



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 07 marzo 2026



Prime Pagine

07/03/2026	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	Il Foglio	11
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	Il Giornale	12
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	Il Giorno	13
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	Il Manifesto	14
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	Il Mattino	15
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	Il Messaggero	16
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	Il Tempo	20
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	Italia Oggi	21
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	La Nazione	22
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	La Repubblica	23
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	La Stampa	24
Prima pagina del 07/03/2026		
07/03/2026	Milano Finanza	25
Prima pagina del 07/03/2026		

Primo Piano

06/03/2026	Affaritecnici	<i>Nicoletta Torbidoni</i>	26
Portualità e infrastrutture: il CNI incontra il nuovo Presidente di Assoporti Roberto Petri			

06/03/2026	La Gazzetta Marittima	28
L'Authority veneziana annuncia la partecipazione a LetExpo al via il 10 a Verona		
06/03/2026	Mondoprofessionisti <i>Irene Sassetti</i>	29
Portualità e infrastrutture: il Cni incontra il Presidente di Assoporti		
06/03/2026	Port Logistic Press	30
Assoporti si congratula con Ravenna Capitale del mare 2026, il valore del Porto		
06/03/2026	Sesto Potere	31
Ravenna Capitale italiana del mare 2026, il sindaco Barattoni: nuovi spazi di partecipazione, coinvolgeremo la 'comunità del Mare' e i territori		

Venezia

06/03/2026	Il Nautilus	33
MUNAV: Aumentano i numeri dei visitatori e continua il processo di valorizzazione di uno dei musei di storia marittima più importanti d'Italia		
06/03/2026	La Gazzetta Marittima	36
L'Authority veneziana annuncia la partecipazione a LetExpo al via il 10 a Verona		

Genova, Voltri

06/03/2026	Ansa.it	37
Porto Genova, fermi centinaia di container di verdure congelate per 50 mln di euro		
06/03/2026	BizJournal Liguria	38
Rapporto Oti Nord Ovest: il 21% delle infrastrutture in grave ritardo		
06/03/2026	FerPress	42
Genova: Paroli, aggiornare norme su demanio e rendere più flessibili i piani regolatori		
06/03/2026	FerPress	43
GNV Aurora arriva al porto di Genova, quarta unità della prima serie di navi di ultima generazione		
06/03/2026	Genova3000	44
Stop ai certificati sanitari per i vegetali congelati, Spediporto: Importatori e spedizionieri in difficoltà		
06/03/2026	Il Nautilus	45
GNV AURORA ARRIVA OGGI IN ITALIA AL PORTO DI GENOVA		
06/03/2026	Informatore Navale	46
GNV AURORA ARRIVA OGGI IN ITALIA AL PORTO DI GENOVA, DA APRILE IN SERVIZIO SULLA ROTTA "GENOVA-PALERMO"		
06/03/2026	La Gazzetta Marittima	47
«Prg portuali, servono regole più flessibili se non vogliamo ingessare tutto»		
06/03/2026	Liguria Notizie	49
Porti, Paroli: Servono norme più flessibili per il demanio		
06/03/2026	Messaggero Marittimo	51
Spediporto, allarme sui prodotti alimentari vegetali al porto di Genova		
06/03/2026	PrimoCanale.it	52
Porto di Genova, container di alimenti vegetali bloccati: Spediporto segnala l'emergenza controlli		
06/03/2026	Sea Reporter	54
Genova accoglie la nuova GNV Aurora: il futuro della navigazione sostenibile		

06/03/2026	The Medi Telegraph	55
Genova, Spediporto: "Centinaia di container reefer fermi in attesa di controllo"		
06/03/2026	Travel Quotidiano	56
Aeroporto di Genova: entro un mese il bando di gara internazionale per un partner privato		

La Spezia

06/03/2026	Citta della Spezia	57
Spedizionieri, nasce la sezione dei terminalisti all'interno dell'associazione spezzina		
06/03/2026	Citta della Spezia	58
Onde di cambiamento, donne che fanno la differenza: appuntamento in Sala Dante		
06/03/2026	Informare	59
L'Associazione degli Spedizionieri della Spezia ha costituito la sezione degli spedizionieri terminalisti		

Ravenna

06/03/2026	PortoRavennaNews	60
Capitale italiana del Mare 2026, Ravenna al centro della blue economy		
06/03/2026	PortoRavennaNews	62
Capitale italiana del Mare 2026. Il sindaco: «Ravenna al centro della blue economy»		
06/03/2026	Ravenna e Dintorni	66
Il Moro di Venezia in Darsena sarà rimesso a nuovo. Dall'Autorità Portuale fino a 40mila euro per la manutenzione		
06/03/2026	Ravenna Today	67
Inquinamento sul molo di Marina: "Soste prolungate dei rimorchiatori che bruciano nafta pesante"		
06/03/2026	Ravenna Today	68
Via libera all'accordo pubblico-privato per restaurare il Moro di Venezia: "Tornerà al suo colore originario"		
06/03/2026	Ravenna24Ore.it	70
Lo scafo del Moro di Venezia tornerà al suo colore originario		
06/03/2026	ravennawebtv.it	71
Transit Time: la mostra fotografica promossa da TCR approda al Museo Lercaro di Bologna		
07/03/2026	ravennawebtv.it	72
Ravenna, restauro per il Moro di Venezia III: lo scafo tornerà al colore originale		
06/03/2026	Risveglio Duemila	73
Lo scafo del Moro di Venezia III esposto in Darsena sarà rimesso a nuovo, con un investimento di Autorità portuale da 40mila euro		
06/03/2026	Romagnanotizie	74
Il Moro di Venezia III torna a splendere: protocollo tra enti per il restauro e per iniziative sulla vela		

Marina di Carrara

06/03/2026	Port Logistic Press	<i>Ufficio Stampa</i> 75
The Italian Sea Group, Costantino cerca di far riprendere la navigazione alla sua creatura		

Livorno

06/03/2026	Agenzia Impres	<i>Mario Ferrari, Iscriviti Alla</i>	76
FiPiLi. Crolla a Calambrone il ponte mobile che si immette nel porto di Livorno. Strada interrotta			
06/03/2026	Ansa.it		77
Cede ponte mobile a Livorno, accesso al porto da una sola strada			
06/03/2026	Ansa.it		78
Iran, protesta davanti alla base Usa di Camp Darby in Toscana			
06/03/2026	Cuoio in diretta.it		79
Il ponte mobile della FiPiLi crolla, traffico bloccato verso il porto			
06/03/2026	Dire		80
Shock a Livorno, si spezza il ponte mobile della FiPiLi: nessun ferito			
06/03/2026	Firenzepost		81
FiPili, cede viadotto mobile Livorno: viabilità deviata sul ponte Mogadiscio. Ecco quando riapre			
06/03/2026	Go News	<i>Niccolò Banchi</i>	82
FiPiLi, ceduto il ponte verso la Darsena di Livorno: traffico interrotto			
06/03/2026	Informatore Navale		83
LUSBEN CELEBRA IL VARO DI S/Y BELLE BRISE "A Livorno il ritorno in mare dello storico sailing yacht Perini Navi"			
06/03/2026	La Gazzetta Marittima		85
«L'informazione locale è fondamentale per far comprendere i porti»			
06/03/2026	La Gazzetta Marittima		86
Cede il meccanismo del ponte mobile, traffico in tilt verso la Darsena Toscana			
06/03/2026	La Gazzetta Marittima		87
Il problema non è solo per il porto ma anche per yacht e serbatoi Gnl			
06/03/2026	La Gazzetta Marittima		89
L'Authority conferma che si utilizzerà provvisoriamente il ponte sottostante			
07/03/2026	La Gazzetta Marittima		90
Darsena Toscana, ko il ponte mobile per arrivarci: il verdetto dei tecnici			
06/03/2026	Maremma News		92
Collasso ponte Livorno, Giani "Subito viabilità alternativa"			
06/03/2026	Messaggero Marittimo		93
Ponte FiPiLi fuori sede: caos al porto di Livorno			
06/03/2026	Quilivorno	<i>Michelangelo Sarti</i>	95
Distaccamento vicino alla Darsena Toscana. Gariglio: Già al lavoro per gestire l'emergenza, Cna: Poteva essere una tragedia, Giani: Subito viabilità alternativa			
06/03/2026	Rai News		97
Livorno, guasto al ponte mobile della FiPili: traffico in tilt			
06/03/2026	Toscana Oggi		98
Livorno, cede il ponte sulla FI-PI-LI verso la Darsena Toscana: traffico interrotto			

Piombino, Isola d' Elba

06/03/2026	Messaggero Marittimo		99
Rigassificatori e sicurezza energetica: Snam punta su Piombino e Ravenna			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

06/03/2026	Ancona Today	102
Porto di Ancona, il Comandante Fabio Spaccavento è il nuovo Capo Pilota: "Priorità a sicurezza e rilancio dei traffici"		
06/03/2026	Ancona Today	103
Ocean Viking in arrivo al porto di Ancona: a bordo 36 migranti, tra loro 8 minori soli		
06/03/2026	Ansa.it	104
Soccorse 36 persone in mare, nave Ocean Viking attraccherà ad Ancona		
06/03/2026	Ansa.it	105
Piloti del porto di Ancona, il nuovo capo è Spaccavento		
06/03/2026	corriereadriatico.it	106
Dubai, i primi 100 passeggeri della MSC Euribia tornano a casa: le operazioni della Farnesina		
06/03/2026	Parks	107
Finanziato il progetto LIFE Bycatch per la tutela della biodiversità marina nell'Area Marina Protetta Torre del Cerrano		
06/03/2026	vivereancona.it	108
Porto di Ancona: Fabio Spaccavento nominato nuovo Capo Pilota		
06/03/2026	vivereancona.it	109
Andrea Raschia: "Molo Clementino? Lezione da trarre per un pensiero nuovo a servizio della Comunità"		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

06/03/2026	CivOnline	112
Un osservatorio permanente per il lavoro: il Comune convoca il tavolo contro lavoro nero e caporalato		
06/03/2026	La Cronaca 24	113
Civitavecchia - Porta Marina sgomberata dagli abusivi, via ai lavori di abbattimento delle baracche		

Napoli

06/03/2026	Informare	114
Nel quarto trimestre del 2025 il traffico delle merci nei porti di Napoli e Salerno è cresciuto del +2,0%		

Brindisi

06/03/2026	Brindisi Report	116
Lavori nel porto, riaffiora storica rete ferroviaria Decauville: un patrimonio da tutelare		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

06/03/2026	Calabria 7	117
Depositi costieri di Vibo Marina, il Comune accelera su delocalizzazione. Un protocollo per spostare gli impianti		

06/03/2026	Cn24 Tv	Potenziare il porto di Crotone, confronto strategico tra Confindustria e Autorità Portuale	120
06/03/2026	Crotoneok	Crotone punta sul porto: dialogo tra Confindustria e Autorità portuale	121
06/03/2026	Il Vibonese	Vibo Marina, il Comune mette sul tavolo il protocollo d'intesa per delocalizzare i depositi costieri e chiama Meridionale Petroli alla firma	122
06/03/2026	LaC News 24	Vibo Marina, il Comune mette sul tavolo il protocollo d'intesa per delocalizzare i depositi costieri e chiama Meridionale Petroli alla firma	125

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

06/03/2026	TempoStretto	Porto di Tremestieri, iniziate le trivellazioni per la diga foranea	128
------------	---------------------	---	-----

Catania

06/03/2026	LiveSicilia	Catania, l'inchiesta della Procura e l'amministrazione giudiziaria per la Est	129
------------	--------------------	---	-----

Augusta

06/03/2026	Augusta News	<i>Oriana Gionfriddo</i> Augusta hub dell'eolico offshore: 50 milioni per il porto scelto dal ministero dell'Ambiente	131
06/03/2026	RadioRTM	L'eolico offshore di Augusta presentato all'Expo internazionale sull'energia a Rimini: pronti 50 milioni	132
06/03/2026	Siracusa Oggi	L'eolico offshore di Augusta all'Expo internazionale a Rimini. Pronti 50milioni	133

Trapani

06/03/2026	Catania Oggi	Porto di Trapani: conclusi i lavori al molo Sanità, inaugurata la banchina di levante	134
06/03/2026	FerPress	Porto di Trapani: consegnati i lavori di consolidamento della banchina Sanità per i traghetti di Egadi e Pantelleria	135
06/03/2026	Il Moderatore	<i>Francesco Panasci</i> Trapani, riapre la banchina Sanità: tornano i traghetti per Egadi e Pantelleria	137
06/03/2026	Informazioni Marittime	Trapani, al molo Sanità tornano i traghetti verso Egadi e Pantelleria	139
06/03/2026	Italpress.it	Porto di Trapani, consegnati i lavori di consolidamento della banchina Sanità	141

07/03/2026	ItalyPost Pagina 25	143
06/03/2026	Messaggero Marittimo	144
06/03/2026	Prima Pagina Trapani <i>Pamela Giacomarro</i>	145
06/03/2026	Shipping Italy	146
06/03/2026	TP24	148
06/03/2026	Trapani Oggi	149

Focus

06/03/2026	Adnkronos.com	151
06/03/2026	Adnkronos.com	154
06/03/2026	Ansa.it	155
06/03/2026	AskaNews.it	157
06/03/2026	Il Nautilus	158
06/03/2026	Il Nautilus	161
06/03/2026	Il Nautilus	162
06/03/2026	Informare	163
06/03/2026	Informare	165
06/03/2026	Informare	166
06/03/2026	La Gazzetta Marittima	167
06/03/2026	Sea Reporter	170
06/03/2026	Ship Mag	172
06/03/2026	Shipping Italy	173

CORRIERE DELLA SERA

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



Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it



La cerimonia a Verona
Le Paralimpiadi di partono
nel segno della pace
di **Marco Bonarrigo** e **Lia Capizzi**
alle pagine 60 e 61

Domani in edicola
10 marzo '46,
le donne al voto
di **Jessica Chia**
su la Lettura e oggi nell'App



MEDIO ORIENTE IN FIAMME

Le condizioni di Trump all'Iran

«Nessun accordo senza la resa». Allarme per il prezzo del petrolio. Missili sul Libano, feriti i caschi blu Putin a Pezeshkian: necessario cessare le ostilità. La telefonata tra Meloni, Starmer, Macron e Merz

IL MISTERO DEI REGIMI

di **Angelo Panebianco**

Gli oppositori, dentro e fuori l'Iran se lo augurano dall'inizio della guerra. Già prima che americani e israeliani attaccassero ne avevano invocato l'intervento: la loro speranza è che la guerra crei le condizioni per un regime change, per il crollo del regime teocratico iraniano. Nel regime change spera anche Israele, ansioso di farla finita con una teocrazia che, dalla rivoluzione khomeinista del 1979 in poi, ha operato in tutti i modi per ottenere la distruzione della «entità sionista». Assai meno sicuro è che questo sia anche l'obiettivo di Donald Trump. Trump non è Bush Junior. Potrebbe semplicemente puntare ad ottenere concessioni dall'Iran (per esempio, in materia di petrolio) per mettere poi fine all'offensiva. La questione del regime change è però sul tappeto e nell'auspicio di molti. Tuttavia, come gli esperti di Medio Oriente ci hanno spiegato e come è evidente, il regime degli ayatollah è forte, radicato (continua ad avere l'appoggio di una parte della popolazione) e può contare, a propria difesa dai nemici interni e da quelli esterni, su importanti apparati della forza.

continua a pagina 42

di **Francesca Basso**
Viviana Mazza
e **Andrea Nicastrò**

A sette giorni dall'inizio della guerra Trump chiede la resa incondizionata dell'Iran: «Nessun accordo, arrendetevi. Dopo sarà scelto un buon leader». E a sceglierlo vuole essere lui. Intanto, una brigata americana di paracadutisti d'élite ha interrotto le esercitazioni negli Usa e si ipotizza un invio in Medio Oriente. Continui raid israeliani su Beirut. E mentre la Francia manda nel Mediterraneo anche una portaerei, telefonata Starmer, Meloni, Merz e Macron su diplomazia e coordinamento militare.

da pagina 2 a 15
Olimpio

IN PRIMO PIANO

FONTI DEL PENTAGONO

Strage nella scuola femminile
«È stata una bomba Usa»

di **Greta Privitera** a pagina 6

IL REPORTAGE DAL KURDISTAN IRACHENO

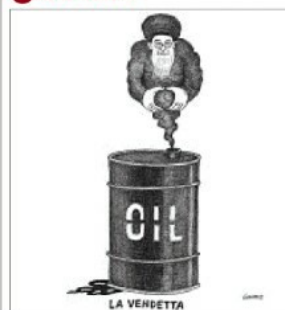
Fra i combattenti a Erbil:
«Non siamo fucili in affitto»

di **Lorenzo Cremonesi** a pagina 8

I COSTI PER I PAESI COLPITI

La guerra esportata nel Golfo
Teheran, l'«effetto Sansone»

di **Federico Fubini** a pagina 15



LA DECISIONE DEL GIUDICE

Casa nel bosco,
la mamma
separata dai figli
Ira della premier

Catherine Birmingham, la madre del «bimbi del bosco» di Palmoli, non potrà restare nella casa famiglia di Vasto dove si trova con i tre figli. Il Tribunale: «Va allontanata». Meloni: «Sono senza parole».

alle pagine 26 e 27

A PARTIRE DAL 2027

Alta velocità,
il sì del Garante:
arrivano in Italia
i treni francesi

L'alta velocità italiana si prepara a cambiare assetto. Dopo il via libera stabilito dall'Antitrust arriva il terzo operatore e i treni francesi di Snecf preparano l'assalto ai nostri binari già dal 2027.

a pagina 45

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Il consigliere del No

Se la riforma sulla giustizia sarà bocciata al referendum, il fronte del No dovrà molto a Dario Franceschini, all'idea che propose a mo' di slogan: «Evitiamo i tecnicismi e politicizziamo il voto».

continua a pagina 23

Alla Scala Il concerto, la storia, le firme, il futuro: i 150 anni del nostro giornale



La festa del Corriere con Mattarella

Paola Pica, Gianni Santucci e Roberta Scorrane alle pagine 16-17 e 19

La festa del Corriere alla Scala. Nel riquadro, il capo dello Stato Mattarella con il direttore Fontana, il presidente di Rcs Cairo e, a destra, il presidente della Fondazione de Bortoli

Giornalismo d'inchiesta

ANNA POLITKOVSKAJA

LA RUSSIA DI PUTIN

IN EDICOLA DAL 14 MARZO

"LA RUSSIA DI PUTIN"

CORRIERE DELLA SERA

La libertà della idee

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Sulla pelle dei bambini

Come se non bastasse quella che sta incendiando il mondo, in Italia ci siamo costruiti la nostra piccola guerra. Alludo alla deriva assunta dal caso della cosiddetta «famiglia nel bosco», con gli assistenti sociali che detestano la madre asociale, la madre che li ricambia cordialmente (si fa per dire), il tribunale che costringe i tre bimbi a cambiare di nuovo casa pur di allontanarli dalla genitrice e la presidente del Consiglio che interviene per criticare la decisione. Non so chi abbia ragione, ma so che hanno tutti torto. La vicenda giudiziaria è ormai solo un pretesto per combattere una battaglia culturale sui rapporti tra Stato e famiglia e un'altra, politica, che riguarda il referendum imminente. Il tutto sulla pelle di tre bambini.

Sembra di essere precipitati dentro una chat di leoni da tastiera: nessuno mette in gioco le proprie granitiche certezze. Così una storia che, con un briciolo di flessibilità reciproca, si sarebbe potuta e dovuta agguistare in una settimana ha finito per trascinarsi oltre il tollerabile, con un progressivo irrigidirsi delle posizioni. E l'irrigidimento produce sempre crudeltà. I protagonisti sono talmente presi dal loro punto di vista da avere perso di vista l'unico che conta: quello dei bambini. Facciamo giustamente la morale ai padroni del mondo perché ignorano l'arte del dialogo e poi, nel nostro boschetto, ci comportiamo allo stesso modo: mostrando i muscoli travestiti da principi, nella convinzione assurda che contino più delle persone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Biolactine

FORTE CAPSULE

Integratore alimentare

NUOVO

Biolactine

FORTE CAPSULE

50 MILIARDI

4 CEPPI

POTENZA MIRATA

per L'EQUILIBRIO

INTESTINALE

SELLA IN FARMACIA



Emergono altre 16 pagine degli Epstein Files con accuse a Trump di un presunto stupro su una tredicenne nel 1983. Un altro ottimo motivo per attaccare Teheran



Sabato 7 marzo 2026 - Anno 18 - n° 65
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

ARMAMENTI Una strana commessa navale

Crosetto, Mr. Dubai e l'affare in Indonesia

■ In una lettera indonesiana, scovata dal Fatto, la Drass è indicata per un pagamento da Giacarta dopo la cessione gratuita dell'incrociatore Garibaldi, già in servizio alla Marina, che sarà poi ammodernata

● LILLO A PAG. 7



ALLEATI IMBARAZZANTI

Zelensky piazza droni e minaccia Orbán: tutti zitti



● CARIDI A PAG. 4

IL FORUM CON TRE PM

"Col Si indagini su mafia-politica viepiù difficili"



● MASSARI E PIPITONE A PAG. 10 - 11

A sovranismo limitato

» Marco Travaglio

Non che perfino Crosetto dichiara che Usa e Israele sono "fuori dalle regole del diritto internazionale" come la Russia in Ucraina, i casi sono due: o inviamo armi agli iraniani aggrediti e sanzioniamo gli aggressori Usa e Israele, o smettiamo di inviare armi a Kiev e di sanzionare Mosca. Invece armiamo gli aggressori israeliani e i loro complici sauditi, qatari, emiratini e kuwaitiani. Non solo: dal 2022 abbiamo rinunciato gradualmente al gas russo e l'Ue ha appena varato una legge per portarlo a zero nel 2027 perché Mosca viola il diritto internazionale. Quindi, ora che lo violano anche gli Usa, delle due l'una: o ricominciamo ad acquistarlo dalla Russia, o smettiamo di acquistarlo dagli Usa. Naturalmente non faremo nessuna delle due cose, perché siamo governati da scemi di guerra che credono alle balle che raccontano. Tipo che la nostra energia non può dipendere da un'autocrazia: infatti, siccome il gas e il petrolio vengono quasi tutti da Paesi autocratici, li compriamo da Egitto, Algeria, Libia, Angola, Azerbaijan, Arabia Saudita, Emirati, Iraq, Qatar e Congo. E Pi-chetto Fratin assicura che ora "ci aiuteranno Mozambico, Libia, Algeria e Azerbaijan": cioè chiediamo a quattro autocrati di aiutarci contro uno, quello che fa il prezzo migliore. Vuoi mettere Putin il Terribile al confronto di quel bocciuolo di rosa del tiranno islamico filoturco azeri, Ilham Aliyev, al potere dal 2003 quando successe al padre, responsabile dello sterminio e della pulizia etnica degli armeni cristiani in Nagorno Karabakh, ricevuto, visitato e riverito da Mattarella più volte, l'ultima in ottobre a Baku. Avverene, di amici così.

Ora questi "sovranisti" a sovranità limitata e i loro valletti "riformisti" sono impegnatissimi ad attaccare il Comitato paralimpico che ha riaperto gli atleti russi e bieloruschi con le loro bandiere: volevano continuare a far pagare ai paraplegici le colpe dei loro governi, ma solo a loro (la regola non vale per Israele né per gli Usa, responsabili del maggior numero di morti ammazzati dai tempi di Nagasaki). E quel genio di Giulio critica Buttafuoco perché invita anche artisti russi e iraniani alla Biennale: invece americani e israeliani sono sempre i benvenuti. Intanto Zelensky minaccia di morte il premier ungherese Orbán ("Daremo il suo indirizzo alle nostre forze armate perché lo chiamino loro e gli parolino nella loro lingua"), ma nessuno invoca l'articolo 5 della Nato e l'articolo 42 dell'Ue per difendere l'Alleanza (Budapest, non Kiev che non è alleata di nessuno). Del resto, da quando il regime ucraino ci fece saltare i gasdotti NordStream, non facciamo che punirlo finanziandolo e imbottendolo di armi. Per dargli un'altra chance.

ITALIA IN GUERRA ATTACCA I GIUDICI E TACE SULLA FREGATA PARTITA PER CIPRO

Partono i soldati e Meloni parla dei bimbi nel bosco



PETROLIO, MAXI-UTILI USA

TRUMP VUOLE LA RESA TOTALE DELL'IRAN, CHE CONTRATTACCA E ISRAELE BOMBARDA L'UNIFIL

● DE RUBERTIS, GIARELLI, MARRA E PALOMBI DA PAG. 2 A 6

LO STORICO: "CONTRARIO ANCHE CHI È DI DESTRA"

Cardini: "Giorgia non potrà tacere sempre, gl'italiani non vogliono finire nella guerra"

● A PAG. 5

LA GIURISTA SU ARMI NEL GOLFO E NAVI A CIPRO

Arbia (ex Cpi): "L'Italia e altri Paesi europei sono complici di una aggressione illegale"

● ANTONIUCI A PAG. 3

» SANITÀ A FRUSINONE

Il gettonista d'oro solo a gennaio si fa 35 mila euro

» Linda Di Benedetto

C'è un uomo che, da solo, sembra reggere le sorti dell'emergenza-urgenza della Sanità nel Frusinate. È un medico ultrasettantenne, emblema di un sistema fuori controllo.

A PAG. 15

LE NOSTRE FIRME

- Sachs L'Onu si ribelli a Usa&Israele a pag. 16
- Ercolani America, le radici razziste a pag. 13
- Fassina L'escalation del servilismo a pag. 13
- Sabahi L'Iran vuole coinvolgere la Ue a pag. 2
- Valentini Garibaldi, modello politico a pag. 13
- Luttazzi La Posta della Settimana a pag. 12

I COMUNI VS SUSÀ-TORINO

"Tav: risparmio per 73 secondi"

● BARBACETTO A PAG. 14

700 CONDANNE UE IN 2 MESI

Ex lavoratori e ferie arretrate: la Pa deve risarcire 27 milioni

● ROTUNDO A PAG. 15



La cattiveria

Scusate, Trump ha già detto a che ora stavolta gli Usa abbandonano gli alleati?

LA PALESTRA CARLO M. FORNACIARI



CHE C'È DI BELLO

Il "Ligas" -thriller, Ammaniti moscio e Haber da Svevo

● DA PAG. 17 A 19

A 13 ANNI DALLA MORTE

«David Rossi ucciso dalla 'ndrangheta, ora chi sa deve parlare»

Felice Manti a pagina 14



60307
9 771124 863008

il Giornale



www.ilgiornale.it

129.133.4071 (ore ufficio)

SABATO 7 MARZO 2026

Anno LIII - Numero 56 - 1,50 euro - **

Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATO DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO



controcorrente

REFERENDUM DI FAMIGLIA

di Tommaso Cerno

Vi prego, mettete un'urna nel bosco. In modo che gli italiani possano andare a scegliere se votare sì o no in mezzo a quegli alberi, vicino a quella casa con un bagno che non funziona e con qualche fungo che non era dei migliori. Perché sappiamo ormai che trovare un costituzionalista è più facile che trovare un idraulico e quindi risolvere il dilemma di quella famiglia e di quei bambini, separati dai loro genitori dalla burocrazia e dai giudici - gli stessi che rimettono in libertà un clandestino con 23 condanne perché deve vedere i suoi parenti -, potrebbe essere il giusto spunto di riflessione che ci serve per il referendum. Per me la domanda è sempre stata molto semplice: la giustizia in Italia funziona? O quando sei accusato, sei già condannato? Una domanda a cui è vietato rispondere. Perché nella guerra dei sondaggi contro Giorgia Meloni il nostro problema ormai è solo il governo. Ma gli italiani lo hanno capito. E quindi vi do un consiglio: andate a meditare in quell'aria serena, in mezzo agli alberi, là dove la burocrazia abbatte la natura umana. Magari ritroveremo la serenità necessaria per comprendere dopo decenni se aveva ragione il partigiano Vassalli a chiedere un processo dove chi accusa e chi difende sono sullo stesso piano, di fronte a un giudice terzo, o aveva davvero ragione Benito Mussolini e il suo fido Rocco a chiederci che il giudice e l'accusatore stessero seduti sulla stessa panca. Come già da tempo non succede in quasi nessun Paese democratico. Soprattutto quelli che la sinistra italiana cita ad esempio quando parla di democrazia.

