'audizione appena conclusa nella commissione Trasporti della Camera dei Deputati , a Roma , e che ha visto protagonista la presidente dell'ente Annalisa Tardino . Fra i temi affrontati dall'ex eurodeputato della Lega figurano in particolare la riqualificazione del porto di Palermo , la creazione di nuovi hub energetici in Sicilia Sud-Orientale e la futura realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina . Il waterfront di Palermo che verrà . Un intervento durato circa una decina di minuti, nel rispetto dei tempi tecnici dettati dalla commissione. Tardino, in particolare, ha elencato tutti gli incarichi ricoperti durante la sua precedente esperienza a Bruxelles, passando poi in rassegna i progetti e i lavori di diretta competenza dell'Autorità Portuale della Sicilia Occidentale. Rispondendo alle domande dei parlamentari Iaria (M5S) e Furguele (Lega), il presidente dell'ente siciliano ha iniziato la propria risposta parlando dei prossimi interventi relativi alla riqualificazione del porto di Palermo . Un progetto in cui l'ente presieduto da Tardino fungerà da stazione appaltante, così come messo nero su bianco nella convenzione firmata a settembre con il Comune guidato da Roberto Lagalla. Si tratta di un intervento da 12,5 milioni di euro che permetterà di rimodellare il waterfront di Palermo. Operazione resa possibile da una triangolazione che ha visto coinvolti la Regione Siciliana, il Comune di Palermo e l'Autorità Portuale. L'investimento sarà interamente finanziato con fondi FSC, permettendo così di costruire un nuovo rapporto fra porto e città. A breve presenteremo il bando di concorso relativo alla realizzazione di un passerelle che consentirà di collegare i nuovi locali dell'interfaccia porto in corso di definizione e la via Amari. Una delle arterie principali di ingresso in città per i crocieristi . Fra gli interventi in programma sul porto di Palermo ci sono anche quelli relativi all'area

IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Ci sono importanti attività in zona di diversi operatori. C'è la visione di intensificare gli investimenti per creare nuovi hub energetici. Su Licata abbiamo bandito una gara per il rifacimento di una banchina e di altre opere in graduatoria. Su Gela c'è stata in questi decenni una situazione di stallo sul porto rifugio. Abbiamo candidato il dragaggio del porto di Gela in un finanziamento ministeriale. A chiudere l'audizione è stata la trattazione di uno dei nodi cruciali a livello politico, ovvero la costruzione del ponte sullo Stretto. Tardino, in particolare, ha analizzato le possibili ricadute sul mondo portuale. Un investimento che, a giudizio dell'ex eurodeputato, rappresenta più un'opportunità che un problema. L'Europa ci ha più volte detto che nella rete TEN-T c'è un gap strutturale nell'Isola. Creare un collegamento stabile consentirebbe di potenziare l'intermodalità. Se la Sicilia uscisse fuori dal problema della continuità territoriale, consentirebbe alle sue infrastrutture di essere più competitiva a livello nazionale ed internazionale. Dal mio punto di vista, creare il ponte sullo Stretto consentirebbe ai porti siciliani di essere più collegati.

Informare

Palermo, Termini Imerese

Viking ordina a Fincantieri due nuove navi da crociera expedition e fissa un'opzione per due navi oceaniche

Valore degli accordi superiore a due miliardi di euro La statunitense Viking ha ordinato alla Fincantieri la costruzione di due navi da crociera expedition e le due società hanno firmato anche un accordo per un'opzione relativa a due navi oceaniche. L'azienda navalmeccanica italiana ha reso noto che gli accordi hanno un valore complessivo superiore a due 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 Vard, controllata norvegese della Fincantieri, 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 per spedizioni 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 passeggeri in 499 cabine, rispetteranno le più recenti normative ambientali e di navigazione e saranno dotate di sistemi di sicurezza all'avanguardia. L'amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, ha evidenziato che «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».



Valore degli accordi superiore a due miliardi di euro La statunitense Viking ha ordinato alla Fincantieri la costruzione di due navi da crociera expedition e le due società hanno firmato anche un accordo per un'opzione relativa a due navi oceaniche. L'azienda navalmeccanica italiana ha reso noto che gli accordi hanno un valore complessivo superiore a due 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 Vard, controllata norvegese della Fincantieri, 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 per spedizioni 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 passeggeri in 499 cabine, rispetteranno le più recenti normative ambientali e di navigazione e saranno dotate di sistemi di sicurezza all'avanguardia. L'amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, ha evidenziato che «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».

Mondello e la polemica sul Piano di utilizzo. Lagalla: "Caso inesistente"

PALERMO - Mentre la stagione balneare 2026 bussa alle porte, sul litorale palermitano soffia il vento della polemica politica. Al centro della contesa c'è il PUDM (Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo), lo strumento urbanistico atteso da anni che dovrebbe regolare le concessioni e la fruizione delle coste, da Mondello alla Costa Sud. Argiroffi: "Atto non ancora trasmesso" Le minoranze in Consiglio comunale passano all'attacco, denunciando un "paradosso burocratico". Per Giulia Argiroffi, l'iter attuale rende "praticamente impossibile" far partire i bandi per l'affidamento delle spiagge in tempo utile. Ma è sulla trasparenza delle comunicazioni che la consigliera di Oso affonda il colpo: "Fa strano leggere che il sindaco Lagalla affermi che l'atto sia fermo in Consiglio quando in realtà non ci è stato ancora trasmesso nulla. Le cose sono due: o mente sapendo di mentire, o non sa come stanno le cose". Per l'opposizione, il rischio è che si arrivi a ridosso dell'estate con un provvedimento "blindato" dall'urgenza. "Anche se l'atto arrivasse domani - prosegue Argiroffi - il Consiglio avrà bisogno di tempo per analizzare un piano che regolerà Mondello e tutta la Costa Sud. Non è un tema che può essere trattato superficialmente". Randazzo: "Studieremo l'atto dettagliatamente" Sulla stessa linea il capogruppo del Movimento 5 Stelle, Antonino Randazzo, che precisa lo stato dell'arte: "L'atto non è ancora iscritto all'ordine del giorno del Consiglio comunale". Randazzo sottolinea la complessità della partita, che coinvolge l'intera costa da Sferracavallo alla Costa Sud, e annuncia un'analisi rigorosa: "Studieremo l'atto dettagliatamente, comprese le circa 40 osservazioni dei cittadini che meritano tutta l'attenzione dell'Aula". Nonostante l'obiettivo di rendere il piano operativo per la stagione 2026, il M5S non accetterà accelerate al buio: "È un piano strategico con importanti interessi collettivi, non può essere adottato e liquidato in brevissimo tempo. Organizzeremo anche momenti di confronto con i cittadini e i nostri attivisti". La replica: "Polemica montata ad arte" Dall'altro lato, l'entourage di Roberto Lagalla bolla la polemica come un "caso inesistente". Dallo staff del primo cittadino filtra che il sindaco non avrebbe mai definito l'atto come "fermo" a Sala delle Lapidi, limitandosi a spiegare che, ricevuta l'asseverazione dalla Regione, "il Piano attende ora il passaggio consiliare nel rispetto dei tempi previsti per un documento di tale complessità". Tantillo: "L'atto non c'è, servirà tempo" A fare chiarezza sulla posizione di Sala delle Lapidi è però il presidente del Consiglio comunale, Giulio Tantillo, che conferma indirettamente il "buco" nelle trasmissioni: "L'atto non è ancora in Consiglio, ma dovrebbe arrivare nei prossimi giorni". Tantillo assicura tempestività nel girare il documento alle commissioni, ma fissa un paletto invalicabile sui tempi: "Il Consiglio prenderà tutto il tempo che ragionevolmente serve. Per la sua complessità, l'atto resterà al vaglio delle commissioni probabilmente per qualche settimana". Una tempistica che,



PALERMO - Mentre la stagione balneare 2026 bussa alle porte, sul litorale palermitano soffia il vento della polemica politica. Al centro della contesa c'è il PUDM (Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo), lo strumento urbanistico atteso da anni che dovrebbe regolare le concessioni e la fruizione delle coste, da Mondello alla Costa Sud. Argiroffi: "Atto non ancora trasmesso" Le minoranze in Consiglio comunale passano all'attacco, denunciando un "paradosso burocratico". Per Giulia Argiroffi, l'iter attuale rende "praticamente impossibile" far partire i bandi per l'affidamento delle spiagge in tempo utile. Ma è sulla trasparenza delle comunicazioni che la consigliera di Oso affonda il colpo: "Fa strano leggere che il sindaco Lagalla affermi che l'atto sia fermo in Consiglio quando in realtà non ci è stato ancora trasmesso nulla. Le cose sono due: o mente sapendo di mentire, o non sa come stanno le cose". Per l'opposizione, il rischio è che si arrivi a ridosso dell'estate con un provvedimento "blindato" dall'urgenza. "Anche se l'atto arrivasse domani - prosegue Argiroffi - il Consiglio avrà bisogno di tempo per analizzare un piano che regolerà Mondello e tutta la Costa Sud. Non è un tema che può essere trattato superficialmente". Randazzo: "Studieremo l'atto dettagliatamente" Sulla stessa linea il capogruppo del Movimento 5 Stelle, Antonino Randazzo, che precisa lo stato dell'arte: "L'atto non è ancora iscritto all'ordine del giorno del Consiglio comunale". Randazzo sottolinea la complessità della partita, che coinvolge l'intera costa da Sferracavallo alla Costa Sud, e annuncia un'analisi rigorosa: "Studieremo l'atto dettagliatamente, comprese le circa 40 osservazioni dei cittadini che meritano tutta l'attenzione dell'Aula". Nonostante l'obiettivo di rendere il piano operativo per la stagione 2026, il M5S non accetterà accelerate al buio: "È un piano strategico con importanti interessi collettivi, non può essere adottato e liquidato in brevissimo tempo. Organizzeremo anche momenti di confronto con i cittadini e i nostri

LiveSicilia

Palermo, Termini Imerese

di fatto, potrebbe rischiare di escludere l'operatività del PUDM per l'imminente stagione: "È evidente che per quest'estate si dovrà trovare comunque una soluzione - aggiunge Tantillo -. Ci sono tempi tecnici dettati dalle norme che non possiamo cambiare". Sullo sfondo rimane il nodo cruciale di Mondello, dove la recente revoca della storica concessione alla società Italo Belga ha aperto un vuoto che solo il PUDM (o soluzioni provvisorie trimestrali) potrà colmare. **Milazzo** (Fdl): "Nessuna fretta, occhio alle infiltrazioni" A tal proposito è netta la posizione di Giuseppe **Milazzo**, capogruppo Fdl, che lancia ombre pesanti sulla gestione dell'atto: "Non correremo. Non vorrei spegnere gli entusiasmi di chi vuole approvare in tempi brevi solo perché ha interessi su Mondello, ma non sarà possibile approfondire un documento così vasto in poco tempo". "E di certo - prosegue **Milazzo** - sarebbe impensabile optare per la soluzione delle autorizzazioni brevi che spezzerebbero la costa in piccole parti, a maggior ragione se si paventa il rischio di infiltrazioni e interessi mafiosi sulle coste". Il capogruppo di Fratelli d'Italia si dichiara "equidistante e senza interessi o amicizie", lanciando infine un sospetto tecnico: "Tra l'altro questo PUDM sembrerebbe una copia molto simile a quello che qualche anno fa fu bocciato dal Consiglio". Leggi qui tutte le notizie di Palermo.

Fincantieri, Gerbino (Uilm): "Allo stabilimento palermitano riconosciuto impegno e professionalità"

Nota - Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di PalermoToday Palermo. La recente assegnazione di due nuove navi della compagnia armatrice Viking al cantiere di Palermo rappresenta una conferma importante delle parole dell'amministratore delegato di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, che ha più volte sottolineato le competenze e l'elevata qualità dello stabilimento palermitano. Accogliamo, quindi, con grande soddisfazione questa notizia - dichiarano Giovanni Gerbino, segretario provinciale Uilm, insieme ai componenti della Rsu Giuseppe Di Forti e Damiano Gambino - perché è riconosciuto l'impegno, la professionalità e le capacità dei lavoratori e delle lavoratrici che ogni giorno contribuiscono al successo del gruppo e al rilancio dell'industria navale palermitana. E aggiungono: Questo risultato è anche frutto di un rinnovato modello di relazioni industriali fondato su dialogo, concertazione e mediazione. Un percorso che ha permesso di consolidare rapporti costruttivi tra organizzazioni sindacali e direzione aziendale, evitando tensioni e favorendo un clima di collaborazione e fiducia. In vista dei nuovi carichi di lavoro, Uilm ed Rsu chiederanno alla direzione un incontro per approfondire la pianificazione delle attività future e avviare un confronto sulla prospettiva occupazionale, con particolare attenzione al rafforzamento dell'organico. Rivolgiamo - concludono i sindacalisti - un appello alle autorità portuali affinché rispettino rigorosamente i tempi di consegna del bacino da 150.000 tonnellate. I ritardi rischierebbero di compromettere le nuove opportunità di lavoro e di sviluppo che rappresentano invece una tappa essenziale per il rilancio definitivo del cantiere.



Nota - Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di PalermoToday Palermo. "La recente assegnazione di due nuove navi della compagnia armatrice Viking al cantiere di Palermo rappresenta una conferma importante delle parole dell'amministratore delegato di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, che ha più volte sottolineato le competenze e l'elevata qualità dello stabilimento palermitano. Accogliamo, quindi, con grande soddisfazione questa notizia - dichiarano Giovanni Gerbino, segretario provinciale Uilm, insieme ai componenti della Rsu Giuseppe Di Forti e Damiano Gambino - perché è riconosciuto l'impegno, la professionalità e le capacità dei lavoratori e delle lavoratrici che ogni giorno contribuiscono al successo del gruppo e al rilancio dell'industria navale palermitana". E aggiungono: "Questo risultato è anche frutto di un rinnovato modello di relazioni industriali fondato su dialogo, concertazione e mediazione. Un percorso che ha permesso di consolidare rapporti costruttivi tra organizzazioni sindacali e direzione aziendale, evitando tensioni e favorendo un clima di collaborazione e fiducia". In vista dei nuovi carichi di lavoro, Uilm ed Rsu chiederanno alla direzione un incontro per approfondire la pianificazione delle attività future e avviare un confronto sulla prospettiva occupazionale, con particolare attenzione al rafforzamento dell'organico. "Rivolgiamo - concludono i sindacalisti - un appello alle autorità portuali affinché rispettino rigorosamente i tempi di consegna del bacino da 150.000 tonnellate. I ritardi rischierebbero di compromettere le nuove opportunità di lavoro e di sviluppo che rappresentano invece una tappa essenziale per il rilancio definitivo del cantiere.

Medio Oriente, stop crociere per garantire sicurezza: l'annuncio di Cruises Lines International Association

La Clia, l'associazione del settore **crocieristico** mondiale interpellata dall'Adnkronos: "Navi monitorano evoluzione situazione e valutano piani di contingenza" "Gli itinerari crocieristici in Medio Oriente sono al momento sospesi. Le navi presenti nell'area stanno adeguando le proprie operazioni in conformità con le indicazioni ufficiali, dando priorità alla sicurezza in stretto coordinamento con le autorità di sicurezza marittima e i partner governativi competenti". E' quanto fanno sapere da Clia, Cruise Lines International Association, la più grande associazione di categoria del settore **crocieristico** mondiale, interpellata dall'Adnkronos. "Le navi nella regione continuano a monitorare l'evoluzione della situazione e a valutare piani di contingenza per garantire l'incolumità degli ospiti e dell'equipaggio" aggiungono da Clia che precisano come le navi da crociera siano asset mobili e autosufficienti, caratteristiche che consentono agli operatori di preservare la sicurezza, la continuità operativa e un'esperienza di alto livello per i passeggeri anche in un contesto in rapida evoluzione". La sicurezza dei passeggeri è al primo posto e le compagnie sono velocissime ad annullare gli itinerari, ma va rimarcato che, anche se alcuni viaggi sono molto richiesti, le navi da crociera per tornare in determinate destinazioni dovranno attendere parecchio tempo, proprio perché prima di tornare in un posto che è stato a rischio bisogna avere la certezza totale di una situazione tranquilla e va tenuto presente che gli itinerari vengono preparati con 2-3 anni di anticipo.



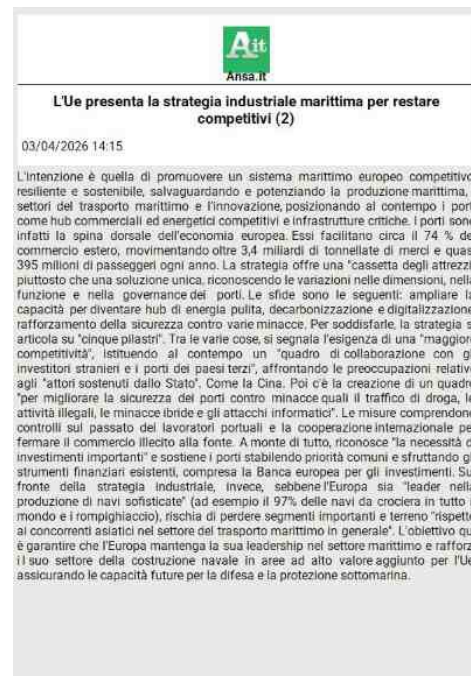
L'Ue presenta la strategia industriale marittima per restare competitivi

Focus su **porti**, trasporto marittimo e cantieri navali 'd'avanguardia' La Commissione Europea ha adottato la strategia industriale marittima nonché la strategia portuale per promuovere la competitività, la sostenibilità, la decarbonizzazione, la sicurezza e la resilienza nel settore marittimo dell'Ue. Le strategie si concentrano sui **porti**, il trasporto marittimo e i cantieri navali. La strategia industriale marittima "rafforzerà la leadership marittima dell'Europa" attraverso una serie di azioni, tra cui il lancio di "un'alleanza europea per le catene del valore industriali marittime". L'obiettivo è "promuovere la costruzione navale ad alta tecnologia, le navi di supporto per l'eolico offshore, i droni subacquei e le attrezzature portuali all'avanguardia". Un bando di ricerca e innovazione di punta denominato "Cantiere navale del futuro", nell'ambito di Orizzonte Europa, sosterrà inoltre la sperimentazione di soluzioni innovative in ambienti cantieristici reali, con l'obiettivo di diffondere le tecnologie di successo in tutta Europa.



L'Ue presenta la strategia industriale marittima per restare competitivi (2)

L'intenzione è quella di promuovere un sistema marittimo europeo competitivo, resiliente e sostenibile, salvaguardando e potenziando la produzione marittima, i settori del trasporto marittimo e l'innovazione, posizionando al contempo i **porti** come hub commerciali ed energetici competitivi e infrastrutture critiche. I **porti** sono infatti la spina dorsale dell'economia europea. Essi facilitano circa il 74 % del commercio estero, movimentando oltre 3,4 miliardi di tonnellate di merci e quasi 395 milioni di passeggeri ogni anno. La strategia offre una "cassetta degli attrezzi" piuttosto che una soluzione unica, riconoscendo le variazioni nelle dimensioni, nella funzione e nella governance dei **porti**. Le sfide sono le seguenti: ampliare la capacità per diventare hub di energia pulita, decarbonizzazione e digitalizzazione, rafforzamento della sicurezza contro varie minacce. Per soddisfarle, la strategia si articola su "cinque pilastri". Tra le varie cose, si segnala l'esigenza di una "maggiore competitività", istituendo al contempo un "quadro di collaborazione con gli investitori stranieri e i **porti** dei paesi terzi", affrontando le preoccupazioni relative agli "attori sostenuti dallo Stato". Come la Cina. Poi c'è la creazione di un quadro "per migliorare la sicurezza dei **porti** contro minacce quali il traffico di droga, le attività illegali, le minacce ibride e gli attacchi informatici". Le misure comprendono controlli sul passato dei lavoratori portuali e la cooperazione internazionale per fermare il commercio illecito alla fonte. A monte di tutto, riconosce "la necessità di investimenti importanti" e sostiene i **porti** stabilendo priorità comuni e sfruttando gli strumenti finanziari esistenti, compresa la Banca europea per gli investimenti. Sul fronte della strategia industriale, invece, sebbene l'Europa sia "leader nella produzione di navi sofisticate" (ad esempio il 97% delle navi da crociera in tutto il mondo e i rompighiaccio), rischia di perdere segmenti importanti e terreno "rispetto ai concorrenti asiatici nel settore del trasporto marittimo in generale". L'obiettivo qui è garantire che l'Europa mantenga la sua leadership nel settore marittimo e rafforzi il suo settore della costruzione navale in aree ad alto valore aggiunto per l'Ue, assicurando le capacità future per la difesa e la protezione sottomarina.