IL SAGGIO

Italia, Occidente mancato perché amiamo i peggiori

Alessandro Gnocchi a pagina 27

Moneta
Oggi con «il Giornale»
Al Palio di Siena
a vincere è la fiducia



la stanza di
Vittorio Feltri

I falsi allarmi bomba
alle pagine 22-23

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZIA
PRESENTAZIONE POSTAL: IL SOSTRATTO IN ASSOLUTO È DI 40 C. L. 1.500 MILIARDI

**SOLO AL SABATO IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO CON "MONETA" € 1,50 - (+ CONSUETE TESTATE ABBINATE - VEDI GERENZIA)



PAURA PER L'ECONOMIA GLOBALE

Chi specula sulla guerra Scatta l'allarme benzina: può toccare 3 euro al litro

Tabarelli: «Ma per i mercati il conflitto finirà presto»

Intervistato dal *Giornale*
Davide Tabarelli, presidente
di Nomisma Energia,
spiega l'impatto che la guerra
in Iran sta già avendo
sull'economia reale.

Matilde Sperlinga a pagina 3

L'ASSE

«Mosca manda
aiuti a Teheran»

Francesco De Palo a pagina 4

L'ANALISI

La Ue è unita
solo per obbligo

Augusto Minzolini a pagina 9

DECISIONE CHOC SUL CASO PALMOLI

I giudici nel bosco

Le toghe allontanano la mamma dai figli. Ira di Meloni

TACEVA SUI MASSACRI

Albanese scopre l'Iran
valanga di post anti Usa

Alberto Giannoni a pagina 10



MILITANTE Francesca Albanese, relatrice Onu

I giudici abruzzesi hanno disposto l'allontanamento della madre dai tre bambini e il trasferimento dei piccoli in un'altra struttura. La madre in lacrime ha lasciato la casa ieri alle 21.20.

Boezi e Malpica alle pagine 14-15

L'ANALISI

Il disagio dei piccoli
strappati da casa

Karen Rubin a pagina 15

REFERENDUM SULLA GIUSTIZIA: -15

Sondaggi, dubbi e anomalie Appello FdI: andate a votare

Lodovica Bulian

Sul referendum cala il silenzio dei sondaggi. I numeri dati finora dagli istituti divergono ma lasciano anche il tempo che trovano perché la partita si gioca da qui alle prossime due settimane.

a pagina 13

DENTRO IL BUNKER

A Milano il caso
del Palagiustizia
dove si dice solo No

Luca Fazzo a pagina 12

IL COMMENTO

Sarà decisiva la maggioranza silenziosa

di Filippo Facci a pagina 13

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

Sì, È COSÌ

Sì, sì. Le cose stanno davvero così. Ci sono giorni No e giorni Sì; e ieri è stato un giorno No, a causa del Sì, per la televisione di Cairo. Sì, esatto: La7. Insomma proprio mentre la procura di Roma apriva un fascicolo sui manifesti propagandistici promossi dal Comitato del No perché sono pieni - purtroppo Sì... - di fake news, l'Autorità garante per le comunicazioni ha deliberato un ordine di riequilibrio a La7 per la smisurata sovrarappresentazione del No nei mesi scorsi. Eh Sì: per ristabilire la *par condicio* Urbano Cairo ora sulla sua tv dovrà organizzare intere serate a favore del Sì. Oh No! Ma ve li immagini-

nate la Gruber, Formigli, Floris e Zoro («Aoh, None!») dover parlare anche del Sì? No!, No. Ma poi, non era TeleMeloni?! Evidentemente, No.

Comunque. Detto che noi li avremmo multati a prescindere - «Ma scusa perché?», «Perché Sì» - adesso vogliamo godercela e ci spalmiamo sul divano da qui al referendum per vederci tutta la maratona su La7 a favore del «Sì», perché per evitare una multa quel mandrogno micagnoso di Cairo adesso piuttosto manda in onda in loop anche *Per sempre* Sì di Sal Da Vinci. Intanto, per prudenza, hanno cominciato a cambiare i titoli delle trasmissioni. Da lunedì andranno in onda *PiazzaPulita?* Sì e No... *DiMarteSì*. E poi Sì, sono le Otto e mezzo. *Propaganda* Sì. *TagaNo*, *TagaSì*.

Mentre il programma di Luca Telese e Mariana Aprile forse non sarà sospeso. Ma forse Sì.

all'interno

LA CERIMONIA

Paralimpiadi,
si riaccende
il braciere
della speranza

Tony Damascelli

Ieri sera, tra emozioni e coreografie spettacolari, si è tenuta all'Arena di Verona la cerimonia che ha ufficialmente aperto le Paralimpiadi invernali di Milano Cortina 2026.

a pagina 16

LA FAKE NEWS

«Ha una celtica»
Cronista linciato
ma è un encomio

Domenico di Sanzo a pagina 10

REGIONI ROSSE

Sanità pugliese
al collasso:
danni milionari

Giulia Sorrentino a pagina 17



IL GIORNO

Magazine

SALUS

Speciale

Formula1

SABATO 7 marzo 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

MILANO Il bomber di Inter e Milan negli anni '80 e '90

La vigilia di Aldo Serena
«Il mio derby da doppio ex
Che ansia la notte prima»

Mignani nel Qs



Trump vuole la resa totale Russia in aiuto di Teheran

Il presidente: niente accordi, guerra a oltranza. Il sospetto: Mosca indica ai pasdaran gli obiettivi Usa
Israele bombarda il Libano, caos sfollati. Allarme profughi dall'Iran: «Pronti a fuggire in 9 milioni»

Servizi
da p. 2 a p. 5

Il cambio di regime

**Il dissidente:
Scià o islamisti?
No, l'unica via
è la resistenza**

Nitrosi a pagina 5

L'analisi di Bruno Vespa

Soluzione rapida
sulla linea rossa
Italia-Germania

A pagina 7

Debito pubblico

**Il Btp Valore vola
E alza i tassi
contro la crisi**

Marin a pagina 9



La famiglia nel bosco:
Catherine Birmingham,
45 anni, con il marito
Nathan Trevaillon, 51 anni,
assieme ai tre figli

Mamma del bosco allontanata Meloni: toghe oltre i limiti

Il Tribunale dei minori dell'Aquila ha disposto l'allontanamento della mamma dai 'bimbi del bosco' e il trasferimento dei minori dalla casa famiglia in cui sono ospitati. Duro commento di Giorgia Meloni che ha attaccato i giudici. I figli «non sono dello Stato» - ha scritto sui

social - ma delle mamme e dei papà. Una magistratura che pretenda di sostituirsi a loro ha dimenticato i suoi limiti». Opposizioni contro la premier. La Lega chiede a Nordio un'ispezione.

D'Amato a pagina 8

DALLE CITTÀ

CASALPUSTERLENGO Quarantanove esuberanti



**Sciopero
e picchetto
alla Unilever
«No ai tagli»**

Borra a pagina 20 e nelle Cronache

VIGEVANO Nei guai commercialista e imprenditori

Frode fiscale da 28 milioni
Arresti e immobili sequestrati

Zanichelli nelle Cronache

AGRATE Il piano del colosso dei chip

StM, investimenti sul futuro
Polo di ricerca e 250 posti

Calderola a pagina 20

OLGIATE MOLGORA Il vincitore del talent culinario

**Masterchef Teo
«Col mio menù
rilancerò
la Brianza»**



M. Mangiarotti a pagina 14



La Commissione di inchiesta

«Rossi fu ucciso,
prove tangibili»

Valdesi a pagina 11

Milano-Cortina, il ministro Locatelli:
«Adesso serve un evento unico»

**Inaugurazione
Paralimpiadi,
show all'Arena
sotto gli occhi
del presidente
Mattarella**

Turrini e Rabotti alle pagine 12 e 13

FLACCONI
ACQUA E BEVI

**SUSTENIUM
PLUS 50+**
ENERGIA E VITA
15 COMPRESSE

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

L'ENERGIA
PER SENTIRSI
TOSTI!

AL. MEDICINE



Oggi su Alias

SPECIALE 8 MARZO Interventi da Gaza, Iran, Kurdistan, Usa e Italia sui crimini dell'occupazione, i delitti di potere, il patto di silenzio tra uomini



Domani su Alias D

THOMAS WOLFE Nel 1928 Parkins fu chiamato a editare l'opera prima dell'autore, «O Lost»: la versione tagliata entusiasma lo scrittore



L'ultima

GIORGIO GOSETTI La scomparsa del critico e direttore di festival. Una vita spesa per il cinema
L. Castellina e A. Catacchio pagina 16

CCN
LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,30
CCN
L'ARABE DEL MONDO
+ EURO 4,00

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS

SABATO 7 MARZO 2026 - ANNO LVI - N° 56

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Una colonna di fumo si alza in seguito a un attacco militare statunitense-israeliano a Teheran, Iran foto Vahid Salemi/Ap

Il prezzo del gas

La guerra in Iran «farà crollare le economie globali»: lo dice il Qatar, secondo produttore mondiale di gas. Il primo sono gli Usa. Stretto di Hormuz bloccato, greggio oltre 90 dollari, rincari ovunque. Teheran e Beirut bombardate, Trump: resa incondizionata

pagine 2-7

Guerre e mercati

L'Età dell'oro del Gnl americano

WIDAD TAMIMI

Dietro le quinte della propaganda, il conflitto appare spesso più redditizio della pace: basta scavare sotto la superficie dei pretesti etnici o religiosi per veder emergere una contabilità spietata, dove il tornaconto economico di pochi si nutre del sacrificio dei più poveri. In questo scacchiere di interessi, una parola chiave domina le analisi degli esperti e i mercati globali in questi giorni: il Gnl.

— segue a pagina 7 —

Teheran

Le studentesse uccise e i maschi sanguinari che conosciamo già

VALERIA PARRELLA

Avrei voluto iniziare questo pezzo dicendo partiamo dalle parole, ma sarebbe stato finto, controllato: partiamo dalle lacrime, non voglio sfuggirvi. Ho pianto ascoltando il breve intervento che Pedro Sánchez ha tenuto nel suo pacchetto fermissimo no alla guerra, ha detto cose sensate e di sinistra, ha detto cose da uomo di stato, e la pacatezza fa parte del modo di pensare.

— segue a pagina 11 —

Libano

I fini di Israele: la terra e un vicino docile

MARINA CALCULI

La distruzione di Beirut e buona parte del sud e dell'est del Libano, che Israele ha ferocemente intensificato (ma non certo cominciato) negli ultimi giorni, non è una «guerra contro Hezbollah», come la narrazione comune ci invita a considerare. È una guerra che mira ad annichire lo stato libanese - quel poco di indipendenza che è rimasta al governo e alla sicurezza della popolazione - per realizzare un disegno politico e territoriale di vecchia data.

— segue a pagina 5 —

PER USCIRE DALL'ANGOLO DEL TRUMPISMO, LA PREMIER SENTE AL TELEFONO MERZ, MACRON E STARMER

Meloni ora cerca sponde in Europa

■ Dopo una settimana di paralisi Giorgia Meloni prova a scuotersi. Così, ieri mattina, proprio mentre partiva la fregata italiana verso Cipro, la premier ha partecipato a un vertice telefonico con Macron, Starmer e Merz. Dopo aver ribadito la condanna contro «gli eclatanti

attacchi dell'Iran» i quattro leader europei hanno convenuto che nelle prossime ore e nei prossimi giorni saranno fondamentali un'intensa attività diplomatica e uno stretto coordinamento militare, con attenzione particolare per la situazione dello stretto di Hormuz e del Libano in fiamme.

Ora Meloni cerca una via che le permetta di presentarsi mercoledì prossimo di fronte al Parlamento senza apparire né troppo critica né schiacciata sulla posizione degli Usa, che sa essere condivisa da pochissimi italiani. **COLOMBO A PAGINA 8**

INTERVISTA A ELLY SCHLEIN

«L'Italia non sia complice di Trump»

■ «Una guerra illegale, l'Italia dica a voce alta il suo no e non conceda l'uso della base Usa». Elly Schlein attacca Meloni: «Gli italiani stanno già pagando la

sua subalternità a Trump». «Con Avs e 5S siamo uniti anche in politica estera, diremo no a una legge elettorale che anticipa il premierato». **CARUGATTA A PAGINA 9**

CASA NEL BOSCO

Meloni attacca le toghe in vista del referendum



■ Ci sono i giudici e i servizi sociali tra i protagonisti della storia della «famiglia nel bosco», due degli obiettivi preferiti della destra soprattutto ora che si avvicina il referendum. Il tribunale dei minori ieri ha disposto il trasferimento dei bimbi iena alla madre. Meloni: «Decisione dal tenore ideologico». **DIVITO A PAGINA 10**

Riforma Nordio

L'Alta corte tra limiti al capo dello Stato e principi stravolti

MARCO GAMBARDIELLA

Davvero l'obiettivo della riforma costituzionale è quello di separare (o distinguere) le carriere di giudici e pubblici ministeri? Eppure, abbiamo due casi previsti dalla legge di revisione costituzionale in cui le carriere tra giudici e pubblici ministeri si ricongiungono

— segue a pagina 11 —

SICUREZZA

Piantandosi a Bologna Scintille col sindaco



■ Due volte in due settimane. Oggi il ministro dell'Interno Piantadosi sarà di nuovo a Bologna a fare campagna referendaria su «sicurezza e giustizia». Dopo l'iniziativa targata Fdi di fine febbraio, è il turno della Lega in una delle città in cui lo scontro sulla sicurezza è ai massimi livelli tra il Viminale e il sindaco dem. **GAMBIRASI A PAGINA 10**



Prima Italiana Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/CPM/23/21/03
07/03/2026 13:50



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIV - N° 65
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892

Sabato 7 Marzo 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODIGIA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" EURO L23

Gli azzurri liquidano il Toro e blindano il terzo posto. Torna in campo De Bruyne. E tutto il Maradona canta con Sal da Vinci

Napoli a passo di Champions: per sempre sì

Gennaro Arpaia, Bruno Majorano, Angelo Rossi e Pino Taormina da pag. 14 a 17



LA FESTA DELL'ORGOGGIO E SI RIVEDONO LE STELLE

Francesco De Luca

È la vittoria che fa avvicinare il Napoli al secondo posto: azzurri - a 1 dal Milan, domani sera atteso dal derby con l'irraggiungibile capolista Inter.

Continua a pag. 34

L'editoriale

TRUMP E LA GUERRA PER MANDATO DIVINO

Romano Prodi

Gli interrogativi, le perplessità e le paure nei confronti della guerra in Iran aumentano ogni giorno. A partire dalla denominazione stessa di quanto sta avvenendo. Non è più un conflitto che riguarda solo l'Iran e Israele, ma una guerra che sta coinvolgendo gran parte del Medio Oriente e all'ombra della quale si è anche riaperto l'eterno conflitto fra Israele e il Libano. Quindi non una guerra in Iran, ma in Medio Oriente.

Ci si chiede perché l'Iran abbia allargato la sua offensiva ai Paesi del Golfo e a tutto il mondo arabo che lo circonda, senza tenere conto dell'ulteriore suo indebolimento che ne consegue. Con questa decisione diventa infatti ancora più impare il confronto che già vedeva l'Iran pesantemente ferito dalle armi e dall'intelligence avversaria. Israele, con l'aiuto degli Stati Uniti, aveva non solo colpito con incredibile efficacia i centri vitali del Paese, ma lo aveva decapitato dei suoi massimi responsabili politici e religiosi. Solo la disperazione, o addirittura il desiderio del martirio, può spingere a decisioni che fanno riferimento a un'esasperata fede religiosa e non ad una razionale politica dedicata a mettere in sicurezza il proprio Paese.

Continua a pag. 35

Cina e Russia con gli ayatollah

► Accuse Usa: «Fondi e informazioni al regime». Trump: «L'Iran deve arrendersi». Meloni sente gli altri leader europei: diplomazia e coordinamento militare. Il petrolio vola oltre i 90 dollari

Punto di Vespa

IL RUOLO DELL'EUROPA E LA NOSTRA LINEA ROSSA

Bruno Vespa a pag. 35

L'analisi/1

I CALCOLI DI DONALD E LA LEGGE DELLA FORZA

Umberto Ranieri a pag. 34

L'analisi/2

LA DE-ESCALATION SERVE ANCHE ALLA CINA

Angelo De Mattia a pag. 35

La morte di Domenico / Patto con il Bambino Gesù: arrivano i rinforzi



ERRORI, DENUNCE, VELENI UN OSPEDALE NEL CAOS

Giuseppe Crimaldi
Adolfo Pappalardo

L'ospedale Monaldi nel caos tra denunce e dimissioni. Alle pag. 8 e 9

SALVATE IL SOLDATO MONALDI

Guido Trombetti
a pag. 35

Nuovi ricercatori boom di assunzioni alla Federico II

Il piano del ministero premia la Campania: 60 milioni Superata l'università di Bologna e la Sapienza di Roma

Mariagiovanna Capone e Antonio Vastarelli
a pag. 6

L'intervista Matteo Lorito

Il rettore: «Investiamo sui giovani perciò siamo diventati primi»

Così rafforzeremo le possibilità di stabilizzazione per tanti studiosi del nostro ateneo



Capone a pag. 7

La decisione del Tribunale per i minori

La famiglia del bosco, i bambini via dalla madre. Meloni: inaccettabile

Famiglia del bosco, «allontanare la madre e separarla dai figli», scrivono i giudici nell'ordinanza del Tribunale dei minori dell'Aquila. La decisione, definita dai tecnici di parte «clamorosa e sbagliata», rilancia le polemiche. La premier Meloni

Errante a pag. 10

BLINDARTE
www.blindarte.com

SELEZIONIAMO OPERE
• ANTICHE • MODERNE
• CONTEMPORANEE • GIOIELLI
• OROLOGI • DESIGN • VINTAGE
PER LE ASTE DI MAGGIO

VENDI IN ASTA

ASTE ONLINE IN CORSO:
■ NAPOLI 081.2395261
■ ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA
■ DIPINTI ANTICHI E DEL XIX SECOLO

MILANO 02.36565440
info@blindarte.com
www.blindarte.com

BLINDHOUSE BLINDARTE



Il Messaggero



2016 € 1,40* ARNO 148 - N° 65
ITALIA
Sped. in A.P. 08/03/2026 con L. 48/2004 art. 1 c. 1 DGR RM

NAZIONALE



Sabato 7 Marzo 2026 • S. Felicità

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Il Messaggero e Google
Giornale a scuola
per un'educazione
senza fake news

Valenza a pag. 21



In trionfo al Palaeur
Roma riabbraccia
Achille Lauro
il principe ribelle

Marzi a pag. 25



In scena fino a domani
Il cinema e i miti
vita da Vanzina
Il Parioli applaude

Ravarino a pag. 24



L'editoriale

LA GUERRA DAL CIELO E I COSTI IN TERRA

Romano Prodi

Gli interrogativi, le perplessità e le paure nei confronti della guerra in Iran aumentano ogni giorno. A partire dalla denominazione stessa di quanto sta avvenendo. Non è più un conflitto che riguarda solo l'Iran e Israele, ma una guerra che sta coinvolgendo gran parte del Medio Oriente e all'ombra della quale si è anche riaperto l'eterno conflitto fra Israele e il Libano. Quindi non una guerra in Iran, ma in Medio Oriente.

Ci si chiede perché l'Iran abbia allargato la sua offensiva ai paesi del Golfo e a tutto il mondo arabo che lo circonda, senza tenere conto dell'ulteriore suo indebolimento che ne consegue. Con questa decisione diventa infatti ancora più impari il confronto che già vedeva l'Iran pesantemente ferito dalle armi e dall'intelligence avversaria. Israele, con l'aiuto degli Stati Uniti, aveva non solo colpito con incredibile efficacia i centri vitali del paese, ma lo aveva decapitato dei suoi massimi responsabili politici e religiosi. Solo la disperazione, o addirittura il desiderio del martirio, può spingere a decisioni che fanno riferimento a un'esasperata fede religiosa e non ad una razionale politica dedicata a mettere in sicurezza il proprio paese.

Negli Stati Uniti, all'inizio della guerra, era stato lanciato il messaggio che l'offensiva americana aveva come obiettivo il cambiamento di un regime sanguinario. Quindi la priorità è stata trasferita (-)

Continua a pag. 27

Ordinanza del Tribunale dei minori: madre ostile, lasci la casa famiglia. Il Garante per l'infanzia: sospendere la decisione

I bimbi del bosco allontanati dalla mamma

► Meloni: «Giudici ideologici, i figli non sono dello Stato ma dei genitori». Forse già oggi il trasferimento



E papà Nathan
accusa la moglie:
pago per colpa tua

PALMOLI (Ch) Famiglia nel bosco, i bimbi tolti alla madre. E Nathan dà la colpa a Catherine: «Puntazione che non merito». Nell'ordinanza le aggressioni dei bimbi a educatrici e compagni.

Errante, Paglia e Troili alle pag. 2 e 3

LA GUERRA IN MEDIO ORIENTE/PRESSING SAUDITA PER LA TRATTATIVA

Il petrolio va oltre i 90 dollari

► Escalation del prezzo dopo i timori del Qatar: se il conflitto continua, rischio stop alle forniture. Il Mimit: speculazione sulla benzina. Trump all'Iran: resa incondizionata. Media Usa: Mosca sta aiutando Teheran

Operazione al menisco, contratto in scadenza: Roma senza punte



Dybala stop, è quasi addio

Paulo Dybala si è operato al menisco, stagione (quasi) finita

Aloisi nello Sport

L'analisi
Paulo, una Joya
troppo fragile
Stefano Carina

E pensare, gli davano del malato immaginario.
Nello Sport

Bechis, Bisozzi, Evangelisti, Guaita, Orsini, Pira e Vita da pag. 4 a pag. 10 e lo scenario di Marco Ventura a pag. 5

L'analisi

LA DE-ESCALATION
CHE SERVE
ANCHE A PECHINO

Angelo De Mattia

Dopo che, a seguito dell'attacco israelo-americano all'Iran, il ruolo del petrolio con la chiusura sostanziale (-)
Continua a pag. 7

Il punto

L'EUROPA
E LA NOSTRA
LINEA ROSSA

Bruno Vespa

«L'Italia non è in guerra e non entrerà in guerra». Dovremmo considerare questa (-)
Continua a pag. 27

Gli approfondimenti

● **Meloni ai leader Ue: avanti uniti**

ROMA Meloni ai partner europei: no all'ordine sparso. Sciarra a pag. 10

● **Non si ferma la corsa al Btp Valore**

ROMA BTP Valore, il Tesoro alza i tassi.

Pira a pag. 17

Messaggio di pace



Paralimpiadi
al via, il segnale
di Mattarella

Andrea Bulleri

Al via le Paralimpiadi, il segnale di Mattarella presente all'inaugurazione: «Lo sport è sempre un esempio di pace». Assente l'atleta iraniano.

A pag. 16

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

VILLA MAFALDA
CLINICA PRIVATA
POLISPECIALISTICA

Sede: Via Monte delle Gioie, 5 Roma - Tel. 06 86 09 41 - villamafalda.com

Il Segno di LUCA

PESCI, VIVA
I SENTIMENTI

La congiunzione esatta di Venere e Nettuno esalta il tuo lato più romantico e visionario, riportando l'amore al centro della tua attenzione e rendendolo protagonista. Questo fine settimana riservalo interamente al partner, magari programmando di rapirlo per una fuga insieme lontano dalla dimensione quotidiana. È l'occasione per organizzare qualcosa di speciale, una sorta di sogno a occhi aperti da fare insieme. Affidati alla poesia...
MANTRA DEL GIORNO
La poesia rivela un senso nascosto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 27

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

il Resto del Carlino

(*) A Rovigo IL RESTO DEL CARLINO con "LA VOCE NUOVA DI ROVIGO" Euro 1,50 - non vendibili separatamente
QN CARLINO + HARPER'S BAZAAR in abbinamento obbligatorio con Edizione di Imola non vendibile separatamente € 1,80

SABATO 7 marzo 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

Magazine

SALUS

Speciale
Formula1



MACERATA Lui si difende: «Nessun furto»

**I cimeli di Gino Bartali
sottratti alle nipoti
Svuotacantine a processo**

Marinelli a pagina 16



Trump vuole la resa totale Russia in aiuto di Teheran

Il presidente: niente accordi, guerra a oltranza. Il sospetto: Mosca indica ai pasdaran gli obiettivi Usa
Israele bombarda il Libano, caos sfollati. Allarme profughi dall'Iran: «Pronti a fuggire in 9 milioni»

Servizi
da p. 2 a p. 5

Il cambio di regime

**Il dissidente:
Scià o islamisti?
No, l'unica via
è la resistenza**

Nitrosi a pagina 5

L'analisi di Bruno Vespa

**Soluzione rapida
sulla linea rossa
Italia-Germania**

A pagina 7

Debito pubblico

**Il Btp Valore vola
E alza i tassi
contro la crisi**

Marin a pagina 9



La famiglia nel bosco:
Catherine Birmingham,
45 anni, con il marito
Nathan Trevaillon, 51 anni,
assieme ai tre figli

Mamma del bosco allontanata Meloni: toghe oltre i limiti

Il Tribunale dei minori dell'Aquila ha disposto l'allontanamento della mamma dai 'bimbi del bosco' e il trasferimento dei minori dalla casa famiglia in cui sono ospitati. Duro commento di Giorgia Meloni che ha attaccato i giudici. I figli «non sono dello Stato» - ha scritto sui

social - ma delle mamme e dei papà. Una magistratura che pretenda di sostituirsi a loro ha dimenticato i suoi limiti». Opposizioni contro la premier. La Lega chiede a Nordio un'ispezione.

D'Amato a pagina 8

DALLE CITTÀ

FORLÌ Il movente resta un rebus



**Morti sospette
sull'ambulanza:
familiari sconvolti,
l'indagato nega**

Burnacci e Bondi a pagina 17

BOLOGNA De Pascale: «Sede operativa in città»

**ItaliaMeteo, ufficiale il trasloco
Ma la Regione non ci sta**

Bonzi e Donati in Cronaca

BOLOGNA Previsti lavori di consolidamento

**Tram e ponte di San Donnino
Aspi: «No al maxi intervento»**

Moroni in Cronaca

IMOLA Allarme dell'Ugl: «Poca sicurezza»

**Lite in stazione
per la droga
Scoppia il caos,
un ferito grave**



Agnessi in Cronaca



La Commissione di inchiesta

**«Rossi fu ucciso,
prove tangibili»**

Valdesi a pagina 11



Milano-Cortina, il ministro Locatelli:
«Adesso serve un evento unico»

**Inaugurazione
Paralimpiadi,
show all'Arena
sotto gli occhi
del presidente
Mattarella**

Turrini e Rabotti alle pagine 12 e 13

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

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

AL. MEDICINE

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

SABATO 7 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

2,50€ con "GENTE+ELLE" in Liguria, AL e AT - 1,80€ in tutte le altre zone - Anno CXI - NUMERO 56, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. (AUT. N° LO NO/01029/06.2025) - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

ANNIVERSARI

I 150 DEL CORRIERE E I 140 DEL SECOLO STORIE DI LIBERTÀ

MICHELE BRAMBILLA

Ieri alla Scala, davanti al presidente Mattarella, il Corriere della Sera ha festeggiato i suoi primi 150 anni. Hanno parlato l'editore, Urbano Cairo, e il direttore Luciano Fontana; sono stati letti articoli di autori che hanno fatto la storia del Corriere e della cultura italiana, Luigi Pirandello ed Eugenio Montale, Dino Buzzati e Indro Montanelli, Oriana Fallaci e Tiziano Terzani; poi sono stati ricordati Maria Grazia Cutuli e Walter Tobagi, uccisi sul campo. Dimentico sicuramente qualcosa, ma non il fatto che a chiudere è stato il giornalista che forse più di ogni altro incarna lo stile, o meglio la classe, del Corriere: Ferruccio de Bortoli.

Nel nostro ambiente c'è un detto secondo il quale i giornalisti si dividono in due categorie: quelli che hanno lavorato al Corriere e quelli che non vi hanno mai lavorato. È sicuramente un'esagerazione, ma il Corriere ha un fascino unico ed è un patrimonio della democrazia. Il direttore che lo fondò, Eugenio Tollerelli Viollieri, nel suo primo editoriale ("Al pubblico") promise di fare un giornale liberale che avrebbe messo in primo piano i fatti. Il direttore che lo fece grande, Luigi Albertini, fu cacciato dal regime fascista proprio perché difendeva quell'indipendenza liberale. Il 28 novembre 1925, nel suo "Commiato", scrisse: «Essa (la libertà, ndr) mi costa oggi il maggior sacrificio, quello del Corriere, a cui avevo consacrato intera la mia esistenza (...). A tale immenso sacrificio vado incontro con il cuore gonfio d'amarezza, ma a testa alta. Perdo un bene che mi era supremamente caro, ma serbo intatto un patrimonio spirituale che mi è ancora più caro, e salvo la mia dignità e la mia coscienza».