Confartigianato

Focus

Imprese demaniali a Balnearia: la partecipazione collettiva ai bandi sarà una vera strategia per affrontare le gare

In occasione della fiera Balnearia svoltasi a Carrara Fiere il 2 marzo, Confartigianato Imprese Demaniali ha organizzato il convegno dal titolo "Nuovi scenari, nuove sfide: il futuro delle imprese balneari". L'evento, ampiamente partecipato, ha registrato la presenza di autorevoli esponenti del mondo politico-istituzionale nazionale e locale. Il dibattito si è concentrato principalmente sulle disposizioni del decreto-legge approvato recentemente dal Governo, dove è stata annunciata la predisposizione di uno schema di bando tipo fortemente auspicato dalla Confederazione che fungerà da modello standard per gli Enti territoriali e le Autorità portuali rispetto all'avvio delle procedure concessorie su tutto il territorio nazionale e che potrà rappresentare il primo passo verso ulteriori e necessari interventi in materia demaniale come, ad esempio, l'aggiornamento della parte del Codice della Navigazione da adattare alla nuova disciplina sulle concessioni prevista dalla Legge sulla Concorrenza del 2022. Dopo gli spunti offerti dai saluti iniziali di Andrea Fidanzi, Presidente di Confartigianato Imprese Demaniali Toscana e di Mauro Mandolini, Vicepresidente nazionale e Presidente delle Marche, sono intervenuti Leonardo Marras Assessore alle attività produttive, politiche del credito e turismo della Regione Toscana, Marco Scajola Assessore Regionale al demanio marittimo e costiero Regione Liguria e coordinatore del Tavolo in materia della Conferenza Regioni e Province autonome e l'On. Simiani del Partito Democratico. Tutti hanno messo in evidenza l'attuale situazione di incertezza e la necessità di continuare l'interlocuzione con l'Europa sul tema delle concessioni e la necessità del coinvolgimento di Regioni e Comuni nella definizione di linee guida orientative per le amministrazioni locali piuttosto che nella definizione di bandi. Inoltre, hanno messo in evidenza la necessità di un maggiore coinvolgimento dei balneari nelle politiche turistiche. L'On. Barabotti della Lega ha sottolineato l'impegno ininterrotto e continuativo del Governo nel portare avanti le istanze della categoria in Europa; per Barabotti il bando tipo metterà in evidenza la necessità di tutela del valore aziendale delle aziende balneari e la definizione dell'indennizzo. Il Presidente di Confartigianato Imprese demaniali Mauro Vanni ha sottolineato che la nostra Associazione sta lavorando da tempo per supportare le imprese affinché si preparino al meglio al nuovo scenario in cui l'emergere di nuovi competitor rende la partecipazione collettiva non più solo un'opzione, ma una vera e propria strategia per affrontare le gare. In tale ottica abbiamo elaborato delle Linee-guida per la predisposizione dei bandi di gara che abbiamo fatto pervenire direttamente al Ministro Salvini e all'ANCI. Ad avviso di Vanni non è più il tempo delle promesse, Regioni e Comuni devono pretendere dal Governo un coinvolgimento sulle modalità di redazione del band tipo. Lo stesso ministro Salvini infatti tornando recentemente sullo schema di bando, ha parlato di suddivisione in lotti delle concessioni, di partecipazione delle



In occasione della fiera Balnearia svoltasi a Carrara Fiere il 2 marzo, Confartigianato Imprese Demaniali ha organizzato il convegno dal titolo "Nuovi scenari, nuove sfide: il futuro delle imprese balneari". L'evento, ampiamente partecipato, ha registrato la presenza di autorevoli esponenti del mondo politico-istituzionale nazionale e locale. Il dibattito si è concentrato principalmente sulle disposizioni del decreto-legge approvato recentemente dal Governo, dove è stata annunciata la predisposizione di uno schema di bando tipo - fortemente auspicato dalla Confederazione - che fungerà da modello standard per gli Enti territoriali e le Autorità portuali rispetto all'avvio delle procedure concessorie su tutto il territorio nazionale e che potrà rappresentare il primo passo verso ulteriori e necessari interventi in materia demaniale come, ad esempio, l'aggiornamento della parte del Codice della Navigazione da adattare alla nuova disciplina sulle concessioni prevista dalla Legge sulla Concorrenza del 2022. Dopo gli spunti offerti dai saluti iniziali di Andrea Fidanzi, Presidente di Confartigianato Imprese Demaniali Toscana e di Mauro Mandolini, Vicepresidente nazionale e Presidente delle Marche, sono intervenuti Leonardo Marras Assessore alle attività produttive, politiche del credito e turismo della Regione Toscana, Marco Scajola Assessore Regionale al demanio marittimo e costiero Regione Liguria e coordinatore del Tavolo in materia della Conferenza Regioni e Province autonome e l'On. Simiani del Partito Democratico. Tutti hanno messo in evidenza l'attuale situazione di incertezza e la necessità di continuare l'interlocuzione con l'Europa sul tema delle concessioni e la necessità del coinvolgimento di Regioni e Comuni nella definizione di linee guida orientative per le amministrazioni locali piuttosto che nella definizione di bandi. Inoltre, hanno messo in evidenza la necessità di un maggiore coinvolgimento dei balneari nelle politiche turistiche. L'On. Barabotti della Lega ha sottolineato l'impegno ininterrotto e continuativo del Governo nel portare avanti le istanze della categoria in Europa; per Barabotti il bando tipo metterà in evidenza la necessità di tutela del valore aziendale delle aziende balneari e la definizione dell'indennizzo. Il Presidente di Confartigianato Imprese demaniali Mauro Vanni ha sottolineato che la nostra Associazione sta lavorando da tempo per supportare le imprese affinché si preparino al meglio al nuovo scenario in cui l'emergere di nuovi competitor rende la partecipazione collettiva non più solo un'opzione, ma una vera e propria strategia per affrontare le gare. In tale ottica abbiamo elaborato delle Linee-guida per la predisposizione dei bandi di gara che abbiamo fatto pervenire direttamente al Ministro Salvini e all'ANCI. Ad avviso di Vanni non è più il tempo delle promesse, Regioni e Comuni devono pretendere dal Governo un coinvolgimento sulle modalità di redazione del band tipo. Lo stesso ministro Salvini infatti tornando recentemente sullo schema di bando, ha parlato di suddivisione in lotti delle concessioni, di partecipazione delle

Confartigianato

Focus

piccole e microimprese e delle imprese giovanili e di criteri premiali per chi ha una comprovata esperienza nel settore. Il vicepresidente vicario di ANCI e sindaco di Ancona, Daniele Silvetti, ha richiamato la necessità di un quadro regolatorio univoco sostenendo che occorre garantire alle amministrazioni locali certezze e strumenti chiari, per evitare soluzioni frammentate che finirebbero per penalizzare l'intero comparto. Gli aspetti giuridici e normativi sono stati affrontati dalla Prof.ssa Cristina Pozzi, Avvocato e docente di diritto comunitario dei trasporti presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Parma che ha descritto un quadro giuridico settoriale alquanto complesso dove restano ancora tasselli fondamentali mancanti: il decreto sui criteri di indennizzo per i gestori uscenti, atteso entro marzo 2025, non è stato emanato, così come non è arrivata la riforma del Codice della navigazione annunciata dal ministro Matteo Salvini entro la fine del 2025. In questo scenario di grande incertezza dove ancora incombe la procedura di infrazione europea ancora aperta nei confronti dell'Italia- ha proseguito Pozzi diversi Comuni hanno deciso di procedere in maniera sommaria e talvolta discutibile con le gare con enormi difficoltà nella gestione pratica delle evidenze pubbliche. Il risultato è, oggi, un quadro instabile, segnato da caos interpretativo, bandi eterogenei e contenzioso crescente, e un significativo rischio anche per le amministrazioni che sono spinte da autorità come l'AGCM e dalla giurisprudenza ad agire in fretta, senza poterlo fare con adeguate garanzie di certezza delle norme. L'avvocato Lucio Iaccerenza, esperto di appalti pubblici, ha evidenziato, sintetizzandone i contenuti, come Confartigianato sia stata il primo sindacato a proporre Linee-guida approfondite sul tema degli affidamenti concessori. In conclusione, si è svolta una tavola rotonda per l'approfondimento delle suggestioni emerse, con la partecipazione del Presidente Vanni e dei Presidenti di CNA Balneari, di Fedebalneari Italia e di Confimprese Demaniali Italia.

Logistica tra tensioni geopolitiche e riforme: Intermodalità, porti e valichi nella strategia politica

Milano - Si è chiusa oggi la decima edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry (SMI26), il forum di riferimento per il mondo della logistica e dello shipping, in un contesto internazionale segnato da nuove tensioni geopolitiche e da profonde trasformazioni infrastrutturali. Al centro del dibattito, il futuro del sistema logistico italiano tra riforme strutturali, intermodalità e potenziamento dei collegamenti strategici. Ad aprire l'ultima giornata dei lavori è stato il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, che ha richiamato l'attenzione sull'instabilità internazionale, con particolare riferimento alla crisi nel Golfo Persico e in Iran, e sulle sue ripercussioni dirette sull'approvvigionamento energetico e sulle rotte commerciali. «Il nostro sistema logistico - ha sottolineato - è chiamato ad affrontare nuove sfide: dall'aumento dei costi energetici alla ridefinizione delle rotte, fino alla necessità di garantire maggiore flessibilità alle linee di approvvigionamento. In questo scenario complesso, l'Italia deve saper valorizzare appieno la centralità strategica del Mediterraneo». In questa prospettiva si inserisce la riforma del settore logistico, con particolare attenzione al comparto portuale. L'obiettivo, ha spiegato Rixi, è individuare standard comuni per gli scali nazionali, creando sinergie e livelli omogenei di efficienza così da rafforzare la competitività internazionale del sistema Paese. Parallelamente, il Governo sta intervenendo sul settore degli interporti, destinati a lavorare sempre più in integrazione con i porti per sviluppare veri e propri dry port e migliorare la gestione dei nodi logistici. Ampio spazio anche al tema dei valichi alpini. Rixi ha ricordato l'apertura di canali diplomatici con i Paesi confinanti per potenziare i collegamenti transfrontalieri: dal raddoppio del tunnel del Fréjus alla riapertura del Colle di Tenda, dall'accelerazione sul Brennero fino alla seconda canna del Monte Bianco. Interventi che puntano a modernizzare un sistema infrastrutturale fermo, in molti casi, al secolo scorso. Sul fronte della sicurezza, il viceministro ha annunciato la convocazione del Comitato Ministeriale per la Sicurezza Marittima, con l'obiettivo di monitorare le aree di crisi nel Mediterraneo e in Medio Oriente e supportare armatori e operatori logistici nell'attuale fase di instabilità. «È un momento difficile - ha osservato - che richiede compattezza e unità». Rixi ha quindi invitato gli operatori presenti a SMI26 a predisporre un documento condiviso da sottoporre al Ministero, contenente priorità strategiche, linee operative e proposte anche di natura legislativa per rafforzare l'efficienza del sistema logistico nazionale. Il confronto proseguirà nei prossimi mesi in Parlamento, nell'ambito dell'iter di riforma dei porti, attraverso tavoli dedicati con tutti i comparti coinvolti. Nel corso della mattinata è intervenuto anche il presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, che ha evidenziato il ruolo centrale del territorio nel sistema logistico del Nord Ovest e dell'intero



Milano - Si è chiusa oggi la decima edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry (SMI26), il forum di riferimento per il mondo della logistica e dello shipping, in un contesto internazionale segnato da nuove tensioni geopolitiche e da profonde trasformazioni infrastrutturali. Al centro del dibattito, il futuro del sistema logistico italiano tra riforme strutturali, intermodalità e potenziamento dei collegamenti strategici. Ad aprire l'ultima giornata dei lavori è stato il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, che ha richiamato l'attenzione sull'instabilità internazionale, con particolare riferimento alla crisi nel Golfo Persico e in Iran, e sulle sue ripercussioni dirette sull'approvvigionamento energetico e sulle rotte commerciali. «Il nostro sistema logistico - ha sottolineato - è chiamato ad affrontare nuove sfide: dall'aumento dei costi energetici alla ridefinizione delle rotte, fino alla necessità di garantire maggiore flessibilità alle linee di approvvigionamento. In questo scenario complesso, l'Italia deve saper valorizzare appieno la centralità strategica del Mediterraneo». In questa prospettiva si inserisce la riforma del settore logistico, con particolare attenzione al comparto portuale. L'obiettivo, ha spiegato Rixi, è individuare standard comuni per gli scali nazionali, creando sinergie e livelli omogenei di efficienza così da rafforzare la competitività internazionale del sistema Paese. Parallelamente, il Governo sta intervenendo sul settore degli interporti, destinati a lavorare sempre più in integrazione con i porti per sviluppare veri e propri dry port e migliorare la gestione dei nodi logistici. Ampio spazio anche al tema dei valichi alpini. Rixi ha ricordato l'apertura di canali diplomatici con i Paesi confinanti per potenziare i collegamenti transfrontalieri: dal raddoppio del tunnel del Fréjus alla riapertura del Colle di Tenda, dall'accelerazione sul Brennero fino alla seconda canna del Monte Bianco. Interventi che puntano a modernizzare un sistema infrastrutturale fermo, in molti casi, al secolo scorso. Sul

Corriere Marittimo

Focus

Paese. «La Liguria sta vivendo una trasformazione infrastrutturale profonda - ha dichiarato -. Le grandi opere stanno ridisegnando il nostro posizionamento nel contesto nazionale ed europeo: dal Terzo Valico al potenziamento dei collegamenti ferroviari e portuali, fino al tunnel sub portuale di **Genova**, che proprio nelle ultime ore ha visto l'apertura della nuova galleria ferroviaria». Accanto alle opere più visibili, Bucci ha richiamato l'attenzione su infrastrutture strategiche come i cavi sottomarini per il trasporto dati, che rafforzano il ruolo della Liguria come hub logistico e digitale nel Mediterraneo. «Le Regioni - ha aggiunto - devono assumere una funzione di cabina di regia, integrando porti, ferrovie e retroporti in un sistema realmente intermodale. Gli scali liguri rappresentano la porta d'accesso all'Europa e il punto di riferimento per il Nord Ovest: da qui transitano le merci destinate al sistema produttivo di Lombardia e Piemonte, ma anche flussi turistici e crocieristici fondamentali per la crescita». Rafforzare la rete logistica del Nord Ovest, ha concluso Bucci, significa sostenere la competitività dell'intero Paese in una fase storica che richiede visione strategica, solidità infrastrutturale e capacità di competere sui mercati globali. Giunto alla decima edizione, SMI26 si conferma così la piattaforma di riferimento per il confronto tra istituzioni e operatori del settore. L'evento è promosso da Alsea, International Propeller Club - Port of Milan e Assologistica.

L'UE (ri)scommette sul mare: presentate le Strategie per l'industria marittima e per i porti

Giorgio Dell Omodarme

Il commissario europeo per i Trasporti Sostenibili e il Turismo, Apostolos Tzitzikostas, ha indicato le linee guida per rafforzare la competitività, la sostenibilità e la sicurezza dell'industria marittima UE, mentre scatta l'allarme per il possibile aumento dei costi di trasporto dopo la chiusura dello Stretto di Hormuz. Bruxelles Rafforzare la competitività, la sostenibilità e la sicurezza dell'intero settore marittimo europeo. Con questi obiettivi, sono state presentate oggi (4 marzo) le due Strategie della Commissione Europea per l'Industria Marittima e per i Porti. In quanto tali, le Strategie non rappresentano vere e proprie iniziative legislative e si limitano a fornire un quadro di visione a cui dare seguito con piani d'azione più concreti e proposte di legge. L'Europa è un continente marittimo, ha dichiarato il commissario per i Trasporti Sostenibili e il Turismo, Apostolos Tzitzikostas, e, ben prima dello sviluppo autostradale e ferroviario, era il mare che permetteva di connetterci tra noi europei e con il resto del mondo. Tuttavia, tre quarti dell'import e dell'export UE si muovono via mare e, anche all'interno del Vecchio Continente, il 30 per cento del trasporto commerciale è di tipo marittimo. Nonostante questi numeri, secondo il politico greco, l'industria marittima europea si trova attualmente di fronte a sfide complesse dalla crescente competitività globale all'intensificarsi delle tensioni geopolitiche e le due Strategie redatte da Bruxelles sono pensate proprio per fornire alcuni suggerimenti su come affrontarle. La prima quella sull'industria marittima riguarda i settori della navalistica e del trasporto commerciale via mare. L'UE è leader globale nella costruzione di navi a tecnologia avanzata e rappresenta uno dei principali fornitori mondiali di servizi di trasporto marittimi, con oltre un terzo del tonnellaggio globale in tutti i segmenti, ha ricordato Tzitzikostas. Eppure, questa posizione di forza sembra oggi sempre più messa in discussione dalle aggressive politiche di sussidi portate avanti da attori extra-UE che distorcono le dinamiche del mercato e dalle crescenti ostilità in Medio Oriente che minano la resilienza del settore. In questo scenario, la Strategia della Commissione propone una serie di misure per rafforzare la leadership europea rispettivamente nel campo della cantieristica e in quello dei trasporti commerciali. Nel primo caso, le azioni suggerite sono la creazione di un'alleanza europea delle catene del valore marittime (per coordinare le attività di cantieri, armatori, Stati membri e Commissione), l'ulteriore sviluppo della cantieristica navale ad alta tecnologia e il lancio di un nuovo programma di ricerca e innovazione per la cantieristica navale, chiamato Shipyards of the Future (Cantieri navali del futuro) e finanziato nell'ambito del fondo di ricerca UE, Horizon Europe. Quanto al settore dello shipping, invece, la Commissione mira ad accrescerne la competitività incoraggiando gli investitori a scegliere le bandiere UE per le loro navi (oggi molte imbarcazioni europee battono bandiere di altri Stati) e semplificando