Il 25 aprile saremo noi del Secolo XIX a festeggiare i nostri primi 140 anni. Avremo modo di parlarne. Per ora voglio ricordare ciò che l'8 giugno 1946 Mario Perrone, tornato proprietario del giornale, scrisse al direttore Umberto Vittorio Cavassa per indicargli la linea da seguire: «Essere indipendenti non significa solo rifiutare ogni legame con qualsiasi Partito ma anche non accettare totalitarmente le idee e l'indirizzo di nessun Partito. La qual cosa, però, non significa agnosticismismo di fronte alla vita politica, ma piena libertà di giudicarla». Ecco, credo che il dna sia il medesimo.

LA PRODUZIONE DI SUPERYACHT SALE DEL 2% Nautica italiana in crescita I dazi colpiscono i concorrenti

DANIELE IZZO / PAGINA 11



LE INFRASTRUTTURE DEL NORD OVEST Confindustria: Genova e Milano in ritardo sulle grandi opere

RICCARDO OLIVIERI / PAGINA 13



L'allarme del Qatar: «Petrolio, rischio stop» I prezzi si impennano

Raid a pioggia sull'Iran. Trump: «Voglio la resa incondizionata dei Pasdaran»

Se la guerra continuasse, i Paesi del Golfo Persico potrebbero bloccare le esportazioni di petrolio e gas. A lanciare l'allarme è il Qatar: nel giro di poche settimane - è la previsione - le esportazioni si potrebbero fermare, con il risultato di far salire il prezzo del greggio a 150 dollari. L'Agenzia internazionale per l'energia sostiene che «c'è abbondanza di petrolio sul mercato», ma il greggio ieri ha superato la soglia dei 90 dollari il barile. Proseguono i raid sull'Iran. Trump chiede la resa incondizionata dell'Iran.

SERVIZI / PAGINE 2-7



GLI SCENARI MILITARI

Guglielmo Duccoli / PAGINA 7

Nuovi missili iraniani Ecco perché l'Italia tiene alta la guardia

Le moderne generazioni di missili in possesso dell'Iran non lasciano l'Italia fuori dalle possibilità di attacco. Con 30 anni di esperienza, l'industria missilistica di Teheran produce vettori a lunga gittata difficili da intercettare.



Genova, nel museo c'è Bilancia (ma gli somiglia poco)

La statua di cera di Donato Bilancia nel Museo dei serial killer allestito a Genova (foto Zeggio)

LICIA CASALI / PAGINA 10

Paralimpiadi, niente tregua: sfilata dimezzata Verona, Mattarella dà il via ai Giochi. Pesa il boicottaggio anti-Russia

Sandro Benedetti

Si aprono all'Arena di Verona i Giochi Paralimpici Invernali. A dare il via è il presidente Mattarella, accanto a lui Meloni. Ma il boicottaggio contro la presenza di Russia e Bielorussia e le difficoltà logistiche riducono le delegazioni presenti da 55 a 29.



COPPA DEL MONDO

Toni Visentini / PAGINA 38

Discesa, primo trionfo per la trentina Pirovano

Laura Pirovano vince sulle nevi di casa, in Val di Fassa, la sua prima discesa libera dopo molti piazzamenti e alcuni infortuni seri.

8 MARZO

Racconti di donne per dire no alla violenza

Licia Casali / PAGINA 19



Le studentesse del Pertini sul palco

I racconti di chi lo ha fatto per dire alle ragazze che il coraggio per denunciare le violenze si trova. L'associazione Wall of Dolls ha riunito 400 liceali genovesi.

Salis: «Basta odio, un documento per usare i social»

L'articolo / PAGINA 9

«L'obbligo di presentazione di un documento per iscriversi ai social». È questo secondo la sindaco di Genova Silvia Salis il primo passo contro l'odio online.

FAMIGLIA NEL BOSCO

Mamma separata dai tre bambini E Meloni attacca

Eleonora Sasso / PAGINA 8



La famiglia della casa nel bosco

Famiglia nel bosco, il Tribunale decide l'allontanamento della mamma. Meloni attacca.

DIERRE
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
LA STERLINE DI RE CARLO III
Valore senza tempo
QUOTAZIONI SEMPRE AGGIORNATE SU
WWW.DIERREGOLD.IT
VIA FENICI 173 • GENOVA • TEL. 010.58938

DIERRE
STERLINE • MARENGHI • LINGOTTI D'ORO
LA STERLINE DI RE CARLO III
Valore senza tempo
QUOTAZIONI SEMPRE AGGIORNATE SU
WWW.DIERREGOLD.IT
VIA FENICI 173 • GENOVA • TEL. 010.58938

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Legge annuale
Pmi, sospensione
d'imposta
sugli utili destinati
ai contratti di rete



Roberto Lenzi
— a pag. 26

Martedì con Il Sole
Tutte le indicazioni
sui bilanci
per imprese,
sindaci e revisori



— a 1,00 euro
più il prezzo
del quotidiano



FTSE MIB 44152,26 -1,02% | SPREAD BUND 10Y 77,84 +6,06 | SOLE24ESG MORN. 1625,23 -0,41% | SOLE40 MORN. 1645,05 -0,93% | Indici & Numeri → p. 29 a 33

Petrolio, i Paesi del Golfo verso lo stop Quotazioni oltre i 90 \$, Borse in caduta

Medio Oriente in fiamme

Anche il Kuwait ferma
i pozzi. Qatar: stop totale
dal Golfo tra pochi giorni

Il ministero: ingiustificati
i rincari dei carburanti
Monitoraggi della Gdf

Dopo il Qatar e l'Iraq, anche il Kuwait inizia a fermare i giacimenti per l'impossibilità di esportare dal Golfo. Doha avverte: entro pochi giorni tutti i Paesi produttori bloccheranno la produzione e il barile può salire fino a 150 dollari. Il prezzo del petrolio ieri si è spinto per la prima volta da due anni sopra i 90 dollari dal 70 pre-guerra. In rialzo anche il gas (+4% a 52,80 euro). In Italia la Guardia di Finanza rafforza i controlli sui carburanti in funzione anti speculazione.

Sui mercati, salgono i rendimenti dei titoli di Stato per i timori di una fiammata dell'inflazione. Borse in flessione mentre l'oro risale la china.

Bellomo, Deganello, Lops,
Masciagna, Morino — alle pagg. 2-3



LA CASA BIANCA DETTA LA LINEA
**Trump: «Resa senza condizioni
e leader iraniano scelto da me»**

Luca Veronesi — a pag. 5

IN 500MILA IN FUGA
**Il Sud
del Libano
nella stretta
di Israele**

Roberto Bongiorno
— a pag. 5

OLTRE 170 MORTI
**La strage
della scuola,
ipotesi
bombe Usa**

— Servizio a pag. 5

Pozzi verso la paralisi.
Nella foto un'immagine
aeriana del sito petrolifero
di Fujairah negli Emirati Arabi
Uniti sotto attacco

PANORAMA

I GIOCHI INVERNALI

**Mattarella apre
le Paralimpiadi
Investiti 900 milioni
per l'accessibilità**

Al via le Paralimpiadi Invernali. Ieri all'Arena di Verona è stato di nuovo il Capo dello Stato, Sergio Mattarella, ad aprire ufficialmente i giochi. Presente la premier Giorgia Meloni. Intanto è possibile stimare l'entità delle opere che questa edizione lascia in eredità: quasi 900 milioni di euro per rendere accessibili stazioni, metropolitane, edifici, campi di gara, strutture ricettive.

Maria Luisa Colledani — a pag. 8



BIMBI DIVISI DALLA MADRE

**Famiglia nel bosco, Meloni
contro la magistratura**

«Una magistratura che pretende di sostituirsi ai genitori ha dimenticato i suoi limiti». Così Meloni sui bimbi della famiglia nel bosco allontanati dalla madre.

— a pag. 9

SCOMMESSE DI GUERRA

**L'INSIDER
DELLA
GEOLOGICA**

di Barbara Carfagna — a pag. 12

DA OGGI IN EDICOLA

«Lettere di grandi donne», il libro di Lucinda Hawksley (Sole 24 Ore Cultura) è da oggi in edicola al costo di 12,90 euro.

Motori 24

Mazda CX-5
Un classico con più
tech e comfort

Giulia Paganoni — a pag. 18

Food 24

Prodotti innovativi
Cresce la domanda
di frutta secca

Manuela Soressi — a pag. 30

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

4,4%

IN RISALITA
Il tasso di disoccupazione Usa
a febbraio, in aumento dal
4,3%, il dato più preoccupante
è però il saldo negativo di
92mila posti contro attese di
un saldo positivo di 59mila

PESA LA SANITÀ

**Doccia gelata
sul lavoro
americano:
persi 92mila
posti a febbraio**

— Servizio a pag. 10

**BTp Valore, collocati
16,2 miliardi: cedola
media fino al 3,35%**

Titoli di Stato

La nuova edizione del BTp Valore chiude la raccolta a 16,2 miliardi. Vista la corsa dei rendimenti sui mercati, il Tesoro ha alzato i tassi al 2,6% per i primi due anni, e al 3,2% e 3,8% per gli altri due bienni. Il rendimento annuo sale fino al 3,35% con il premio fedeltà finale.

Gianni Trovati — a pag. 6

I DATI DELLE FINANZE

**Fisco, tassi
e mercato
fanno raddoppiare
le entrate
in due anni**

— Servizio a pag. 6

**Consob, da domani
la reggenza Mosca
Finisce l'era Savona**

Vigilanza

Nessuna proroga per Paolo Savona che domani, dopo sette anni, lascia la guida dell'Autorità che vigila sui mercati e sulle società quotate. Il suo testimone passa nelle mani del commissario Chiara Mosca, nominata nel settembre 2021, che diventa reggente.

Laura Serafini — a pag. 22

SISTEMA BANCARIO

**Patuelli (Abi):
via i divieti
sugli incroci
nei consigli di
amministrazione**

— Servizio a pag. 20



18 anni alla Fed. Alan Greenspan

IL COMPLEANNO

**GREENSPAN,
100 ANNI
DA APPRENDISTA
STREGONE**

di Donato Masciandaro
e di Marco Valsania — a pag. 13

Acquistiamo le tue Sterline

Diamo valore alla tua storia, prima che ai tuoi preziosi.
Ti aspettiamo dal lunedì al venerdì orario continuato 9.00 - 17.00. Sabato 9.00 - 13.00.

Ambrosiano

VIA DEL BILLO 7 - MILANO
WhatsApp: +39 02 278 4040 TEL: +39 02 486 18 280
WWW.AMBROSIANO.MILANO.IT

6.000
STERLINE
A STERLINE 11 €



ROMA IN APPRENSIONE
Dybala si è operato
Il professor Mariani
«Stop di 45 giorni»
Biafara a pagina 26



SEI NAZIONI
All'Olimpico sold out
l'Italrugby prova a riscrivere
la storia contro l'Inghilterra
Fusco a pagina 29



FORMULA UNO
In Australia la Ferrari
subito dietro alle Mercedes
Oggi la pole, domani la gara
Cicciarelli a pagina 28



a pagina 30
le stelle di Branko



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sante Perpetua e Felicità

Sabato 7 marzo 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 65 - € 1,50* (con Moneta)

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it



**Le sette lezioni
dei sette giorni
di guerra**

DI DANIELE CAPEZZONE

Alla fine del settimo giorno di guerra, quali insegnamenti portiamo a casa?

1. Il regime di Teheran è stato clamorosamente decapitato. Ogni singolo gerarca e sottogerarca iraniano sa oggi di essere un morto che cammina. Bene.
2. Lo scomposto contrattacco iraniano ai danni di una dozzina di paesi del Golfo si è rivelato un autogol strategico, compattando quegli stati contro Teheran. Bene.
3. Il regime iraniano tenta disperatamente di allargare la guerra, trasformandola in un conflitto regionale. Ma per converso, come il Tempo vi spiega oggi in dettaglio, la sua capacità di offendere (numero di missili sparati e di droni lanciati) sta costantemente e nettamente diminuendo (rispettivamente dell'86% e del 73%). Bene.
4. Brutta notizia: le infrastrutture dei paesi del Golfo oggetto della controffensiva iraniana appaiono deboli e per molti versi indifese, non adeguatamente presidiate. È un'evidenza di cui molti nel mondo (Cina in testa) stanno prendendo nota. Male.
5. Così come (male e in prospettiva molto male) proprio questo passaggio verso una dimensione di guerra regionale potrebbe innescare una significativa crisi energetica (che ancora non c'è, quindi niente panico, e tuttavia occorre preparare anche gli scenari meno favorevoli).
6. Occorre spazzare via l'argomento farlocco e politicamente insidioso della presunta illegalità dell'azione di America e Israele. Khamenei padre, oltre che capo politico e religioso, era anche Comandante supremo delle forze armate di Teheran, quindi la più alta autorità militare nazionale. In quella veste, in base al diritto internazionale applicato ai conflitti armati, poteva costituire un obiettivo militare legittimo. Khamenei aveva infatti deciso e coordinato le operazioni contro Israele, e, nel momento in cui è stato eliminato, stava dirigendo una riunione militare di vertice, potendo dunque lui e i suoi sodali essere legittimamente colpiti. (...)

segue a pagina 4

I TURBANTI DA NOI

L'ayatollah e l'ayatoquah

Dario Martini alle pagine 2 e 3

Esclusiva Viaggio nella «piccola Teheran» di Roma nel quartiere Tuscolano. Il centro islamico scita dell'associazione Imam Mhadi lancia messaggi «Khamenei martire, ripulire le menti dall'occidente. La donna? In casa»

L'INTERVISTA ANNA MARIA CISINT
«Ennesima moschea. Una succursale del regime islamista»
Campigli alle pagine 2 e 3

LA GUERRA E L'EUROPA

A Londra in manette quattro sospette spie di Teheran. Per l'antiterrorismo britannico erano coinvolti in attività contro la comunità ebraica

Voci non confermate, eliminato Khamenei jr

L'erede della Guida Suprema sarebbe stato colpito da un bombardamento israeliano



**Giorgia ha riportato
l'umanità in politica**
Critiche femministe
ipocrite e invidiose

DI VITTORIO FELTRI

a pagina 11

Solo voci, ancora non confermate: Khamenei junior sarebbe stato ucciso in un bombardamento. Intanto a Londra, quattro arrestati con l'accusa di essere delle spie iraniane: monitoravano gli ebrei.

Muscachio a pagina 5 e 6

MOSCA AIUTA TEHERAN
La sfida di Trump
«Voglio la resa incondizionata dell'Iran E poi toccherà a Cuba»

Riccardi a pagina 4

Il Tempo di Osho

Agli sgoccioli le scorte dell'Iran
Emergenza missili, Sosa Pechino

IL TEMPO di Feltri

IL CASO
Rimpallo Ama-Regione per la pulizia delle banchine
Gobbi e Valente alle pagine 18 e 19

FLAMINIO
Le bancarelle del piazzale trasferite a piazza Mancini
Verucci a pagina 20

LA FAMIGLIA NEL BOSCO

Il Tribunale allontana la madre dai tre figli

L'attacco di Meloni

«Decisione ideologica»

La premier: la magistratura si sostituisce ai genitori, ha dimenticato i suoi limiti

Ennesimo capitolo della vicenda che riguarda la «Famiglia nel bosco». Il Tribunale ha deciso per l'allontanamento della madre dai tre figli e scoppia la polemica. La premier: «Decisione ideologica» e attacca la magistratura che «ha dimenticato i suoi limiti».

Bruni a pagina 12

DI ALESSIO GALLICOLA

La scelta che rischia di lasciare i piccoli «da soli nel bosco»

a pagina 12

DI ROBERTO ARDITTI

L'ammucchiata opportunistica della sinistra anti Giorgia

a pagina 7

DI FRANCESCO STORACE

L'ipocrisia di Lucano: vota No ma spera che vinca il Sì

a pagina 9

CAOS AL NAZARENO

Il vertice dei ribelli Pd anti Schlein E Gentiloni «boccia» Elly sull'Iran

Rosati a pagina 9

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE ESAMI CLINICI IN GIORNATA

SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it
www.artemisialabyoung.it

la S TORACIATA

Comunisti in missione umanitaria a Cuba con Ilaria Salis per salvare i cubani dalla fame a causa del comunismo

LA ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

SUSTENIUM PLUS 50

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
ALTO CONTENUTO DI VITAMINA B12

PARLA IL CARDINALE RYLKO

«Dialogo tra religioni
Oggi più che mai attuale l'appello di Papa Wojtyla»

Capozza a pagina 10

L'INSERTO MONETA OGGI IN EDICOLA

Moneta



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

AGENZIA ENTRATE

**I comuni
chiedono aiuto
nella definizione
agevolata dei
tributi locali**

Cerisano e Stellato a pag. 22

**Buste paga più pesanti per 3,8mln di lavoratori
che hanno rinnovato i Ccnl (da 188 a 851 euro)**

Francesco Cerisano a pag. 24

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Iran, il petrolio va alle stelle

Ha superato i 90 \$ (+11%) ma potrebbe arrivare a 150 \$, mentre il prezzo del gas naturale è raddoppiato in una settimana. Borse Ue ancora giù, Milano -1,02%

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Ecco a cosa serve oggi *Il Messaggero*: a condizionare o sostenere il mondo, non solo politico, romano e in particolare quello di destra o centro-destra. Quando lo gestiva **Raul Gardini** capo di **Montedison**, il quotidiano romano ossequiava il governo di **Bettino Craxi** che aveva nel suo gabinetto anche il **PII**. E quando, il 23 luglio 1993, Gardini si sparò, sopraffatto dalla sua megalomania e dall'inquinamento politico a suon di finanziamenti occulti, **Cesare Geronzi**, un uomo di rara professionalità e volto al bene, allora ceo di **Banca di Roma**, tentò, ma invano, di evitare che quel giornale passasse in altre mani ugualmente di parte.

Il Messaggero, per anni era stato posseduto dalla famiglia Perrone, che ne gestiva anche l'attività redazionale con il direttore **Sandri Perrone**. Quindi aveva una tradizione laica di informazione professionale, tanto che sulle sue pagine, nel dopoguerra, avevano scritto persone per bene

continua a pag. 2

I Paesi del Golfo stanno valutando di interrompere le esportazioni di petrolio. Una misura che «farà salire drasticamente i prezzi del petrolio e crollare le economie mondiali», ha spiegato il ministro dell'Energia del Qatar, Saad al-Kaabi. «Se la guerra continua, il greggio arriverà a costare 150 dollari al barile», ha aggiunto. Ieri il Brent ha sfondato il muro dei 90 dollari (+11%). Il gas naturale è raddoppiato in una settimana. Borse Ue giù.

Adriano e Galli alle pag. 5 e 19

DA LUNEDÌ IN EDICOLA,
DA DOMANI
IN VERSIONE DIGITALE

Il 68% degli italiani di cdx e csx dice no alla guerra

Manheimer a pag. 8



DIRITTO & ROVERSCIO

Da diverse parti, e non solo da chi ha un pregiudizio antiamericano, ci si straccia le vesti contro l'intervento israelo-americano in Iran perché contrario al diritto internazionale. Vero. Manca in effetti un mandato esplicito dell'Onu. Ma l'articolo 51 della carta dell'Onu giustifica l'attacco ad uno stato sovrano se motivato dalla legittima difesa (ed è ciò a cui si appellano americani e israeliani). Questa possibilità è però concessa solo se c'è (o è imminente) un attacco armato, e la risposta deve comunque rispettare necessità, proporzionalità e immediatezza. Quindi, il fatto che l'Iran abbia ucciso 30 mila manifestanti, armato per mezzo secolo di terroristi, che stesse costruendo una bomba atomica e che avesse come obiettivo esplicito di distruggere Israele (e gli Ue, se possibile), non è una giustificazione sufficiente. Per il diritto. Per il buonsenso, se ne può discutere.

NOLEGGIOELETTRICO
SOCIETÀ BENEFIT

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

ABBIAMO LA SOLUZIONE
SCOPRI TUTTI I VANTAGGI PER LA TUA AZIENDA

Formazione Dedicata

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

Il nostro impegno per un futuro ecosostenibile

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

EXCoach: l'esperto al tuo servizio

La tua guida nel futuro sostenibile

L'EXCoach abbina la preparazione nella guida, l'esperienza quotidiana della mobilità elettrica nella ricarica e nell'uso delle app, la conoscenza delle vetture di nuova generazione

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

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

LA NAZIONE

SABATO 7 marzo 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

Magazine
SALUSSpeciale
Formula1FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

PRATO Un sabato ad alta tensione

**Una città blindata
La remigrazione spacca
e provoca tre cortei**

Natoli e Caroppo a pagina 17



Trump vuole la resa totale Russia in aiuto di Teheran

Il presidente: niente accordi, guerra a oltranza. Il sospetto: Mosca indica ai pasdaran gli obiettivi Usa
Israele bombarda il Libano, caos sfollati. Allarme profughi dall'Iran: «Pronti a fuggire in 9 milioni»

Servizi
da p. 2 a p. 5

Il cambio di regime

**Il dissidente:
Scià o islamisti?
No, l'unica via
è la resistenza**

Nitrosi a pagina 5

L'analisi di Bruno Vespa

**Soluzione rapida
sulla linea rossa
Italia-Germania**

A pagina 7

Debito pubblico

**Il Btp Valore vola
E alza i tassi
contro la crisi**

Marin a pagina 9



La famiglia nel bosco:
Catherine Birmingham,
45 anni, con il marito
Nathan Trevaillon, 51 anni,
assieme ai tre figli

Mamma del bosco allontanata Meloni: toghe oltre i limiti

Il Tribunale dei minori dell'Aquila ha disposto l'allontanamento della mamma dai 'bimbi del bosco' e il trasferimento dei minori dalla casa famiglia in cui sono ospitati. Duro commento di Giorgia Meloni che ha attaccato i giudici. I figli «non sono dello Stato» ha scritto sui

social - ma delle mamme e dei papà. Una magistratura che pretenda di sostituirsi a loro ha dimenticato i suoi limiti». Opposizioni contro la premier. La Lega chiede a Nordio un'ispezione.

D'Amato a pagina 8

DALLE CITTÀ

FIRENZE "Più donne che uomini al lavoro"



**Menarini,
il fatturato
sale a 4,8 miliardi
Crescita del 6,2%**

Mugnaini a pagina 20

EMPOLI L'incidente sul lavoro

**Resta folgorato nella cabina
Operaio salvo per miracolo**

Puccioni in Cronaca

EMPOLESE VALDELSA Sos per le cure

**«Fondi per i disabili tagliati»
Mamma scrive al Ministero**

Fiorentino in Cronaca

CERRETO GUIDI La buona notizia

**Un nuovo nido
di cicogna bianca
su un traliccio
Grande ritorno**



Servizio in Cronaca



La Commissione di inchiesta

**«Rossi fu ucciso,
prove tangibili»**

Valdesi a pagina 11

Milano-Cortina, il ministro Locatelli:
«Adesso serve un evento unico»

**Inaugurazione
Paralimpiadi,
show all'Arena
sotto gli occhi
del presidente
Mattarella**

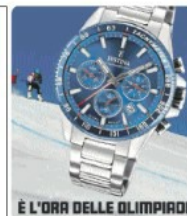
Turrini e Rabotti alle pagine 12 e 13

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

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!



la Repubblica



Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO



DOMANI IN EDICOLA

Robinson
Basta con la realtà
a portata di schermo

Rspettacoli
Gassmann: Sanremo
è stato solo un equivoco

di SILVIA FUMAROLA
alle pagine 34 e 35



Sabato
7 marzo 2026
Anno 51 - N° 54
Oggi con
d
In Italia € 2,90

Guerra, è shock petrolio

Allarme Qatar, export verso lo stop: prezzi alle stelle. Trump all'Iran: no a negoziati, voglio la resa. Mosca in aiuto di Teheran. Colpita base Unifil: gravi 2 caschi blu. Telefonata della premier italiana con Macron, Merz e Starmer. Partita la fregata per Cipro

Il Qatar annuncia che il Golfo potrebbe fermare le esportazioni di petrolio e gas: volano i prezzi, con speculazioni sulla benzina. Trump avverte l'Iran: «Nessun accordo, solo una resa incondizionata». Continuano gli attacchi, colpita anche una postazione Unifil in Libano. E ad aiutare Teheran c'è Mosca che indica i bersagli americani. Meloni, Starmer, Macron e Merz si sono sentiti: da Taranto intanto è partita la fregata italiana che difenderà Cipro.

da pagina 2 a pagina 11

di BASILE, CIRIACO, COLARUSSO, COLOMBO, DI FEO, GINORI, LOMBARDI, MANACORDA, MASTROLILLI, MINELLA, RIFORMATO, SANTELLI e TONACCI

Il peccato originale del governo

di MASSIMO GIANNINI

Con i missili sull'uscio di casa, sarebbe fin troppo facile maramaldeggiare sul governo degli Inetti. Insistere ancora sulle disavventure vanziniane di Crosetto che recita le sue "Vacanze a Dubai" o sulle maschere tragicomiche di Tajani che consiglia di non affacciarsi alla finestra quando volano i droni. Calcare la mano su Lollobrigida, che dopo le prime bombe su

Teheran posta i complimenti a Sal Da Vinci, eroe della canzone neo-melodica scagliata dal palco di Sanremo contro il nemico radical chic. Ironizzare sulle perle quotidiane di Nordio, che da vero Guardasigilli-in-Capo atterra con elicottero di Stato sui campi di calcio per esportare in tutta la Penisola la capocrazia referendaria.

continua a pagina 19



“Separare la mamma dai bambini” e Meloni attacca i magistrati

dal nostro inviato
CORRADO ZUNINO

Sono le 7 e 25 della sera di una giornata infinita, e infinitamente triste, quando Nathan Trevallion, 52 anni, da Bristol, porta le prime due valigie sul pick up bianco. È la roba, poca, di Catherine Birmingham, la sposa amata giunta qui da Melbourne. Il

La decisione del tribunale sulla famiglia del bosco: “La donna è ostile, deve lasciare la comunità”. Riparte la polemica

volto di Nathan è scavato nel dolore. Ieri ha litigato proprio con la moglie guida, la sciamana dell'educazione rurale che ha sconvolto la vita di una comunità – la struttura protetta di Vasto – e adesso deve lasciare i figli con un saluto che si allunga per due ore.

da pagina 14 a pagina 17
con servizi di BOSCHINI, GIANNOLI e SANNINO

LE INTERVISTE

Safran Foer
“L'America non si isola o sarà una catastrofe”

di ANTONELLO GUERRERA

a pagina 12

Bonino
“La destra è afona e suddita degli Usa”

di CONCETTO VECCHIO

a pagina 11

octopus energy

RESTARE CON IL SOLITO FORNITORE PUÒ COSTARTI CARO!