Il commissario europeo per i Trasporti Sostenibili e il Turismo, Apostolos Tzitzikostas, ha indicato le linee guida per rafforzare la competitività, la sostenibilità e la sicurezza dell'industria marittima UE, mentre scatta l'allarme per il possibile aumento dei costi di trasporto dopo la chiusura dello Stretto di Hormuz. Bruxelles Rafforzare la competitività, la sostenibilità e la sicurezza dell'intero settore marittimo europeo. Con questi obiettivi, sono state presentate oggi (4 marzo) le due Strategie della Commissione Europea per l'Industria Marittima e per i Porti. In quanto tali, le Strategie non rappresentano vere e proprie iniziative legislative e si limitano a fornire un quadro di visione a cui dare seguito con piani d'azione più concreti e proposte di legge. "L'Europa è un continente marittimo", ha dichiarato il commissario per i Trasporti Sostenibili e il Turismo, Apostolos Tzitzikostas, "e, ben prima dello sviluppo autostradale e ferroviario, era il mare che permetteva di connetterci tra noi europei e con il resto del mondo". Tuttavia, "tre quarti dell'import e dell'export UE si muovono via mare e, anche all'interno del Vecchio Continente, il 30 per cento del trasporto commerciale è di tipo marittimo". Nonostante questi numeri, secondo il politico greco, l'industria marittima europea si trova attualmente di fronte a sfide complesse - "dalla crescente competitività globale all'intensificarsi delle tensioni geopolitiche" - e le due Strategie redatte da Bruxelles sono pensate proprio per fornire alcuni suggerimenti su come affrontarle. La prima - quella sull'industria marittima - riguarda i settori della navalistica e del trasporto commerciale via mare. "L'UE è leader globale nella costruzione di navi a tecnologia avanzata e rappresenta uno dei principali fornitori mondiali di servizi di trasporto marittimi, con oltre un terzo del tonnellaggio globale in tutti i segmenti", ha ricordato Tzitzikostas. Eppure, questa posizione di forza sembra oggi sempre più messa in discussione dalle aggressive politiche di sussidi portate avanti da

le procedure amministrative per abbattere i costi. Particolare attenzione è dedicata anche al tema della sostenibilità delle navi europee del futuro: Tzitzikstas ha insistito molto sulla necessità di un rinnovamento della flotta e di un maggiore supporto UE agli investimenti per la decarbonizzazione, facilitando così l'uso di carburanti puliti e alternativi. Quanto alle modalità con cui ottenere il denaro necessario a finanziare la transizione verde, il commissario greco ha fatto riferimento ai fondi provenienti dall'ETS (Emission Trading System) il sistema europeo di scambio di quote di CO2 e su questo Tzitzikstas non ha risparmiato un rimprovero ai governi nazionali: I soldi dell'ETS devono ritornare al settore che li ha prodotti (in questo caso quello marittimo, ndr) al fine di renderne più facile la decarbonizzazione. Purtroppo, devo constatare che gli Stati membri al momento non lo stanno facendo. Le navi sono solo una metà di quella che Tzitzikstas definisce l'equazione marittima. L'altra è rappresentata dai porti, a cui è dedicata una seconda Strategia: I porti sono la spina dorsale dell'economia europea, ha spiegato il commissario sottolineando come gestiscano il 74 per cento del commercio esterno dell'UE, movimentino oltre 3,4 miliardi di tonnellate di merci e accolgano quasi 395 milioni di passeggeri ogni anno. Per rafforzarne ulteriormente la competitività, la Commissione propone di incentivarne l'innovazione, la digitalizzazione e l'integrazione con altre infrastrutture di trasporto; sviluppare linee guida e controlli più stringenti sulla proprietà estera dei porti europei e sugli investimenti UE in porti di paesi terzi; sostenerne la transizione energetica tramite misure come l'elettificazione delle banchine e definire una tabella di marcia per rendere più competitivi i porti di dimensioni media e piccola. Ma la questione più urgente, secondo Tzitzikstas, è quello della sicurezza. I porti sono punti strategici di ingresso e di uscita, dunque possono essere bersagli di minacce esterne e criminalità organizzata, ha avvertito il politico greco. Per questi motivi e a maggior ragione a seguito della recente escalation militare in Medio Oriente la Commissione propone di rafforzare la normativa UE sul contrasto al traffico marittimo di droga, intensificare i controlli sui precedenti dei lavoratori portuali per prevenire infiltrazioni criminali, istituire un nuovo forum per lo scambio di buone pratiche tra servizi di cybersicurezza e autorità portuali e introdurre sistemi di valutazione e analisi del rischio sui porti di paesi terzi. Una flotta di livello mondiale richiede hub portuali altrettanto d'eccellenza e questo è ciò che le due Strategie mirano ad ottenere, ha concluso Tzitzikstas, il cui entusiasmo è stato smorzato proprio sul finale. Quando la conversazione si è spostata sul tema del conflitto medio-orientale e una giornalista gli ha chiesto se fosse preoccupato per il possibile aumento dei costi di trasporto a seguito della recente chiusura dello strategico Stretto di Hormuz, il commissario greco non ha voluto indorare la pillola: Poiché l'intera area è stata dichiarata zona di guerra, le assicurazioni aumenteranno sensibilmente e, sì, tutto questo creerà una situazione molto difficile da gestire. Per questo, siamo in contatto costante con gli Stati membri e gli alleati della regione. L'impressione è che, su questo tema, serva qualcosa di più di una semplice Strategia della Commissione.

Spagna: investimenti per 7 mld di euro fino al 2029 per competitività, sostenibilità e connettività nei porti

(FERPRESS) Roma, 4 MAR Il Ministro dei Trasporti e della Mobilità Sostenibile, Óscar Puente, ha sottolineato l'impulso agli investimenti nel sistema portuale statale, con oltre 7 miliardi di euro previsti fino al 2029, per rafforzare la competitività, la sostenibilità e la connettività di queste infrastrutture statali strategiche. Ogni euro investito in questa fase ha un obiettivo chiaro: costruire un sistema portuale più competitivo, verde e connesso, ha sottolineato Puente durante il suo intervento al primo Congresso Nazionale Portuale tenutosi a Valencia e organizzato da **Porti Statali**, inaugurato dal Segretario di Stato, José Antonio Santano. Il Ministro ha fatto riferimento al piano di investimenti di **Porti Statali** per il periodo 2025-2029, denominato Orizzonte 2030, presentato lo scorso novembre a Las Palmas de Gran Canaria. Come ha spiegato, si tratta di una tabella di marcia per il sistema portuale spagnolo, uno dei grandi pilastri dei trasporti, della competitività e dell'economia spagnola. Circa due terzi degli investimenti previsti fino al 2029 saranno destinati al miglioramento, all'ampliamento e alla modernizzazione delle infrastrutture e degli impianti portuali. Il Ministro ha inoltre sottolineato gli sforzi di investimento per sviluppare progetti di sostenibilità ambientale, migliorare l'accesso stradale e ferroviario ai **porti**, rafforzare la sicurezza e la digitalizzazione e promuovere progetti portuali-città per avvicinare i **porti** ai cittadini e migliorare la loro qualità di vita. In ogni caso, ha sottolineato che gli investimenti previsti consentiranno al sistema portuale spagnolo di continuare a essere un punto di riferimento globale, generando ricchezza, occupazione e opportunità in tutto il Paese. Questo sistema, composto da 46 **porti** di interesse generale gestiti da 28 Autorità Portuali sotto il coordinamento dei **Porti** dello Stato, genera oltre 250.000 posti di lavoro e quasi 25 miliardi di euro di attività economica all'anno. Inoltre, queste infrastrutture sono motori di coesione territoriale e centri di innovazione tecnologica, ha aggiunto Puente. Nel suo discorso, il ministro ha evidenziato alcune delle azioni chiave previste per il 2026 per rafforzare la competitività e la crescita del sistema portuale. Tra queste, il completamento dell'accesso ferroviario al porto di Sagunto e il previsto completamento della seconda sezione dell'accesso ferroviario al porto di Castellón. Ha inoltre affermato che quest'anno saranno completati l'accesso ferroviario ai **porti** esterni di La Coruña e Ferrol, nonché il raccordo ferroviario presso la piattaforma logistica Salvaterra-As Neves a Vigo. Sarà inoltre completato il nuovo collegamento diretto con La Salud sull'accesso ferroviario al porto di Siviglia. Inoltre, sarà completata la seconda fase del nuovo terminal container di Cadice e sarà attivato l'accesso ferroviario a La Cabezuela. Sulla stessa linea, Puente ha affermato che è già stata completata la duplicazione della strada CT-34 di accesso al porto di Escombreras e che il passaggio



di proprietà all'Autorità Portuale di Cartagena sarà completato nel 2026, così come i lavori del terminal intermodale del porto di Tarragona a Marchamalo (Guadalajara). In particolare, il Ministro dei Trasporti ha sottolineato il nuovo terminal merci intermodale di Vicálvaro, per il quale sono stati stanziati 300 milioni di euro e che entrerà in funzione nel 2026. Come descritto da Puente, il nuovo terminal di Vicálvaro è un hub logistico al servizio dell'intero sistema portuale spagnolo, pienamente integrato nei corridoi atlantico e mediterraneo e con un collegamento diretto alle principali reti logistiche globali. Oltre ai progetti completati e in corso, il Ministro ha annunciato altre importanti iniziative all'interno del sistema portuale che dovrebbero essere sottoposte al Consiglio dei Ministri quest'anno per l'autorizzazione alla gara d'appalto. Tra queste: Progetti lungo il lungomare di Almería, con un investimento di quasi 20 milioni di euro, che integrano ulteriormente il porto con la città. A Huelva, l'interramento dell'Avenida de Hispanoamérica rappresenta un importante passo preliminare per lo sviluppo del bacino di Levante come città portuale. A Malaga, il nuovo Molo 8 definirà il futuro commerciale del porto per i decenni a venire. Ad Algeciras, verrà completata la realizzazione dell'infrastruttura di alimentazione elettrica per le navi, con un budget di 68 milioni di euro, rafforzando la sostenibilità e la modernizzazione del porto. A Las Palmas, il molo adiacente al molo Reina Sofía, con un budget di quasi 40 milioni di euro, consoliderà la capacità portuale e logistica. A Barcellona, il progetto di miglioramento stradale che distribuirà il traffico all'interno dell'area di servizio meridionale, con un budget di 100 milioni di euro, migliorerà l'efficienza operativa e la mobilità interna al porto. Il ministro ha inoltre sottolineato il collegamento tra il porto e la ferrovia come asse essenziale per la decarbonizzazione e la crescita industriale in Spagna. A questo proposito, ha sottolineato l'impulso allo sviluppo del Corridoio Mediterraneo, che, ha sottolineato, si tradurrà in traguardi storici che si ripeteranno costantemente nei prossimi due o tre anni, grazie allo sforzo intenso e costante nella pianificazione, nelle gare d'appalto e nella costruzione che si traduce in un tasso di esecuzione di 1,3 miliardi di euro all'anno nel 2024 e nel 2025. Tra i traguardi menzionati, il ministro ha fatto riferimento all'entrata in funzione, nella prima metà di quest'anno, della tangenziale di Almussafes, che collegherà lo stabilimento Ford al Corridoio, riducendo il flusso di merci attraverso Alfafar e Sedaví. Ha inoltre affermato che le strade di accesso al porto di Castellón dovrebbero essere operative entro un anno, con conseguente incremento delle esportazioni di ceramica. Inoltre, i lavori alla stazione intermodale di La Llagosta, elemento chiave per il porto di Barcellona, saranno completati nel giro di pochi giorni. Ha inoltre sottolineato che il completamento della conversione dello scartamento tra Castellón e Tarragona nel 2027 garantirà la continuità della linea ferroviaria a scartamento internazionale lungo il Corridoio dal confine a Murcia. Inoltre, dopo aver descritto nel dettaglio queste azioni per aumentare la competitività del sistema portuale statale, Puente ha evidenziato il programma Ports 4.0, che ha mobilitato oltre 50 milioni di euro dal 2018. Ha sottolineato che l'obiettivo è raggiungere quasi 70 milioni di euro entro il 2026 per incentivare la creazione di ecosistemi innovativi che favoriscano lo sviluppo di idee

e progetti per un futuro più digitale e tecnologico per queste infrastrutture. Ha inoltre evidenziato il progetto PORT-EOLMAR, un'iniziativa pionieristica in Europa per promuovere l'energia eolica offshore nei **porti** spagnoli e che rafforza il ruolo del sistema portuale come attore chiave nella nuova economia verde. Il progetto adatterà le infrastrutture portuali per fornire ormeggi e piattaforme in grado di supportare nuovi sviluppi di energia eolica offshore e altre fonti di energia marina. Come ha sottolineato Puente, si prevede che nell'ambito di questo progetto saranno mobilitati 212 milioni di euro di sussidi tra le tre aree portuali spagnole (Cantabrico-Atlantico, Mediterraneo e Canarie) per rafforzare l'autonomia strategica della Spagna e dell'Europa nella catena del valore delle energie rinnovabili e del loro stoccaggio. Tuttavia, il ministro ha affermato che tutti questi investimenti nel sistema portuale sono finanziati con risorse proprie spagnole e con l'aiuto del Piano di Ripresa, Trasformazione e Resilienza. A suo avviso, questo consente alla Spagna di pianificare a lungo termine, indipendentemente dal calendario politico, e di credere nella forza del suo settore pubblico per trasformare il futuro. E proprio per affrontare il futuro delle infrastrutture, ha fatto riferimento alla sfida posta dal cambiamento climatico. A questo proposito, ha annunciato che la Spagna firmerà tra pochi mesi la sua integrazione in una nuova Organizzazione Intergovernativa (Centro Internazionale Mercator per l'Oceano) per consolidare la cooperazione internazionale e la leadership europea nel campo dell'oceanografia operativa e dei servizi marittimi, essenziali per prevenire i rischi legati al clima. Prima del discorso del ministro, il Segretario di Stato José Antonio Santano ha inaugurato l'evento, sottolineando che il piano di investimenti 2025-2029 dell'Autorità Portuale di Valencia include progetti per un valore di oltre 900 milioni di euro. A questo proposito, ha affermato che il porto di Valencia è un progetto nazionale, una porta d'accesso per l'economia spagnola, un motore di occupazione e un laboratorio di innovazione logistica.

A SMI26 va in scena la logistica italiana tra crisi geopolitica e riforme: intermodalità, porti, valichi al centro della strategia del Governo

(FERPRESS) Roma, 4 MAR Ultima giornata di lavori per la 10a edizione Shipping Forwarding & Logistics meet Industry. La mattinata si è aperta con l'intervento istituzionale del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi che ha commentato: «In queste ultime ore il mondo è stato sconvolto da un'altra crisi a livello geopolitico che riguarda il Golfo Persico e l'Iran e che influisce in maniera determinante ad esempio sull'approvvigionamento del petrolio e dei suoi derivati. È evidente che il nostro sistema logistico è di fronte a nuove sfide legate non solo agli aumenti dei costi energetici ma anche alla ridefinizione delle rotte, alla flessibilità delle linee di approvvigionamento e alla capacità del nostro Paese di sfruttare a pieno la centralità del Mediterraneo in un momento di tensione internazionale particolarmente complessa». Ha continuato Rixi «Per questo il Governo ha deciso di portare avanti una riforma del settore logistico nazionale, in particolare del settore portuale. Nella prima fase verranno individuati gli obiettivi comuni sugli scali nazionali, al fine di creare una sinergia, delle facilities e delle commodities che abbiano gli stessi livelli di efficienza nei vari

scali italiani. Ciò garantirà una proposta omogenea sulla connettività a livello internazionale. Nel frattempo sono state portate avanti importanti riforme come nel settore degli interporti che sempre di più lavoreranno in sinergia col settore portuale per creare dei veri e propri dry port e distribuire e gestire i nodi logistici del Paese». Il ministro ha anche ricordato il programma di potenziamento dei valichi alpini. Sono stati aperti una serie di canali anche diplomatici con i Paesi limitrofi per potenziare il sistema. Il raddoppio del tunnel del Fréjus, la riapertura del Colle di Tenda; l'accelerazione sul Brennero e la volontà di finalizzare la seconda canna del tunnel del Monte Bianco sono iniziative che hanno l'obiettivo di portare un aggiornamento sostanziale del sistema valichi ormai fermo dal secolo scorso. Il vice ministro si è anche soffermato sugli importanti impegni di questi giorni con la convocazione del Comitato Ministeriale per la Sicurezza Marittima per garantire un monitoraggio della situazione e delle aree di crisi del Mediterraneo e del Medio Oriente e per cercare di agevolare l'armamento e il sistema logistico nell'affrontare i problemi che l'attuale crisi pone alle nostre linee di approvvigionamento. È un momento difficile in cui abbiamo bisogno di compattezza, unità e divisione. Rixi ha infine invitato gli operatori presenti a SMI26 a predisporre un documento da sottoporre al Ministero, con l'obiettivo di individuare priorità condivise e linee di indirizzo operative, oltre a raccogliere proposte concrete, anche di natura legislativa, utili a rafforzare l'efficienza del sistema logistico nazionale. Nei prossimi mesi, ha aggiunto, il confronto proseguirà nell'ambito dell'iter parlamentare sulla riforma dei porti, attraverso l'apertura di tavoli dedicati con tutti i comparti coinvolti, affinché competenze ed energie del settore possano



tradursi in un patrimonio comune al servizio del Paese. La mattina è proseguita con l'intervento di Marco Bucci, presidente della Regione Liguria, sottolineando il ruolo strategico della regione grazie ai suoi **porti** e alle infrastrutture, fondamentali per affrontare le criticità del sistema di approvvigionamento sia a livello italiano sia internazionale: «In Liguria è in corso una profonda trasformazione infrastrutturale. Le grandi opere stanno infatti ridisegnando il ruolo del territorio nel sistema logistico nazionale ed europeo: dal Terzo Valico al potenziamento dei collegamenti portuali e ferroviari, fino al tunnel subportuale di Genova, che ha visto proprio nelle ultime ore l'apertura della nuova galleria ferroviaria. A questo si affiancano infrastrutture meno visibili ma decisive, come i cavi sottomarini per il trasporto dei dati, che consolidano la Liguria come hub logistico e digitale nel Mediterraneo. Sono convinto che le Regioni debbano fare da cabina di regia di una governance che integri **porti**, ferrovie e retroporti, costruendo un sistema strategicamente intermodale. Gli scali liguri sono il cuore di questo sviluppo: sono la porta per l'Europa e il punto di accesso per tutto il Nord Ovest. Da Genova e dalla Liguria passano le merci che servono il sistema produttivo di Lombardia e Piemonte, ma anche flussi di persone, turismo e crocieristica, asset fondamentali per la crescita. Rafforzare la rete del Nord Ovest significa contribuire alla crescita dell'intero Paese, in un momento storico che richiede visione, solidità del sistema e capacità di competere sui mercati internazionali».

Il Nautilus

Focus

Rixi: operatori predispongano un documento da sottoporre al Ministero, con l'obiettivo di individuare priorità condivise e linee di indirizzo operative per rafforzare il sistema logistico nazionale

A SMI26 va in scena la logistica italiana tra crisi geopolitica e riforme: intermodalità, porti e valichi al centro della strategia del Governo Milano - Ultima giornata di lavori per la 10a edizione Shipping Forwarding & Logistics meet Industry. La mattinata si è aperta con l'intervento istituzionale del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi che ha commentato: «In queste ultime ore il mondo è stato sconvolto da un'altra crisi a livello geopolitico che riguarda il Golfo Persico e l'Iran e che influisce in maniera determinante ad esempio sull'approvvigionamento del petrolio e dei suoi derivati. È evidente che il nostro sistema logistico è di fronte a nuove sfide legate non solo agli aumenti dei costi energetici ma anche alla ridefinizione delle rotte, alla flessibilità delle linee di approvvigionamento e alla capacità del nostro Paese di sfruttare a pieno la centralità del Mediterraneo in un momento di tensione internazionale particolarmente complessa». Ha continuato Rixi - «Per questo il Governo ha deciso di portare avanti una riforma del settore logistico nazionale, in particolare del settore portuale. Nella prima fase verranno individuati gli obiettivi comuni sugli scali nazionali, al fine di creare una sinergia, delle facilities e delle commodities che abbiano gli stessi livelli di efficienza nei vari scali italiani. Ciò garantirà una proposta omogenea sulla connettività a livello internazionale. Nel frattempo sono state portate avanti importanti riforme come nel settore degli interporti che sempre di più lavoreranno in sinergia col settore portuale per creare dei veri e propri dry port e distribuire e gestire i nodi logistici del Paese». Il ministro ha anche ricordato il programma di potenziamento dei valichi alpini. Sono stati aperti una serie di canali anche diplomatici con i Paesi limitrofi per potenziare il sistema. Il raddoppio del tunnel del Fréjus, la riapertura del Colle di Tenda; l'accelerazione sul Brennero e la volontà di finalizzare la seconda canna del tunnel del Monte Bianco sono iniziative che hanno l'obiettivo di portare un aggiornamento sostanziale del sistema valichi ormai fermo dal secolo scorso. Il vice ministro si è anche soffermato sugli importanti impegni di questi giorni con la convocazione del Comitato Ministeriale per la Sicurezza Marittima per garantire un monitoraggio della situazione e delle aree di crisi del Mediterraneo e del Medio Oriente e per cercare di agevolare l'armamento e il sistema logistico nell'affrontare i problemi che l'attuale crisi pone alle nostre linee di approvvigionamento. È un momento difficile in cui abbiamo bisogno di compattezza, unità e divisione. Rixi ha infine invitato gli operatori presenti a SMI26 a predisporre un documento da sottoporre al Ministero, con l'obiettivo di individuare priorità condivise e linee di indirizzo operative, oltre a raccogliere proposte concrete, anche di natura legislativa, utili a rafforzare l'efficienza del sistema logistico nazionale. Nei prossimi mesi, ha aggiunto, il confronto proseguirà nell'ambito dell'iter parlamentare sulla riforma dei porti,



A SMI26 va in scena la logistica italiana tra crisi geopolitica e riforme: intermodalità, porti e valichi al centro della strategia del Governo Milano - Ultima giornata di lavori per la 10a edizione Shipping Forwarding & Logistics meet Industry. La mattinata si è aperta con l'intervento istituzionale del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi che ha commentato: «In queste ultime ore il mondo è stato sconvolto da un'altra crisi a livello geopolitico che riguarda il Golfo Persico e l'Iran e che influisce in maniera determinante ad esempio sull'approvvigionamento del petrolio e dei suoi derivati. È evidente che il nostro sistema logistico è di fronte a nuove sfide legate non solo agli aumenti dei costi energetici ma anche alla ridefinizione delle rotte, alla flessibilità delle linee di approvvigionamento e alla capacità del nostro Paese di sfruttare a pieno la centralità del Mediterraneo in un momento di tensione internazionale particolarmente complessa». Ha continuato Rixi - «Per questo il Governo ha deciso di portare avanti una riforma del settore logistico nazionale, in particolare del settore portuale. Nella prima fase verranno individuati gli obiettivi comuni sugli scali nazionali, al fine di creare una sinergia, delle facilities e delle commodities che abbiano gli stessi livelli di efficienza nei vari scali italiani. Ciò garantirà una proposta omogenea sulla connettività a livello internazionale. Nel frattempo sono state portate avanti importanti riforme come nel settore degli interporti che sempre di più lavoreranno in sinergia col settore portuale per creare dei veri e propri dry port e distribuire e gestire i nodi logistici del Paese». Il ministro ha anche ricordato il programma di potenziamento dei valichi alpini. Sono stati aperti una serie di canali anche diplomatici con i Paesi limitrofi per potenziare il sistema. Il raddoppio del tunnel del Fréjus, la riapertura del Colle di Tenda; l'accelerazione sul Brennero e la

Il Nautilus

Focus

attraverso l'apertura di tavoli dedicati con tutti i comparti coinvolti, affinché competenze ed energie del settore possano tradursi in un patrimonio comune al servizio del Paese. La mattina è proseguita con l'intervento di Marco Bucci, presidente della Regione Liguria, sottolineando il ruolo strategico della regione grazie ai suoi porti e alle infrastrutture, fondamentali per affrontare le criticità del sistema di approvvigionamento sia a livello italiano sia internazionale: «In Liguria è in corso una profonda trasformazione infrastrutturale. Le grandi opere stanno infatti ridisegnando il ruolo del territorio nel sistema logistico nazionale ed europeo: dal Terzo Valico al potenziamento dei collegamenti portuali e ferroviari, fino al tunnel subportuale di **Genova**, che ha visto proprio nelle ultime ore l'apertura della nuova galleria ferroviaria. A questo si affiancano infrastrutture meno visibili ma decisive, come i cavi sottomarini per il trasporto dei dati, che consolidano la Liguria come hub logistico e digitale nel Mediterraneo. Sono convinto che le Regioni debbano fare da cabina di regia di una governance che integri porti, ferrovie e retroporti, costruendo un sistema strategicamente intermodale. Gli scali liguri sono il cuore di questo sviluppo: sono la porta per l'Europa e il punto di accesso per tutto il Nord Ovest. Da **Genova** e dalla Liguria passano le merci che servono il sistema produttivo di Lombardia e Piemonte, ma anche flussi di persone, turismo e crocieristica, asset fondamentali per la crescita. Rafforzare la rete del Nord Ovest significa contribuire alla crescita dell'intero Paese, in un momento storico che richiede visione, solidità del sistema e capacità di competere sui mercati internazionali».

Informare

Focus

La Commissione Europea presenta due strategie per promuovere la competitività, la sostenibilità, la sicurezza e la resilienza dei porti, dei trasporti marittimi e della cantieristica navale dell'UE

Verrà istituito un consiglio di alto livello Oggi la Commissione Europea ha adottato due strategie che hanno l'obiettivo di promuovere la competitività, la sostenibilità, la sicurezza e la resilienza del settore del trasporto marittimo dell'UE intervenendo sui comparti portuale, marittimo e della cantieristica navale. La strategia per i **porti** propone azioni incentrate su cinque priorità per affrontare le sfide più urgenti, con la prima che ha lo scopo di rafforzare la competitività, l'innovazione e la digitalizzazione. Con questo fine la Commissione, per migliorare la coerenza e il coordinamento, elaborerà criteri e principi guida per i finanziamenti e gli investimenti dell'UE nei **porti** di paesi terzi. Elaborerà anche criteri e orientamenti sulla proprietà e sul controllo stranieri, concentrandosi sui **porti** identificati come infrastrutture strategiche a duplice uso civile e militare, e sosterrà la trasformazione digitale e verde promuovendo l'innovazione, l'espansione e l'adozione di tecnologie innovative. La seconda priorità è la promozione della transizione energetica, della sostenibilità e delle industrie pulite. La Commissione ha reso noto che in tale ambito accelererà il rilascio delle autorizzazioni e fornirà procedure di valutazione più rapide per i progetti portuali strategici in materia di energia e ambiente e che il prossimo piano d'azione per l'elettrificazione sosterrà l'elettrificazione dei **porti**, l'accesso alla rete e la diffusione di energia pulita. Inoltre, verranno promossi partenariati per la cooperazione energetica nelle aree portuali e nelle aree limitrofe per un uso sostenibile dell'energia, compreso l'idrogeno. La terza priorità mira a proteggere e mettere in sicurezza i **porti**. In particolare, verranno aggiornati e rivisti gli orientamenti esistenti, tenendo conto delle minacce emergenti e promuovendo condizioni di parità a livello globale per la sicurezza dei **porti** dell'UE. Per contrastare il traffico di droga, basandosi sul lavoro del partenariato pubblico-privato European Ports Alliance, la Commissione istituirà quadri per le valutazioni dei **porti** dei paesi terzi e per i controlli dei precedenti penali dei lavoratori portuali. Inoltre, la Commissione istituirà un forum per lo scambio di buone pratiche tra le autorità portuali e di sicurezza informatica degli Stati membri e una valutazione dei rischi per la sicurezza a livello dell'UE per individuare i rischi più urgenti e le misure appropriate per mitigarli. La quarta azione prioritaria riguarda l'accesso ai finanziamenti e gli investimenti. La Commissione ha annunciato che, basandosi sugli strumenti di finanziamento dell'UE esistenti, tra cui il Meccanismo per Collegare l'Europa, i fondi della politica di coesione ed InvestEU, sosterrà i **porti** con principi di finanziamento chiari e mirati, volti a migliorare il coordinamento e l'efficienza dei finanziamenti dell'UE. Inoltre,



Informare

Focus

faciliterà l'accesso a servizi di consulenza e a strumenti di riduzione del rischio, con particolare attenzione alle esigenze dei **porti** di piccole e medie dimensioni. L'ultima priorità è relativa a coesione sociale, competenze e posti di lavoro di qualità, e la strategia evidenzia l'importante ruolo dei **porti** di piccole e medie dimensioni e delinea iniziative specifiche in materia di innovazione, energie pulite, sicurezza e connettività a sostegno di questi **porti**. Inoltre, la Commissione sosterrà lo sviluppo di una forza lavoro qualificata di nuova generazione in tutti i settori dell'economia blu attraverso azioni nell'ambito della strategia per il rinnovo generazionale. Un nuovo Pact for Skills per il settore portuale si concentrerà sul miglioramento delle competenze, la riqualificazione e l'inclusione dei lavoratori. La Commissione elaborerà anche orientamenti sull'applicazione della legislazione sulla sicurezza marittima ai lavoratori portuali che operano a bordo delle navi, nonché sulla gestione sicura dei combustibili alternativi nei **porti**. La seconda strategia industriale marittima presentata oggi si fonda su tre pilastri. Il primo, "Costruire, equipaggiare e riparare", si concentra sul rafforzamento delle capacità dell'industria europea della cantieristica navale e sulla leadership tecnologica dell'Europa. Questo pilastro include azioni volte a promuovere la sovranità industriale dell'UE e a creare sinergie lungo tutta la catena del valore marittima. A tal fine, la Commissione lancerà una "EU Industrial Maritime Value Chain Alliance". La strategia mira anche ad accelerare la trasformazione digitale e circolare dei cantieri navali europei, a massimizzare la domanda e i finanziamenti pubblici e a migliorare la parità di condizioni a livello globale per l'industria navalmeccanica dell'UE. Il pilastro "Trasporti e connessioni" prevede misure per rafforzare la competitività, la sostenibilità e la connettività del trasporto marittimo. In particolare, comprende misure volte a semplificare le procedure amministrative e di rendicontazione per il trasporto marittimo, a sostenere la transizione verde e digitale, a promuovere un trasporto marittimo di qualità e a migliorare l'agilità e l'atteggiamento proattivo nelle relazioni internazionali. La Commissione ha specificato che, assieme agli Stati membri, rafforzerà l'impegno dell'UE presso l'International Maritime Organization sugli standard marittimi globali, per contribuire a raggiungere condizioni di parità. La strategia prevede poi il proseguimento dell'utilizzo degli attuali orientamenti in materia di aiuti di Stato per il trasporto marittimo per mantenere le attuali quote di mercato e incoraggiare le navi a scegliere bandiere dell'UE. Il terzo pilastro, "Sicurezza e protezione", mira a rafforzare le capacità navale, subacquee, dual-use e militare dell'Europa per aumentare la sicurezza e la resilienza. La Commissione ha specificato che l'azione mobilita diversi strumenti per sostenere la capacità di produzione navale, rafforzare la consapevolezza del settore marittimo a livello UE e perseguire un meccanismo di sostegno alla costruzione di traghetti a duplice uso civile e militare con specifiche militari migliorate. La Commissione Europea ha spiegato che la strategia mira a mobilitare finanziamenti UE, nazionali e privati per sostenere gli investimenti nella decarbonizzazione della flotta, nell'innovazione

Informare

Focus

e nella difesa. Ciò include l'utilizzo di fondi esistenti come il Meccanismo per Collegare l'Europa, il Fondo per l'Innovazione, Orizzonte Europa, i programmi del Fondo europeo per la difesa, le entrate nazionali del sistema ETS dell'UE e gli strumenti di condivisione del rischio tramite InvestEU, in attesa dell'adozione del prossimo Quadro Finanziario Pluriennale. Per garantire un'attuazione efficace della strategia per i **porti** e il settore marittimo, la Commissione istituirà un consiglio di alto livello per le industrie marittime e i **porti**, presieduto dal commissario responsabile e dai vicepresidenti.

Informare

Focus

Armatori e produttori navali europei plaudono alla strategia dell'UE per il settore. Meno convinti della proposta gli operatori portuali tedeschi

Raptis (ECSA): respinta qualsiasi richiesta protezionistica. Jürgens: manca una chiara volontà di rafforzare i **porti** europei quali motore di crescita

L'associazione degli armatori europei ha accolto con favore la Strategia Marittima Industriale Europea presentata oggi dalla Commissione Europea del 4 marzo 2026), politica che - ha evidenziato European Shipowners - ECSA - alla luce della recente instabilità geopolitica riconosce il ruolo strategico del trasporto marittimo per la sicurezza energetica e per la supply chain e propone misure per rafforzare la competitività internazionale del trasporto marittimo europeo e dell'intero cluster industriale. Inoltre, ECSA ha rilevato che la strategia ha fermamente respinto qualsiasi appello all'adozione di misure protezionistiche e sottolinea la necessità di investimenti a sostegno della competitività dell'industria europea. L'associazione ha evidenziato anche che la strategia afferma la necessità di concentrarsi sulla transizione energetica e propone l'utilizzo dei proventi nazionali del sistema EU ETS per l'adozione di combustibili puliti e tecnologie pulite per il trasporto marittimo, e prospetta inoltre le condizioni per la competitività del trasporto marittimo europeo, impegnandosi a definire un quadro normativo e fiscale adeguato. Anche l'elemento umano, la formazione e la riqualificazione sono considerati una priorità assoluta per la competitività del settore, in linea con il diritto e la regolamentazione internazionale. Ricordando che «sebbene la flotta europea sia in costante crescita, altre flotte stanno però crescendo più rapidamente», il segretario generale di ECSA, Sotiris Raptis - ha rimarcato che «la Commissione ha respinto qualsiasi richiesta protezionistica e ha invece dato priorità agli investimenti. È così - ha affermato Raptis - che proteggiamo la competitività, realizziamo la decarbonizzazione e rafforziamo allo stesso tempo la sicurezza energetica dell'Europa». Per ECSA, «la Commissione dovrebbe fare un ulteriore passo avanti e - ha spiegato Raptis - impegnarsi affinché le misure dell'UE siano transitorie e vengano ritirate una volta adottato un accordo globale presso l'International Maritime Organization». Che le priorità dell'industria armatoriale siano state recepite nella strategia proposta dalla Commissione Europea lo ha rilevato l'associazione italiana Assarmatori, secondo cui «i testi riflettono un approccio bilanciato e fanno sintesi tra le esigenze del settore, includendo diverse priorità che Assarmatori ha portato avanti nell'ultimo anno e mezzo in sede europea e nazionale. Tra queste - ha specificato l'associazione - merita segnalare la revisione della direttiva ETS, l'invito agli Stati Membri ad allocare maggiori risorse derivanti da questo regime alla decarbonizzazione del settore, la necessità di risolvere le problematiche di competitività dei **porti** di transhipment, la semplificazione dei criteri



Raptis (ECSA): respinta qualsiasi richiesta protezionistica. Jürgens: manca una chiara volontà di rafforzare i porti europei quali motore di crescita L'associazione degli armatori europei ha accolto con favore la Strategia Marittima Industriale Europea presentata oggi dalla Commissione Europea del 4 marzo 2026), politica che - ha evidenziato European Shipowners - ECSA - alla luce della recente instabilità geopolitica riconosce il ruolo strategico del trasporto marittimo per la sicurezza energetica e per la supply chain e propone misure per rafforzare la competitività internazionale del trasporto marittimo europeo e dell'intero cluster industriale. Inoltre, ECSA ha rilevato che la strategia ha fermamente respinto qualsiasi appello all'adozione di misure protezionistiche e sottolinea la necessità di investimenti a sostegno della competitività dell'industria europea. L'associazione ha evidenziato anche che la strategia afferma la necessità di concentrarsi sulla transizione energetica e propone l'utilizzo dei proventi nazionali del sistema EU ETS per l'adozione di combustibili puliti e tecnologie pulite per il trasporto marittimo, e prospetta inoltre le condizioni per la competitività del trasporto marittimo europeo, impegnandosi a definire un quadro normativo e fiscale adeguato. Anche l'elemento umano, la formazione e la riqualificazione sono considerati una priorità assoluta per la competitività del settore, in linea con il diritto e la regolamentazione internazionale. Ricordando che «sebbene la flotta europea sia in costante crescita, altre flotte stanno però crescendo più rapidamente», il segretario generale di ECSA, Sotiris Raptis - ha rimarcato che «la Commissione ha respinto qualsiasi richiesta protezionistica e ha invece dato priorità agli investimenti. È così - ha affermato Raptis - che proteggiamo la competitività, realizziamo la decarbonizzazione e rafforziamo allo stesso tempo la sicurezza energetica dell'Europa». Per ECSA, «la Commissione dovrebbe fare un ulteriore passo avanti e - ha spiegato Raptis - impegnarsi affinché le misure dell'UE siano transitorie e vengano ritirate una volta adottato un accordo globale presso l'International Maritime Organization». Che le priorità dell'industria armatoriale siano state recepite nella strategia proposta dalla Commissione Europea lo ha rilevato l'associazione italiana Assarmatori, secondo cui «i testi riflettono un approccio bilanciato e fanno sintesi tra le esigenze del settore, includendo diverse priorità che Assarmatori ha portato avanti nell'ultimo anno e mezzo in sede europea e nazionale. Tra queste - ha specificato l'associazione - merita segnalare la revisione della direttiva ETS, l'invito agli Stati Membri ad allocare maggiori risorse derivanti da questo regime alla decarbonizzazione del settore, la necessità di risolvere le problematiche di competitività dei **porti** di transhipment, la semplificazione dei criteri

Informare

Focus

di vaglio tecnico della Tassonomia europea, il riconoscimento del valore insostituibile dell'aiuto di Stato alle bandiere europee e del potenziale dual-use delle unità ro-ro-èax, così come la semplificazione delle procedure MRV e lo sviluppo del cold ironing nei porti». «Si tratta - ha rilevato il segretario generale di Assarmatori, Alberto Rossi - di temi cari all'armamento italiano che finalmente trovano diritto di cittadinanza in documenti d'indirizzo della Commissione Europea. È un passo avanti significativo ma - ha puntualizzato Rossi - non dobbiamo cedere a facili entusiasmi: il modo in cui queste priorità verranno realizzate e messe a terra dall'UE farà la differenza tra un'industria in grado di competere con il resto del mondo e un'industria gravata da una legislazione miope come quella che subiamo oggi. Fondamentale è stato fino ad ora, e ancor di più lo sarà in futuro, l'impegno del commissario europeo ai Trasporti Apostolos Tzitzikostas e del vice presidente esecutivo della Commissione Europea Raffaele Fitto, che, tra le varie deleghe, supervisiona alle politiche dei trasporti. Allo stesso modo l'ascolto, l'impegno e il protagonismo del governo italiano, a partire dai ministri Salvini, Pichetto Fratin e Musumeci, dal viceministro Rixi e dal CIPOM, hanno permesso d'invertire alcune pericolose tendenze che erano emerse a Bruxelles nei mesi scorsi, tra cui un eccessivo protezionismo promosso da Germania, Olanda e Francia, che stava per concretizzarsi in dazi sull'importazione dei traghetti, e un approccio negativo verso l'integrazione verticale, riconosciuta nella Strategia dei Porti, finalmente, come in grado di promuovere efficienza e competitività. I prossimi mesi, con la revisione della direttiva ETS - ha concluso Rossi - saranno cruciali per il nostro settore. Le premesse sono buone ma non sarà facile superare alcuni ostacoli, tra cui l'eccessiva miopia di parti della Commissione Europea e di alcuni Stati membri rispetto alle soluzioni di cui l'industria ha bisogno, in primo luogo le deroghe per i porti di transhipment, le Autostrade del Mare e i collegamenti con le isole sotto l'ETS». Un forte plauso per la strategia proposta dalla Commissione Europea è giunto da SEA Europe (Shipyards' & Maritime Equipment Association of Europe), secondo cui «questa iniziativa storica risponde direttamente alle richieste dell'industria manifatturiera marittima europea attraverso il Manifesto SEA Europe dell'aprile 2024 e ulteriormente dettagliate nelle nostre 22 raccomandazioni concrete. I cantieri navali e i produttori di attrezzature marittime - ha sottolineato l'associazione dei cantieri e produttori navali europei - sono risorse industriali strategiche. Sostengono la sicurezza marittima e navale dell'Europa, ne rafforzano la resilienza industriale e ne guidano l'economia marittima e blu. SEA Europe e i suoi associati accolgono con favore la nuova strategia come un risultato senza precedenti: un riconoscimento decisivo dell'importanza della produzione marittima per l'autonomia strategica, la sicurezza economica, la difesa, il commercio, la sostenibilità, l'innovazione, la resilienza e la competitività dell'Europa». «Accogliamo con particolare favore - ha precisato il segretario generale di SEA Europe, Christophe Tytgat - la forte attenzione della strategia allo stimolo sia dell'offerta che della domanda. Creando incentivi per gli armatori affinché scelgano cantieri navali e produttori di equipaggiamenti

Informare

Focus

marittimi europei, offrendo al contempo accesso a finanziamenti per stimolare gli investimenti in processi di produzione navale moderni, efficienti, innovativi e sostenibili, all'interno di un quadro di preferenze europee reciprocamente vantaggioso nei segmenti emergenti e ad alto valore aggiunto, è essenziale per garantire che le capacità industriali europee rimangano competitive e a prova di futuro». In assenza di un tempestivo commento da parte dell'associazione dei porti europei ESPO, a presentare una valutazione della strategia per i porti proposta dalla Commissione Europea è l'associazione degli operatori portuali tedeschi ZDS che l'ha definita «un importante impulso», «ma non soddisfa le attuali esigenze dei porti europei in termini di strategia, economia e politica di sicurezza». «La strategia - ha chiarito il presidente della ZDS, Sebastian Jürgens - invia i giusti segnali in termini di resilienza, sicurezza e innovazione. Ma rimane difensiva. Manca una chiara volontà di rafforzare i porti europei quali motore di crescita. I porti sono visti troppo come oggetti di regolamentazione e troppo poco come fondamento di un'Europa competitiva». Secondo ZDS, «l'Europa deve impegnarsi più intensamente nelle discussioni sui nuovi mercati e su solidi accordi commerciali. Ciò non riguarda solo l'aumento del traffico merci, ma anche la gestione degli investimenti internazionali e delle filiali delle società portuali europee nei paesi terzi. Inoltre - ha osservato l'associazione tedesca - la strategia non affronta ancora adeguatamente i requisiti infrastrutturali e sovrastrutturali, nonché le esigenze di qualificazione e formazione del settore portuale». «I porti marittimi - ha affermato Jürgens - sono infrastrutture strategiche per la competitività, la sicurezza dell'approvvigionamento e la sovranità europea. Questa importanza deve finalmente riflettersi nei finanziamenti, nella regolamentazione e nei principi di finanziamento». Per ZDS, c'è anche la «pressante necessità di migliorare il finanziamento pubblico dei porti. Le linee guida proposte - secondo l'associazione - sono troppo schematiche e non rendono giustizia alla crescente diversità dei compiti svolti dai porti, dall'approvvigionamento energetico e dai requisiti di sicurezza alla mobilità militare». «Abbiamo bisogno - ha spiegato Jürgens - di uno strumento di aiuti di Stato dedicato e moderno per i porti marittimi. Il regolamento generale di esenzione per categoria non è più sufficiente». Ricordando, infine, che la Commissione Europea intende anche istituire un consiglio ad alto livello dei porti dell'UE, per ZDS «il fattore cruciale sarà il modo in cui le linee guida e i regolamenti annunciati saranno attuati nella pratica».