Passa a Octopus

Energia pulita a prezzi accessibili

Trustpilot ★★★★★ octopusenergy.it

A Stoccarda dove l'incubo Detroit fa volare l'Afd

IL REPORTAGE

di TONIA MASTROBUONI

Il grido d'allarme arriva dal cuore dell'industria tedesca: «Non faremo la fine di Detroit». Ma il futuro del Baden-Württemberg, la regione di Mercedes, Bosch, Basf e Porsche, dove negli ultimi sei anni la crisi dell'auto, la deglobalizzazione e l'impennessa del costo energetico hanno spazzato via 270mila posti di lavoro nel manifatturiero, è in bilico.

a pagina 23

IL CASO



Dalle Paralimpiadi alla Biennale assenze e liti per la Russia

dal nostro inviato CITO e di OLIVERO, PINCI e SCARAFIA

alle pagine 32, 33, 38 e 39

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.lli R. 9 - Tel. 02/574941, email: public@admanet.it



La nostra carta proviene da materiali riciclati e ha un'impronta di carbonio neutra

con Umberto Eco "Sulle spoglie di un gigante" € 12,80

MZ



LA STORIA

"Io, nonna rider a Modena
ogni mese 600 chilometri"

FILIPPO FIORINI — PAGINA 22



LA CULTURA

La bellezza dello scrivere
sopravviverà alla Ai

LOREDANA LIPPERINI — PAGINA 28



IL FIGLIO ADOTTIVO

"Mio padre Zeffirelli
e quelle liti con Visconti"

FULVIA CAPRARA — PAGINA 23

2,40€ (CON TUTTI I LIBRI) • L'ANNO 160 • N. 63 • IN ITALIA • SPEDIZIONE ABB. POSTALE D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DCB-TO • WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

SABATO 7 MARZO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

REPORT BCE: CONFLITTO LUNGO. VOLANO BENZINA E GAS. IL QATAR: EXPORT IN BILICO. IL PETROLIO PUÒ ARRIVARE A 150 DOLLARI AL BARILE

Guerra, allarme recessione

Bombardamenti a tappeto sull'Iran. Trump: arrendetevi. Nave italiana con 160 soldati verso Cipro

L'ECONOMIA

Perché l'Italia
è più vulnerabile

SALVATORE ROSSI

Che effetti potrà avere la guerra in corso in Medio Oriente sull'economia italiana? Da che la guerra è scoppiata tutto il mondo si sta chiedendo quali effetti economici potrà avere sui Paesi avanzati. — PAGINA 27

LA GEOPOLITICA

La fine del conflitto
decide Netanyahu

BILLEMOTT

Da quando il 28 febbraio è ripresa la guerra di Israele e America, nove mesi dopo i precedenti attacchi, molti hanno chiesto se il presidente Donald Trump ha una strategia da perseguire e per quando dichiarerà un altro cessate il fuoco. Queste domande, per quanto interessanti, lo sono meno della seguente: che cosa si prefigge di ottenere il Primo ministro israeliano Benjamin Netanyahu e quanto è disposto a spingersi per ottenerlo? — PAGINA 11

L'EX GENERALE ISRAELIANO

"Ma il regime change
spetta al popolo"

FRANCESCA MANNOCCHI

«Il cambio di regime non è qualcosa che Israele o gli Usa possano produrre dall'esterno come un effetto meccanico della guerra. Quello che si può fare è una cosa più concreta e più realistica: indebolire il regime in modo radicale, colpendo i suoi strumenti reali di potere, non le astrazioni» dice a La Stampa il generale Yaakov Amidror, ex consigliere di Netanyahu. DEL GATTO — PAGINE 12 E 13

BRESOLIN, GORIA, LOMBARDO, MAGRI
RODOTÀ, SIMONI, STABILE, TIRITO

L'allarme l'ha lanciato il ministro dell'Energia del Qatar: nel giro di poche settimane tutti gli esportatori di petrolio e di gas del Golfo potrebbero interrompere la produzione. Uno scenario che potrebbe far crollare l'economia del mondo. E mentre continuano i raid missilistici di Israele e Usa su Teheran e su Beirut, l'Italia invia a Cipro la fregata "Martignengo" con 160 uomini d'equipaggio. FAMÀ — CON IL TACCUINO DI SORGI — PAGINE 2 E 13

IL PRESIDENTE INPS

Fava: solo il lavoro
salverà le pensioni

CLAUDIA LUISE

«La sostenibilità del sistema previdenziale nasce dal lavoro». Il presidente dell'Inps, Gabriele Fava, invita a capovolgere la prospettiva e pensare prima al lavoro, poi alle pensioni. — PAGINA 24

LA POLITICA

Salis: nel 2027
vinciamo noi

ROBERTO FIORI — PAGINA 17

Palazzo Chigi e musei
tutte le spine di Giulio

CAPURSO, CARRATELLI — PAGINA 16

MATTARELLA APRE LE PARALIMPIADI. RUSSI E BIELORUSSI CON LE BANDIERE. BEBE VIO ACCENDE LA FIAMMA



Non solo Giochi

FRANCESCA DEL VECCHIO, ASSIANEUMANN

STEFANO RELLANCINI/AFI

IL CALCIO

Troppo Napoli
il Toro deve arrendersi

GIANLUCA ODDENINO

Niente da fare per il Toro di D'Aversa contro il Napoli di Maradona. Gli azzurri segnano con Alisson ed Elmas. Casadei accorcia ma non evita il ko ai granata. — PAGINE 32 E 33

IL CASO

I bimbi del bosco
divisi dalla madre
Meloni ai giudici
"Cambio la legge"

SAVERIO OCCHIUTO



Nuovo colpo di scena per la famiglia del bosco. Ora Catherine Birmingham deve lasciare i figli e la casa famiglia. PAGINA 21

L'INCHIESTA

La rete neofascista
che arruola militari

ELISA SOLA

Saluti fascisti, inni a Hitler. Lotte a torso nudo con le cinghie. Riti di iniziazione davanti agli affiliati, schierati in file, per entrare nel gruppo degli «eredi dei nazisti». Cori ripetuti: «Abbiamo sulle spalle l'eredità di giganti. Dei caduti della Rsi». «Fuori gli ebrei e i negri dall'Università». Non c'erano soltanto studenti tra i militanti che si riunivano nel circolo di Edoras, lo scantinato che la procura di Torino ha fatto chiudere. — PAGINA 18

LA POLEMICA MONUMENTI

Montanari: razzista
il catalogo di Torino

MIRIAM MASSONE

«Il direttore di Palazzo Madama ristampi il catalogo senza quella frase grave. E lo faccia a proprie spese». Tomaso Montanari, storico dell'arte e rettore dell'Università per stranieri di Siena, condanna senza riserve lo scivolone razzista che ha acceso la polemica sulla mostra dedicata ai monumenti di Torino. JOLY — PAGINA 18

**BANCA
DI ASTI**
bancadiasti.it

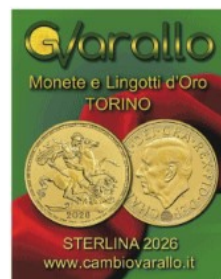
Buongiorno

Il ministro Antonio Tajani si è reso protagonista di uno dei momenti più suggestivi della pluriscolare vita del Parlamento quando, in una sola frase, è riuscito a radere al suolo l'intera storia di Forza Italia e del suo fondatore, Silvio Berlusconi — della cui eredità Tajani dovrebbe essere custode e sacerdote. Aveva infatti risposto di non vergognarsi di nulla, a chi lo invitava a farlo, poiché lui non è mai stato inquisito. Equivalenza secondo la quale — in un'accezione qualsiasi residuo di garantismo — Berlusconi avrebbe dovuto piombarsi in un sarcofago e ancorarsi in fondo all'oceano. Non contento di una così ficcante riflessione, il sapido ma ancor più permaloso ministro ha aggiunto che dovrebbe invece vergognarsi la sinistra, che nel 1999 bombardò Belgrado col premier Massimo D'Alema

Il magico mondo

MATTIA FELTRI

senza informare le Camere. In molti, a cominciare dal medesimo D'Alema, hanno corretto il ricordo di Tajani: le Camere furono informate. E qualcuno, a cominciare da Elio Vito, ha aggiunto il simpatico dettaglio: Berlusconi e Forza Italia votarono con il governo, che altrimenti sarebbe andato in minoranza perché Fausto Bertinotti e Armando Cossutta erano contrari. La mozione, scritta da Jas Gawronski, invitava D'Alema a sostenere con fermezza la Nato per evitare che si disgregasse. Allora, con parecchio sarcasmo, si parlava del Dalemone, l'incluso fra i duellanti nato su un tentativo di reciproco riconoscimento. Si diceva in cui, ma è quello che fanno le democrazie mature e alla lunga, sul tambureggiare delle tifoserie, tutto saltò. Ed è così che si è pianata la strada al magico mondo dei Tajani.



STERLINA 2026

www.cambiovarallo.it



UK £3.42 - Chiffre 10.00
Finances 6.50

BTP COME BATTERLO CON BOND E CONTI DEPOSITO **CASA IN ITALIA È RECORD DI ACQUISTI DI STRANIERI**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it

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

Scopri di più su www.it.vanguard

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

€ 4,50

Sabato 7 Marzo 2026 Anno XXXVII - Numero 047

MF il quotidiano dei mercati finanziari

Assicuratori

Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4898, DCN Milano

MPS DOPO LA CACCIATA DI LOVAGLIO TUTTI I RETROSCENA E LE POSSIBILI CONTROMOSSE

Montepaschi di Roma?

PERICOLO Trump martella l'Iran, Putin assedia l'Ucraina, la Cina blocca i prestiti in Medio Oriente, gas e petrolio volano. Con le borse in discesa i vostri soldi sono protetti?

Portafoglio sicuro

Le 26 azioni italiane a prova di guerra per guadagnare ancora a Piazza Affari

ORSI & TORI

di PAOLO PANERAI

Ecco a cosa serve oggi *Il Messaggero*: a condizionare o sostenere il mondo, non solo politico, romano e in particolare quello di destra o centro-destra. Quando lo gestiva Raul Gardini, capo di Montedison, il quotidiano romano ossequiava il governo di Bettino Craxi che aveva nel suo gabinetto anche il Pli. E quando, il 23 luglio 1993, Gardini si sparò, sopraffatto dalla sua megalomania e dall'inquinamento politico a suon di finanziamenti occulti, Cesare

Geranzi, un uomo di rara professionalità e volto al bene, allora ceo di Banca di Roma, tentò, ma invano, di evitare che quel giornale passasse in altre mani ugualmente di parte.

Il Messaggero per anni era stato posseduto dalla famiglia Perrone, che ne gestiva anche l'attività redazionale con il direttore Sandrino Perrone. Quindi aveva una tradizione laica di informazione professionale, tanto che sulle sue pagine, nel dopoguerra, avevano scritto persone per bene e liberali come Mario Pannunzio, Arrigo Benedetti e Leo Longanesi, per citarne solo alcuni. Per questo Geranzi, la cui banca aveva portato in borsa *Class Editori*, insieme alla Banca Rothschild, aveva pensato che noi potessimo diventare gli editori del principale quotidiano della capitale. Per questo si recò a parlarne con Enrico Cuccia che



ENERGIA/SCORNAJENCHI (SNAM)
Vi spiego perché l'Italia non resterà senza gas

INTERVISTA/IL FUTURO DELL'INPS
Lavoro, pensioni e AI
Parla il presidente Fava

CAMPIONI DI STIPENDIO
Da Ermotti a Orcel
quanti banchieri milionari



UniCredit Leasing

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

UniCredit
Leasing

unicreditleasing.it

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.
Per le condizioni contrattuali del prodotto (leasing) e per quanto non espressamente indicato è necessario fare riferimento ai fogli informativi disponibili, su supporto cartaceo, presso tutte le Filiali UniCredit, in ogni sede UniCredit Leasing aperta al pubblico ed in formato elettronico alla sezione "Trasparenza Prodotti" presso UniCredit Leasing S.p.A. che si riserva la valutazione dei requisiti e del merito creditizio del richiedente nonché la valutazione tecnica del bene da concedere in leasing. Richiediamo alla polizia assicurativa, prima della sottoscrizione leggere attentamente i Sei Informativi disponibili presso le Filiali UniCredit S.p.A. e sui rispettivi siti internet della Compagnia, indirizzo PEC: corporatofin@unicreditleasing.it

Affaritecnici

Primo Piano

Portualità e infrastrutture: il CNI incontra il nuovo Presidente di Assoportì Roberto Petri

Nicoletta Torbidoni

Incontro tra CNI e Assoportì sulla portualità italiana Il Presidente del Consiglio Nazionale degli Ingegneri, Angelo Domenico Perrini, ha incontrato ieri, presso la sede del CNI, il nuovo Presidente di Assoportì, Roberto Petri, per un confronto sui temi strategici della portualità italiana e sul proseguimento della collaborazione tra i due enti. Il percorso del CNI sull'ingegneria del mare. La Consigliera delegata all'ingegneria del mare Irene Sassetti e il coordinatore del GdL Ingegneria del mare Andrea Ferrante, che presiede anche la Sezione speciale PNRR del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, hanno illustrato al Presidente Petri le ragioni dell'impegno del CNI sulle tematiche della portualità e il percorso avviato lo scorso anno: dall'evento al MAXXI di Roma sull'impatto dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture portuali, a quello di Trieste con il focus sugli investimenti PNRR e la rigenerazione urbana delle aree porto-città, fino alla partecipazione al Padiglione Italia della Biennale di Venezia, una prima assoluta per il Consiglio Nazionale degli Ingegneri. La Presidente dell'Ordine degli Ingegneri di Barletta-Andria-Trani Antonia Cascella, componente del GdL Ingegneria del mare del CNI, ha presentato il prossimo appuntamento della serie Porti Verdi Politiche infrastrutturali di gestione sostenibili, in programma a Barletta il 31 marzo, dedicato all'efficienza energetica nei porti e alle fonti rinnovabili in ambito marittimo. All'evento sono attesi i vertici delle principali Autorità di Sistema Portuale italiane, tra cui quelle di Bari, Civitavecchia, Gioia Tauro, La Spezia e del Mare Adriatico Centro-Settentrionale. Perrini: il ruolo strategico del trasporto marittimo. La portualità è uno dei temi su cui il CNI è impegnato con maggiore attenzione e continuità ha dichiarato il Presidente Perrini. L'Italia è per tre quarti circondata dal mare e il trasporto marittimo è meno impattante sotto ogni profilo: per questo lavoriamo affinché le competenze ingegneristiche siano pienamente coinvolte nelle scelte strategiche per le infrastrutture portuali del Paese. Siamo a disposizione per offrire il nostro contributo tecnico anche nell'iter parlamentare della riforma. Petri: rafforzare la collaborazione tra Assoportì e CNI. A margine dell'incontro, il Presidente di Assoportì Roberto Petri ha dichiarato: Ringrazio il Consiglio Nazionale degli Ingegneri per l'incontro di oggi, che è stato utile e particolarmente interessante. In una fase di profonda trasformazione del sistema portuale italiano e in vista della riforma della legislazione portuale, ritengo fondamentale rafforzare la collaborazione con il CNI, soprattutto sui temi legati alla normativa dei piani regolatori portuali, alle attività di dragaggio e ai processi di transizione energetica che stanno interessando i nostri scali. Una partnership che si rafforza. L'incontro segna un ulteriore rafforzamento della partnership tra il CNI e Assoportì e conferma la volontà comune di promuovere un approccio tecnico-scientifico.



03/06/2026 16:34 Nicoletta Torbidoni

Incontro tra CNI e Assoportì sulla portualità italiana Il Presidente del Consiglio Nazionale degli Ingegneri, Angelo Domenico Perrini, ha incontrato ieri, presso la sede del CNI, il nuovo Presidente di Assoportì, Roberto Petri, per un confronto sui temi strategici della portualità italiana e sul proseguimento della collaborazione tra i due enti. Il percorso del CNI sull'ingegneria del mare. La Consigliera delegata all'ingegneria del mare Irene Sassetti e il coordinatore del GdL Ingegneria del mare Andrea Ferrante, che presiede anche la Sezione speciale PNRR del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, hanno illustrato al Presidente Petri le ragioni dell'impegno del CNI sulle tematiche della portualità e il percorso avviato lo scorso anno: dall'evento al MAXXI di Roma sull'impatto dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture portuali, a quello di Trieste con il focus sugli investimenti PNRR e la rigenerazione urbana delle aree porto-città, fino alla partecipazione al Padiglione Italia della Biennale di Venezia, una prima assoluta per il Consiglio Nazionale degli Ingegneri. La Presidente dell'Ordine degli Ingegneri di Barletta-Andria-Trani Antonia Cascella, componente del GdL Ingegneria del mare del CNI, ha presentato il prossimo appuntamento della serie "Porti Verdi - Politiche infrastrutturali di gestione sostenibili", in programma a Barletta il 31 marzo, dedicato all'efficienza energetica nei porti e alle fonti rinnovabili in ambito marittimo. All'evento sono attesi i vertici delle principali Autorità di Sistema Portuale italiane, tra cui quelle di Bari, Civitavecchia, Gioia Tauro, La Spezia e del Mare Adriatico Centro-Settentrionale. Perrini: il ruolo strategico del trasporto marittimo. La portualità è uno dei temi su cui il CNI è impegnato con maggiore attenzione e continuità - ha dichiarato il Presidente Perrini -. L'Italia è per tre quarti circondata dal mare e il trasporto marittimo è meno impattante sotto ogni profilo: per questo lavoriamo affinché le competenze ingegneristiche siano pienamente coinvolte nelle scelte

Affaritecnici

Primo Piano

alle sfide della portualità italiana.

L'Authority veneziana annuncia la partecipazione a LetExpo al via il 10 a Verona

VERONA. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale che, sotto la guida di Matteo Gasparato, governa i porti di Venezia e Chioggia ha annunciato che dal 10 al 13 marzo partecipa alla fiera Let Expo di Verona nell'ambito dello stand di sistema coordinato da **Assoport** (al padiglione 5 stand C3). Durante le tre giornate di manifestazione - viene fatto rilevare - la fiera ospiterà tavole rotonde, approfondimenti "B2B" e incontri formativi con i rappresentanti delle istituzioni e dei principali operatori del settore trasporti, della portualità e di tutte le aziende della filiera della logistica. Dal quartier generale dell'ente portuale veneziano la definiscono «un'interessante occasione di confronto per promuovere una logistica sempre più sostenibile». Quel "Let" che precede la parola "Expo" è la sigla che definisce una sorta di eco-logistica (sito webwww.letexpo.it): non a caso è promossa, in collaborazione con Veronafiere, da Alis, l'associazione nel segno della logistica sostenibile presieduta da Guido Grimaldi. La manifestazione ha registrato lo scorso anno la presenza di «oltre 130mila visitatori, mezzo migliaio di espositori, 350 relatori tra membri del governo e delle istituzioni ma anche rappresentanti delle imprese, delle associazioni, del mondo delle professioni e della formazione».



Portualità e infrastrutture: il Cni incontra il Presidente di Assoporti

Irene Sassetti

Nel corso del confronto è stata confermata la collaborazione strategica tra i due enti. Angelo Domenico Perrini, ha incontrato ieri, presso la sede del Cni, il nuovo Presidente di **Assoporti**, Roberto Petri, per un confronto sui temi strategici della portualità italiana e sul proseguimento della collaborazione tra i due enti. La Consigliera delegata all'ingegneria del mare Irene Sassetti e il coordinatore del GdL Ingegneria del mare Andrea Ferrante che presiede anche la Sezione speciale Pnrr del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici hanno illustrato al Presidente Petri le ragioni dell'impegno del CNI sulle tematiche della portualità e il percorso avviato lo scorso anno: dall'evento al Maxxi di Roma sull'impatto dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture portuali, a quello di Trieste con il focus sugli investimenti Pnrr e la rigenerazione urbana delle aree porto-città, fino alla partecipazione al Padiglione Italia della Biennale di Venezia, una prima assoluta per il Consiglio Nazionale degli Ingegneri. La Presidente dell'Ordine degli Ingegneri di Barletta-Andria-Trani Antonia Cascella, componente del GdL Ingegneria del mare del Cni, ha presentato il prossimo appuntamento della serie Porti Verdi Politiche infrastrutturali di gestione sostenibili, in programma a Barletta il 31 marzo, dedicato all'efficienza energetica nei porti e alle fonti rinnovabili in ambito marittimo. All'evento sono attesi i vertici delle principali Autorità di Sistema Portuale italiane, tra cui quelle di Bari, Civitavecchia, Gioia Tauro, La Spezia e del Mare Adriatico Centro-Settentrionale. La portualità è uno dei temi su cui il Cni è impegnato con maggiore attenzione e continuità ha dichiarato il Presidente Perrini. L'Italia è per tre quarti circondata dal mare e il trasporto marittimo è meno impattante sotto ogni profilo: per questo lavoriamo affinché le competenze ingegneristiche siano pienamente coinvolte nelle scelte strategiche per le infrastrutture portuali del Paese. Siamo a disposizione per offrire il nostro contributo tecnico anche nell'iter parlamentare della riforma. A margine dell'incontro, il Presidente di **Assoporti** Roberto Petri ha dichiarato: Ringrazio il Consiglio Nazionale degli Ingegneri per l'incontro di oggi, che è stato utile e particolarmente interessante. In una fase di profonda trasformazione del sistema portuale italiano e in vista della riforma della legislazione portuale, ritengo fondamentale rafforzare la collaborazione con il Cni, soprattutto sui temi legati alla normativa dei piani regolatori portuali, alle attività di dragaggio e ai processi di transizione energetica che stanno interessando i nostri scali. L'incontro segna un ulteriore rafforzamento della partnership tra il Cni e **Assoporti** e conferma la volontà comune di promuovere un approccio tecnico-scientifico alle sfide della portualità italiana.



Port Logistic Press

Primo Piano

Assoportì si congratula con Ravenna Capitale del mare 2026, il valore del Porto

Roma 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 **Assoportì**, **Roberto Petri** ha dichiarato, Desidero esprimere, a nome mio personale, anche in qualità di ravennate d'adozione, e a nome di **Assoportì**, 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 **Assoportì**, 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.



Sesto Potere

Primo Piano

Ravenna Capitale italiana del mare 2026, il sindaco Barattoni: nuovi spazi di partecipazione, coinvolgeremo la 'comunità del Mare' e i territori

"Siamo profondamente emozionati per la vittoria di questo titolo - è il commento del sindaco Alessandro Barattoni - giunto al termine di un percorso che è stato davvero veloce, ma che allo stesso tempo ha rivelato l'enorme capacità collaborativa del nostro territorio. Sono state premiate la nostra solidità, il nostro pragmatismo e la capacità di fare rete di fronte alle sfide, e siamo pronti a cogliere un'opportunità che sarà foriera di un'ulteriore crescita per tutta la città. Ci tengo a dire che questo riconoscimento lo dedichiamo a due realtà che hanno dato un senso molto profondo al termine 'comunità del Mare', rendendo il nostro mare davvero accessibile a tutte e tutti, ovvero le associazioni 'Insieme a Te - La spiaggia dei Valori' e 'Marinando'. Ravenna ha un potenziale enorme da esprimere e da questa determinante esperienza è emersa ancora di più la grande capacità di lavorare insieme: il nostro obiettivo sarà quindi quello, come Amministrazione, di supportare e aiutare a sviluppare la trasversalità che connota la nostra 'comunità del mare', motore di questo progetto, e portarla ad aprirsi ai cittadini e al Paese". Il 'Tavolo del mare' è stato molto partecipato ed è rappresentato da diverse realtà, tra cui spiccano

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. "Per produrre questo dossier - prosegue Barattoni - abbiamo lavorato con la consapevolezza di voler rinforzare il palinsesto di eventi presenti: ci teniamo a sottolineare che nella nostra candidatura abbiamo valorizzato l'esistente, istituzionalizzando la presenza dei diversi attori che vi partecipano. Ravenna è una realtà complessa, con i suoi nove lidi, i 35 chilometri di costa, le pinete, le valli, il Parco del Delta, il porto, la Darsena; è una città la cui storia ci parla ancora oggi e con cui dialoghiamo per guardare al domani; è un sistema città-porto, frutto delle millenarie trasformazioni della linea di costa, dell'assetto urbano e portuale, un territorio in continua trasformazione che oggi conta anche su una dimensione digitale che lo proietta al futuro. Per questo, siamo convinti che questa candidatura aiuterà l'intero sistema a fruire di un migliore raccordo: in quest'anno apriremo ulteriori spazi di partecipazione per coinvolgere la 'comunità del Mare' e i territori, e lo faremo tramite direttrici diverse e complementari". Sono numerose le sfide che questo



"Siamo profondamente emozionati per la vittoria di questo titolo - è il commento del sindaco Alessandro Barattoni - giunto al termine di un percorso che è stato davvero veloce, ma che allo stesso tempo ha rivelato l'enorme capacità collaborativa del nostro territorio. Sono state premiate la nostra solidità, il nostro pragmatismo e la capacità di fare rete di fronte alle sfide, e siamo pronti a cogliere un'opportunità che sarà foriera di un'ulteriore crescita per tutta la città. Ci tengo a dire che questo riconoscimento lo dedichiamo a due realtà che hanno dato un senso molto profondo al termine 'comunità del Mare', rendendo il nostro mare davvero accessibile a tutte e tutti, ovvero le associazioni 'Insieme a Te - La spiaggia dei Valori' e 'Marinando'. Ravenna ha un potenziale enorme da esprimere e da questa determinante esperienza è emersa ancora di più la grande capacità di lavorare insieme: il nostro obiettivo sarà quindi quello, come Amministrazione, di supportare e aiutare a sviluppare la trasversalità che connota la nostra 'comunità del mare', motore di questo progetto, e portarla ad aprirsi ai cittadini e al Paese". Il 'Tavolo del mare' è stato molto partecipato ed è rappresentato da diverse realtà, tra cui spiccano 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.

Sesto Potere

Primo Piano

titolo porta ad affrontare e che saranno declinate in tre macro aree: 'cittadinanza blu e civiltà del Mare'; 'A Ravenna 2026 per vivere e far vivere il mare'; 'Da Ravenna 2026 un impulso alla crescita blu e dell'Italia'. Moltissimi gli eventi che animano il dossier: la prima iniziativa simbolica sarà l'inaugurazione della statua del Marinaio il 20 marzo, a Porto Corsini, mentre l'11 aprile, in occasione della Giornata nazionale del mare, verrà organizzata una festa di presentazione del progetto alla città; a maggio è stata voluta, a Ravenna, la manifestazione 'Deportibus' - il festival dei porti che collegano il mondo e che mette Ravenna al centro delle tematiche sulla portualità - in programma dal 21 al 23 con il coinvolgimento di numerosi stakeholder con la regia dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale. Oltre al patrocinio del Comune, l'evento, ideato e realizzato da IBG-Italian Blue Growth, vede quelli di Commissione Europea, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera, **Assoporti** e la collaborazione di Regione Emilia-Romagna, Provincia di Ravenna e Camera di Commercio Ferrara Ravenna. Il programma dedicato alla civiltà del mare si intreccerà anche con l'Anno Teodoriciano 2026 e con il nuovo allestimento museale dedicato alla cosiddetta Barca di Teodorico al Museo Classis; il '26 sarà anche l'anno di potenziamento della 'cittadinanza blu', per un percorso di consapevolezza e di educazione al mare all'interno di un progetto ambientale di tutela e valorizzazione che verrà rafforzato anche dal completamento del Parco Marittimo. Storicamente, Ravenna è tra le città che hanno contribuito all'istituzione delle vacanze al mare: è stata innovativa allora, nell'Ottocento, e lo è ancora oggi, grazie alla capacità di esprimere una nuova proposta balneare in chiave sostenibile. Tutti questi elementi convivono con le numerose componenti dell'economia marittima, con particolare attenzione alle pratiche di diffusione della conoscenza del mare, alla tutela della biodiversità e all'uso sostenibile delle risorse marine, come dimostrerà l'ampliamento del polo scientifico Cestha con un primo centro di ricerca dedicato ai cavallucci marini. Nei prossimi anni Ravenna sarà infatti la prima in Italia ad ospitare un'area protetta in ambiente marino con fondali sabbiosi nello specchio di acqua tra Lido di Dante e Lido di Classe. Di particolare importanza, l'istituzione del Premio 'Donne e Mare' e la progettazione di un percorso per agevolare imprese innovative legate alla blue economy. Il progetto Ravenna Capitale italiana del Mare 2026 vedrà un evento conclusivo a fine anno in Darsena.