Assarmatori Pubblicate le due Strategie UE dedicate al settore marittimo-portuale

La Commissione europea ha pubblicato quest'oggi la Strategia Marittima Industriale Europea e la Strategia Europea dei Porti Rossi: "Nostre priorità contenute nei testi, ora è il momento di metterle a terra con azioni concrete" Due documenti programmatici che tracciano il perimetro d'azione e le direttrici future d'intervento delle istituzioni europee per il settore marittimo-portuale e l'intera filiera industriale marittima. I testi riflettono un approccio bilanciato e fanno sintesi tra le esigenze del settore, includendo diverse priorità che Assarmatori ha portato avanti nell'ultimo anno e mezzo in sede europea e nazionale. Tra queste, merita segnalare la revisione della Direttiva ETS, l'invito agli Stati Membri ad allocare maggiori risorse derivanti da questo regime alla decarbonizzazione del settore, la necessità di risolvere le problematiche di competitività dei porti di transhipment, la semplificazione dei criteri di vaglio tecnico della Tassonomia europea, il riconoscimento del valore insostituibile dell'Aiuto di Stato alle bandiere europee e del potenziale dual use delle unità Ro/Ro-Pax, così come la semplificazione delle procedure MRV e lo sviluppo del cold ironing nei porti. "Si tratta di temi cari all'armamento italiano che finalmente trovano diritto di cittadinanza in documenti d'indirizzo della Commissione europea - commenta il Segretario Generale di Assarmatori, Alberto Rossi - È un passo avanti significativo ma non dobbiamo cedere a facili entusiasmi: il modo in cui queste priorità verranno realizzate e messe a terra dall'UE farà la differenza tra un'industria in grado di competere con il resto del mondo e un'industria gravata da una legislazione miope come quella che subiamo oggi. Fondamentale è stato fino ad ora, e ancor di più lo sarà in futuro, l'impegno del Commissario europeo ai Trasporti Apostolos Tzitzikostas e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea Raffaele Fitto, che, tra le varie deleghe, supervisiona alle politiche dei trasporti. Allo stesso modo l'ascolto, l'impegno e il protagonismo del Governo italiano, a partire dai Ministri Salvini, Pichetto Fratin e Musumeci, dal Viceministro Rixi e dal CIPOM, hanno permesso d'invertire alcune pericolose tendenze che erano emerse a Bruxelles nei mesi scorsi, tra cui un eccessivo protezionismo promosso da Germania, Olanda e Francia, che stava per concretizzarsi in dazi sull'importazione dei traghetti, e un approccio negativo verso l'integrazione verticale, riconosciuta nella Strategia dei Porti, finalmente, come in grado di promuovere efficienza e competitività". "I prossimi mesi, con la revisione della Direttiva ETS, saranno cruciali per il nostro settore. Le premesse sono buone ma non sarà facile superare alcuni ostacoli, tra cui l'eccessiva miopia di parti della Commissione europea e di alcuni Stati Membri rispetto alle soluzioni di cui l'industria ha bisogno, in primo luogo le deroghe per i porti di transhipment, le Autostrade del Mare e i collegamenti con le isole sotto l'ETS", conclude Rossi.

Informatore Navale

Assarmatori Pubblicate le due Strategie UE dedicate al settore marittimo-portuale

03/04/2026 18:22

La Commissione europea ha pubblicato quest'oggi la Strategia Marittima Industriale Europea e la Strategia Europea dei Porti Rossi: "Nostre priorità contenute nei testi, ora è il momento di metterle a terra con azioni concrete" Due documenti programmatici che tracciano il perimetro d'azione e le direttrici future d'intervento delle istituzioni europee per il settore marittimo-portuale e l'intera filiera industriale marittima. I testi riflettono un approccio bilanciato e fanno sintesi tra le esigenze del settore, includendo diverse priorità che Assarmatori ha portato avanti nell'ultimo anno e mezzo in sede europea e nazionale. Tra queste, merita segnalare la revisione della Direttiva ETS, l'invito agli Stati Membri ad allocare maggiori risorse derivanti da questo regime alla decarbonizzazione del settore, la necessità di risolvere le problematiche di competitività dei porti di transhipment, la semplificazione dei criteri di vaglio tecnico della Tassonomia europea, il riconoscimento del valore insostituibile dell'Aiuto di Stato alle bandiere europee e del potenziale dual use delle unità Ro/Ro-Pax, così come la semplificazione delle procedure MRV e lo sviluppo del cold ironing nei porti. "Si tratta di temi cari all'armamento italiano che finalmente trovano diritto di cittadinanza in documenti d'indirizzo della Commissione europea - commenta il Segretario Generale di Assarmatori, Alberto Rossi - È un passo avanti significativo ma non dobbiamo cedere a facili entusiasmi: il modo in cui queste priorità verranno realizzate e messe a terra dall'UE farà la differenza tra un'industria in grado di competere con il resto del mondo e un'industria gravata da una legislazione miope come quella che subiamo oggi. Fondamentale è stato fino ad ora, e ancor di più lo sarà in futuro, l'impegno del Commissario europeo ai Trasporti Apostolos Tzitzikostas e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea Raffaele Fitto, che, tra le varie deleghe, supervisiona alle politiche dei trasporti. Allo stesso modo l'ascolto, l'impegno e il protagonismo del Governo italiano, a partire dai Ministri Salvini, Pichetto Fratin e Musumeci, dal Viceministro Rixi e dal CIPOM, hanno permesso d'invertire alcune pericolose tendenze che erano emerse a Bruxelles nei mesi scorsi, tra cui un eccessivo protezionismo promosso da Germania, Olanda e Francia, che stava per concretizzarsi in dazi sull'importazione dei traghetti, e un approccio negativo verso l'integrazione verticale, riconosciuta nella Strategia dei Porti, finalmente, come in grado di promuovere efficienza e competitività". "I prossimi mesi, con la revisione della Direttiva ETS, saranno cruciali per il nostro settore. Le premesse sono buone ma non sarà facile superare alcuni ostacoli, tra cui l'eccessiva miopia di parti della Commissione europea e di alcuni Stati Membri rispetto alle soluzioni di cui l'industria ha bisogno, in primo luogo le deroghe per i porti di transhipment, le Autostrade del Mare e i collegamenti con le isole sotto l'ETS", conclude Rossi.

Informazioni Marittime

Focus

Traghetti inquinano (molto) più delle auto in Europa: lo studio di Transport & Environment

L'Italia è il primo Paese europeo per emissioni di gas serra prodotte per traffico domestico e soste portuali. Bastano poco più di mille traghetti nei porti europei per emettere un quantitativo di CO₂ pari a 13,4 milioni di tonnellate, superiore a quello di 6,6 milioni di automobili. Il dato inquietante emerge da di Transport & Environment, il principale gruppo impegnato per la decarbonizzazione dei trasporti, obiettivo perseguibile con una vasta 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 del vecchio continente è di 26 anni e rinnovare la flotta è urgente. L'Italia, riferisce l'Ansa, 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 quattro dei suoi porti sono nella top 10 di quelli con il livello più alto di emissioni: **Genova** è al quinto posto, seguita da Livorno al settimo, Palermo all'ottavo e Civitavecchia al nono. Con 167 traghetti, l'Italia 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. Condividi Tag traghetti ambiente Articoli correlati.



Porti e industria marittima, l'UE vara due strategie per rafforzare competitività e sicurezza

La Commissione europea adotta la EU Ports Strategy e la Industrial Maritime Strategy: focus su autonomia strategica, transizione energetica e leadership tecnologica

BRUXELLES La Commissione europea ha approvato due nuove strategie dedicate al settore marittimo: la EU Ports Strategy e la Industrial Maritime Strategy. L'obiettivo è rafforzare competitività, sostenibilità, sicurezza e resilienza dell'intero comparto waterborne europeo – porti, shipping e cantieristica – in uno scenario segnato da crescente concorrenza globale, transizione energetica e rischi geopolitici. I due piani delineano una visione integrata e una serie di azioni operative per consolidare l'autonomia strategica dell'Unione, proteggere le catene di approvvigionamento critiche e sostenere la leadership industriale europea.

Porti: infrastrutture strategiche per commercio ed energia I porti rappresentano un pilastro dell'economia dell'UE: gestiscono circa il 74% del commercio estero, movimentano 3,4 miliardi di tonnellate di merci e quasi 395 milioni di passeggeri l'anno, sostenendo oltre 423.000 posti di lavoro diretti. Sono snodi essenziali per il commercio, la sicurezza e la transizione verso l'energia pulita, oltre a garantire coesione territoriale per isole, regioni costiere, artiche e ultraperiferiche. La nuova EU Ports Strategy punta a trasformare gli scali in hub industriali multifunzionali, capaci di aumentare la capacità operativa, decarbonizzare, digitalizzare e rafforzare la sicurezza in modo simultaneo e su larga scala. L'obiettivo finale è contribuire alla neutralità climatica entro il 2050. Cinque le priorità individuate: Competitività e innovazione: criteri comuni per finanziamenti UE e investimenti in porti di Paesi terzi; linee guida su proprietà e controllo straniero nelle infrastrutture strategiche; sostegno alla digitalizzazione e alle tecnologie innovative. Transizione energetica: procedure autorizzative accelerate per progetti energetici e ambientali; piano di elettrificazione dei porti; promozione di partnership per l'uso sostenibile dell'energia, incluso l'idrogeno. Sicurezza: aggiornamento delle linee guida contro nuove minacce; contrasto al traffico di droga attraverso valutazioni sui porti extra-UE e controlli sui lavoratori; rafforzamento dei protocolli doganali e della cybersecurity con una valutazione dei rischi a livello europeo. Finanziamenti: utilizzo coordinato di strumenti come Connecting Europe Facility, fondi di coesione e InvestEU, con particolare attenzione ai porti medio-piccoli. Competenze e occupazione: sviluppo di una nuova generazione di lavoratori qualificati attraverso la Blue Generational Renewal Strategy e un Patto per le competenze nel settore portuale. Per garantire l'attuazione, sarà istituito un Maritime Industries and Ports Board ad alto livello. Cantieristica e shipping: sovranità industriale e difesa

Parallelamente, la Industrial Maritime Strategy mira a rafforzare la capacità produttiva europea nella costruzione e riparazione navale, nel trasporto marittimo e nelle tecnologie connesse. Il piano è strutturato su tre pilastri. Il primo, Build, Equip and Repair, punta a consolidare la sovranità



Messaggero Marittimo

Focus

industriale e la leadership tecnologica europea, promuovendo sinergie lungo la catena del valore e accelerando la trasformazione digitale e circolare dei cantieri. È prevista la creazione di un'Industrial Maritime Value Chain Alliance. Il secondo, Transport and Connect, si concentra sulla competitività e sostenibilità del trasporto marittimo: semplificazione amministrativa, sostegno alla transizione verde e digitale, promozione di standard globali in sede International Maritime Organization e mantenimento delle quote di mercato UE attraverso l'uso degli attuali orientamenti sugli aiuti di Stato. Il terzo pilastro, Secure and Protect, rafforza le capacità navali, dual-use e militari dell'Europa, sostenendo la produzione navale, la consapevolezza marittima a livello UE e meccanismi di supporto alla costruzione di traghetti con specifiche militari. Le misure saranno sostenute da strumenti finanziari europei esistenti tra cui Connecting Europe Facility, Innovation Fund, Horizon Europe, Fondo europeo per la difesa e InvestEU oltre a iniziative per colmare il gap di competenze nel settore. Leadership europea nel settore marittimo Secondo il Commissario per i Trasporti sostenibili e il Turismo, Apostolos Tzitzikostas, le due strategie intendono mettere l'Europa nelle condizioni di guidare la transizione energetica, proteggere commercio e difesa e restare competitiva a livello globale. Per il vicepresidente esecutivo Stéphane Séjourné, il piano rappresenta un passo decisivo per rafforzare la sovranità industriale europea e promuovere una leadership Made in EU nei segmenti strategici della cantieristica e delle tecnologie marittime. Nel complesso, l'Unione punta a consolidare il proprio ruolo di potenza marittima globale, con un approccio integrato che combina politica industriale, sicurezza, innovazione e sostenibilità ambientale.

Mondo Balneare

Focus

Confartigianato a Balnearia: La partecipazione collettiva ai bandi sarà la strategia per affrontare le gare

In occasione della fiera Balnearia svoltasi a Carrara Fiere, Confartigianato Imprese Demaniali ha organizzato il convegno dal titolo Nuovi scenari, nuove sfide: il futuro delle imprese balneari. L'evento, ampiamente partecipato, ha registrato la presenza di autorevoli esponenti del mondo politico-istituzionale nazionale e locale. Il dibattito si è concentrato principalmente sulle disposizioni del decreto-legge approvato recentemente dal Governo, dove è stata annunciata la predisposizione di uno schema di bando tipo fortemente auspicato dalla Confederazione che fungerà da modello standard per gli Enti territoriali e le Autorità portuali rispetto all'avvio delle procedure concessorie su tutto il territorio nazionale e che potrà rappresentare il primo passo verso ulteriori e necessari interventi in materia demaniale come, ad esempio, l'aggiornamento della parte del Codice della Navigazione da adattare alla nuova disciplina sulle concessioni prevista dalla Legge sulla Concorrenza del 2022. Dopo gli spunti offerti dai saluti iniziali di Andrea Fidanzì, Presidente di Confartigianato Imprese Demaniali Toscana e di Mauro Mandolini, Vicepresidente nazionale e Presidente delle Marche, sono intervenuti Leonardo Marras (Assessore alle attività produttive, politiche del credito e turismo della Regione Toscana), Marco Scajola (Assessore Regionale al demanio marittimo e costiero Regione Liguria e coordinatore del Tavolo in materia della Conferenza Regioni e Province autonome) e l'On. Simiani del Partito Democratico. Tutti hanno messo in evidenza l'attuale situazione di incertezza e la necessità di continuare l'interlocuzione con l'Europa sul tema delle concessioni e la necessità del coinvolgimento di Regioni e Comuni nella definizione di linee guida orientative per le amministrazioni locali piuttosto che nella definizione di bandi. Inoltre, hanno messo in evidenza la necessità di un maggiore coinvolgimento dei balneari nelle politiche turistiche. L'On. Barabotti della Lega ha sottolineato l'impegno ininterrotto e continuativo del Governo nel portare avanti le istanze della categoria in Europa; per Barabotti il bando tipo metterà in evidenza la necessità di tutela del valore aziendale delle aziende balneari e la definizione dell'indennizzo. Il Presidente di Confartigianato Imprese demaniali Mauro Vanni ha sottolineato che la nostra Associazione sta lavorando da tempo per supportare le imprese affinché si preparino al meglio al nuovo scenario in cui l'emergere di nuovi competitor rende la partecipazione collettiva non più solo un'opzione, ma una vera e propria strategia per affrontare le gare. In tale ottica abbiamo elaborato delle Linee-guida per la predisposizione dei bandi di gara che abbiamo fatto pervenire direttamente al Ministro Salvini e all'ANCI. Ad avviso di Vanni non è più il tempo delle promesse, Regioni e Comuni devono pretendere dal Governo un coinvolgimento sulle modalità di redazione del band tipo. Lo stesso ministro Salvini infatti tornando recentemente sullo schema di bando, ha parlato di suddivisione in lotti delle concessioni, di partecipazione delle piccole e microimprese



In occasione della fiera Balnearia svoltasi a Carrara Fiere, Confartigianato Imprese Demaniali ha organizzato il convegno dal titolo "Nuovi scenari, nuove sfide: il futuro delle imprese balneari". L'evento, ampiamente partecipato, ha registrato la presenza di autorevoli esponenti del mondo politico-istituzionale nazionale e locale. Il dibattito si è concentrato principalmente sulle disposizioni del decreto-legge approvato recentemente dal Governo, dove è stata annunciata la predisposizione di uno schema di bando tipo - fortemente auspicato dalla Confederazione - che fungerà da modello standard per gli Enti territoriali e le Autorità portuali rispetto all'avvio delle procedure concessorie su tutto il territorio nazionale e che potrà rappresentare il primo passo verso ulteriori e necessari interventi in materia demaniale come, ad esempio, l'aggiornamento della parte del Codice della Navigazione da adattare alla nuova disciplina sulle concessioni prevista dalla Legge sulla Concorrenza del 2022. Dopo gli spunti offerti dai saluti iniziali di Andrea Fidanzì, Presidente di Confartigianato Imprese Demaniali Toscana e di Mauro Mandolini, Vicepresidente nazionale e Presidente delle Marche, sono intervenuti Leonardo Marras (Assessore alle attività produttive, politiche del credito e turismo della Regione Toscana), Marco Scajola (Assessore Regionale al demanio marittimo e costiero Regione Liguria e coordinatore del Tavolo in materia della Conferenza Regioni e Province autonome) e l'On. Simiani del Partito Democratico. Tutti hanno messo in evidenza l'attuale situazione di incertezza e la necessità di continuare l'interlocuzione con l'Europa sul tema delle concessioni e la necessità del coinvolgimento di Regioni e Comuni nella definizione di linee guida orientative per le amministrazioni locali piuttosto che nella definizione di bandi. Inoltre, hanno messo in evidenza la necessità di un maggiore coinvolgimento dei balneari nelle politiche turistiche. L'On. Barabotti della Lega ha sottolineato l'impegno ininterrotto e continuativo del Governo nel portare avanti le istanze della categoria in Europa; per Barabotti il bando tipo metterà in evidenza la necessità di tutela del valore aziendale delle aziende balneari e la definizione dell'indennizzo. Il Presidente di Confartigianato Imprese demaniali Mauro Vanni ha sottolineato che la nostra Associazione sta lavorando da tempo per supportare le imprese affinché si preparino al meglio al nuovo scenario in cui l'emergere di nuovi competitor rende la partecipazione collettiva non più solo un'opzione, ma una vera e propria strategia per affrontare le gare. In tale ottica abbiamo elaborato delle Linee-guida per la predisposizione dei bandi di gara che abbiamo fatto pervenire direttamente al Ministro Salvini e all'ANCI. Ad avviso di Vanni non è più il tempo delle promesse, Regioni e Comuni devono pretendere dal Governo un coinvolgimento sulle modalità di redazione del band tipo. Lo stesso ministro Salvini infatti tornando recentemente sullo schema di bando, ha parlato di suddivisione in lotti delle concessioni, di partecipazione delle piccole e microimprese

Mondo Balneare

Focus

e delle imprese giovanili e di criteri premiali per chi ha una comprovata esperienza nel settore. Il vicepresidente vicario di ANCI e sindaco di Ancona, Daniele Silveti, ha richiamato la necessità di un quadro regolatorio univoco sostenendo che occorre garantire alle amministrazioni locali certezze e strumenti chiari, per evitare soluzioni frammentate che finirebbero per penalizzare l'intero comparto. Gli aspetti giuridici e normativi sono stati affrontati dalla Prof.ssa Cristina Pozzi, Avvocato e docente di diritto comunitario dei trasporti presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Parma che ha descritto un quadro giuridico settoriale alquanto complesso dove restano ancora tasselli fondamentali mancanti: il decreto sui criteri di indennizzo per i gestori uscenti, atteso entro marzo 2025, non è stato emanato, così come non è arrivata la riforma del Codice della navigazione annunciata dal ministro Matteo Salvini entro la fine del 2025. In questo scenario di grande incertezza dove ancora incombe la procedura di infrazione europea ancora aperta nei confronti dell'Italia- ha proseguito Pozzi diversi Comuni hanno deciso di procedere in maniera sommaria e talvolta discutibile con le gare con enormi difficoltà nella gestione pratica delle evidenze pubbliche. Il risultato è, oggi, un quadro instabile, segnato da caos interpretativo, bandi eterogenei e contenzioso crescente, e un significativo rischio anche per le amministrazioni che sono spinte da autorità come l'AGCM e dalla giurisprudenza ad agire in fretta, senza poterlo fare con adeguate garanzie di certezza delle norme. L'avvocato Lucio Iaccerenza, esperto di appalti pubblici, ha evidenziato, sintetizzandone i contenuti, come Confartigianato sia stata il primo sindacato a proporre Linee-guida approfondite sul tema degli affidamenti concessori. In conclusione si è svolta una tavola rotonda per l'approfondimento delle suggestioni emerse, con la partecipazione del Presidente Vanni e dei Presidenti di CNA Balneari, di Federbalneari Italia e di Confimprese Demaniali Italia.