Il Nautilus

Venezia

MUNAV: Aumentano i numeri dei visitatori e continua il processo di valorizzazione di uno dei musei di storia marittima più importanti d'Italia

Nel corso del 2025 il Museo Storico Navale di **Venezia** - MUNAV ha attraversato una significativa fase di crescita, grazie alla gestione affidata da Difesa Servizi a D'UVA s.r.l., che ha interessato in modo integrato contenuti culturali, infrastrutture, relazioni istituzionali e apertura a nuovi pubblici. Nel 2025 il Museo ha registrato un incremento dell'affluenza pari al 51,51% con 57.000 visitatori, accompagnato da un aumento del tempo medio di permanenza e da una maggiore continuità dei flussi di visita lungo l'intero arco dell'anno. Parallelamente ai risultati in termini di pubblico, il 2025 è stato caratterizzato da un insieme coordinato di interventi strutturali e progettuali basato su alcuni principi fondamentali: l'attenzione all'esperienza di visita e una gestione responsabile degli spazi, dei contenuti e delle relazioni. Particolare attenzione è stata dedicata al Padiglione delle Navi, suggestivo spazio cinquecentesco e cuore della strategia di valorizzazione del MUNAV. Qui è stato realizzato un importante intervento di adeguamento alla normativa antincendio, con un investimento che oggi consente di utilizzare il Padiglione in modo regolare, programmato e pienamente conforme alle regole vigenti. Ilaria

D'Uva, CEO di D'UVA s.r.l. afferma: "L'intervento ha ampliato in modo significativo le possibilità espositive e culturali dello spazio, rafforzando al tempo stesso l'identità del Museo nei confronti dei partner istituzionali e culturali e allineandolo a standard più elevati di qualità e sicurezza." Il Direttore del Museo Storico Navale, Contrammiraglio Antonino Lo Duca precisa: "A fronte della vasta offerta culturale che **Venezia** è in grado di assicurare, la Marina Militare contribuisce a fornire al visitatore una struttura espositiva di inestimabile valore storico culturale; essa va ad arricchire la già vastissima offerta museale cittadina, integrandola, in modo esclusivo nel settore marittimo e navale, di particolare significato per la caratterizzazione della realtà veneziana che sul mare ha fondato per secoli la sua potenza e la sua prosperità." Il Capo divisione cultura e professioni di Difesa Servizi, Contrammiraglio Angelo Viridis conclude: "Il trend in crescita del Museo Storico Navale di **Venezia**, ora conosciuto come MUNAV, ci dimostra che il nuovo percorso di valorizzazione e innovazione sotto la gestione di D'Uva dal 2024 è riuscito a creare un ecosistema culturale aperto e inclusivo che ha reso il Museo un luogo di incontro e di scoperta per promuovere la conoscenza della storia navale e della Marina Militare, accessibile a tutti. Siamo orgogliosi che il nuovo MUNAV sia diventato in così poco tempo un importante punto di riferimento culturale per la città di **Venezia** e per l'Italia intera". Gli interventi sono stati sviluppati da D'UVA, in dialogo costante con Difesa Servizi e con la Marina Militare, con l'obiettivo di rendere il MUNAV uno spazio pienamente funzionale, affidabile e allineato agli standard dei musei contemporanei. Dopo la riapertura alla visita del Sommergibile



Nel corso del 2025 il Museo Storico Navale di Venezia - MUNAV ha attraversato una significativa fase di crescita, grazie alla gestione affidata da Difesa Servizi a D'UVA s.r.l., che ha interessato in modo integrato contenuti culturali, infrastrutture, relazioni istituzionali e apertura a nuovi pubblici. Nel 2025 il Museo ha registrato un incremento dell'affluenza pari al 51,51% con 57.000 visitatori, accompagnato da un aumento del tempo medio di permanenza e da una maggiore continuità dei flussi di visita lungo l'intero arco dell'anno. Parallelamente ai risultati in termini di pubblico, il 2025 è stato caratterizzato da un insieme coordinato di interventi strutturali e progettuali basato su alcuni principi fondamentali: l'attenzione all'esperienza di visita e una gestione responsabile degli spazi, dei contenuti e delle relazioni. Particolare attenzione è stata dedicata al Padiglione delle Navi, suggestivo spazio cinquecentesco e cuore della strategia di valorizzazione del MUNAV. Qui è stato realizzato un importante intervento di adeguamento alla normativa antincendio, con un investimento che oggi consente di utilizzare il Padiglione in modo regolare, programmato e pienamente conforme alle regole vigenti. Ilaria D'Uva, CEO di D'UVA s.r.l. afferma: "L'intervento ha ampliato in modo significativo le possibilità espositive e culturali dello spazio, rafforzando al tempo stesso l'identità del Museo nei confronti dei partner istituzionali e culturali e allineandolo a standard più elevati di qualità e sicurezza." Il Direttore del Museo Storico Navale, Contrammiraglio Antonino Lo Duca precisa: "A fronte della vasta offerta culturale che Venezia è in grado di assicurare, la Marina Militare contribuisce a fornire al visitatore una struttura espositiva di inestimabile valore storico culturale; essa va ad arricchire la già vastissima offerta museale cittadina, integrandola, in modo esclusivo nel settore marittimo e navale, di particolare significato per la caratterizzazione della

Il Nautilus

Venezia

Enrico Dandolo, all'interno dell'Arsenale, visitabile ogni giorno su prenotazione, con l'intervento al Padiglione delle Navi il percorso di visita ha raggiunto il pieno delle sue attuali potenzialità. Nel 2025 il MUNAV ha presentato anche la sua prima audioguida ufficiale, prodotta da D'UVA, inclusa nel biglietto e disponibile in cinque lingue, che accompagna i visitatori in un percorso immersivo. Ideata e scritta da Ilaria D'Uva e Francesca Ummarino, l'audioguida si articola in 109 punti di ascolto e dà voce a 58 protagonisti che raccontano in prima persona la storia della Serenissima Repubblica di **Venezia** e della Marina Militare Italiana e che, insieme al personaggio guida di Isotta, ispirata alla storica Isotta Fraschini, conducono il pubblico dall'antico granaio quattrocentesco che ospita il museo al Padiglione delle Navi, fino al Sommergebile Enrico Dandolo. Arricchita da effetti sonori immersivi e prossimamente da una colonna sonora originale, con la regia di Ilaria D'Uva e Paolo lafelice e la partecipazione di un cast di interpreti e di testimonianze dirette, tra cui l'ammiraglio Dario Giacomini e Karole P. B. Vail, l'audioguida offre una narrazione coinvolgente e accessibile. Tra le priorità anche una maggiore integrazione del MUNAV con la città di **Venezia**, l'adesione a network museali nazionali e internazionali e il rafforzamento dei rapporti con enti culturali, università e associazioni. Un percorso che punta a consolidare il ruolo del Museo come luogo vivo e autorevole, capace di dialogare con il presente. Ilaria D'Uva, CEO di D'UVA s.r.l. rimarca: "Le scelte progettuali e operative hanno generato risultati concreti, ma anche un miglioramento percepibile nella qualità dell'esperienza di visita. Non si tratta solo di dati positivi, ma di una risposta reale del pubblico, che dimostra maggiore interesse e partecipazione. L'andamento dei visitatori conferma che la direzione intrapresa è solida e coerente con il ruolo di un museo pubblico contemporaneo." Accessibilità: "TUTTI A BORDO!" Per D'UVA l'accessibilità è una priorità strutturale. Il progetto "Tutti a bordo! Un museo inclusivo per raccontare il mare", presentato al bando del Ministero della Cultura, affronta le barriere architettoniche, sensoriali e culturali, a partire dal ripristino dell'ascensore. L'ascensore viene ripensato non solo come strumento di accessibilità, ma come spazio immersivo e narrativo. Classificato ottavo su ottanta progetti a livello nazionale, secondo tra quelli non finanziati, il progetto è oggi in attesa di un mecenate che scelga di adottare questa iniziativa. 2026: LE INIZIATIVE Nel 2026 il Museo Storico Navale di **Venezia** intende consolidare il proprio ruolo nella vita culturale della città con una programmazione che unisce didattica, valorizzazione del patrimonio e dialogo con il contemporaneo, mantenendo al centro **Venezia**, i suoi abitanti e la laguna. Attività per il pubblico Il programma si è aperto con una caccia al tesoro per bambini inserita nel palinsesto ufficiale del Carnevale di **Venezia** 2026. Seguiranno attività in collaborazione con Associazione Vela al Terzo e altre associazioni locali. Biennale Arte 2026 In occasione della Biennale Arte 2026, il Museo ospiterà un Padiglione Nazionale, un evento collaterale ufficiale e una serie di iniziative curatoriali. Lo storico Padiglione delle Navi, nell'antica officina dei remieri dell'Arsenale, sarà teatro di vernissage, eventi istituzionali e cene di gala. Mostra "Alfred Eisenstaedt. La fotografia era nell'aria" Dalla seconda metà di

Il Nautilus

Venezia

maggio il Padiglione delle Navi ospiterà la mostra dedicata a Alfred Eisenstaedt, tra i protagonisti della fotografia del Novecento. L'esposizione è organizzata da D'UVA s.r.l. in collaborazione con CAMERA-Centro Italiano per la Fotografia di Torino. Eventi e partnership cittadine Confermate le collaborazioni con Art Night, la notte bianca dell'Arte di **Venezia** e Venice Cocktail Week. Prosegue il sostegno alle iniziative di Banco Lotto n.10, con l'ospitalità di una sfilata della sartoria della Casa Circondariale Femminile della Giudecca. Novità 2026: apertura alla Venice Fashion Week. Art Bonus Il Museo entra nel circuito dell'Art Bonus, che consente un credito d'imposta del 65% sulle donazioni. Le risorse saranno destinate al restauro della Motozattera MZ 737 e alla manutenzione dell'edificio storico dell'Arsenale, con interventi su impianti, sicurezza e superamento delle barriere architettoniche. Privati e imprese potranno effettuare donazioni tramite bonifico nelle modalità indicate dal sito ufficiale. Un gesto concreto per sostenere la tutela e la valorizzazione di uno dei patrimoni storici e marittimi più importanti d'Italia. In questi mesi il Museo Storico Navale di **Venezia** si è posizionato come istituzione che dialoga, ascolta e costruisce insieme ad altre realtà impegnate nel turismo sostenibile, nella tutela della laguna e nella valorizzazione del patrimonio marittimo. Con la consapevolezza che il mare e la laguna non appartengono solo alla memoria della città, ma continuano a farne parte ogni giorno, come una presenza viva che ne definisce identità e futuro.

L'Authority veneziana annuncia la partecipazione a LetExpo al via il 10 a Verona

VERONA. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale che, sotto la guida di Matteo Gasparato, governa i porti di Venezia e Chioggia ha annunciato che dal 10 al 13 marzo partecipa alla fiera Let Expo di Verona nell'ambito dello stand di sistema coordinato da **Assoport** (al padiglione 5 stand C3). Durante le tre giornate di manifestazione viene fatto rilevare la fiera ospiterà tavole rotonde, approfondimenti B2B e incontri formativi con i rappresentanti delle istituzioni e dei principali operatori del settore trasporti, della portualità e di tutte le aziende della filiera della logistica. Dal quartier generale dell'ente portuale veneziano la definiscono «un'interessante occasione di confronto per promuovere una logistica sempre più sostenibile». Quel Let che precede la parola Expo è la sigla che definisce una sorta di eco-logistica (sito web www.letexpo.it): non a caso è promossa, in collaborazione con Veronafiere, da Alis, l'associazione nel segno della logistica sostenibile presieduta da Guido Grimaldi. La manifestazione ha registrato lo scorso anno la presenza di «oltre 130mila visitatori, mezzo migliaio di espositori, 350 relatori tra membri del governo e delle istituzioni ma anche rappresentanti delle imprese, delle associazioni, del mondo delle professioni e della formazione».



Porto Genova, fermi centinaia di container di verdure congelate per 50 mln di euro

L'allarme di Spediporto, trovare subito una soluzione con Adsp e terminalisti E' emergenza nel **porto** di **Genova**, dove da alcune settimane non vengono convalidati i certificati sanitari per i prodotti alimentari vegetali congelati, con il risultato di centinaia di container fermi per un valore complessivo stimato di 50 milioni di dollari. Lo denuncia con una nota Spediporto, spiegando che la causa è "la mancanza nello scalo di strutture autorizzate secondo la normativa per ricevere questa tipologia di prodotti in caso di controllo accresciuto da parte del veterinario di **porto**". Si tratta di prodotti come fragole, oppure funghi, che devono essere controllati prima di uscire dal **porto** ed essere commercializzati. "La situazione si è fatta giorno dopo giorno sempre più pesante con ingenti danni per gli importatori in quanto la merce, anche se ferma genera costi derivanti dalle soste prolungate in **porto**, senza contare i ritardi che si vengono a creare nel completamento della catena di distribuzione del prodotto" spiega Spediporto. E il rischio è che i container si accumulino con i nuovi arrivi previsti nelle prossime settimane. Spediporto ha chiesto all'Autorità di sistema portuale di intervenire e a sua volta l'Adsp "ha chiesto ai terminalisti l'impegno a dotarsi in tempi rapidi di strutture adeguate, impegno che potrebbe consentire nei prossimi giorni un allentamento della tensione". A mettere a disposizione le strutture attrezzate per i controlli, autorizzate, infatti, dovrebbero essere i terminalisti, mentre il personale addetto ai controlli dovrebbe essere quello degli uffici veterinari, che però combatte già con una carenza di personale.



Rapporto Oti Nord Ovest: il 21% delle infrastrutture in grave ritardo

Delle 84 opere monitorate dall'Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Nord Ovest nel 2025, il 43% risulta in linea con il cronoprogramma (48% nel 2024), il 36% in lieve frenata (35% nel 2024) e il 21% riporta gravi ritardi (17% nel 2024). Le migliori performance riguardano il sistema portuale e i nodi metropolitani di Venezia e Bologna, con il 100% delle opere in linea con i tempi; la peggiore performance, invece, è del Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero (TI.BRE), con il 100% delle opere in forte rallentamento. Il rapporto è stato presentato questa mattina, nella sede di Confindustria Genova.

Redatto dall'Osservatorio Territoriale Infrastrutture, nato nel 2001 su iniziativa di Assolombarda, Confindustria Genova e Unione Industriali Torino con l'obiettivo di monitorare lo stato di avanzamento dei sistemi infrastrutturali strategici di questa area del Paese, restituisce un quadro articolato delle principali opere strategiche del Nord Italia, evidenziando progressi significativi ma anche criticità che richiedono un rinnovato impegno istituzionale. «Noi siamo contenti quando un cantiere finisce, non quando si apre - sottolinea il presidente di Confindustria Genova Fabrizio Ferrari - perché se un'opera è in ritardo cambiano anche le logiche di investimento dell'industria perché la catena logistica e i movimenti delle persone attraggono investimenti». Per quanto riguarda il sistema metropolitano di Genova, nell'ottobre 2025 è stata inaugurata una parte del Nodo ferroviario (quadruplicamento Voltri-Genova Principe), in attesa del completamento del Nodo (sestuplicamento Principe-Brignole) previsto nell'estate 2026. «Per quanto riguarda la parte in galleria i lavori dovrebbero terminare nel 2027 spiega Andrea Carioti, vicepresidente di Confindustria Genova c'è però il tema del quadruplicamento tra Tortona e Milano che ha delle criticità progettuali e di finanziamento. L'orizzonte di termine della tratta completa tra Genova e Milano diventa il 2035». Lo svantaggio competitivo è notevole: «Il fatto che un imprenditore di Milano possa permettersi di andare da Milano a Roma in due ore e mezza con un treno e io in quattro ore e mezza, significa che tipicamente devo fermarmi poi a dormire a Roma, significa che io perdo mezza giornata se non una giornata. Questa è inefficienza che pesa sulle spalle di chi vuole fare imprese». Il 2025, inoltre, registra un'opera ritenuta fondamentale come la Gronda di ponente ancora ferma al lotto zero, mentre è stato cancellato lo Skymetro in Val Bisagno in attesa di individuare sistemi di trasporto alternativi. «Finanziata per quattro miliardi dice Carioti oggi si stimano costi raddoppiati, ma non se ne parla più. Ed è stata una responsabilità politica enorme non averla fatta». «Vorrei ricordare aggiunge Ferrari che il presidente Salvini, stiamo parlando di quattro presidenze fa, disse una cosa: "Se nel momento in cui la Gronda non sarà fatta e il Morandi avrà dei problemi, saranno colpevoli tutti coloro che non si sono impegnati alla realizzazione della



03/06/2026 12:41

Emanuela Mortari

Delle 84 opere monitorate dall'Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Nord Ovest nel 2025, il 43% risulta in linea con il cronoprogramma (48% nel 2024), il 36% in lieve frenata (35% nel 2024) e il 21% riporta gravi ritardi (17% nel 2024). Le migliori performance riguardano il sistema portuale e i nodi metropolitani di Venezia e Bologna, con il 100% delle opere in linea con i tempi; la peggiore performance, invece, è del Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero (TI.BRE), con il 100% delle opere in forte rallentamento. Il rapporto è stato presentato questa mattina, nella sede di Confindustria Genova. Redatto dall'Osservatorio Territoriale Infrastrutture, nato nel 2001 su iniziativa di Assolombarda, Confindustria Genova e Unione Industriali Torino con l'obiettivo di monitorare lo stato di avanzamento dei sistemi infrastrutturali strategici di questa area del Paese, restituisce un quadro articolato delle principali opere strategiche del Nord Italia, evidenziando progressi significativi ma anche criticità che richiedono un rinnovato impegno istituzionale. «Noi siamo contenti quando un cantiere finisce, non quando si apre - sottolinea il presidente di Confindustria Genova Fabrizio Ferrari - perché se un'opera è in ritardo cambiano anche le logiche di investimento dell'industria perché la catena logistica e i movimenti delle persone attraggono investimenti». Per quanto riguarda il sistema metropolitano di Genova, nell'ottobre 2025 è stata inaugurata una parte del Nodo ferroviario (quadruplicamento Voltri-Genova Principe), in attesa del completamento del Nodo (sestuplicamento Principe-Brignole) previsto nell'estate 2026. «Per quanto riguarda la parte in galleria i lavori dovrebbero terminare nel 2027 - spiega Andrea Carioti, vicepresidente di Confindustria Genova - c'è però il tema del quadruplicamento tra Tortona e Milano che ha delle criticità progettuali e di finanziamento. L'orizzonte di termine della tratta completa tra Genova e Milano diventa il 2035». Lo svantaggio competitivo è notevole: «Il fatto che un imprenditore

Gronda", e ahimè ci hanno rimesso la vita 43 persone». Nell'ambito del sistema dei valichi alpini, il raddoppio ferroviario del Ponente ligure tra Finale Ligure e Andora è ancora privo di adeguata copertura finanziaria ma, attualmente, in Conferenza dei Servizi. I 32 km di cui 25 in galleria per ora hanno solo il finanziamento progettuale (50 milioni). Con riferimento al sistema portuale, a fine 2025 il programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del **porto** e le relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto con la città ha raggiunto circa il 70% di realizzazione, Programma che registra un valore complessivo degli interventi superiore a 3 miliardi di euro. Sono proseguiti i lavori della nuova diga di Genova con previsione di ultimare la fase A tra fine 2027 e inizio 2028 mentre non è ancora chiara la data di completamento della fase B. Genova è in una situazione difficile, come ribadisce Ferrari: «Genova, primo **porto** italiano e sempre più centrale nel traffico dati intercontinentale, è di fatto isolata pur avendo grandi potenzialità di sviluppo, come abbiamo sottolineato anche nel nostro recente Position Paper realizzato con il contributo di Confindustria Alessandria, sulle prospettive di rilancio delle attività siderurgiche e industriali nelle aree di Cornigliano e Novi Ligure». Per il presidente di Confindustria Genova le opere fanno parte di sistemi, di reti, di corridoi, e quindi vanno viste in questa logica. Un'infrastruttura anche importante, ma che poi non è collegata in rete, rischia di essere un investimento che non porta un ritorno che invece la società si aspetta e magari una piccola opera: «Un tratto piccolo di ferrovia è quello che abilita un corridoio magari di 3.000 km tra Nord Europa e Sud Europa. Chiediamo attenzione, non siamo noi che possiamo rendere più veloci queste cose, bisogna avere dei tempi certi per quelle che sono la fine delle opere. Ovviamente ci sono gli imprevisti, però le pianificazioni dovrebbero essere fatte nella logica di ottenere un successo rapidamente». Un aspetto positivo sta arrivando dall'aeroporto: «Ho ritenuto un successo, ci accontentiamo di poco, l'arrivo della linea AerItalia. L'aeroporto è l'unica cosa che ci può dare una maggiore connettività nell'immediato, perché le autostrade per dieci anni subiranno dei lavori. Non c'è storia, devono essere fatti e se tu non fai manutenzione per quarant'anni e poi la fai tutta insieme, non c'è altra soluzione. Sull'aeroporto invece bisogna spingere». Il rapporto a livello nazionale La sessione dedicata a "I sistemi infrastrutturali strategici del Nord", con gli interventi di Davide Zannotti (Unione Industriali Torino) su "I Corridoi Te-T", di Andrea Agresti (Assolombarda) su "I grandi nodi metropolitani" e di Vincenzo Cellario Serventi (Confindustria Genova) su "Il Sistema portuale" ha approfondito i vari aspetti del rapporto. Il completamento delle reti TEN-T (Trans-European Network - Transport) rappresenta l'infrastruttura strategica fondamentale per trasformare l'Europa da un insieme di reti nazionali isolate in un unico spazio economico e logistico interconnesso. In questa ottica, il triangolo MITOGENO (Milano-Torino-Genova) emerge come una piattaforma logistica integrata dove le grandi opere transfrontaliere devono trovare una sponda immediata nelle tratte nazionali di accesso. Se da un lato la Torino-Lione procede con 18 fronti di scavo attivi e il 28% dell'opera già completata verso l'orizzonte del 2033, dall'altro l'attenzione si sposta sulla continuità

territoriale, strettamente legata alle opere citate in precedenza, come la tratta Avigliana-Orbassano e il potenziamento dello scalo merci di S.I.TO, dove risulterà fondamentale la sincronizzazione con l'ultimazione del tunnel di base. Allo stesso modo, l'efficacia del Terzo Valico dei Giovi è strettamente legata alla risoluzione delle "parti mancanti" verso la Lombardia, in particolare il quadruplicamento della Milano-Pavia-Voghera, essenziale per evitare che i flussi ad alta capacità provenienti da Genova si fermino alle porte di Milano. La sfida per il prossimo decennio, dunque, non riguarda solo la stabilità finanziaria ma la capacità di completare l'"ultimo miglio" ferroviario. Solo garantendola continuità degli standard europei su tutto l'asse Genova-Torino-Milano, il Nord-Ovest potrà trasformare la sua posizione geografica in un vantaggio competitivo permanente, agendo come un unico hub multimodale e connesso, capace di dialogare alla pari con grandi distretti del Nord Europa. Il Rapporto OTI Nord 2025 conferma il ruolo strategico dei nodi metropolitani nel garantire accessibilità, integrazione dei sistemi di mobilità e competitività del Nord Italia, evidenziando tuttavia un quadro differenziato nelle performance di avanzamento delle opere infrastrutturali. Nel 2025 si registrano risultati particolarmente positivi per i nodi metropolitani di Venezia e Bologna, che presentano il 100% delle opere in linea con i cronoprogrammi, e un andamento complessivamente favorevole per il nodo di Torino, seppur con alcuni rallentamenti. Tali contesti mostrano una buona capacità di attuazione e una maggiore stabilità dei processi realizzativi. Permangono invece criticità rilevanti nei nodi metropolitani di Milano e Genova, caratterizzati da un'elevata incidenza di opere in rallentamento o in grave ritardo. In particolare, il nodo di Milano si conferma tra i più problematici anche nel confronto con il 2024, a causa di complessità procedurali, vincoli autorizzativi e difficoltà nel reperimento delle risorse, che incidono sull'avanzamento degli interventi ferroviari e metropolitani. Per i presidenti di Assolombarda, Alvisè Biffi, di Confindustria Genova, Fabrizio Ferrari, e dell'Unione Industriali Torino, Marco Gay, è stata l'occasione per un confronto sui sistemi infrastrutturali, logistica e digitalizzazione in ottica "MITOGENO", il progetto lanciato alcuni anni fa dalle tre Associazioni con l'obiettivo di condividere un percorso di integrazione delle proprie attività a vantaggio delle rispettive business community e dei territori sui quali operano. «Le infrastrutture sono un fattore abilitante imprescindibile per rafforzare le connessioni tra territori ad alto valore economico come Milano, Torino e Genova e per valorizzare appieno asset strategici e alleanze industriali che rappresentano un motore di crescita per l'intero Paese - ha dichiarato Alvisè Biffi, presidente di Assolombarda -. Molto resta ancora da fare, come evidenzia il Rapporto OTI Nord: il nodo centrale è certamente quello della burocrazia e dei tempi eccessivamente lunghi, ma anche della disponibilità delle risorse necessarie. Sono emblematici i prolungamenti delle linee metropolitane milanesi, la M4 e la M5, che insieme ai potenziamenti ferroviari risultano fondamentali per costruire un'area metropolitana sempre più accessibile e sostenibile, riducendo la congestione che oggi la penalizza e genera ricadute negative anche sui corridoi di lunga percorrenza che qui trovano un punto critico. Per accelerare su queste opere è ora necessario che il Governo pubblichi il decreto con il finanziamento dei 589 milioni

BizJournal Liguria**Genova, Voltri**

di euro promessi per consentire l'avvio dei cantieri della M5 e si attivi con determinazione per reperire anche i 619 milioni di euro necessari all'estensione della M4 fino a Segrate. A livello generale, per semplificare la burocrazia sul tema delle infrastrutture, diventa fondamentale applicare un modello che renda "ordinario lo straordinario", attraverso una collaborazione pubblico - privato virtuosa come successo per Expo 2015 e per le Olimpiadi Milano Cortina, dove sono stati accorciati i tempi raggiungendo ottimi risultati». «Una rete di infrastrutture e di servizi logistici d'eccellenza è la preconditione della competitività - ha ribadito Marco Gay , presidente dell'Unione Industriali Torino -, che ci consente di rimanere dentro le catene del valore globali. Perché l'export inizia sui nostri binari e nei nostri porti, e il triangolo MITOGENO - Milano, Torino, Genova - sta dando vita alla piattaforma produttiva più potente del Sud Europa perché connette tre sistemi industriali che si completano. Non dobbiamo però raccontare MITOGENO come una somma di cantieri ma come una metropoli lineare del Nord Italia, un sistema che supporta la nostra manifattura, i servizi, la mobilità di milioni di persone, grazie a infrastrutture connesse e a una posizione geografica grazie a cui siamo al centro dei flussi in Europa e nel Mediterraneo. Insieme, istituzioni e noi mondo produttivo, la stiamo realizzando». Il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi ha inviato un messaggio dove si sottolinea come "il Governo ha messo in campo risorse, visione e volontà politica. Ora è necessario che tutto il sistema - dalle amministrazioni ai progettisti, fino agli enti coinvolti - contribuisca con responsabilità e rapidità a trasformare questi investimenti in infrastrutture reali, capaci di generare crescita, competitività e sviluppo per il Paese. In questo spirito mi farebbe piacere poter ricevere un documento che sintetizzi le principali istanze emerse dal dibattito. Sarà per noi uno strumento utile per proseguire il confronto e valutare con attenzione i contributi che arriveranno dal vostro lavoro".

Genova: Paroli, aggiornare norme su demanio e rendere più flessibili i piani regolatori

(FERPRESS) Genova, 6 MAR Le concessioni demaniali e la pianificazione portuale rappresentano oggi uno dei nodi strategici per lo sviluppo economico e industriale dei **porti** italiani. È il messaggio lanciato dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale nel suo intervento al convegno dedicato al demanio marittimo, ospitato alle Stazioni Marittime di Genova. Nel suo intervento il Presidente ha sottolineato come l'attuale quadro normativo, fondato su pilastri come il Codice della Navigazione del 1942 e la legge di riforma portuale del 1994, abbia consentito al sistema portuale italiano di crescere in modo significativo negli ultimi trent'anni, aumentando in maniera consistente i traffici e la capacità operativa dei **porti**. Tuttavia, secondo Paroli, il contesto economico e logistico globale è oggi profondamente cambiato e richiede strumenti normativi più aggiornati, flessibili e coerenti con le esigenze del mercato. Il porto è un'impresa e come ogni impresa deve essere in grado di adattarsi rapidamente ai cambiamenti del mercato, ha evidenziato il Presidente, sottolineando come le attuali procedure amministrative e gli strumenti di pianificazione rischiano spesso di rallentare la capacità dei **porti** di attrarre investimenti e nuovi traffici. Particolare attenzione è stata dedicata al rapporto tra concessioni demaniali, pianificazione e sviluppo industriale. Secondo Paroli, il piano regolatore portuale dovrebbe diventare uno strumento più dinamico, capace di accompagnare le trasformazioni del mercato logistico e industriale senza tempi e rigidità che oggi rendono complesso modificare destinazioni funzionali di banchine e aree operative. La pianificazione portuale non può essere assimilata a quella urbanistica comunale ha spiegato perché il porto opera in un contesto economico globale e in continuo mutamento. Servono strumenti che consentano alle Autorità portuali di rispondere con tempestività alle opportunità di mercato e alle esigenze delle imprese che intendono investire. Nel suo intervento Paroli ha inoltre richiamato l'importanza di una riforma normativa che garantisca maggiore chiarezza e certezza agli amministratori pubblici chiamati a gestire il demanio marittimo. Norme più aggiornate e coerenti con il contesto attuale consentirebbero infatti di evitare interpretazioni forzate o soluzioni amministrative non previste esplicitamente dalla legge, rafforzando al tempo stesso la trasparenza e la sicurezza giuridica delle decisioni. La riforma è necessaria per dotare il sistema portuale di strumenti più moderni, capaci di coniugare concorrenza, efficienza amministrativa e attrattività degli investimenti, ha concluso il Presidente. Solo così i **porti** potranno continuare a svolgere pienamente il loro ruolo di motori di sviluppo economico, logistico e industriale per i territori e per l'intero Paese.