La Commissione vara strategie industriali marittime e portuali dell'UE per stimolare la competitività in tutto il settore marittimo

Ludovico Bencini

Oggi la Commissione europea ha adottato una strategia marittima industriale dell'UE e una strategia portuale per promuovere la competitività, la sostenibilità, la decarbonizzazione, la sicurezza e la resilienza nel più ampio settore del trasporto per vie navigabili dell'UE. Le strategie si concentrano sui porti, il trasporto marittimo e la costruzione navale. L'Europa è un continente fatto di vie navigabili, con la più grande area marittima collettiva del mondo. Il settore della produzione marittima è leader mondiale nella costruzione navale di fascia alta e nelle tecnologie avanzate. Il settore del trasporto marittimo è anche un fornitore leader di servizi marittimi in tutto il mondo, rappresentando oltre un terzo del tonnellaggio marittimo globale in tutti i segmenti. La strategia marittima industriale dell'UE promuove l'occupazione, l'innovazione e la leadership mondiale dell'UE nella costruzione navale e nel trasporto marittimo. La strategia marittima industriale dell'UE rafforzerà la leadership marittima dell'Europa attraverso una serie di azioni, tra cui l'avvio di un'alleanza per le catene del valore marittime industriali dell'UE. Ha lo scopo di far progredire la costruzione navale ad alta tecnologia, le navi di supporto eolico offshore, i droni subacquei e le attrezzature portuali all'avanguardia. L'iniziativa Shipyards of the Future, nell'ambito di Horizon Europe, sosterrà anche la sperimentazione di soluzioni innovative in ambienti cantieristici reali, con l'obiettivo di scalare le tecnologie di successo in tutta Europa. Per promuovere la competitività del trasporto marittimo, la Commissione instaurerà un dialogo con gli Stati membri al fine di promuovere le bandiere dell'UE e snellire le formalità amministrative, compreso il quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica per EU ETS Maritime e FuelEU Maritime. La strategia mobilerà la domanda e i finanziamenti pubblici per promuovere gli investimenti privati nell'innovazione e nella digitalizzazione della costruzione navale dell'UE, nonché il rinnovo e la decarbonizzazione della flotta marittima, anche attraverso l'inclusione di criteri mirati diversi dal prezzo nella prossima revisione delle direttive sugli appalti pubblici. La strategia garantisce una concorrenza mondiale leale per i cantieri navali e i fabbricanti di attrezzature dell'UE, rafforzata dal rafforzamento dei finanziamenti all'esportazione e da politiche commerciali mirate, compreso un possibile strumento settoriale specifico per il settore. Inoltre, riflette pienamente la natura a duplice uso del settore integrando una forte dimensione militare, con azioni specifiche tra cui l'aumento delle capacità di produzione industriale navale e lo sviluppo di un meccanismo di sostegno alla costruzione di traghetti a duplice uso. Infine, le sue misure migliorano le competenze, la formazione e l'occupazione di qualità in tutto il settore marittimo, compresa la riqualificazione dei lavoratori della costruzione navale e dei marittimi per adottare nuove tecnologie e pratiche operative verdi. Strategia portuale dell'UE per



Oggi la Commissione europea ha adottato una strategia marittima industriale dell'UE e una strategia portuale per promuovere la competitività, la sostenibilità, la decarbonizzazione, la sicurezza e la resilienza nel più ampio settore del trasporto per vie navigabili dell'UE. Le strategie si concentrano sui porti, il trasporto marittimo e la costruzione navale. L'Europa è un continente fatto di vie navigabili, con la più grande area marittima collettiva del mondo. Il settore della produzione marittima è leader mondiale nella costruzione navale di fascia alta e nelle tecnologie avanzate. Il settore del trasporto marittimo è anche un fornitore leader di servizi marittimi in tutto il mondo, rappresentando oltre un terzo del tonnellaggio marittimo globale in tutti i segmenti. La strategia marittima industriale dell'UE promuove l'occupazione, l'innovazione e la leadership mondiale dell'UE nella costruzione navale e nel trasporto marittimo. La strategia marittima industriale dell'UE rafforzerà la leadership marittima dell'Europa attraverso una serie di azioni, tra cui l'avvio di un'alleanza per le catene del valore marittime industriali dell'UE. Ha lo scopo di far progredire la costruzione navale ad alta tecnologia, le navi di supporto eolico offshore, i droni subacquei e le attrezzature portuali all'avanguardia. L'iniziativa Shipyards of the Future, nell'ambito di Horizon Europe, sosterrà anche la sperimentazione di soluzioni innovative in ambienti cantieristici reali, con l'obiettivo di scalare le tecnologie di successo in tutta Europa. Per promuovere la competitività del trasporto marittimo, la Commissione instaurerà un dialogo con gli Stati membri al fine di promuovere le bandiere dell'UE e snellire le formalità amministrative, compreso il quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica per EU ETS Maritime e FuelEU Maritime. La strategia mobilerà la domanda e i finanziamenti pubblici per promuovere gli investimenti privati nell'innovazione e nella digitalizzazione della costruzione navale dell'UE, nonché il rinnovo e la decarbonizzazione della flotta

Pneus News

Focus

garantire porti competitivi, sostenibili e sicuri I porti sono la spina dorsale dell'economia europea. Essi agevolano circa il 74 % del commercio estero, trattando ogni anno oltre 3,4 miliardi di tonnellate di merci e quasi 395 milioni di passeggeri. Supportano inoltre più di 423.000 posti di lavoro diretti I porti dell'UE stanno già evolvendo al di là dei loro ruoli tradizionali, fungendo da poli per nuove industrie e poli di innovazione. Esse svolgono inoltre un ruolo centrale nell'approvvigionamento energetico, nella sicurezza, nella difesa e nell'economia blu dell'UE. Per accelerare questa trasformazione e garantire la posizione competitiva dei porti dell'UE, la Commissione ne promuoverà l'innovazione, la digitalizzazione e l'integrazione con altre infrastrutture di trasporto, elaborerà orientamenti sulla proprietà straniera dei porti dell'UE e sui finanziamenti e gli investimenti dell'UE nei porti di paesi terzi. Per promuovere la transizione verso l'energia pulita dei porti dell'UE, la strategia presenta misure che promuovono l'elettrificazione e il miglioramento della connessione alla rete. Stabilirà inoltre una tabella di marcia per porti competitivi di piccole e medie dimensioni. I porti sono anche punti di entrata e di uscita cruciali, il che li rende obiettivi principali per le minacce esterne e i gruppi della criminalità organizzata. Basandosi sull'alleanza portuale dell'UE, la Commissione esaminerà le modalità per rafforzare ulteriormente la legislazione in materia di sicurezza marittima al fine di prevenire il traffico di droga, affrontare efficacemente le minacce emergenti e migliorare la sicurezza della catena di approvvigionamento dell'UE. La Commissione proporrà pertanto quadri per lo svolgimento dei controlli dei precedenti personali dei lavoratori portuali e per la valutazione dei porti di paesi terzi. Sarà istituito un nuovo forum per facilitare lo scambio di migliori pratiche tra le autorità degli Stati membri preposte alla cibersicurezza e le autorità portuali. Sarà inoltre effettuata una valutazione dei rischi per la sicurezza a livello dell'UE per individuare i rischi per la cibersicurezza più urgenti e le misure per attenuarli. Per garantire l'efficace attuazione delle strategie, la Commissione istituirà un comitato ad alto livello per le industrie marittime e i porti, presieduto dal commissario responsabile e dai vicepresidenti esecutivi. La strategia propone azioni incentrate su cinque priorità per affrontare le sfide più urgenti: Rafforzare la competitività, l'innovazione e la digitalizzazione Per migliorare la coerenza e il coordinamento, la Commissione elaborerà criteri e principi guida per i finanziamenti e gli investimenti dell'UE nei porti di paesi terzi. La Commissione elaborerà inoltre criteri e orientamenti sulla proprietà e il controllo stranieri, concentrandosi sui porti identificati come infrastrutture strategiche a duplice uso. La Commissione sosterrà la trasformazione digitale e verde promuovendo l'innovazione, l'espansione e l'adozione di tecnologie innovative. Promuovere la transizione energetica, la sostenibilità e le industrie pulite La Commissione accelererà il rilascio delle autorizzazioni e fornirà procedure di valutazione più rapide per i progetti strategici portuali in materia di energia e ambiente. Il prossimo piano d'azione per l'elettrificazione sosterrà l'elettrificazione dei porti, l'accesso alla rete e la diffusione di energia pulita. La Commissione promuoverà partenariati per la cooperazione energetica nelle aree portuali e nelle aree limitrofe per un uso sostenibile dell'energia,

Pneus News

Focus

compreso l'idrogeno. Proteggere e mettere in sicurezza i porti La Commissione rafforzerà la sicurezza dei porti aggiornando e rivedendo gli orientamenti esistenti, anche sulle minacce emergenti, e promuoverà condizioni di parità a livello globale per la sicurezza dei porti dell'UE. Per contrastare il traffico di droga, basandosi sul lavoro del partenariato pubblico-privato European Ports Alliance, la Commissione istituirà quadri per le valutazioni dei porti dei paesi terzi e per i controlli dei precedenti penali dei lavoratori portuali. La strategia migliorerà l'allineamento dei controlli doganali nei porti dell'UE, oltre a protocolli di sicurezza più efficaci a livello mondiale. La Commissione istituirà un forum per lo scambio di buone pratiche tra le autorità portuali e quelle competenti in materia di sicurezza informatica degli Stati membri, e verrà effettuata una valutazione dei rischi per la sicurezza a livello dell'UE per individuare i rischi più urgenti in materia di sicurezza informatica e le misure appropriate per mitigarli. Accesso a finanziamenti e investimenti Basandosi sugli strumenti di finanziamento dell'UE esistenti, tra cui il meccanismo per collegare l'Europa, i fondi della politica di coesione e InvestEU, la Commissione sosterrà i porti con principi di finanziamento chiari e mirati, volti a migliorare il coordinamento e l'efficienza dei finanziamenti dell'UE. La Commissione faciliterà inoltre l'accesso a servizi di consulenza e strumenti di riduzione del rischio, con particolare attenzione alle esigenze dei porti di piccole e medie dimensioni. Coesione sociale, competenze e posti di lavoro di qualità La strategia riconosce l'importante ruolo dei porti di piccole e medie dimensioni e delinea iniziative specifiche in materia di innovazione, energie pulite, sicurezza e connettività a sostegno di questi porti. La Commissione sosterrà lo sviluppo di una forza lavoro qualificata di nuova generazione in tutti i settori dell'economia blu attraverso azioni nell'ambito della strategia per il rinnovamento generazionale blu. Un nuovo Patto per le competenze per il settore portuale si concentrerà sul miglioramento delle competenze, la riqualificazione e l'inclusione dei lavoratori. La Commissione elaborerà inoltre orientamenti sull'applicazione della legislazione sulla sicurezza marittima ai lavoratori portuali a bordo delle navi, nonché sulla gestione sicura dei combustibili alternativi nei porti. © riproduzione riservata DHL Global Forwarding, lo specialista del trasporto aereo e marittimo del Gruppo Deutsche Post DHL, e GoodShipping, pioniere globale e leader di mercato nell'insetting per decarbonizzare il settore del trasporto marittimo di container modificando il mix di carburante navale, annunciano di aver ulteriormente ampliato la propria partnership. Grazie all'ultimo acquisto In "Notizie prodotti" Oggi, giovedì 16 ottobre, si apre al Centro Congressi del Porto Antico di Genova la 17a edizione di Port&ShippingTech, l'evento internazionale dedicato all'innovazione nella portualità e nel trasporto marittimo, organizzato da Clickutility Team. Tra i momenti centrali del primo giorno il convegno di Assiterminal intitolato Unire i porti, costruire il In "Notizie prodotti" Cresce l'attesa per l'evento principale della serie TOC Worldwide, TOC Europe, in programma all'Ahoy Rotterdam dall'11 al 13 giugno 2024. L'evento, noto come "AGM for Port & Cargo Supply Chain Professionals", è ora aperto per la registrazione e l'organizzatore invita quindi i professionisti del settore da tutto il mondo

Pneus News

Focus

ad In "Notizie prodotti".

Port Logistic Press

Focus

I russi sbarcano dalla MSC Euribia, pronto il volo di rientro. Aggiornamenti sui 563 italiani

Roma - Dubai - Sale la tensione tra i crocieristi a bordo della nave MSC Euribia, bloccata al porto di Dubai, secondo quanto riferito dall'Associazione Codici che ha aperto una linea diretta con i 563 gli italiani a bordo. E sul ritorno in Italia, però, al momento le informazioni sono poche e questo desta profonda preoccupazione. Il tutto mentre arrivano notizie in merito allo sbarco di un gruppo di viaggiatori russi, per i quali sarebbe pronto un volo per riportarli in patria. "Dal Comandante della MSC Euribia è arrivato un nuovo avviso nella giornata di ieri - afferma Ivano Giacomelli, Segretario Nazionale di Codici -, c'è un elemento positivo, ma non è sufficiente a rasserenare gli animi di chi è bloccato sulla nave e sente l'eco delle esplosioni a terra. Il clima è surreale. A bordo la vita prosegue come fosse una crociera normale, e questo è senz'altro positivo. Naturalmente, però, non basta. Chiediamo a MSC e alla Farnesina di fornire indicazioni chiare su quando i crocieristi faranno rientro in Italia e come, con quali mezzi di trasporto e attraversando quali aeree. Questo è necessario anche per evitare che circolino informazioni inesatte, che magari potrebbero generare false aspettative. La guerra in Medio Oriente ha stravolto non solo le **crociere**, ma anche il trasporto aereo. Bisogna garantire la sicurezza di chi si trova bloccato nell'area del conflitto. Per fare questo sono necessarie anche comunicazioni chiare e tempestive". Nel frattempo, per motivi di sicurezza sono state cancellate le prossime **crociere** di MSC Euribia con partenza da Dubai (7 marzo), Doha (8 marzo) e Abu Dhabi (11 marzo). Tornando alla nave bloccata in porto a Dubai, nella comunicazione del 3 marzo il Comandante informa i passeggeri che è in corso una graduale riapertura delle operazioni di volo dagli Emirati Arabi Uniti. Il processo è molto limitato e a ieri erano pochi i voli previsti in partenza da Dubai. Le compagnie aeree devono inoltre gestire un notevole arretrato a causa dell'entità dei disagi, con le nuove prenotazioni che vengono elaborate in modo strutturato, a partire dai passeggeri che avrebbero dovuto viaggiare originariamente sabato 28 febbraio. Questa procedura, si legge sempre nella comunicazione del Comandante della MSC Euribia, richiederà tempo ed è probabile che molti ospiti debbano rimanere a bordo ancora per alcuni giorni, in particolare coloro che dovevano rientrare il 7 marzo, mentre si finalizzano le nuove disposizioni. Nell'avviso c'è anche l'invito ad avere pazienza, mentre compagnie aeree e autorità lavorano per gestire la situazione. Entrando nel dettaglio della situazione dei passeggeri a bordo, di seguito le disposizioni in base al tipo di prenotazione. Ospiti con pacchetti MSC Fly-Cruise: non è richiesta alcuna azione da parte dei viaggiatori. MSC **Crociere** sta coordinando direttamente con le compagnie aeree e comunicherà i dettagli aggiornati del volo appena possibile. Ospiti che hanno organizzato autonomamente i propri voli da/per Dubai e Abu Dhabi: i viaggiatori devono assicurarsi di scaricare l'app ufficiale della propria



03/04/2026 13:49 Ufficio Stampa

Roma - Dubai - Sale la tensione tra i crocieristi a bordo della nave MSC Euribia, bloccata al porto di Dubai, secondo quanto riferito dall'Associazione Codici che ha aperto una linea diretta con i 563 gli italiani a bordo. E sul ritorno in Italia, però, al momento le informazioni sono poche e questo desta profonda preoccupazione. Il tutto mentre arrivano notizie in merito allo sbarco di un gruppo di viaggiatori russi, per i quali sarebbe pronto un volo per riportarli in patria. "Dal Comandante della MSC Euribia è arrivato un nuovo avviso nella giornata di ieri - afferma Ivano Giacomelli, Segretario Nazionale di Codici -, c'è un elemento positivo, ma non è sufficiente a rasserenare gli animi di chi è bloccato sulla nave e sente l'eco delle esplosioni a terra. Il clima è surreale. A bordo la vita prosegue come fosse una crociera normale, e questo è senz'altro positivo. Naturalmente, però, non basta. Chiediamo a MSC e alla Farnesina di fornire indicazioni chiare su quando i crocieristi faranno rientro in Italia e come, con quali mezzi di trasporto e attraversando quali aeree. Questo è necessario anche per evitare che circolino informazioni inesatte, che magari potrebbero generare false aspettative. La guerra in Medio Oriente ha stravolto non solo le crociere, ma anche il trasporto aereo. Bisogna garantire la sicurezza di chi si trova bloccato nell'area del conflitto. Per fare questo sono necessarie anche comunicazioni chiare e tempestive". Nel frattempo, per motivi di sicurezza sono state cancellate le prossime crociere di MSC Euribia con partenza da Dubai (7 marzo), Doha (8 marzo) e Abu Dhabi (11 marzo). Tornando alla nave bloccata in porto a Dubai, nella comunicazione del 3 marzo il Comandante informa i passeggeri che è in corso una graduale riapertura delle operazioni di volo dagli Emirati Arabi Uniti. Il processo è molto limitato e a ieri erano pochi i voli previsti in partenza da Dubai. Le compagnie aeree devono inoltre gestire un notevole arretrato a causa dell'entità dei disagi, con le nuove prenotazioni che

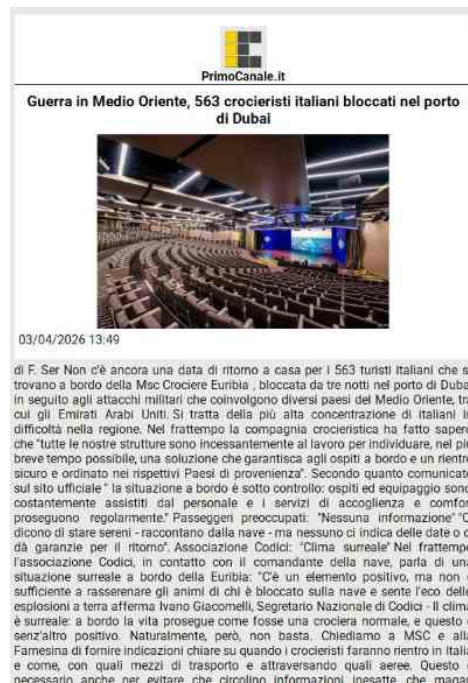
Port Logistic Press

Focus

compagnia aerea, le nuove assegnazioni dei voli saranno comunicate direttamente tramite il sistema e l'app della compagnia. Ospiti che dovevano rientrare da Doha: i viaggiatori riceveranno nuovi biglietti aerei, con partenze organizzate da Dubai. Ulteriori dettagli saranno comunicati direttamente. Questo l'aggiornamento del 3 marzo del Comandante della MSC Euribia, che raccomanda ai passeggeri di rimanere a bordo fino a quando non sarà possibile il rientro. Dalla Farnesina, invece, viene rinnovato l'invito a seguire esclusivamente le comunicazioni ufficiali e a registrarsi sull'App Viaggiare Sicuri oppure sul sito internet www.dovesiamonelmundo.it. Resta attiva la linea di contatto aperta dall'associazione Codici per la MSC Euribia. I passeggeri a bordo e chi ha prenotato una delle prossime **crociere** cancellate possono telefonare al numero 065571996, inviare messaggio WhatsApp al numero 3757793480 oppure scrivere un'e-mail all'indirizzo segreteria.sportello@codici.org.