GNV Aurora arriva al porto di Genova, quarta unità della prima serie di navi di ultima generazione

(FERPRESS) **Genova**, 6 MAR GNV annuncia l'arrivo al **porto** di **Genova** della nuova GNV Aurora, protagonista del programma di rinnovamento e potenziamento della flotta. Aurora è la quarta unità della prima serie di navi di ultima generazione entrate in servizio e la seconda a essere alimentata a GNL (Gas Naturale Liquefatto), confermando l'impegno di GNV verso soluzioni sempre più sostenibili. Salpata a inizio febbraio dal cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) di Canton in Cina, la nave ha attraversato due oceani e percorso circa 14.000 miglia nautiche per raggiungere il Mediterraneo e approdare oggi a **Genova**. La nave entrerà in servizio a inizio aprile, operando sul mercato nazionale sulla rotta GenovaPalermo con cadenza giornaliera. GNV Aurora ha una stazza lorda di 53.000 tonnellate, lunga 218 metri e larga 29,6, capace di raggiungere i 25 nodi. Può accogliere oltre 1.700 passeggeri in 426 cabine e trasportare fino a 2.780 metri lineari di carico. Per la prima volta la compagnia introduce una nuova livrea: una foglia verde, simbolo del percorso di sostenibilità avviato negli ultimi anni anche grazie alle nuove navi alimentate a GNL, e un richiamo grafico al cold ironing, tecnologia che consente di ridurre le emissioni durante la sosta in **porto**.



Genova3000

Genova, Voltri

Stop ai certificati sanitari per i vegetali congelati, Spediporto: Importatori e spedizionieri in difficoltà

Il porto di Genova (foto Merlo dal sito dell'Autorità portuale) Da alcune settimane nel porto di Genova non vengono convalidati i certificati sanitari per i prodotti alimentari vegetali congelati (come ad esempio, fragole, funghi, broccoli e carciofi). La ragione di questo stop, denunciata a Spediporto da decine di importatori e spedizionieri, è da attribuire alla mancanza nello scalo genovese di strutture autorizzate secondo la normativa per ricevere questa tipologia di prodotti in caso di controllo accresciuto da parte del veterinario di porto. In mancanza di presidi fisici autorizzati per i controlli, l'Ufficio Veterinario non rilascia il nulla osta all'introduzione della merce sul territorio nazionale. Così si legge in una nota di Spediporto. La situazione - continua l'associazione degli spedizionieri - si è fatta giorno dopo giorno sempre più pesante, con ingenti danni per gli importatori in quanto la merce, anche se ferma, genera costi derivanti dalle soste prolungate in porto, senza contare i ritardi che si vengono a creare nel completamento della catena di distribuzione dei prodotti. E preoccupazione viene espressa dagli operatori anche per i contenitori previsti in arrivo nelle prossime settimane che, a questo punto, non si sa che destino avranno. Questa situazione - proseguono gli spedizionieri -, che ha assunto i contorni di una vera e propria emergenza operativa, rappresenta un danno non solo economico per i soggetti coinvolti ma anche di immagine per il porto di Genova, il più importante scalo commerciale italiano; in questo senso va letta la valutazione di molti operatori che stanno pensando o lo hanno già fatto, di deviare lo sbarco dei prodotti su altri porti dotati di strutture adeguate e autorizzate. Spediporto ha, da tempo, avviato interlocuzioni con Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per sollecitarne un intervento; dal canto suo **ADSP** ha chiesto ai terminalisti l'impegno a dotarsi in tempi rapidi di strutture adeguate, impegno che potrebbe consentire nei prossimi giorni un allentamento della tensione - scrive l'associazione -. Va anche ricordato come, ad aggravare la situazione in atto, si segnala un arretrato consistente nelle pratiche di convalida dei NOA (oggi si stanno chiudendo le pratiche del 25 febbraio 2026), pre notifiche di arrivo per altre tipologie di merce soggette al controllo veterinario ed un forte arretrato nel prelevamento di campioni per l'espletamento delle analisi (risultano oltre 40 campioni di arretrato). Sono oltre un migliaio le pratiche in arretrato per un valore complessivo di oltre 50 milioni di dollari. Anche questo è un elemento che rende difficile il mantenimento della regolare operatività e mette in difficoltà spedizionieri e importatori, concludono gli spedizionieri genovesi.



Il Nautilus

Genova, Voltri

GNV AURORA ARRIVA OGGI IN ITALIA AL PORTO DI GENOVA

Genova - GNV annuncia l'arrivo al **porto** di **Genova** della nuova GNV Aurora, protagonista del programma di rinnovamento e potenziamento della flotta. Aurora è la quarta unità della prima serie di navi di ultima generazione entrate in servizio e la seconda a essere alimentata a GNL (Gas Naturale Liquefatto), confermando l'impegno di GNV verso soluzioni sempre più sostenibili. Salpata a inizio febbraio dal cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) di Canton in Cina, la nave ha attraversato due oceani e percorso circa 14.000 miglia nautiche per raggiungere il Mediterraneo e approdare oggi a **Genova**. La nave entrerà in servizio a inizio aprile, operando sul mercato nazionale sulla rotta **Genova**-Palermo con cadenza giornaliera. GNV Aurora ha una stazza lorda di 53.000 tonnellate, lunga 218 metri e larga 29,6, capace di raggiungere i 25 nodi. Può accogliere oltre 1.700 passeggeri in 426 cabine e trasportare fino a 2.780 metri lineari di carico. Per la prima volta la compagnia introduce una nuova livrea: una foglia verde, simbolo del percorso di sostenibilità avviato negli ultimi anni anche grazie alle nuove navi alimentate a GNL, e un richiamo grafico al cold ironing, tecnologia che consente di ridurre le emissioni durante la sosta in **porto**.



Informatore Navale

Genova, Voltri

GNV AURORA ARRIVA OGGI IN ITALIA AL PORTO DI GENOVA, DA APRILE IN SERVIZIO SULLA ROTTA "GENOVA-PALERMO"

GNV annuncia l'arrivo al **porto** di **Genova** della nuova GNV Aurora, protagonista del programma di rinnovamento e potenziamento della flotta Aurora è la quarta unità della prima serie di navi di ultima generazione entrate in servizio e la seconda a essere alimentata a GNL confermando l'impegno di GNV verso soluzioni sempre più sostenibili. Salpata a inizio febbraio dal cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) di Canton in Cina, la nave ha attraversato due oceani e percorso circa 14.000 miglia nautiche per raggiungere il Mediterraneo e approdare oggi a **Genova**. La nave entrerà in servizio a inizio aprile, operando sul mercato nazionale sulla rotta **Genova-Palermo** con cadenza giornaliera. GNV Aurora ha una stazza lorda di 53.000 tonnellate, lunga 218 metri e larga 29,6, capace di raggiungere i 25 nodi. Può accogliere oltre 1.700 passeggeri in 426 cabine e trasportare fino a 2.780 metri lineari di carico. Per la prima volta la compagnia introduce una nuova livrea: una foglia verde, simbolo del percorso di sostenibilità avviato negli ultimi anni anche grazie alle nuove navi alimentate a GNL, e un richiamo grafico al cold ironing, tecnologia che consente di ridurre le emissioni durante la sosta in **porto**.

Informatore Navale

GNV AURORA ARRIVA OGGI IN ITALIA AL PORTO DI GENOVA, DA APRILE IN SERVIZIO SULLA ROTTA "GENOVA-PALERMO"

03/06/2026 17:24

GNV annuncia l'arrivo al porto di Genova della nuova GNV Aurora, protagonista del programma di rinnovamento e potenziamento della flotta Aurora è la quarta unità della prima serie di navi di ultima generazione entrate in servizio e la seconda a essere alimentata a GNL confermando l'impegno di GNV verso soluzioni sempre più sostenibili. Salpata a inizio febbraio dal cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) di Canton in Cina, la nave ha attraversato due oceani e percorso circa 14.000 miglia nautiche per raggiungere il Mediterraneo e approdare oggi a Genova. La nave entrerà in servizio a inizio aprile, operando sul mercato nazionale sulla rotta Genova-Palermo con cadenza giornaliera. GNV Aurora ha una stazza lorda di 53.000 tonnellate, lunga 218 metri e larga 29,6, capace di raggiungere i 25 nodi. Può accogliere oltre 1.700 passeggeri in 426 cabine e trasportare fino a 2.780 metri lineari di carico. Per la prima volta la compagnia introduce una nuova livrea: una foglia verde, simbolo del percorso di sostenibilità avviato negli ultimi anni anche grazie alle nuove navi alimentate a GNL, e un richiamo grafico al cold ironing, tecnologia che consente di ridurre le emissioni durante la sosta in porto.

«Prg portuali, servono regole più flessibili se non vogliamo ingessare tutto»

Paroli chiede di aggiornare le norme sul demanio per stare al passo con il mercato GENOVA. Smettiamola con l'idea che, siccome sono definiti entrambi come "Prg", la pianificazione portuale possa essere assimilata a quella urbanistica comunale: no che non lo è. Il motivo è davanti al naso di chiunque: il porto opera in «un contesto economico globale e in continuo mutamento». Tradotto: c'è bisogno di una "cassetta degli attrezzi" differente, cioè «strumenti che consentano alle autorità portuali di rispondere con tempestività alle opportunità di mercato e alle esigenze delle imprese che intendono investire». Parole e musica di Matteo Paroli, presidentissimo dell'Authority di Genova-Savona: l'ha detto in un confronto pubblico che alla stazione marittima genovese di Ponte dei Mille è stato dedicato al futuro della gestione del demanio marittimo. Protagonisti: rappresentanti delle istituzioni e della magistratura così come operatori del settore. Paroli non ci gira intorno e dice che auspica una riforma. Forse più che a quella dei "Porti d'Italia spa" il richiamo è all'esigenza di «dotare il sistema portuale di strumenti più moderni, capaci di coniugare concorrenza, efficienza amministrativa e attrattività degli investimenti», a dar retta a una delle sue sottolineature. Niente toni da ultimatum ma, per dirla tutta, «solo così i porti - afferma il numero uno di Palazzo San Giorgio - potranno continuare a svolgere pienamente il loro ruolo di motori di sviluppo economico, logistico e industriale per i territori e per l'intero Paese». Paroli ha messo l'accento sul fatto che l'attuale quadro normativo è fondato, da un lato, sul Codice della Navigazione datato 1942 e, dall'altro, sulla riforma portuale del '94. Negli ultimi trent'anni ha fatto sì che il sistema portuale italiano potesse «crescere in modo significativo», aumentando in maniera consistente tanto i traffici quanto la capacità operativa dei porti. Però non basta più: a giudizio di Paroli, il contesto economico e logistico globale è oggi «profondamente cambiato». Cosa chiede? Regole «più aggiornate, flessibili e coerenti con le esigenze del mercato». «Il porto è un'impresa e come ogni impresa - avverte Paroli - deve essere in grado di adattarsi rapidamente ai cambiamenti del mercato». C'è una sorta di disallineamento sui tempi: le attuali procedure amministrative e gli strumenti di pianificazione c'è il rischio che spesso «rallentino la capacità dei porti di attrarre investimenti e nuovi traffici». Ad esempio, un punto-chiave è il rapporto tra concessioni demaniali, pianificazione e sviluppo industriale: secondo il presidente dell'ente genovese, il piano regolatore portuale dovrebbe diventare «uno strumento più dinamico, capace di accompagnare le trasformazioni del mercato logistico e industriale» - afferma - e questo «senza tempi e rigidità che oggi rendono complesso modificare destinazioni funzionali di banchine e aree operative». L'esigenza di una riforma normativa, nell'opinione di Paroli, deriva anche da un altro aspetto: garantire «maggiore chiarezza e certezza» agli amministratori pubblici



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

chiamati a gestire il demanio marittimo. L'ha ribadito ripetendo che «norme più aggiornate e coerenti con il contesto attuale consentirebbero di evitare interpretazioni forzate o soluzioni amministrative non previste esplicitamente dalla legge, rafforzando al tempo stesso la trasparenza e la sicurezza giuridica delle decisioni».

Porti, Paroli: Servono norme più flessibili per il demanio

Customize Consent Preferences We use cookies to help you navigate efficiently and perform certain functions. You will find detailed information about all cookies under each consent category below. The cookies that are categorized as "Necessary" are stored on your browser as they are essential for enabling the basic functionalities of the site. ... Always Active Necessary cookies are required to enable the basic features of this site, such as providing secure log-in or adjusting your consent preferences. These cookies do not store any personally identifiable data. Functional cookies help perform certain functionalities like sharing the content of the website on social media platforms, collecting feedback, and other third-party features. Analytical cookies are used to understand how visitors interact with the website. These cookies help provide information on metrics such as the number of visitors, bounce rate, traffic source, etc. Performance cookies are used to understand and analyze the key performance indexes of the website which helps in delivering a better user experience for the visitors. Advertisement cookies are used to provide visitors with customized advertisements based on the pages you visited previously and to analyze the effectiveness of the ad campaigns.

Il presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale chiede regole aggiornate e piani regolatori più dinamici per adattare i porti al mercato. Il sistema portuale ha bisogno di norme più aggiornate e strumenti di pianificazione più flessibili per affrontare le trasformazioni del mercato logistico. È il messaggio lanciato dal presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, durante un convegno dedicato al demanio marittimo alla Stazione Marittima di Genova. Secondo Paroli, la gestione delle aree portuali richiede regole capaci di adattarsi ai cambiamenti economici e industriali che interessano il settore. Riforma della portualità e gestione del demanio «Il porto è un'impresa e come ogni impresa deve essere messa in grado di adattarsi rapidamente ai cambiamenti del mercato», ha dichiarato Paroli intervenendo all'incontro sul demanio marittimo. Per il presidente dell'Autorità portuale è necessaria una riforma normativa della portualità che garantisca maggiore chiarezza agli amministratori pubblici chiamati a gestire le aree demaniali. Norme più chiare per gli amministratori pubblici Paroli ha evidenziato la necessità di strumenti legislativi più aggiornati e coerenti con il contesto economico attuale. «Servono norme più aggiornate e coerenti con il contesto attuale», ha spiegato, sottolineando che regole più chiare consentirebbero di evitare interpretazioni forzate o soluzioni amministrative non previste esplicitamente dalla legge. Un quadro normativo più definito, secondo il presidente, contribuirebbe anche a rafforzare la trasparenza e la sicurezza giuridica delle decisioni adottate nella gestione del demanio marittimo. Il ruolo del piano regolatore portuale Nel suo intervento Paroli ha inoltre



Customize Consent Preferences We use cookies to help you navigate efficiently and perform certain functions. You will find detailed information about all cookies under each consent category below. The cookies that are categorized as "Necessary" are stored on your browser as they are essential for enabling the basic functionalities of the site. ... Always Active Necessary cookies are required to enable the basic features of this site, such as providing secure log-in or adjusting your consent preferences. These cookies do not store any personally identifiable data. Functional cookies help perform certain functionalities like sharing the content of the website on social media platforms, collecting feedback, and other third-party features. Analytical cookies are used to understand how visitors interact with the website. These cookies help provide information on metrics such as the number of visitors, bounce rate, traffic source, etc. Performance cookies are used to understand and analyze the key performance indexes of the website which helps in delivering a better user experience for the visitors. Advertisement cookies are used to provide visitors with customized advertisements based on the pages you visited previously and to analyze the effectiveness of the ad campaigns. Il presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale chiede regole aggiornate e piani regolatori più dinamici per adattare i porti al mercato. Il sistema portuale ha bisogno di norme più aggiornate e strumenti di pianificazione più flessibili per affrontare le trasformazioni del mercato logistico. È il messaggio lanciato dal presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, durante un convegno dedicato al demanio marittimo alla Stazione Marittima di Genova. Secondo Paroli, la gestione delle aree portuali richiede regole capaci di adattarsi ai cambiamenti economici e industriali che interessano il settore. Riforma della portualità e gestione del demanio «Il porto è un'impresa e come ogni impresa deve essere messa in grado di adattarsi rapidamente ai cambiamenti del mercato», ha

Liguria Notizie

Genova, Voltri

richiamato il ruolo del piano regolatore portuale, ritenuto uno strumento centrale per governare l'evoluzione degli scali. «Il piano regolatore portuale dovrebbe diventare uno strumento più dinamico», ha affermato, evidenziando la necessità di accompagnare le trasformazioni del mercato logistico e industriale. L'obiettivo è superare tempi lunghi e rigidità procedurali che oggi rendono complessa la modifica delle destinazioni funzionali delle banchine e delle aree operative. Non perdere gli ultimi aggiornamenti su cronaca, eventi e politica in Liguria! Iscriviti sui canali di Liguria Notizie di Telegram Facebook Twitter e YouTube.

Spediporto, allarme sui prodotti alimentari vegetali al porto di Genova

GENOVA - Da diverse settimane il porto di Genova si trova a fronteggiare una grave criticità operativa: centinaia di contenitori di prodotti alimentari vegetali congelati, tra cui fragole, funghi, broccoli e carciofi, restano fermi in banchina per l'impossibilità di convalidare i certificati sanitari necessari all'ingresso della merce sul territorio nazionale. La causa principale di questo stop, segnalata da importatori e spedizionieri a Spediporto, è l'assenza nello scalo ligure di strutture autorizzate secondo la normativa vigente per ricevere e controllare questi prodotti in caso di ispezioni veterinarie rafforzate. Senza presidi fisici adeguati, l'Ufficio Veterinario non può rilasciare la nulla osta (NOA), bloccando di fatto l'introduzione della merce. Le conseguenze economiche sono già significative: oltre ai costi derivanti dalle soste prolungate in porto, si registrano ritardi nella distribuzione dei prodotti lungo tutta la filiera. La situazione genera preoccupazione anche per i carichi in arrivo nelle prossime settimane, il cui destino resta incerto. Secondo gli operatori, il problema rischia di danneggiare non solo gli importatori, ma anche l'immagine del porto di Genova, principale scalo commerciale italiano.

Alcuni operatori stanno valutando, o hanno già deciso, di deviare lo sbarco della merce verso porti dotati di strutture autorizzate. Spediporto ha attivato interlocuzioni con l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale per individuare soluzioni urgenti. L'AdSp ha invitato i terminalisti a dotarsi rapidamente delle infrastrutture necessarie, misura che potrebbe alleviare la pressione nei prossimi giorni. A complicare ulteriormente la situazione vi è un arretrato significativo nelle pratiche di convalida dei NOA, con procedure attualmente ferme al 25 febbraio 2026, insieme a pre-notifiche di arrivo di altre merci soggette a controllo veterinario e ritardi nel prelievo dei campioni per le analisi: oltre 40 campioni risultano ancora in attesa di esame. In totale, le pratiche in arretrato superano il migliaio, per un valore stimato di oltre 50 milioni di dollari, aggravando le difficoltà operative di spedizionieri e importatori. La criticità evidenzia come la mancanza di strutture autorizzate e la gestione degli arretrati possano compromettere l'efficienza del porto di Genova, rendendo urgente un intervento coordinato per ripristinare la regolare operatività e garantire il corretto flusso dei prodotti alimentari vegetali congelati.



Porto di Genova, container di alimenti vegetali bloccati: Spediporto segnala l'emergenza controlli

L'associazione degli spedizionieri denuncia lo stop alla convalida dei certificati sanitari e sollecita soluzioni rapide per sbloccare l'operatività dello scalo. Centinaia di container di prodotti alimentari vegetali congelati sono fermi nel porto di Genova perché da settimane non vengono convalidati i certificati sanitari necessari all'ingresso della merce sul territorio nazionale. L'allarme arriva da Spediporto, che rappresenta spedizionieri e operatori logistici, e che parla di una vera emergenza operativa avviando interlocuzioni con le istituzioni portuali per individuare rapidamente una soluzione. Allarme Spediporto La situazione è stata segnalata a Spediporto da decine di importatori e spedizionieri che operano nello scalo genovese. L'associazione spiega che da alcune settimane nel porto non vengono convalidati i certificati sanitari relativi ai prodotti alimentari vegetali congelati, tra cui fragole, funghi, broccoli e carciofi. Il blocco impedisce di completare le procedure necessarie per l'introduzione delle merci sul territorio nazionale e sta generando forti difficoltà operative lungo tutta la filiera logistica. Strutture mancanti Alla base dello stop c'è la mancanza, nello scalo genovese, di strutture autorizzate secondo la

normativa vigente per ricevere questa tipologia di prodotti nel caso in cui il Veterinario di porto disponga controlli accresciuti. In assenza di presidi fisici adeguati per effettuare le verifiche, l'Ufficio Veterinario non rilascia il nulla osta necessario per l'ingresso delle merci nel territorio nazionale. Costi crescenti Con il passare dei giorni la situazione si è fatta sempre più pesante per gli operatori. I container restano fermi nei terminal e continuano a generare costi derivanti dalle soste prolungate in porto. A questi si aggiungono i ritardi che inevitabilmente si producono nella catena di distribuzione dei prodotti alimentari. Spediporto segnala inoltre la crescente preoccupazione degli operatori per i container previsti in arrivo nelle prossime settimane, il cui destino al momento appare incerto. Rischio deviazioni La situazione rischia di produrre non solo un danno economico per importatori e spedizionieri ma anche un danno di immagine per il porto di Genova, il più importante scalo commerciale italiano. Secondo le valutazioni raccolte tra gli operatori, alcuni stanno pensando o hanno già deciso di deviare lo sbarco dei prodotti verso altri porti dotati di strutture adeguate e autorizzate per questo tipo di controlli. Interlocuzioni istituzionali Spediporto ha avviato da tempo interlocuzioni con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per sollecitare un intervento volto a superare l'emergenza operativa. Dal canto suo l'Autorità portuale ha chiesto ai terminalisti di impegnarsi a dotarsi rapidamente delle strutture necessarie per effettuare i controlli previsti dalla normativa. Questo impegno, se attuato in tempi brevi, potrebbe consentire nei prossimi giorni un allentamento della tensione operativa nello scalo genovese. Arretrati operativi Ad aggravare



L'associazione degli spedizionieri denuncia lo stop alla convalida dei certificati sanitari e sollecita soluzioni rapide per sbloccare l'operatività dello scalo. Centinaia di container di prodotti alimentari vegetali congelati sono fermi nel porto di Genova perché da settimane non vengono convalidati i certificati sanitari necessari all'ingresso della merce sul territorio nazionale. L'allarme arriva da Spediporto, che rappresenta spedizionieri e operatori logistici, e che parla di una vera emergenza operativa avviando interlocuzioni con le istituzioni portuali per individuare rapidamente una soluzione. Allarme Spediporto La situazione è stata segnalata a Spediporto da decine di importatori e spedizionieri che operano nello scalo genovese. L'associazione spiega che da alcune settimane nel porto non vengono convalidati i certificati sanitari relativi ai prodotti alimentari vegetali congelati, tra cui fragole, funghi, broccoli e carciofi. Il blocco impedisce di completare le procedure necessarie per l'introduzione delle merci sul territorio nazionale e sta generando forti difficoltà operative lungo tutta la filiera logistica. Strutture mancanti Alla base dello stop c'è la mancanza, nello scalo genovese, di strutture autorizzate secondo la normativa vigente per ricevere questa tipologia di prodotti nel caso in cui il Veterinario di porto disponga controlli accresciuti. In assenza di presidi fisici adeguati per effettuare le verifiche, l'Ufficio Veterinario non rilascia il nulla osta necessario per l'ingresso delle merci nel territorio nazionale. Costi crescenti Con il passare dei giorni la situazione si è fatta sempre più pesante per gli operatori. I container restano fermi nei terminal e continuano a generare costi derivanti dalle soste prolungate in porto. A questi si aggiungono i ritardi che inevitabilmente si producono nella catena di distribuzione dei prodotti alimentari. Spediporto segnala inoltre la crescente preoccupazione degli operatori per i container previsti in arrivo nelle prossime settimane, il cui destino al momento appare incerto. Rischio deviazioni La situazione rischia di produrre non solo un danno economico per importatori e spedizionieri ma anche un danno di immagine per il porto di Genova, il più importante scalo commerciale italiano. Secondo le valutazioni raccolte tra gli operatori, alcuni stanno pensando o hanno già deciso di deviare lo sbarco dei prodotti verso altri porti dotati di strutture adeguate e autorizzate per questo tipo di controlli. Interlocuzioni istituzionali Spediporto ha avviato da tempo interlocuzioni con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per sollecitare un intervento volto a superare l'emergenza operativa. Dal canto suo l'Autorità portuale ha chiesto ai terminalisti di impegnarsi a dotarsi rapidamente delle strutture necessarie per effettuare i controlli previsti dalla normativa. Questo impegno, se attuato in tempi brevi, potrebbe consentire nei prossimi giorni un allentamento della tensione operativa nello scalo genovese. Arretrati operativi Ad aggravare

ulteriormente la situazione si registra anche un consistente arretrato nelle pratiche di convalida dei NOA, le prenotifiche di arrivo per altre tipologie di merce soggette al controllo veterinario. Attualmente risultano in lavorazione le pratiche datate 25 febbraio 2026. A questo si aggiunge un forte ritardo nel prelievo dei campioni necessari alle analisi, con oltre quaranta campioni ancora in arretrato. Complessivamente risultano oltre un migliaio le pratiche ferme, per un valore stimato superiore ai 50 milioni di dollari, una situazione che rende difficile il mantenimento della regolare operatività del porto e mette in difficoltà spedizionieri e importatori.

Genova accoglie la nuova GNV Aurora: il futuro della navigazione sostenibile

La compagnia presenta la quarta nave di ultima generazione, seconda a gas naturale liquefatto, pronta a operare sulla rotta **Genova**-Palermo. La nuova livrea verde e il richiamo al cold ironing sottolineano l'impegno per l'ambiente.

Genova - Il **porto** di **Genova** accoglie oggi la nuova GNV Aurora, ultima protagonista del programma di rinnovamento e potenziamento della flotta di Grandi Navi Veloci. Aurora è la quarta unità della prima serie di navi di ultima generazione entrate in servizio e la seconda alimentata a GNL (Gas Naturale Liquefatto), confermando la strategia della compagnia verso soluzioni più sostenibili. Salpata a inizio febbraio dal cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) di Canton, in Cina, la nave ha percorso circa 14.000 miglia nautiche attraverso due oceani per raggiungere il Mediterraneo e approdare oggi a **Genova**, pronta a entrare in servizio a inizio aprile. La nuova unità opererà sul mercato nazionale con cadenza giornaliera sulla rotta **Genova**-Palermo. Con una stazza lorda di 53.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri e una larghezza di 29,6, GNV Aurora può raggiungere i 25 nodi e accogliere oltre 1.700 passeggeri distribuiti in 426 cabine. La nave è inoltre in grado di trasportare fino a 2.780 metri lineari di carico, rafforzando l'offerta della compagnia sul segmento passeggeri e merci. Per la prima volta, GNV introduce sulla nave una nuova livrea: una foglia verde, simbolo del percorso di sostenibilità intrapreso negli ultimi anni, e un richiamo grafico al cold ironing, la tecnologia che permette di ridurre le emissioni durante la sosta in **porto**. Con Aurora, la compagnia conferma l'impegno concreto verso una navigazione più responsabile e rispettosa dell'ambiente, in linea con le tendenze globali del settore marittimo.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, Spediporto: "Centinaia di container reefer fermi in attesa di controllo"

"Mancano le strutture per i controlli, fermi nel porto di Genova centinaia di contenitori di prodotti alimentari vegetali a temperatura controllata": l'impegno degli spedizionieri genovesi per trovare una soluzione all'emergenza operativa a alcune settimane nel porto di Genova non vengono convalidati i certificati sanitari per i prodotti alimentari vegetali congelati (come ad esempio, fragole, funghi, broccoli e carciofi). La ragione di questo stop, denunciata a Spediporto da decine di importatori e spedizionieri, è da attribuire alla mancanza nello scalo genovese di strutture autorizzate secondo la normativa per ricevere questa tipologia di prodotti in caso di controllo accresciuto da parte del Veterinario di porto. In mancanza di presidi fisici autorizzati per i controlli, l'Ufficio Veterinario non rilascia il nulla osta all'introduzione della merce sul territorio nazionale.



Aeroporto di Genova: entro un mese il bando di gara internazionale per un partner privato

Aeroporto di Genova pronto a scrivere una nuova pagina della sua storia: la Camera di commercio di Genova e l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale pubblicheranno infatti «quanto prima possibile 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». La comunicazione è arrivata nei giorni scorsi dal 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 ha precisato Attanasio -. 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. Condividi.