Guerra in Medio Oriente, 563 crocieristi italiani bloccati nel porto di Dubai

di F. Ser Non c'è ancora una data di ritorno a casa per i 563 turisti italiani che si trovano a bordo della Msc Crociere Euribia, bloccata da tre notti nel porto di Dubai in seguito agli attacchi militari che coinvolgono diversi paesi del Medio Oriente, tra cui gli Emirati Arabi Uniti. Si tratta della più alta concentrazione di italiani in difficoltà nella regione. Nel frattempo la compagnia crocieristica ha fatto sapere che "tutte le nostre strutture sono incessantemente al lavoro per individuare, nel più breve tempo possibile, una soluzione che garantisca agli ospiti a bordo e un rientro sicuro e ordinato nei rispettivi Paesi di provenienza". Secondo quanto comunicato sul sito ufficiale "la situazione a bordo è sotto controllo: ospiti ed equipaggio sono costantemente assistiti dal personale e i servizi di accoglienza e comfort proseguono regolarmente." Passeggeri preoccupati: "Nessuna informazione" "Ci dicono di stare sereni - raccontano dalla nave - ma nessuno ci indica delle date o ci dà garanzie per il ritorno". Associazione Codici: "Clima surreale" Nel frattempo l'associazione Codici, in contatto con il comandante della nave, parla di una situazione surreale a bordo della Euribia: "C'è un elemento positivo, ma non è sufficiente a rasserenare gli animi di chi è bloccato sulla nave e sente l'eco delle esplosioni a terra afferma Ivano Giacomelli, Segretario Nazionale di Codici - Il clima è surreale: a bordo la vita prosegue come fosse una crociera normale, e questo è senz'altro positivo. Naturalmente, però, non basta. Chiediamo a MSC e alla Farnesina di fornire indicazioni chiare su quando i crocieristi faranno rientro in Italia e come, con quali mezzi di trasporto e attraversando quali aeree. Questo è necessario anche per evitare che circolino informazioni inesatte, che magari potrebbero generare false aspettative. La guerra in Medio Oriente ha stravolto non solo le crociere, ma anche il trasporto aereo. Bisogna garantire la sicurezza di chi si trova bloccato nell'area del conflitto. Per fare questo sono necessarie anche comunicazioni chiare e tempestive". Sbarchi cancellati Per motivi di sicurezza sono state cancellate le prossime crociere di MSC Euribia con partenza da Dubai (7 marzo), Doha (8 marzo) e Abu Dhabi (11 marzo). "Anche su questo stiamo vigilando - prosegue l'associazione Codici - affinché i viaggiatori ottengano il pieno rimborso del pacchetto turistico acquistato." 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.



563 crocieristi italiani bloccati su nave nel porto di Dubai. 6 in tutto le navi ferme nel Golfo

Gli italiani sono sulla Msc Euribia. Riferiscono di avere paura e di sentire spesso rumori di missili e esplosioni. Quarta notte di attesa per i 563 crocieristi italiani a bordo della nave Msc Euribia fermi nel porto di Dubai in attesa di poter rientrare in Italia. Tutto si è paralizzato dopo gli che ha risposto colpendo i Paesi del Golfo. Sono state ore molto pesanti, dicono gli ospiti della nave: "Difficile anche dormire, perché stanotte abbiamo sentito rumori di missili ed esplosioni - racconta all'ANSA Giovanni Melis, uno dei turisti sardi partiti da Cagliari -. La preoccupazione è sempre più forte, qualcuno si è avvalso del supporto psicologico messo a disposizione dalla compagnia: attendiamo segnali per il rimpatrio, ma per ora non abbiamo nessuna notizia". Una delegazione ha parlato con il comandante della nave per raccogliere informazioni sul possibile ritorno a casa. O ra si attendono le indicazioni legate alla disponibilità di posti sui voli in partenza soprattutto da Abu Dhabi, a un'ora e mezza da Dubai. Preoccupazione e attesa anche da parte dei familiari dei passeggeri. Molti si sono messi in contatto con il numero dell'unità di crisi messo a disposizione di turisti e parenti: l'invito è quello di scaricare la app

Viaggiare sicuri. Ma per i 563 crocieristi a bordo della Msc Euribia non c'è ancora una data di ritorno. Attualmente, sono 6 in tutto le navi da crociera bloccate nei porti del Golfo Persico (Dubai, Abu Dhabi e Doha) a causa della chiusura dello Stretto di Hormuz da parte dell'Iran e delle restrizioni allo spazio aereo regionali, legate all'escalation militare tra Iran, USA e Israele. A Dubai è ormeggiata anche la Celestyal Discovery, una nave di medie dimensioni gestita dalla compagnia greca Celestyal Cruises. Una delle sue navi gemelle, la Celestyal Journey, è ormeggiata a Doha. La compagnia di crociere tedesca TUI ha due navi nella regione: la Mein Schiff 5 a Doha e la Mein Schiff 4 ad Abu Dhabi. La TUI Cruises ha comunicato oggi che un volo speciale della Emirates è partito da Dubai per Monaco con a bordo 218 ospiti della Mein Schiff 4. Secondo fonti locali e quanto riportato dal quotidiano tedesco Bild domenica pomeriggio un missile avrebbe colpito la nave da crociera Mein Schiff 4, era ormeggiata ad Abu Dhabi negli Emirati Arabi Uniti. Dalla zona del porto si sono alzate dense colonne di fumo nero visibili anche dal mare. A bordo della nave si trovavano circa 2.500 passeggeri e 1.000 membri dell'equipaggio. Non è stato chiarito se vi siano feriti, ma le ripartenze da questa nave sono iniziate. La compagnia crocieristica Costa aveva invece già sospeso le crociere nel Golfo dall'estate scorsa alla luce della situazione in Medio Oriente "fluida e imprevedibile per il prossimo futuro".



Gli italiani sono sulla Msc Euribia. Riferiscono di avere paura e di sentire spesso rumori di missili e esplosioni. Quarta notte di attesa per i 563 crocieristi italiani a bordo della nave Msc Euribia fermi nel porto di Dubai in attesa di poter rientrare in Italia. Tutto si è paralizzato dopo gli che ha risposto colpendo i Paesi del Golfo. Sono state ore molto pesanti, dicono gli ospiti della nave: "Difficile anche dormire, perché stanotte abbiamo sentito rumori di missili ed esplosioni - racconta all'ANSA Giovanni Melis, uno dei turisti sardi partiti da Cagliari -. La preoccupazione è sempre più forte, qualcuno si è avvalso del supporto psicologico messo a disposizione dalla compagnia: attendiamo segnali per il rimpatrio, ma per ora non abbiamo nessuna notizia". Una delegazione ha parlato con il comandante della nave per raccogliere informazioni sul possibile ritorno a casa. O ra si attendono le indicazioni legate alla disponibilità di posti sui voli in partenza soprattutto da Abu Dhabi, a un'ora e mezza da Dubai. Preoccupazione e attesa anche da parte dei familiari dei passeggeri. Molti si sono messi in contatto con il numero dell'unità di crisi messo a disposizione di turisti e parenti: l'invito è quello di scaricare la app Viaggiare sicuri. Ma per i 563 crocieristi a bordo della Msc Euribia non c'è ancora una data di ritorno. Attualmente, sono 6 in tutto le navi da crociera bloccate nei porti del Golfo Persico (Dubai, Abu Dhabi e Doha) a causa della chiusura dello Stretto di Hormuz da parte dell'Iran e delle restrizioni allo spazio aereo regionali, legate all'escalation militare tra Iran, USA e Israele. A Dubai è ormeggiata anche la Celestyal Discovery, una nave di medie dimensioni gestita dalla compagnia greca Celestyal Cruises. Una delle sue navi gemelle, la Celestyal Journey, è ormeggiata a Doha. La compagnia di crociere tedesca TUI ha due navi nella regione: la Mein Schiff 5 a Doha e la Mein Schiff 4 ad Abu Dhabi. La TUI Cruises ha comunicato oggi che un volo speciale della Emirates è partito da Dubai per Monaco con a bordo 218 ospiti della Mein Schiff 4. Secondo fonti locali e quanto riportato dal quotidiano tedesco Bild domenica pomeriggio un missile avrebbe colpito la nave da crociera Mein Schiff 4, era ormeggiata ad Abu Dhabi negli Emirati Arabi Uniti. Dalla zona del porto si sono alzate dense colonne di fumo nero visibili anche dal mare. A bordo della nave si trovavano circa 2.500 passeggeri e 1.000 membri dell'equipaggio. Non è stato chiarito se vi siano feriti, ma le ripartenze da questa nave sono iniziate. La compagnia crocieristica Costa aveva invece già sospeso le crociere nel Golfo dall'estate scorsa alla luce della situazione in Medio Oriente "fluida e imprevedibile per il prossimo futuro".

Alleanza strategica tra i big della logistica: Orbassano diventa un hub di portata europea

L'accordo configura uno snodo intermodale competitivo a livello continentale, con 12 binari operativi, più di 275.000 mq di piazzali e circa 10.000 di magazzini con binari interni, più di 50 addetti diretti, l'obiettivo arrivare a contratto di rete. Un'alleanza strategica tra Fs Logistix e Sito, la società che gestisce l'interporto di Torino, che firmano due protocolli di intesa per lo sviluppo logistico del NordOvest, rafforzando la collaborazione sull'Interporto e delineando un percorso di crescita europea dell'offerta intermodale e dei servizi. Gli accordi sono stati annunciati al Terminal di Torino Orbassano durante l'evento Open Hub, promosso dalle due società, con momenti di confronto tra grandi imprese e istituzioni del territorio, per discutere il ruolo della logistica come leva strategica per la competitività delle imprese dell'area. Due i documenti firmati. Il primo documento, sottoscritto da Fs Logistix, Interporto di Torino e Sito Logistica, avvia un programma congiunto per lo sviluppo di traffici e servizi intermodali e convenzionali presso lo Scalo Ferroviario di Torino Orbassano, con l'obiettivo di proporre soluzioni Terminal-Terminal ed End-to-End e rafforzare iniziative commerciali con clienti industriali e operatori della filiera di approvvigionamento. Il secondo accordo, tra Terminali Italia (FS Logistix) e Sito Logistica, punta a trasformare l'area di Torino Orbassano in un hub intermodale competitivo a livello nazionale ed europeo e definisce le fasi per arrivare a un Contratto di Rete per la gestione congiunta dei terminal intermodali, anche in previsione del completamento delle nuove infrastrutture del NordOvest. De Filippis: Torino Orbassano porta di accesso per il tessuto industriale locale. Sabrina De Filippis, amministratrice delegata di Fs Logistix, sottolinea: "Grazie a questi accordi, Torino Orbassano si conferma porta di accesso logistica strategica a supporto del tessuto industriale del territorio. Un hub dove ferrovia, strada e logistica integrata convergono e che beneficia dell'accesso diretto ai corridoi nazionali ed europei della rete TENT, rafforzando i collegamenti verso l'Europa e la capacità delle filiere locali di competere sui mercati. Essere qui significa offrire alle imprese un accesso rapido, competitivo e integrato ai principali mercati del continente. La strategicità di Orbassano non è solo una questione di geografia o infrastrutture, ma di ecosistema industriale". Enzo Pompilio D'Alicandro vice presidente Sito e amministratore delegato di Sito Logistica aggiunge: "Fs Logistix e Sito uniscono le forze per offrire la migliore offerta di servizi intermodali con una proiezione al 2033, data di completamento delle nuove e più moderne infrastrutture trasportistiche del Nord Ovest. L'accordo firmato oggi attiva, fin da subito, la collaborazione tra i terminal nell'area di Torino trasformandoli in un hub intermodale competitivo a livello nazionale ed europeo, dotato complessivamente di 12 binari operativi, più di 275.000 mq di piazzali e circa 10.000 di magazzini con binari interni,



L'accordo configura uno snodo intermodale competitivo a livello continentale, con 12 binari operativi, più di 275.000 mq di piazzali e circa 10.000 di magazzini con binari interni, più di 50 addetti diretti, l'obiettivo arrivare a contratto di rete. Un'alleanza strategica tra Fs Logistix e Sito, la società che gestisce l'interporto di Torino, che firmano due protocolli di intesa per lo sviluppo logistico del NordOvest, rafforzando la collaborazione sull'Interporto e delineando un percorso di crescita europea dell'offerta intermodale e dei servizi. Gli accordi sono stati annunciati al Terminal di Torino Orbassano durante l'evento Open Hub, promosso dalle due società, con momenti di confronto tra grandi imprese e istituzioni del territorio, per discutere il ruolo della logistica come leva strategica per la competitività delle imprese dell'area. Due i documenti firmati. Il primo documento, sottoscritto da Fs Logistix, Interporto di Torino e Sito Logistica, avvia un programma congiunto per lo sviluppo di traffici e servizi intermodali e convenzionali presso lo Scalo Ferroviario di Torino Orbassano, con l'obiettivo di proporre soluzioni Terminal-Terminal ed End-to-End e rafforzare iniziative commerciali con clienti industriali e operatori della filiera di approvvigionamento. Il secondo accordo, tra Terminali Italia (FS Logistix) e Sito Logistica, punta a trasformare l'area di Torino Orbassano in un hub intermodale competitivo a livello nazionale ed europeo e definisce le fasi per arrivare a un Contratto di Rete per la gestione congiunta dei terminal intermodali, anche in previsione del completamento delle nuove infrastrutture del NordOvest. De Filippis: Torino Orbassano porta di accesso per il tessuto industriale locale. Sabrina De Filippis, amministratrice delegata di Fs Logistix, sottolinea: "Grazie a questi accordi, Torino Orbassano si conferma porta di accesso logistica strategica a supporto del tessuto industriale del territorio. Un hub dove ferrovia, strada e logistica integrata convergono e che beneficia dell'accesso diretto ai corridoi

Rai News

Focus

più di 50 addetti diretti, che utilizzano le più avanzate attrezzature e veicoli di carico". Enrico Bussalino, assessore regionale alle Infrastrutture Strategiche e Logistica, ha concluso: "La firma di questi memorandum rappresenta un passaggio di grande rilievo per il Piemonte e per l'intero sistema logistico del Nord-Ovest. Orbassano si conferma nodo strategico all'interno della rete intermodale regionale e nazionale, in piena coerenza con il percorso di rafforzamento delle connessioni ferroviarie, portuali e retroportuali che la Regione sta sostenendo con determinazione. Investire sull'intermodalità significa ridurre traffico su gomma, abbattere le emissioni e rendere le nostre imprese più competitive sui mercati internazionali. La collaborazione tra grandi player industriali e istituzioni è la chiave per costruire un ecosistema logistico moderno, integrato e proiettato verso l'Europa". Il Terminal di Orbassano si configura come una piattaforma logistica di riferimento per il NordOvest, con un ecosistema che include scalo ferroviario, interporto e terminal diversificati (intermodali, convenzionali e specializzati), oltre a una vocazione alla sostenibilità (shift modale stradaferro, riduzione emissioni ed efficientamento energetico) e alla gestione di filiere di approvvigionamento complesse. Un hub strategico che occupa un'area interportuale complessiva totale di 3.000.000 metri quadri con 80 operatori insediati e oltre 3.000 lavoratori occupati. Inoltre, FS Logistix presidia le regioni del Nord-Ovest in maniera importante, con oltre 13 Milioni di tonnellate trasportate e oltre 22.000 treni commerciali, che rappresentano più del 40% dei treni totali. La giornata è stata, inoltre, l'occasione di mettere a confronto istituzioni e imprese per condividere azioni e soluzioni concrete per rafforzare il sistema logistico dell'area più produttiva del Paese, rendendolo un hub logistico competitivo grazie a intermodalità e collegamenti sempre più internazionali. Gli interventi della giornata, due i momenti di approfondimento. Dopo i saluti iniziali di Donato Liguori, direttore generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Ministero dei trasporti, Massimiliano Cipolletta, presidente Camera Commercio Torino, Giovanni Battista Quirico, Presidente Sito, e Franco Fenoglio, consigliere di amministrazione Gruppo FS, il programma ha proposto due momenti di approfondimento: una prima tavola rotonda dedicata a "Le soluzioni per le imprese", con Stefano Frisoni (Direttore Commerciale Fs Logistix) e rappresentanti del mondo aziendale tra cui Francesco Speziali (Calme Group), Gualtiero Rivoira (Acqua Eva Fonti Alta Valle Po) e Alberta Pasquero (Confindustria Piemonte); una seconda tavola rotonda dedicata a "le strategie per sviluppare il business", con Sabrina De Filippis, amministratrice delegata di FS Logistix, Enzo Pompilio D'Alicandro, vice presidente Sito e amministratore delegato Sito Logistica, Francesco Zambon, presidente Finpiemonte Partecipazioni e Paolo Montanari, amministratore delegato Logtainer, con la chiusura dell'assessore regionale Bussalino.