Città della Spezia

La Spezia

Spedizionieri, nasce la sezione dei terminalisti all'interno dell'associazione spezzina

Oltre 450 milioni di fatturato, 100.000 m² di magazzini, 350 mezzi e circa 480 addetti tra personale diretto e indotto. Una nuova sezione dedicata agli spedizionieri terminalisti entra a far parte dell'Associazione degli Spedizionieri della Spezia. L'iniziativa punta a rafforzare la rappresentanza di un comparto chiave della logistica **portuale** e a valorizzare il ruolo delle aree retroportuali, punto di riferimento operativo della Zona logistica semplificata del porto spezzino. Le aree retroportuali costituiscono infatti uno snodo fondamentale per l'attività del porto della Spezia: qui trovano spazio magazzini e depositi destinati alla gestione e allo stoccaggio di container, merci industriali e prodotti di diversa tipologia. L'attività dei terminalisti retroportuali, strettamente integrata con il **sistema** dei trasporti da e verso il porto, consente di garantire rapidità operativa e flessibilità nella risposta alle esigenze degli operatori portuali, contribuendo alla competitività dell'intero **sistema** logistico. Un comparto che ha anche un peso rilevante per l'economia del territorio. Le aziende coinvolte gestiscono complessivamente oltre 100 mila metri quadrati di magazzini e depositi, dispongono di un parco mezzi moderno per i trasporti nazionali e internazionali e generano un fatturato annuo complessivo superiore ai 450 milioni di euro, con circa 480 addetti tra personale diretto e indotto. L'ingresso degli spedizionieri terminalisti nell'associazione nasce dall'esigenza di rafforzare il coordinamento della categoria e di dare maggiore forza alle istanze del settore nei confronti delle istituzioni e degli stakeholder della filiera **portuale**, promuovendo allo stesso tempo la diffusione delle buone pratiche operative. Il presidente degli spedizionieri della Spezia Sandro Bucchioni evidenzia come la nuova sezione accrescerà la rappresentatività della comunità **portuale** e apporterà benefici all'intera filiera logistica, assicurando che le esigenze degli spedizionieri terminalisti vengano adeguatamente considerate e sostenendo il loro ruolo nel porto della Spezia. Sono già state avviate le procedure per l'accreditamento formale della sezione presso i terminalisti portuali e presso l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale. Il passaggio segnerà l'avvio delle attività istituzionali e di rappresentanza con l'obiettivo di rafforzare il dialogo e la collaborazione tra i diversi attori della filiera. Tra i primi aderenti figurano SernavLog, Laghezza Spa, Spedemar, Matra/Musetti Trasporti, MedLog (sede locale) e Triacca Trasporti, mentre altri operatori sono in fase di adesione.



Città della Spezia

La Spezia

Onde di cambiamento, donne che fanno la differenza: appuntamento in Sala Dante

"Onde di Cambiamento, donne che fanno la differenza" questo è il titolo dell'incontro che si terrà lunedì 9 marzo alle 10.30, in Sala Dante, ideato dalle sezioni della Spezia e di Lerici della Lega Navale Italiana. Organizzato in occasione delle celebrazioni per la Giornata Internazionale della Donna, l'obiettivo dell'incontro è quello di mettere in luce la pluralità dei contributi femminili in quei settori dove, storicamente, le donne hanno avuto meno opportunità di affermarsi. A portare la loro testimonianza saranno alcune delle professioniste del nostro territorio che hanno raggiunto ruoli di vertice nel proprio lavoro: Cristiana Pagni, presidente IBG, Federica Montaresi, segretario generale **AdSp** del Mar Ligure Orientale, il CF Marta Pratellesi, comandante in seconda di Nave Duilio, Fabrizia Pecunia, sindaco di Riomaggiore, l'artista Silvia Scarpellini. Assieme a loro interverranno il Dirigente dell'Ufficio Scolastico Regionale, Giulia Crocco, l'assessore alle Pari Opportunità del Comune della Spezia Daniela Carli, la delegata regionale aggiunta della LNI Monica Corte e i presidenti delle Sezioni della Spezia e di Lerici della LNI Francesco Costa e Cristian Bianchi. L'incontro sarà moderato dalla giornalista Maria Cristina Sabatini. L'evento è realizzato con il patrocinio della Lega Navale Italiana e del Comune della Spezia. L'ingresso è libero. Più informazioni.

Città della Spezia

**Onde di cambiamento, donne che fanno la differenza:
appuntamento in Sala Dante**



03/06/2026 18:33 Comunicato Stampa

"Onde di Cambiamento, donne che fanno la differenza" questo è il titolo dell'incontro che si terrà lunedì 9 marzo alle 10.30, in Sala Dante, ideato dalle sezioni della Spezia e di Lerici della Lega Navale Italiana. Organizzato in occasione delle celebrazioni per la Giornata Internazionale della Donna, l'obiettivo dell'incontro è quello di mettere in luce la pluralità dei contributi femminili in quei settori dove, storicamente, le donne hanno avuto meno opportunità di affermarsi. A portare la loro testimonianza saranno alcune delle professioniste del nostro territorio che hanno raggiunto ruoli di vertice nel proprio lavoro: Cristiana Pagni, presidente IBG, Federica Montaresi, segretario generale AdSp del Mar Ligure Orientale, il CF Marta Pratellesi, comandante in seconda di Nave Duilio, Fabrizia Pecunia, sindaco di Riomaggiore, l'artista Silvia Scarpellini. Assieme a loro interverranno il Dirigente dell'Ufficio Scolastico Regionale, Giulia Crocco, l'assessore alle Pari Opportunità del Comune della Spezia Daniela Carli, la delegata regionale aggiunta della LNI Monica Corte e i presidenti delle Sezioni della Spezia e di Lerici della LNI Francesco Costa e Cristian Bianchi. L'incontro sarà moderato dalla giornalista Maria Cristina Sabatini. L'evento è realizzato con il patrocinio della Lega Navale Italiana e del Comune della Spezia. L'ingresso è libero. Più informazioni.

Informare

La Spezia

L'Associazione degli Spedizionieri della Spezia ha costituito la sezione degli spedizionieri terminalisti

Lo scopo è il rafforzamento della rappresentanza e la valorizzazione della logistica retroportuale. L'Associazione degli Spedizionieri della **Spezia** ha costituito una nuova sezione dedicata agli spedizionieri terminalisti con lo scopo di offrire rappresentanza ad un segmento strategico della logistica portuale spezzina, promuovendo sinergie e sviluppo nell'area retroportuale, area di riferimento della Zona Logistica Speciale del porto della **Spezia**. Alla nuova sezione hanno sinora aderito le società SernavLog, Laghezza, Spedemar, Matra/Musetti Trasporti, MedLog sede locale e Triacca Trasporti. L'associazione ha spiegato che l'adesione degli spedizionieri terminalisti risponde all'esigenza di consolidare le istanze della categoria presso le istituzioni e gli stakeholder, incentivando la diffusione delle best practice e la tutela degli interessi condivisi.

Informare

L'Associazione degli Spedizionieri della Spezia ha costituito la sezione degli spedizionieri terminalisti



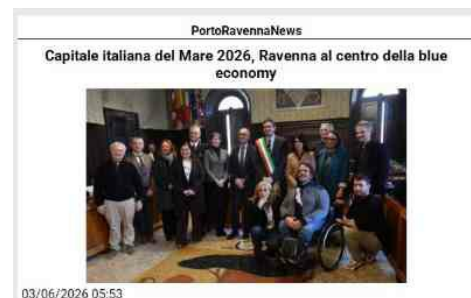
03/06/2026 17:53

Lo scopo è il rafforzamento della rappresentanza e la valorizzazione della logistica retroportuale. L'Associazione degli Spedizionieri della Spezia ha costituito una nuova sezione dedicata agli spedizionieri terminalisti con lo scopo di offrire rappresentanza ad un segmento strategico della logistica portuale spezzina, promuovendo sinergie e sviluppo nell'area retroportuale, area di riferimento della Zona Logistica Speciale del porto della Spezia. Alla nuova sezione hanno sinora aderito le società SernavLog, Laghezza, Spedemar, Matra/Musetti Trasporti, MedLog sede locale e Triacca Trasporti. L'associazione ha spiegato che l'adesione degli spedizionieri terminalisti risponde all'esigenza di consolidare le istanze della categoria presso le istituzioni e gli stakeholder, incentivando la diffusione delle best practice e la tutela degli interessi condivisi.

Capitale italiana del Mare 2026, Ravenna al centro della blue economy

Benevolo (AdSP) rilancia il ruolo strategico dello scalo, il comandante Tattoli garantisce il sostegno della Capitaneria, l'ammiraglio Ribuffo spiega le ragioni del premio e Fiorini (Marcegaglia) sottolinea il valore per il sistema produttivo

05 marzo 2026 - ravenna - Il riconoscimento di Ravenna come Capitale italiana del Mare 2026 rappresenta un risultato che va oltre il valore simbolico del titolo e rafforza il ruolo del porto ravennate nel sistema marittimo nazionale. Lo ha affermato Francesco Benevolo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale che ha partecipato alla stesura del progetto, intervenuto alla presentazione a Palazzo Merlato. Benevolo ha sottolineato come questo traguardo arrivi in un momento particolarmente significativo per lo scalo: «È un grandissimo riconoscimento per tutto il cluster marittimo e portuale di Ravenna». Un risultato che, ha spiegato, si innesta su un percorso già avviato e su un programma di iniziative che ora potrà essere ulteriormente rafforzato. Tra queste spicca Deportibus, il Festival dei Porti italiani, in programma a Ravenna dal 21 al 23 maggio, appuntamento che metterà al centro il ruolo della portualità nel sistema economico e culturale del Paese. «Avevamo già immaginato questo evento ha spiegato Benevolo e ora, con questo riconoscimento, possiamo potenziarlo ulteriormente». Il festival sarà un momento di confronto e di apertura alla città, con dibattiti, iniziative culturali e momenti di spettacolo dedicati ai temi della portualità italiana, dei traffici marittimi e del rapporto tra porto e città, in un contesto reso ancora più ricco dalla candidatura e dalla vittoria di Ravenna. Per il presidente dell'Autorità portuale, il titolo rappresenta soprattutto una conferma del peso strategico dello scalo ravennate. «Al di là dell'evento ha osservato questa vittoria è un momento importante per la città e per il porto». Solo poche settimane fa, infatti, Ravenna ha rilanciato la propria leadership nei traffici di rinfuse, consolidando una posizione di primo piano nel panorama portuale nazionale. Il porto di Ravenna, ha ricordato Benevolo, svolge un ruolo fondamentale per l'economia italiana: «È la porta d'ingresso delle materie prime per molte produzioni del Made in Italy». Una funzione che si lega alla storia marittima della città e al suo rapporto secolare con il mare. In questo senso, sia l'appuntamento di maggio sia il titolo di Capitale del Mare contribuiscono a sigillare la rilevanza nazionale della portualità ravennate e a rafforzarne la visibilità. Ma, ha aggiunto il presidente dell'Autorità portuale, questo riconoscimento rappresenta anche uno stimolo a guardare avanti e ad affrontare le sfide ancora aperte. «Ci spingerà a lavorare ancora di più», ha detto Benevolo, ricordando che accanto agli eventi e alla dimensione culturale restano centrali i temi strutturali legati allo sviluppo dello scalo. Tra questi, in particolare, il potenziamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie necessarie a sostenere la crescita dei traffici e a rafforzare



03/06/2026 05:53

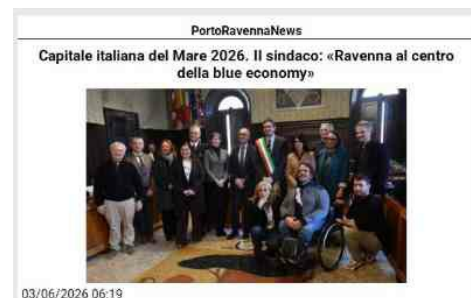
Benevolo (AdSP) rilancia il ruolo strategico dello scalo, il comandante Tattoli garantisce il sostegno della Capitaneria, l'ammiraglio Ribuffo spiega le ragioni del premio e Fiorini (Marcegaglia) sottolinea il valore per il sistema produttivo 05 marzo 2026 - ravenna - Il riconoscimento di Ravenna come Capitale italiana del Mare 2026 rappresenta un risultato che va oltre il valore simbolico del titolo e rafforza il ruolo del porto ravennate nel sistema marittimo nazionale. Lo ha affermato Francesco Benevolo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale che ha partecipato alla stesura del progetto, intervenuto alla presentazione a Palazzo Merlato. Benevolo ha sottolineato come questo traguardo arrivi in un momento particolarmente significativo per lo scalo: «È un grandissimo riconoscimento per tutto il cluster marittimo e portuale di Ravenna». Un risultato che, ha spiegato, si innesta su un percorso già avviato e su un programma di iniziative che ora potrà essere ulteriormente rafforzato. Tra queste spicca Deportibus, il Festival dei Porti italiani, in programma a Ravenna dal 21 al 23 maggio, appuntamento che metterà al centro il ruolo della portualità nel sistema economico e culturale del Paese. «Avevamo già immaginato questo evento - ha spiegato Benevolo - e ora, con questo riconoscimento, possiamo potenziarlo ulteriormente». Il festival sarà un momento di confronto e di apertura alla città, con dibattiti, iniziative culturali e momenti di spettacolo dedicati ai temi della portualità italiana, dei traffici marittimi e del rapporto tra porto e città, in un contesto reso ancora più ricco dalla candidatura e dalla vittoria di Ravenna. Per il presidente dell'Autorità portuale, il titolo rappresenta soprattutto una conferma del peso strategico dello scalo ravennate. «Al di là dell'evento - ha osservato - questa vittoria è un momento importante per la città e per il porto». Solo poche settimane fa, infatti, Ravenna ha rilanciato la propria leadership nei traffici di rinfuse.

ulteriormente il ruolo del porto di Ravenna nel sistema logistico nazionale. Anche il direttore marittimo dell'Emilia-Romagna e comandante della Capitaneria di Porto Maurizio Tattoli ha espresso soddisfazione per la bellissima iniziativa che mette in luce il lavoro del Governo per mettere al centro la cultura marinara: «Saremo vicini - ha detto - a tutte le iniziative che saranno portate avanti». La motivazione del premio assegnato alla città di Ravenna è stata letta dall'ammiraglio Pierpaolo Ribuffo, capo dipartimento Politiche del Mare : «La proposta si è distinta per la coerenza con gli obiettivi del bando, la qualità del programma e la credibilità dei risultati attesi, grazie anche a indicatori di performance chiari e realistici». «Siamo felici di condividere una notizia che parla di Ravenna e del suo futuro: per un'azienda come Marcegaglia, che opera da oltre 40 anni nell'area industriale ravennate e vive ogni giorno il legame tra territorio, industria, porto, innovazione ed energia, questo riconoscimento rappresenta molto più di un titolo simbolico commenta Aldo Fiorini, direttore dello stabilimento Marcegaglia Ravenna -. È la conferma del ruolo strategico che Ravenna ricopre nel panorama nazionale ed europeo per l'economia del mare, la logistica, la transizione energetica e lo sviluppo sostenibile. Questo territorio è da sempre sinonimo di competenza, qualità del lavoro e capacità di fare sistema: complimenti a tutte le istituzioni, le imprese, le comunità, i professionisti che hanno reso possibile questo risultato». © copyright Porto Ravenna News.

Capitale italiana del Mare 2026. Il sindaco: «Ravenna al centro della blue economy»

Benevolo (AdSP) rilancia il ruolo strategico dello scalo, il comandante Tattoli garantisce il sostegno della Capitaneria, l'ammiraglio Ribuffo spiega le ragioni del premio e Fiorini (Marcegaglia) sottolinea il valore per il sistema produttivo

05 marzo 2026 - ravenna - Il riconoscimento di Ravenna come Capitale italiana del Mare 2026 rappresenta un risultato che va oltre il valore simbolico del titolo e rafforza il ruolo del porto ravennate nel sistema marittimo nazionale. Lo ha affermato Francesco Benevolo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale che ha partecipato alla stesura del progetto, intervenuto alla presentazione a Palazzo Merlato. Benevolo ha sottolineato come questo traguardo arrivi in un momento particolarmente significativo per lo scalo: «È un grandissimo riconoscimento per tutto il cluster marittimo e portuale di Ravenna». Un risultato che, ha spiegato, si innesta su un percorso già avviato e su un programma di iniziative che ora potrà essere ulteriormente rafforzato. Tra queste spicca Deportibus, il Festival dei Porti italiani, in programma a Ravenna dal 21 al 23 maggio, appuntamento che metterà al centro il ruolo della portualità nel sistema economico e culturale del Paese. «Avevamo già immaginato questo evento ha spiegato Benevolo e ora, con questo riconoscimento, possiamo potenziarlo ulteriormente». Il festival sarà un momento di confronto e di apertura alla città, con dibattiti, iniziative culturali e momenti di spettacolo dedicati ai temi della portualità italiana, dei traffici marittimi e del rapporto tra porto e città, in un contesto reso ancora più ricco dalla candidatura e dalla vittoria di Ravenna. Per il presidente dell'Autorità portuale, il titolo rappresenta soprattutto una conferma del peso strategico dello scalo ravennate. «Al di là dell'evento ha osservato questa vittoria è un momento importante per la città e per il porto». Solo poche settimane fa, infatti, Ravenna ha rilanciato la propria leadership nei traffici di rinfuse, consolidando una posizione di primo piano nel panorama portuale nazionale. Il porto di Ravenna, ha ricordato Benevolo, svolge un ruolo fondamentale per l'economia italiana: «È la porta d'ingresso delle materie prime per molte produzioni del Made in Italy». Una funzione che si lega alla storia marittima della città e al suo rapporto secolare con il mare. In questo senso, sia l'appuntamento di maggio sia il titolo di Capitale del Mare contribuiscono a sigillare la rilevanza nazionale della portualità ravennate e a rafforzarne la visibilità. Ma, ha aggiunto il presidente dell'Autorità portuale, questo riconoscimento rappresenta anche uno stimolo a guardare avanti e ad affrontare le sfide ancora aperte. «Ci spingerà a lavorare ancora di più», ha detto Benevolo, ricordando che accanto agli eventi e alla dimensione culturale restano centrali i temi strutturali legati allo sviluppo dello scalo. Tra questi, in particolare, il potenziamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie necessarie a sostenere la crescita dei traffici e a rafforzare



Benevolo (AdSP) rilancia il ruolo strategico dello scalo, il comandante Tattoli garantisce il sostegno della Capitaneria, l'ammiraglio Ribuffo spiega le ragioni del premio e Fiorini (Marcegaglia) sottolinea il valore per il sistema produttivo 05 marzo 2026 - ravenna - Il riconoscimento di Ravenna come Capitale italiana del Mare 2026 rappresenta un risultato che va oltre il valore simbolico del titolo e rafforza il ruolo del porto ravennate nel sistema marittimo nazionale. Lo ha affermato Francesco Benevolo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale che ha partecipato alla stesura del progetto, intervenuto alla presentazione a Palazzo Merlato. Benevolo ha sottolineato come questo traguardo arrivi in un momento particolarmente significativo per lo scalo: «È un grandissimo riconoscimento per tutto il cluster marittimo e portuale di Ravenna». Un risultato che, ha spiegato, si innesta su un percorso già avviato e su un programma di iniziative che ora potrà essere ulteriormente rafforzato. Tra queste spicca Deportibus, il Festival dei Porti italiani, in programma a Ravenna dal 21 al 23 maggio, appuntamento che metterà al centro il ruolo della portualità nel sistema economico e culturale del Paese. «Avevamo già immaginato questo evento - ha spiegato Benevolo - e ora, con questo riconoscimento, possiamo potenziarlo ulteriormente». Il festival sarà un momento di confronto e di apertura alla città, con dibattiti, iniziative culturali e momenti di spettacolo dedicati ai temi della portualità italiana, dei traffici marittimi e del rapporto tra porto e città, in un contesto reso ancora più ricco dalla candidatura e dalla vittoria di Ravenna. Per il presidente dell'Autorità portuale, il titolo rappresenta soprattutto una conferma del peso strategico dello scalo ravennate. «Al di là dell'evento - ha osservato - questa vittoria è un momento importante per la città e per il porto». Solo poche settimane fa, infatti, Ravenna ha rilanciato la propria leadership nei traffici di rinfuse.

ulteriormente il ruolo del porto di Ravenna nel sistema logistico nazionale. Anche il direttore marittimo dell'Emilia-Romagna e comandante della Capitaneria di Porto Maurizio Tattoli ha espresso soddisfazione per la bellissima iniziativa che mette in luce il lavoro del Governo per mettere al centro la cultura marinara: «Saremo vicini - ha detto - a tutte le iniziative che saranno portate avanti». La motivazione del premio assegnato alla città di Ravenna è stata letta dall'ammiraglio Pierpaolo Ribuffo, capo dipartimento Politiche del Mare : «La proposta si è distinta per la coerenza con gli obiettivi del bando, la qualità del programma e la credibilità dei risultati attesi, grazie anche a indicatori di performance chiari e realistici». «Siamo felici di condividere una notizia che parla di Ravenna e del suo futuro: per un'azienda come Marcegaglia, che opera da oltre 40 anni nell'area industriale ravennate e vive ogni giorno il legame tra territorio, industria, porto, innovazione ed energia, questo riconoscimento rappresenta molto più di un titolo simbolico commenta Aldo Fiorini, direttore dello stabilimento Marcegaglia Ravenna -. È la conferma del ruolo strategico che Ravenna ricopre nel panorama nazionale ed europeo per l'economia del mare, la logistica, la transizione energetica e lo sviluppo sostenibile. Questo territorio è da sempre sinonimo di competenza, qualità del lavoro e capacità di fare sistema: complimenti a tutte le istituzioni, le imprese, le comunità, i professionisti che hanno reso possibile questo risultato». Ravenna è la prima città italiana ad essersi aggiudicata il titolo di Capitale italiana del Mare. La nomina, istituita dal bando indetto dal Dipartimento per le Politiche del Mare, è avvenuta ieri, a Roma, nella sala monumentale della presidenza del Consiglio dei Ministri, alla presenza, tra gli altri, del ministro Nello Musumeci e del sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni. Oltre cinquanta, per la precisione 54, le città che hanno presentato la loro candidatura. Siamo profondamente emozionati per la vittoria di questo titolo - osserva il primo cittadino - giunto al termine di un percorso che è stato davvero veloce, ma che allo stesso tempo ha rivelato l'enorme capacità collaborativa del nostro territorio. Sono state premiate la nostra solidità, il nostro pragmatismo e la capacità di fare rete di fronte alle sfide, e siamo pronti a cogliere un'opportunità che sarà foriera di un'ulteriore crescita per tutta la città. Ci tengo a dire che questo riconoscimento lo dedichiamo a due realtà che hanno dato un senso molto profondo al termine comunità del Mare', rendendo il nostro mare davvero accessibile a tutte e tutti, ovvero le associazioni Insieme a Te La spiaggia dei Valori' e 'Marinando'. Ravenna ha un potenziale enorme da esprimere e da questa determinante esperienza è emersa ancora di più la grande capacità di lavorare insieme: il nostro obiettivo sarà quindi quello, come Amministrazione, di supportare e aiutare a sviluppare la trasversalità che connota la nostra comunità del mare', motore di questo progetto, e portarla ad aprirsi ai cittadini e al Paese. Il Tavolo del mare' è stato molto partecipato ed è rappresentato da diverse realtà, tra cui spiccano 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. Per produrre questo dossier - prosegue Barattoni - abbiamo lavorato con la consapevolezza di voler rinforzare il palinsesto di eventi presenti: ci teniamo a sottolineare che nella nostra candidatura abbiamo valorizzato l'esistente, istituzionalizzando la presenza dei diversi attori che vi partecipano. Ravenna è una realtà complessa, con i suoi nove lidi, i 35 chilometri di costa, le pinete, le valli, il Parco del Delta, il porto, la Darsena; è una città la cui storia ci parla ancora oggi e con cui dialoghiamo per guardare al domani; è un sistema città-porto, frutto delle millenarie trasformazioni della linea di costa, dell'assetto urbano e portuale, un territorio in continua trasformazione che oggi conta anche su una dimensione digitale che lo proietta al futuro. Per questo, siamo convinti che questa candidatura aiuterà l'intero sistema a fruire di un migliore raccordo: in quest'anno apriremo ulteriori spazi di partecipazione per coinvolgere la comunità del Mare e i territori, e lo faremo tramite direttrici diverse e complementari. Sono numerose le sfide che questo titolo porta ad affrontare e che saranno declinate in tre macro aree: cittadinanza blu e civiltà del Mare; A Ravenna 2026 per vivere e far vivere il mare; Da Ravenna 2026 un impulso alla crescita blu e dell'Italia'. Moltissimi gli eventi che animano il dossier: la prima iniziativa simbolica sarà l'inaugurazione della statua del Marinaio il 20 marzo, a Porto Corsini, mentre l'11 aprile, in occasione della Giornata nazionale del mare, verrà organizzata una festa di presentazione del progetto alla città; a maggio è stata voluta, a Ravenna, la manifestazione *Deportibus* - il festival dei porti che collegano il mondo e che mette Ravenna al centro delle tematiche sulla portualità - in programma dal 21 al 23 con il coinvolgimento di numerosi stakeholder con la regia dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale. Oltre al patrocinio del Comune, l'evento, ideato e realizzato da IBG-Italian Blue Growth, vede quelli di Commissione Europea, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera, **Assoporti** e la collaborazione di Regione Emilia-Romagna, Provincia di Ravenna e Camera di Commercio Ferrara Ravenna. Il programma dedicato alla civiltà del mare si intreccerà anche con l'Anno Teodoriciano 2026 e con il nuovo allestimento museale dedicato alla cosiddetta Barca di Teodorico al Museo Classis; il '26 sarà anche l'anno di potenziamento della cittadinanza blu, per un percorso di consapevolezza e di educazione al mare all'interno di un progetto ambientale di tutela e valorizzazione che verrà rafforzato anche dal completamento del Parco Marittimo. Storicamente, Ravenna è tra le città che hanno contribuito all'istituzione delle vacanze al mare: è stata innovativa allora, nell'Ottocento, e lo è ancora oggi, grazie alla capacità di esprimere una nuova proposta balneare in chiave sostenibile. Tutti questi elementi convivono con le numerose componenti dell'economia marittima, con particolare attenzione alle pratiche di diffusione della conoscenza del mare, alla tutela della

biodiversità e all'uso sostenibile delle risorse marine, come dimostrerà l'ampliamento del polo scientifico Cestha con un primo centro di ricerca dedicato ai cavallucci marini. Nei prossimi anni Ravenna sarà infatti la prima in Italia ad ospitare un'area protetta in ambiente marino con fondali sabbiosi nello specchio di acqua tra Lido di Dante e Lido di Classe. Di particolare importanza, l'istituzione del Premio 'Donne e Mare' e la progettazione di un percorso per agevolare imprese innovative legate alla blue economy. Il progetto Ravenna Capitale italiana del Mare 2026 vedrà un evento conclusivo a fine anno in Darsena. © copyright Porto Ravenna News.

Ravenna e Dintorni

Ravenna

Il Moro di Venezia in Darsena sarà rimesso a nuovo. Dall'Autorità Portuale fino a 40mila euro per la manutenzione

Tornerà al suo colore originario lo scafo del Moro di Venezia III, esposto nella testata della Darsena di Ravenna. Il Moro sarà rimesso a nuovo grazie allo sforzo congiunto di pubblico e privato. È stato infatti sottoscritto nei giorni scorsi un protocollo d'intesa tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Comune di Ravenna, Camera di Commercio di Ferrara Ravenna, Fondazione Raul Gardini, Circolo Velico Ravennate e Compagnia Portuale finalizzato alla realizzazione di una iniziativa di pubblico interesse per la promozione e la valorizzazione della tradizione velica ravennate e del turismo nautico. Rientrano in tale ambito anche le operazioni di manutenzione da effettuare sul Moro, imbarcazione che nel tempo continua a rappresentare una delle principali testimonianze del legame esistente tra la città di Ravenna, il mondo della vela e le iniziative di carattere sociale volte alla diffusione dello sport velico. Il protocollo, che ha validità di 4 anni (dal 2026 al 2029), prevede che l'Autorità di Sistema Portuale destini l'importo massimo di 30.000 euro per le attività di manutenzione straordinaria del Moro, da eseguirsi nei prossimi mesi, oltre a un budget di 2.500 euro all'anno per la manutenzione ordinaria. Tali attività sono affidate al Cvr, che gestirà anche il nuovo pontile presente in darsena di città (realizzato dall'Autorità con i Fondi del Bando Periferie veicolati dal Comune) al fine di promuovere l'organizzazione di iniziative pubbliche legate al mondo della vela. Altri impegni economici sono quelli assunti dalla Camera di Commercio Ferrara e Ravenna, a sostegno di attività promozionali di sviluppo del turismo nautico e della tradizione velica ravennate, con un contributo una tantum di 5.000 euro, e dalla Fondazione Raul Gardini nella misura di 2.500 euro all'anno. Il Comune, concessionario delle aree, faciliterà tutte le attività e sosterrà la promozione delle iniziative pubbliche che saranno organizzate. Di carattere tecnico invece il supporto della Compagnia Portuale che mette a disposizione la propria professionalità e i propri mezzi per fornire un aiuto pratico e logistico nello svolgimento delle attività di manutenzione del Moro. Condividi.