Tra i 563 crocieristi bloccati nel porto di Dubai anche un gruppo di arcensi

Gli italiani sono sulla Msc Euribia. Riferiscono di avere paura e di sentire spesso rumori di missili e esplosioni. La compagnia di navigazione ha fatto sapere che sono in contatto con vettori per garantire un rapido rientro dei passeggeri. Quarta notte di attesa per i 563 crocieristi italiani a bordo della nave Msc Euribia fermi nel porto di Dubai in attesa di poter rientrare in Italia. Tra loro anche Sabrina Palazzi, ristoratrice di Arco, sulla nave da crociera col marito e una coppia di amici. Situazione sotto controllo, dice ma le incognite sono tante: "Diciamo che il problema è stato sabato, con allarmi anti missile e scoppi abbastanza frequenti. Il problema ad ora è che non si sa quando si tornerà a casa: è un'incognita grandissima, sulla nave siamo in tanti, e tutti non vedono l'ora di tornare a casa... Vediamo ora per ora, piani non ce ne sono.... ci consigliano di affidarci all'ambasciata che però è quasi irraggiungibile perché c'è un traffico enorme e quindi per ora aspettiamo, aspettiamo e basta". Tutto si è paralizzato dopo gli che ha risposto colpendo i Paesi del Golfo. Sono state ore molto pesanti, dicono gli ospiti della nave: "Difficile anche dormire, perché stanotte abbiamo sentito rumori di missili ed esplosioni

- racconta all'Ansa Giovanni Melis, uno dei turisti sardi partiti da Cagliari. La preoccupazione è sempre più forte, qualcuno si è avvalso del supporto psicologico messo a disposizione dalla compagnia: attendiamo segnali per il rimpatrio, ma per ora non abbiamo nessuna notizia". Una delegazione ha parlato con il comandante della nave per raccogliere informazioni sul possibile ritorno a casa. O ra si attendono le indicazioni legate alla disponibilità di posti sui voli in partenza soprattutto da Abu Dhabi, a un'ora e mezza da Dubai "Individuare e garantire voli di rientro nel più breve tempo possibile". È l'impegno assunto da Msc Crociere con gli ospiti di Msc Euribia. "Stiamo collaborando in modo continuativo con i vettori aerei, in particolare con Emirates ed Etihad Airways", assicura la compagnia in una nota, nel tentativo di ottenere "la massima priorità"; al momento, "le compagnie aeree che hanno ripreso le operazioni nell'area hanno comunicato che seguiranno un ordine di precedenza basato sulla data originaria del volo. Per accelerare ulteriormente le operazioni di rimpatrio, stiamo valutando soluzioni alternative, tra cui l'organizzazione di voli charter in partenza da Dubai, Abu Dhabi o Muscat. Allo stesso tempo manteniamo un coordinamento continuo e diretto con le autorità locali, le ambasciate e i ministeri degli Esteri competenti, al fine di sostenere e facilitare il rientro in sicurezza dei nostri ospiti". 6 in tutto le navi bloccate nel Golfo. Attualmente, sono 6 in tutto le navi da crociera bloccate nei porti del Golfo Persico (Dubai, Abu Dhabi e Doha) a causa della chiusura dello Stretto di Hormuz da parte dell'Iran e delle restrizioni allo spazio aereo regionali, legate all'escalation militare tra Iran, USA e Israele. A Dubai è ormeggiata anche la Celestyal Discovery, una nave di



Gli italiani sono sulla Msc Euribia. Riferiscono di avere paura e di sentire spesso rumori di missili e esplosioni. La compagnia di navigazione ha fatto sapere che sono in contatto con vettori per garantire un rapido rientro dei passeggeri. Quarta notte di attesa per i 563 crocieristi italiani a bordo della nave Msc Euribia fermi nel porto di Dubai in attesa di poter rientrare in Italia. Tra loro anche Sabrina Palazzi, ristoratrice di Arco, sulla nave da crociera col marito e una coppia di amici. Situazione sotto controllo, dice ma le incognite sono tante: "Diciamo che il problema è stato sabato, con allarmi anti missile e scoppi abbastanza frequenti. Il problema ad ora è che non si sa quando si tornerà a casa: è un'incognita grandissima, sulla nave siamo in tanti, e tutti non vedono l'ora di tornare a casa... Vediamo ora per ora, piani non ce ne sono.... ci consigliano di affidarci all'ambasciata che però è quasi irraggiungibile perché c'è un traffico enorme e quindi per ora aspettiamo, aspettiamo e basta". Tutto si è paralizzato dopo gli che ha risposto colpendo i Paesi del Golfo. Sono state ore molto pesanti, dicono gli ospiti della nave: "Difficile anche dormire, perché stanotte abbiamo sentito rumori di missili ed esplosioni - racconta all'Ansa Giovanni Melis, uno dei turisti sardi partiti da Cagliari. La preoccupazione è sempre più forte, qualcuno si è avvalso del supporto psicologico messo a disposizione dalla compagnia: attendiamo segnali per il rimpatrio, ma per ora non abbiamo nessuna notizia". Una delegazione ha parlato con il comandante della nave per raccogliere informazioni sul possibile ritorno a casa. O ra si attendono le indicazioni legate alla disponibilità di posti sui voli in partenza soprattutto da Abu Dhabi, a un'ora e mezza da Dubai "Individuare e garantire voli di rientro nel più breve tempo possibile". È l'impegno assunto da Msc Crociere con gli ospiti di Msc Euribia. "Stiamo collaborando in modo continuativo con i vettori aerei, in particolare con Emirates ed Etihad Airways", assicura la

Rai News

Focus

medie dimensioni gestita dalla compagnia greca Celestyal Cruises. Una delle sue navi gemelle, la Celestyal Journey, è ormeggiata a Doha. La compagnia di crociere tedesca TUI ha due navi nella regione: la Mein Schiff 5 a Doha e la Mein Schiff 4 ad Abu Dhabi. La TUI Cruises ha comunicato oggi che un volo speciale della Emirates è partito da Dubai per Monaco con a bordo 218 ospiti della Mein Schiff 4. Secondo fonti locali e quanto riportato dal quotidiano tedesco Bild domenica pomeriggio un missile avrebbe colpito la nave da crociera Mein Schiff 4, era ormeggiata ad Abu Dhabi negli Emirati Arabi Uniti. Dalla zona del porto si sono alzate dense colonne di fumo nero visibili anche dal mare. A bordo della nave si trovavano circa 2.500 passeggeri e 1.000 membri dell'equipaggio. Non è stato chiarito se vi siano feriti, ma le ripartenze da questa nave sono iniziate. La compagnia crocieristica Costa aveva invece già sospeso le crociere nel Golfo dall'estate scorsa alla luce della situazione in Medio Oriente "fluida e imprevedibile per il prossimo futuro".

Shipping Italy

Focus

Colpita una petroliera usata per la logistica militare Usa

MT Stena Imperative attaccata mentre era in bacino in Bahrein, morto un operaio del cantiere navale. Una petroliera battente bandiera statunitense, ormeggiata in Bahrein, è stata colpita da proiettili presumibilmente iraniani nella mattinata di ieri, uccidendo un operaio del cantiere navale presso cui si trova nel **porto** di Khalifa bin Salman e ferendone altri due. Si tratta della nave MT Stena Imperative. Secondo Crowley, la società con sede in Florida che gestisce la petroliera, l'attacco è avvenuto poco dopo le 2 del mattino, ora locale. La nave si trovava in bacino di carenaggio per la manutenzione programmata e le ispezioni di conformità. In quel momento non trasportava carico. L'impatto ha causato un incendio a bordo, che è stato poi spento. È attualmente in corso la valutazione dei danni. Un operaio del cantiere navale è morto durante l'attacco. Altri due sono rimasti feriti. Nessun membro dell'equipaggio a bordo della petroliera è rimasto ferito. Crowley ha affermato che la sicurezza del personale e delle imbarcazioni rimane la massima priorità e che sono state confermate le misure di supporto fornite. La MT Stena Imperative è iscritta al Tanker Security Program della US Maritime Administration da gennaio 2025. Il programma gestisce una flotta di circa 10 navi cisterna commerciali con base negli Stati Uniti, in grado di supportare il Dipartimento della Difesa durante emergenze nazionali o conflitti militari. Sebbene la nave fosse stata precedentemente noleggiata dal Comando Navale Militare degli Stati Uniti, attualmente non è sotto contratto. I funzionari della compagnia hanno confermato che la petroliera si trovava in Bahrein esclusivamente per manutenzione e ispezioni. La stessa petroliera era stata intercettata in precedenza all'inizio di febbraio dalla Marina del Corpo delle Guardie della Rivoluzione Islamica mentre transitava nello Stretto di Hormuz. Secondo quanto riferito, le navi iraniane ordinarono alla nave di fermarsi e prepararsi all'abbordaggio, ma la petroliera aumentò la velocità e continuò il suo viaggio sotto la scorta della USS McFaul. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY. SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Shipping Italy

Focus

Altre tre autostrade del mare italiane ammesse ai contributi del Sea Modal Shift

Anche una nuova rotta Livorno - Gioia fra quelle sovvenzionate dallo Stato nel 2026 Il ventaglio delle rotte ammissibili ai contributi statali del programma Sea Modal Shift (l'ex Marebonus) si allarga. Lo ha stabilito un decreto emanato pochi giorni fa dalla Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a firma di Donato Liguori. Il provvedimento arriva a valle delle richieste presentate dalle imprese nell'ambito della terza annualità del programma, relative agli imbarchi che esse prevedono di effettuare fra il 6 dicembre 2025 e il 5 dicembre 2026. "Alla data del 17 dicembre 2025 (termine di scadenza per la presentazione delle domande) - si legge nel decreto - risultano 551 richieste di accesso al contributo". Nell'ambito di queste richieste le imprese hanno indicato, come previsto dalla norma istitutiva, anche rotte non inizialmente in essa inserite né successivamente 'attivate'. Rotte che però il Mit ora ritiene "rispondenti a finalità di sviluppo e potenziamento del trasporto combinato e intermodale per vie marittime". Fra esse ci sono la **Savona** - Palma di Maiorca (offerta dal Gruppo Grimaldi via Valencia) e la Cagliari - Marina di Carrara (Grendi, già prevista dalla prima versione ma evidentemente mai oggetto di richieste di contributi), seppur con un coefficiente "Km equivalente" relativamente basso (è il parametro, discrezionalmente calcolato dal Mit, che misura la distanza di trasporto su strada evitato in Italia). La terza rotta ro-ro inserita è quella fra Gioia Tauro e Livorno, che ad oggi però non risulta operata da nessuna compagnia (nel 2025 qualche scalo occasionale in Calabria è stato ventilato dalla tunisina Merna Shipping attiva fra Genova, Livorno e il Nord Africa anche se non su base regolare). Un auspicio delle imprese dell'autotrasporto o l'annuncio de facto di un nuovo servizio di linea non ancora ufficializzato? ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARRE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



03/04/2026 21:55 Nicola Capuzzo

Anche una nuova rotta Livorno - Gioia fra quelle sovvenzionate dallo Stato nel 2026 Il ventaglio delle rotte ammissibili ai contributi statali del programma Sea Modal Shift (l'ex Marebonus) si allarga. Lo ha stabilito un decreto emanato pochi giorni fa dalla Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a firma di Donato Liguori. Il provvedimento arriva a valle delle richieste presentate dalle imprese nell'ambito della terza annualità del programma, relative agli imbarchi che esse prevedono di effettuare fra il 6 dicembre 2025 e il 5 dicembre 2026. "Alla data del 17 dicembre 2025 (termine di scadenza per la presentazione delle domande) - si legge nel decreto - risultano 551 richieste di accesso al contributo". Nell'ambito di queste richieste le imprese hanno indicato, come previsto dalla norma istitutiva, anche rotte non inizialmente in essa inserite né successivamente 'attivate'. Rotte che però il Mit ora ritiene "rispondenti a finalità di sviluppo e potenziamento del trasporto combinato e intermodale per vie marittime". Fra esse ci sono la Savona - Palma di Maiorca (offerta dal Gruppo Grimaldi via Valencia) e la Cagliari - Marina di Carrara (Grendi, già prevista dalla prima versione ma evidentemente mai oggetto di richieste di contributi), seppur con un coefficiente "Km equivalente" relativamente basso (è il parametro, discrezionalmente calcolato dal Mit, che misura la distanza di trasporto su strada evitato in Italia). La terza rotta ro-ro inserita è quella fra Gioia Tauro e Livorno, che ad oggi però non risulta operata da nessuna compagnia (nel 2025 qualche scalo occasionale in Calabria è stato ventilato dalla tunisina Merna Shipping attiva fra Genova, Livorno e il Nord Africa anche se non su base regolare). Un auspicio delle imprese dell'autotrasporto o l'annuncio de facto di un nuovo servizio di linea non ancora ufficializzato? ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU

Shipping Italy

Focus

Attaccata dall'Iran una petroliera usata per la logistica militare Usa

MT Stena Imperative nel mirino mentre era in bacino di carenaggio in Bahrein, morto un operaio del cantiere navale. Una petroliera battente bandiera statunitense, ormeggiata in Bahrein, è stata colpita da proiettili presumibilmente iraniani nella mattinata di ieri, uccidendo un operaio del cantiere navale presso cui si trova nel **porto** di Khalifa bin Salman e ferendone altri due. Si tratta della nave MT Stena Imperative. Secondo Crowley, la società con sede in Florida che gestisce la petroliera, l'attacco è avvenuto poco dopo le 2 del mattino, ora locale. La nave si trovava in bacino di carenaggio per la manutenzione programmata e le ispezioni di conformità. In quel momento non trasportava carico. L'impatto ha causato un incendio a bordo, che è stato poi spento. È attualmente in corso la valutazione dei danni. Un operaio del cantiere navale è morto durante l'attacco. Altri due sono rimasti feriti. Nessun membro dell'equipaggio a bordo della petroliera è rimasto ferito. Crowley ha affermato che la sicurezza del personale e delle imbarcazioni rimane la massima priorità e che sono state confermate le misure di supporto fornite. La MT Stena Imperative è iscritta al Tanker Security Program della US Maritime Administration da gennaio 2025. Il programma gestisce una flotta di circa 10 navi cisterna commerciali con base negli Stati Uniti, in grado di supportare il Dipartimento della Difesa durante emergenze nazionali o conflitti militari. Sebbene la nave fosse stata precedentemente noleggiata dal Comando Navale Militare degli Stati Uniti, attualmente non è sotto contratto. I funzionari della compagnia hanno confermato che la petroliera si trovava in Bahrein esclusivamente per manutenzione e ispezioni. La stessa petroliera era stata intercettata in precedenza all'inizio di febbraio dalla Marina del Corpo delle Guardie della Rivoluzione Islamica mentre transitava nello Stretto di Hormuz. Secondo quanto riferito, le navi iraniane ordinarono alla nave di fermarsi e prepararsi all'abbordaggio, ma la petroliera aumentò la velocità e continuò il suo viaggio sotto la scorta della USS McFaul.

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.



MT Stena Imperative nel mirino mentre era in bacino di carenaggio in Bahrein, morto un operaio del cantiere navale. Una petroliera battente bandiera statunitense, ormeggiata in Bahrein, è stata colpita da proiettili presumibilmente iraniani nella mattinata di ieri, uccidendo un operaio del cantiere navale presso cui si trova nel porto di Khalifa bin Salman e ferendone altri due. Si tratta della nave MT Stena Imperative. Secondo Crowley, la società con sede in Florida che gestisce la petroliera, l'attacco è avvenuto poco dopo le 2 del mattino, ora locale. La nave si trovava in bacino di carenaggio per la manutenzione programmata e le ispezioni di conformità. In quel momento non trasportava carico. L'impatto ha causato un incendio a bordo, che è stato poi spento. È attualmente in corso la valutazione dei danni. Un operaio del cantiere navale è morto durante l'attacco. Altri due sono rimasti feriti. Nessun membro dell'equipaggio a bordo della petroliera è rimasto ferito. Crowley ha affermato che la sicurezza del personale e delle imbarcazioni rimane la massima priorità e che sono state confermate le misure di supporto fornite. La MT Stena Imperative è iscritta al Tanker Security Program della US Maritime Administration da gennaio 2025. Il programma gestisce una flotta di circa 10 navi cisterna commerciali con base negli Stati Uniti, in grado di supportare il Dipartimento della Difesa durante emergenze nazionali o conflitti militari. Sebbene la nave fosse stata precedentemente noleggiata dal Comando Navale Militare degli Stati Uniti, attualmente non è sotto contratto. I funzionari della compagnia hanno confermato che la petroliera si trovava in Bahrein esclusivamente per manutenzione e ispezioni. La stessa petroliera era stata intercettata in precedenza all'inizio di febbraio dalla Marina del Corpo delle Guardie della Rivoluzione Islamica mentre transitava nello Stretto di Hormuz. Secondo quanto riferito, le navi iraniane ordinarono alla nave di fermarsi e prepararsi all'abbordaggio, ma la petroliera aumentò la velocità e continuò il suo viaggio sotto la scorta della USS McFaul.

Transport Online

Focus

Sea Modal Shift: il MIT aggiunge tre nuove rotte incentivabili

Inseriti i collegamenti CagliariMarina di Carrara, Gioia TauroLivorno e SavonaPalma di Maiorca tra quelli sostenuti dalla misura

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato tre nuove rotte marittime incentivabili nell'ambito del Sea Modal Shift, il programma di sostegno al trasporto combinato via mare che ha sostituito il precedente Marebonus. La misura è stata definita con il decreto ministeriale n.14 del 27 febbraio 2026, pubblicato sul sito di RAM Spa. Le nuove rotte incentivate Le tratte individuate dal Ministero come idonee a ricevere il sostegno del programma sono: Cagliari Marina di Carrara Gioia Tauro Livorno Savona Palma di Maiorca Secondo il MIT, questi collegamenti rispondono agli obiettivi di sviluppo e potenziamento del trasporto combinato e intermodale via mare, contribuendo allo spostamento di traffico merci dalla strada alla modalità marittima. Contributi fino a 0,30 euro per veicolo-chilometro Il Sea Modal Shift prevede incentivi economici destinati alle imprese che utilizzano le rotte marittime ammesse al programma. Il contributo massimo riconoscibile potrà arrivare a 30 centesimi di euro per veicolo-chilometro (v/km), con un valore annuale determinato anche sulla base delle valutazioni aggiornate sulle esternalità negative del trasporto stradale. Piano previsionale degli imbarchi

Per accedere alla misura, i beneficiari dovranno compilare il Piano previsionale degli imbarchi, indicando per ogni rotta e per tipologia di veicolo il numero stimato di viaggi programmati. Il periodo di riferimento per la programmazione è compreso tra il 6 dicembre 2025 e il 5 dicembre 2026.



Transport Online

Focus

L'Ue lancia la strategia industriale marittima per rafforzare la competitività

Focus su porti, trasporto marittimo e cantieri navali ad alta tecnologia

La Commissione Europea ha presentato una nuova strategia industriale marittima, accompagnata da una strategia dedicata ai porti, con l'obiettivo di rafforzare la competitività e la resilienza del settore marittimo dell'Unione europea. Le iniziative mirano a sostenere lo sviluppo del comparto puntando su sostenibilità, decarbonizzazione, sicurezza e innovazione tecnologica, elementi considerati strategici per mantenere la leadership europea nel settore. Porti, shipping e cantieri al centro della strategia Le nuove strategie europee si concentrano su tre pilastri principali: porti europei, come infrastrutture chiave per il commercio internazionale trasporto marittimo, fondamentale per le catene di approvvigionamento globali cantieristica navale, settore industriale ad alto contenuto tecnologico L'obiettivo è consolidare il ruolo dell'Europa come attore centrale nel sistema logistico globale e rafforzare l'integrazione tra infrastrutture portuali, industria marittima e innovazione tecnologica. Un'alleanza europea per le filiere marittime Tra le principali iniziative previste dalla strategia figura il lancio di una alleanza europea per le catene del valore industriali marittime, pensata per rafforzare la cooperazione tra imprese, istituzioni e centri di ricerca. L'iniziativa punta a sostenere lo sviluppo di tecnologie avanzate legate al settore marittimo, tra cui: cantieristica navale ad alta tecnologia navi di supporto per l'eolico offshore droni subacquei per applicazioni industriali e di monitoraggio attrezzature portuali innovative Il progetto Cantiere navale del futuro La Commissione europea ha inoltre annunciato un bando di ricerca e innovazione denominato Cantiere navale del futuro, che sarà finanziato nell'ambito del programma Horizon Europe. L'iniziativa sosterrà la sperimentazione di soluzioni innovative direttamente nei cantieri navali, con l'obiettivo di testare nuove tecnologie in condizioni operative reali e favorire la diffusione delle soluzioni più efficaci in tutta Europa. Fonte: Ansa.