03/06/2026 16:19

Tornerà al suo colore originario lo scafo del Moro di Venezia III, esposto nella testata della Darsena di Ravenna. Il Moro sarà rimesso a nuovo grazie allo sforzo congiunto di pubblico e privato. È stato infatti sottoscritto nei giorni scorsi un protocollo d'intesa - tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Comune di Ravenna, Camera di Commercio di Ferrara Ravenna, Fondazione Raul Gardini, Circolo Velico Ravennate e Compagnia Portuale - finalizzato alla realizzazione di una iniziativa di pubblico interesse per la promozione e la valorizzazione della tradizione velica ravennate e del turismo nautico. Rientrano in tale ambito anche le operazioni di manutenzione da effettuare sul Moro, imbarcazione che nel tempo continua a rappresentare una delle principali testimonianze del legame esistente tra la città di Ravenna, il mondo della vela e le iniziative di carattere sociale volte alla diffusione dello sport velico. Il protocollo, che ha validità di 4 anni (dal 2026 al 2029), prevede che l'Autorità di Sistema Portuale destini l'importo massimo di 30.000 euro per le attività di manutenzione straordinaria del Moro, da eseguirsi nei prossimi mesi, oltre a un budget di 2.500 euro all'anno per la manutenzione ordinaria. Tali attività sono affidate al Cvr, che gestirà anche il nuovo pontile presente in darsena di città (realizzato dall'Autorità con i Fondi del Bando Periferie veicolati dal Comune) al fine di promuovere l'organizzazione di iniziative pubbliche legate al mondo della vela. Altri impegni economici sono quelli assunti dalla Camera di Commercio Ferrara e Ravenna, a sostegno di attività promozionali di sviluppo del turismo nautico e della tradizione velica ravennate, con un contributo una tantum di 5.000 euro, e dalla Fondazione Raul Gardini nella misura di 2.500 euro all'anno. Il Comune, concessionario delle aree, faciliterà tutte le attività e sosterrà la promozione delle iniziative pubbliche che saranno organizzate. Di carattere tecnico invece il supporto della Compagnia

Ravenna Today

Ravenna

Inquinamento sul molo di Marina: "Soste prolungate dei rimorchiatori che bruciano nafta pesante"

Via Molo Dalmazia Marina **Ravenna** Riceviamo e pubblichiamo la segnalazione di un nostro lettore: "Scrivo queste righe per porre alla Vs attenzione le ripetute soste che nell'arco della giornata i rimorchiatori del **porto** di **Ravenna** fanno presso Molo Dalmazia Guardiano Sud, in attesa fra una nave e la successiva dove anzichè rientrare ai propri ormeggi posti in corrispondenza della fabbrica vecchia(in una zona del **porto** industriale dove non arrecano alcun fastidio) i rimorchiatori accostano al Molo Guardiano sud, sostano mantenendo i motori accesi anche per 45 minuti e alla ripartenza emettono una quantità rilevante di particolato che ricade sul molo su chi passeggia oltre che sulle barche lì dietro ormeggiate. Pur avendo segnalato per le vie brevi la problematica alla compagnia Sers S.r.l. che gestisce i rimorchiatori ad oggi non sono riuscito a risolvere il problema, e quanto segnalato continua ad accadere frequentemente. Ho anche segnalato la problematica al comune di **Ravenna** ed alla Capitaneria di **Porto** con Pec lo scorso 12 gennaio auspicando un loro intervento tuttavia le soste a motori accesi non sono ancora cessate e nemmeno un'ordinanza che le vieta è stata emessa. Un supporto della stampa sarebbe utile a sensibilizzare le autorità preposte al controllo affinché una passeggiata sul molo non sia un aerosol di motori che bruciano nafta pesante. **Ravenna** è stata appena nominata Capitale Italiana del Mare, ma l'attenzione all'ambiente ed alla salute dei cittadini che frequentano il mare non mi pare così elevata". Dario.



Via libera all'accordo pubblico-privato per restaurare il Moro di Venezia: "Tornerà al suo colore originario"

Approvato il protocollo per i prossimi quattro anni per riqualificare e valorizzare la storica imbarcazione esposta in Darsena. Il Circolo velico ravennate gestirà la manutenzione e anche il pontile presente in Darsena "Tornerà al suo colore originario lo scafo del Moro di Venezia III". Questo viene affermato in una nota relativa all'imbarcazione esposta sulla Darsena di Ravenna, simbolo dell'eccellenza sportiva, progettuale e cantieristica del nostro territorio. Lo scafo sarà rimesso a nuovo grazie allo sforzo congiunto di pubblico e privato. È stato infatti sottoscritto nei giorni scorsi, tra **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale, Comune di Ravenna, Camera di Commercio di Ferrara Ravenna, Fondazione Raul Gardini, Circolo Velico Ravennate e Compagnia **Portuale**, il Protocollo d'Intesa finalizzato alla realizzazione di una iniziativa di pubblico interesse per la promozione e la valorizzazione della tradizione velica ravennate e del turismo nautico. Rientrano in tale ambito anche le operazioni di manutenzione da effettuare sul "Moro", imbarcazione che nel tempo continua a rappresentare una delle principali testimonianze del legame esistente tra la

città di Ravenna, il mondo della vela e le iniziative di carattere sociale volte alla diffusione dello sport velico che da sempre è un elemento caratterizzante il nostro territorio. Il protocollo, che ha validità di 4 anni (dal 2026 al 2029), prevede che l'**Autorità Portuale** destini l'importo massimo di 30.000 euro per le attività di manutenzione straordinaria del Moro, da eseguirsi nei prossimi mesi, oltre a un budget di 2500 euro all'anno per la manutenzione ordinaria. Tali attività sono affidate al Cvr (Circolo velico ravennate), che gestirà anche il pontile presente in Darsena (realizzato dall'**Autorità** con i fondi del Bando Periferie veicolati dal Comune) al fine di promuovere l'organizzazione di iniziative pubbliche legate al mondo della vela. Altri impegni economici sono quelli assunti dalla Camera di Commercio Ferrara e Ravenna, a sostegno di attività promozionali di sviluppo del turismo nautico e della tradizione velica ravennate, con un contributo una tantum di 5000 euro, e dalla Fondazione Raul Gardini nella misura di 2500 euro all'anno. Il Comune, concessionario delle aree della testata darsena dove è posizionato il "Moro", faciliterà tutte le attività e sosterrà la promozione delle iniziative pubbliche che saranno organizzate. Di carattere tecnico invece il supporto della Compagnia **Portuale** che mette a disposizione la propria professionalità ed i propri mezzi per fornire un aiuto pratico e logistico nello svolgimento delle attività di manutenzione del Moro. "Si tratta dunque di una serie di interventi correlati tra loro che mirano non solo al ripristino della bellezza del Moro di Venezia, ma traggono spunto dal refitting di questa imbarcazione per rilanciare, attraverso l'organizzazione di eventi pubblici, la cultura della vela e la passione per uno sport che da sempre caratterizza il nostro territorio e



Ravenna Today

Ravenna

che continua ancora oggi a regalare a Ravenna un ruolo di primaria importanza", spiega **Autorità Portuale**.

Lo scafo del Moro di Venezia tornerà al suo colore originario

Il Moro di Venezia III, simbolo dell'eccellenza sportiva, progettuale e cantieristica del nostro territorio nel mondo, sarà rimesso a nuovo grazie allo sforzo congiunto di pubblico e privato. È stato infatti sottoscritto nei giorni scorsi, tra **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale, Comune di Ravenna, Camera di Commercio di Ferrara, Ravenna, Fondazione Raul Gardini, Circolo Velico Ravennate e Compagnia **Portuale**, il Protocollo d'Intesa finalizzato alla realizzazione di una iniziativa di pubblico interesse per la promozione e la valorizzazione della tradizione velica ravennate e del turismo nautico. Rientrano in tale ambito anche le operazioni di manutenzione da effettuare sul "Moro", imbarcazione che nel tempo continua a rappresentare una delle principali testimonianze del legame esistente tra la città di Ravenna, il mondo della vela e le iniziative di carattere sociale volte alla diffusione dello sport velico che da sempre è un elemento caratterizzante il nostro territorio. Il Protocollo, che ha validità di 4 anni (dal 2026 al 2029), prevede che l'**Autorità di Sistema Portuale** destini l'importo massimo di 30.000 euro per le attività di manutenzione straordinaria del Moro, da eseguirsi nei prossimi mesi, oltre a un budget di 2.500 euro all'anno per la manutenzione ordinaria. Tali attività sono affidate al CVR, che gestirà anche il pontile presente in darsena di città (realizzato dall'**Autorità** con i Fondi del Bando Periferie veicolati dal Comune) al fine di promuovere l'organizzazione di iniziative pubbliche legate al mondo della vela. Altri impegni economici sono quelli assunti dalla Camera di Commercio Ferrara e Ravenna, a sostegno di attività promozionali di sviluppo del turismo nautico e della tradizione velica ravennate, con un contributo una tantum di 5000 euro, e dalla Fondazione Raul Gardini nella misura di 2.500 euro all'anno. Il Comune, concessionario delle aree della testata darsena ove è posizionato il "Moro", faciliterà tutte le attività suddette e sosterrà la promozione delle iniziative pubbliche che saranno organizzate. Di carattere tecnico invece il supporto della Compagnia **Portuale** che mette a disposizione la propria professionalità ed i propri mezzi per fornire un aiuto pratico e logistico nello svolgimento delle attività di manutenzione del Moro. Si tratta dunque di una serie di interventi correlati tra loro che mirano non solo al ripristino della bellezza del Moro di Venezia, ma traggono spunto dal refitting di questa imbarcazione per rilanciare, attraverso l'organizzazione di eventi pubblici, la cultura della vela e la passione per uno sport che da sempre caratterizza il nostro territorio e che continua ancora oggi a regalare a Ravenna un ruolo di primaria importanza.



Transit Time: la mostra fotografica promossa da TCR approda al Museo Lercaro di Bologna

Grande partecipazione e un clima di vivo entusiasmo hanno caratterizzato ieri l'inaugurazione di Transit Time, la mostra fotografica promossa da T.C.R. S.p.A. - Terminal Container **Ravenna**, che da oggi trova una nuova casa al Museo Lercaro di Bologna. Dopo il successo ottenuto al MAR - Museo d'Arte della Città di **Ravenna**, il progetto si apre a un pubblico più ampio, portando nel capoluogo emiliano uno sguardo inedito sul lavoro e sugli spazi del **porto**. Transit Time nasce da un'idea originale di comunicazione visiva applicata al mondo portuale e industriale. Le fotografie di Axel Babini e Gianmarco Missiroli raccontano la vita quotidiana del terminal ravennate attraverso un linguaggio artistico capace di trasformare gru, container e banchine in paesaggi di straordinaria intensità. La mostra rappresenta un punto di contatto raro tra cultura d'impresa e linguaggio dell'arte contemporanea. « Transit Time nasce dal **Porto** di **Ravenna** e arriva a Bologna. Come Terminal Container **Ravenna** siamo parte di un sistema portuale che ha un ruolo preciso nell'economia di questo territorio, e siamo soddisfatti che un progetto legato alla realtà quotidiana del nostro lavoro abbia trovato spazio in un museo della città metropolitana. È un riconoscimento per il **porto**, per le sue maestranze e per la comunità che lo sostiene » dichiara Giannantonio Mingozzi, Presidente di T.C.R. S.p.A. « Volevamo raccontare TCR in modo diverso. Transit Time è diventato qualcosa di più di un progetto di comunicazione: è una finestra aperta sul **porto** per chi non lo ha mai visto da dentro » commenta Angelo Dell'Ovo, Responsabile Marketing e Comunicazione di T.C.R. S.p.A. All'inaugurazione era presente anche Riccardo Sabadini, Presidente di Gruppo Sapir, la società portuale ravennate di cui TCR fa parte, a testimonianza del valore strategico che il progetto riveste per l'intero gruppo, e ha ricordato alla comunità bolognese il grande traguardo di **Ravenna** a Capitale italiana del Mare 2026 invitando i presenti a partecipare. La mostra è visitabile presso il Museo Lercaro di Bologna da marzo ad aprile 2026.



03/06/2026 10:24

Grande partecipazione e un clima di vivo entusiasmo hanno caratterizzato ieri l'inaugurazione di Transit Time, la mostra fotografica promossa da T.C.R. S.p.A. - Terminal Container Ravenna, che da oggi trova una nuova casa al Museo Lercaro di Bologna. Dopo il successo ottenuto al MAR - Museo d'Arte della Città di Ravenna, il progetto si apre a un pubblico più ampio, portando nel capoluogo emiliano uno sguardo inedito sul lavoro e sugli spazi del porto. Transit Time nasce da un'idea originale di comunicazione visiva applicata al mondo portuale e industriale. Le fotografie di Axel Babini e Gianmarco Missiroli raccontano la vita quotidiana del terminal ravennate attraverso un linguaggio artistico capace di trasformare gru, container e banchine in paesaggi di straordinaria intensità. La mostra rappresenta un punto di contatto raro tra cultura d'impresa e linguaggio dell'arte contemporanea. « Transit Time nasce dal Porto di Ravenna e arriva a Bologna. Come Terminal Container Ravenna siamo parte di un sistema portuale che ha un ruolo preciso nell'economia di questo territorio, e siamo soddisfatti che un progetto legato alla realtà quotidiana del nostro lavoro abbia trovato spazio in un museo della città metropolitana. È un riconoscimento per il porto, per le sue maestranze e per la comunità che lo sostiene » dichiara Giannantonio Mingozzi, Presidente di T.C.R. S.p.A. « Volevamo raccontare TCR in modo diverso. Transit Time è diventato qualcosa di più di un progetto di comunicazione: è una finestra aperta sul porto per chi non lo ha mai visto da dentro » commenta Angelo Dell'Ovo, Responsabile Marketing e Comunicazione di T.C.R. S.p.A. All'inaugurazione era presente anche Riccardo Sabadini, Presidente di Gruppo Sapir, la società portuale

Ravenna, restauro per il Moro di Venezia III: lo scafo tornerà al colore originale

Il Moro di Venezia III, una delle imbarcazioni più iconiche della storia della vela italiana, sarà restaurato e riportato al suo colore originario. L'imbarcazione, oggi esposta nella Darsena di città a Ravenna, sarà oggetto di interventi di manutenzione grazie a un accordo tra istituzioni pubbliche e realtà private del territorio. Nei giorni scorsi è stato infatti firmato un Protocollo d'intesa tra **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale, Comune di Ravenna, Camera di Commercio Ferrara Ravenna, Fondazione Raul Gardini, Circolo Velico Ravennate e Compagnia **Portuale**. L'obiettivo è valorizzare uno dei simboli più rappresentativi dell'eccellenza sportiva, progettuale e cantieristica ravennate, promuovendo allo stesso tempo la tradizione velica e il turismo nautico. Interventi sullo scafo e manutenzione nei prossimi anni. Il protocollo, valido dal 2026 al 2029, prevede interventi di manutenzione straordinaria sul Moro di Venezia III, che verranno realizzati nei prossimi mesi. L'**Autorità Portuale** ha stanziato fino a 30.000 euro per il restauro dell'imbarcazione, oltre a 2.500 euro all'anno per la manutenzione ordinaria. Le attività saranno gestite dal Circolo Velico

Ravennate, che avrà anche il compito di curare il pontile della Darsena e promuovere eventi pubblici legati al mondo della vela. Contributi anche da Camera di Commercio e Fondazione Gardini. Al progetto partecipano anche altri soggetti del territorio. La Camera di Commercio di Ferrara Ravenna sosterrà iniziative di promozione del turismo nautico con un contributo straordinario di 5.000 euro, mentre la Fondazione Raul Gardini garantirà 2.500 euro all'anno. Il Comune di Ravenna, concessionario delle aree della testata della Darsena dove è esposto il Moro, supporterà la realizzazione delle iniziative pubbliche. La Compagnia **Portuale** offrirà invece supporto tecnico e logistico durante le operazioni di manutenzione. Un simbolo della storia velica ravennate. Il progetto non punta solo al restauro dell'imbarcazione, ma anche a rilanciare la cultura della vela attraverso eventi e iniziative aperte alla città. Il Moro di Venezia continua infatti a rappresentare uno dei simboli più forti del legame tra Ravenna, il mare e lo sport velico, una tradizione che ancora oggi contribuisce a dare visibilità al territorio a livello nazionale e internazionale.



Risveglio Duemila

Ravenna

Lo scafo del Moro di Venezia III esposto in Darsena sarà rimesso a nuovo, con un investimento di Autorità portuale da 40mila euro

Il protocollo d'intesa, firmato da più partner e valido quattro anni, darà il via a un progetto di manutenzione straordinaria e ordinaria dell'imbarcazione simbolo della tradizione velica ravennate. Il Circolo velico ravennate si occuperà della manutenzione e gestirà il pontile I I Moro di Venezia III, simbolo dell'eccellenza sportiva, progettuale e cantieristica del nostro territorio nel mondo, sarà rimesso a nuovo grazie allo sforzo congiunto di pubblico e privato. Sottoscritto un Protocollo d'intesa. È stato infatti sottoscritto nei giorni scorsi, tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Comune di Ravenna, Camera di Commercio di Ferrara, Ravenna, Fondazione Raul Gardini, Circolo Velico Ravennate e Compagnia Portuale, il Protocollo d'Intesa finalizzato alla realizzazione di una iniziativa di pubblico interesse per la promozione e la valorizzazione della tradizione velica ravennate e del turismo nautico. Rientrano in tale ambito anche le operazioni di manutenzione da effettuare sul Moro, imbarcazione che nel tempo continua a rappresentare una delle principali testimonianze del legame esistente tra la città di Ravenna, il mondo della vela e le iniziative di carattere sociale volte alla diffusione dello sport velico che da sempre è un elemento caratterizzante il nostro territorio. 30mila euro per la manutenzione straordinaria e 2500 euro all'anno per quattro anni per quella ordinaria. Il Protocollo, che ha validità di 4 anni (dal 2026 al 2029), prevede che l'Autorità di Sistema Portuale destini l'importo massimo di 30.000 euro per le attività di manutenzione straordinaria del Moro, da eseguirsi nei prossimi mesi, oltre a un budget di 2.500 euro all'anno per la manutenzione ordinaria. Tali attività sono affidate al CVR, che gestirà anche il pontile presente in darsena di città (realizzato dall'Autorità con i Fondi del Bando Periferie veicolati dal Comune) al fine di promuovere l'organizzazione di iniziative pubbliche legate al mondo della vela. Impegni economici anche per Camera di commercio e Fondazione Raul Gardini. Altri impegni economici sono quelli assunti dalla Camera di Commercio Ferrara e Ravenna, a sostegno di attività promozionali di sviluppo del turismo nautico e della tradizione velica ravennate, con un contributo una tantum di 5000 euro, e dalla Fondazione Raul Gardini nella misura di 2.500 euro all'anno. Il Comune, concessionario delle aree della testata darsena ove è posizionato il Moro, faciliterà tutte le attività suddette e sosterrà la promozione delle iniziative pubbliche che saranno organizzate. Di carattere tecnico invece il supporto della Compagnia Portuale che mette a disposizione la propria professionalità ed i propri mezzi per fornire un aiuto pratico e logistico nello svolgimento delle attività di manutenzione del Moro.



03/06/2026 16:28

Il protocollo d'intesa, firmato da più partner e valido quattro anni, darà il via a un progetto di manutenzione straordinaria e ordinaria dell'imbarcazione simbolo della tradizione velica ravennate. Il Circolo velico ravennate si occuperà della manutenzione e gestirà il pontile I I Moro di Venezia III, simbolo dell'eccellenza sportiva, progettuale e cantieristica del nostro territorio nel mondo, sarà rimesso a nuovo grazie allo sforzo congiunto di pubblico e privato. Sottoscritto un Protocollo d'intesa. È stato infatti sottoscritto nei giorni scorsi, tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Comune di Ravenna, Camera di Commercio di Ferrara, Ravenna, Fondazione Raul Gardini, Circolo Velico Ravennate e Compagnia Portuale, il Protocollo d'Intesa finalizzato alla realizzazione di una iniziativa di pubblico interesse per la promozione e la valorizzazione della tradizione velica ravennate e del turismo nautico. Rientrano in tale ambito anche le operazioni di manutenzione da effettuare sul "Moro", imbarcazione che nel tempo continua a rappresentare una delle principali testimonianze del legame esistente tra la città di Ravenna, il mondo della vela e le iniziative di carattere sociale volte alla diffusione dello sport velico che da sempre è un elemento caratterizzante il nostro territorio. 30mila euro per la manutenzione straordinaria e 2500 euro all'anno per quattro anni per quella ordinaria. Il Protocollo, che ha validità di 4 anni (dal 2026 al 2029), prevede che l'Autorità di Sistema Portuale destini l'importo massimo di 30.000 euro per le attività di manutenzione straordinaria del Moro, da eseguirsi nei prossimi mesi, oltre a un budget di 2.500 euro all'anno per la manutenzione ordinaria. Tali attività sono affidate al CVR, che gestirà anche il pontile presente in darsena di città (realizzato dall'Autorità con i Fondi del Bando Periferie veicolati dal Comune) al fine di promuovere l'organizzazione di iniziative pubbliche legate al mondo della vela. Impegni economici anche per Camera di commercio e

Il Moro di Venezia III torna a splendere: protocollo tra enti per il restauro e per iniziative sulla vela

Il Moro di Venezia III, storica imbarcazione simbolo della grande stagione della vela italiana e dell'eccellenza progettuale e cantieristica del territorio ravennate, esposta alla testata della Darsena di città a Ravenna, sarà sottoposto a un intervento di manutenzione che riporterà lo scafo al suo colore originario. L'operazione rientra in un progetto più ampio di valorizzazione della tradizione velica cittadina e del turismo nautico. Nei giorni scorsi è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Comune di Ravenna, Camera di Commercio di Ferrara Ravenna, Fondazione Raul Gardini, Circolo Velico Ravennate e Compagnia Portuale. L'accordo ha l'obiettivo di promuovere iniziative di interesse pubblico dedicate alla cultura della vela e alla valorizzazione del Moro di Venezia III, esposto in Darsena di città. ADV ADV Il protocollo ha una durata di quattro anni, dal 2026 al 2029. Tra le azioni previste figurano anche le operazioni di manutenzione dell'imbarcazione, che continua a rappresentare una delle testimonianze più significative del legame tra Ravenna, il mare e lo sport della vela. ADV Per gli interventi di manutenzione straordinaria l'Autorità di Sistema Portuale metterà a disposizione fino a 30mila euro, mentre per la manutenzione ordinaria è previsto un contributo di 2.500 euro all'anno. Le attività saranno affidate al Circolo Velico Ravennate, che gestirà anche il pontile della Darsena di città realizzato dall'Autorità portuale con i fondi del Bando Periferie veicolati dal Comune. L'obiettivo è favorire l'organizzazione di iniziative pubbliche dedicate al mondo della vela. ADV Al progetto contribuiranno anche la Camera di Commercio di Ferrara Ravenna, con un contributo una tantum di 5mila euro destinato alle attività di promozione del turismo nautico e della tradizione velica ravennate, e la Fondazione Raul Gardini, che garantirà un sostegno di 2.500 euro all'anno. ADV ADV Il Comune di Ravenna, concessionario delle aree della testata della Darsena dove è collocato il Moro di Venezia III, faciliterà lo svolgimento delle attività e sosterrà la promozione delle iniziative pubbliche. La Compagnia Portuale metterà invece a disposizione competenze tecniche e mezzi per supportare le operazioni di manutenzione. ADV ADV Gli interventi previsti non si limitano al recupero estetico dell'imbarcazione, ma intendono rilanciare, anche attraverso eventi e iniziative aperte al pubblico, la cultura della vela e uno sport che da sempre rappresenta un elemento identitario del territorio ravennate. ADV ADV Comment i.



Il Moro di Venezia III, storica imbarcazione simbolo della grande stagione della vela italiana e dell'eccellenza progettuale e cantieristica del territorio ravennate, esposta alla testata della Darsena di città a Ravenna, sarà sottoposto a un intervento di manutenzione che riporterà lo scafo al suo colore originario. L'operazione rientra in un progetto più ampio di valorizzazione della tradizione velica cittadina e del turismo nautico. Nei giorni scorsi è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Comune di Ravenna, Camera di Commercio di Ferrara Ravenna, Fondazione Raul Gardini, Circolo Velico Ravennate e Compagnia Portuale. L'accordo ha l'obiettivo di promuovere iniziative di interesse pubblico dedicate alla cultura della vela e alla valorizzazione del Moro di Venezia III, esposto in Darsena di città. ADV ADV Il protocollo ha una durata di quattro anni, dal 2026 al 2029. Tra le azioni previste figurano anche le operazioni di manutenzione dell'imbarcazione, che continua a rappresentare una delle testimonianze più significative del legame tra Ravenna, il mare e lo sport della vela. ADV Per gli interventi di manutenzione straordinaria l'Autorità di Sistema Portuale metterà a disposizione fino a 30mila euro, mentre per la manutenzione ordinaria è previsto un contributo di 2.500 euro all'anno. Le attività saranno affidate al Circolo Velico Ravennate, che gestirà anche il pontile della Darsena di città realizzato dall'Autorità portuale con i fondi del Bando Periferie veicolati dal Comune. L'obiettivo è favorire l'organizzazione di iniziative pubbliche dedicate al mondo della vela. ADV Al progetto contribuiranno anche la Camera di Commercio di Ferrara Ravenna, con un contributo una tantum di 5mila euro destinato alle attività di promozione del turismo nautico e della tradizione velica ravennate, e la Fondazione Raul Gardini, che garantirà un sostegno di 2.500 euro all'anno. ADV ADV Il Comune di Ravenna, concessionario delle aree della testata

Port Logistic Press

Marina di Carrara

The Italian Sea Group, Costantino cerca di far riprendere la navigazione alla sua creatura

Ufficio Stampa

MARINA DI CARRARA Resta ancora il fiato sospeso su The Italian Sea Group investito da una crisi finanziaria e societaria alla quale si cerca di porre rimedio. Il fondatore Giovanni Costantino ha ripreso nella sue mani le redini del gruppo proprietario di diversi brand della cantieristica nautica di lusso, finito sotto pressione in Borsa a causa di extra costi non previsti su diverse commesse. E mentre, come aveva comunicato lo stesso gruppo, è in corso una due diligence forense affidata a Kpmg per indagare su presunte irregolarità commesse da figure apicali, restano concreti rumors sull'interesse di Lmdv Capital, il family office di Leonardo Maria Del Vecchio, di investire nella manifattura italiana d'eccellenza, dopo il suo recente ingresso nel capitale dell'editoriale Monti-Riffeser (giornali Il Resto del Carlino, La Nazione e il Giornale). Sarebbe stato aperto, come scritto da Alliance News, un dossier sul Gruppo: il crollo del titolo potrebbe rappresentare per Del Vecchio l'occasione per acquisire una quota importante della società di cui Giovanni Costantino è fondatore, socio di maggioranza e amministratore delegato. Leonardo Del Vecchio nei mesi scorsi è tra l'altro emerso come il nuovo armatore che ha acquistato l'Admiral di 72 metri firmato da Giorgio Armani di Admiral, un giga yacht costruito proprio qui a Marina di Carrara a dal valore stimato in oltre 100 milioni di euro. Sono intanto in svolgimento in questi giorni i confronti con sindacati, prefetto, autorità portuale e anche il sindaco di Carrara sulla tenuta produttiva e occupazionale (500 diretti e 1.500 nell'indotto) della società che si è ritrovata con un debito finanziario netto di 70,6 milioni in buona parte per gli extra costi che hanno spinto il Ceo e primo azionista Giovanni Costantino a erogare un prestito soci da 25 milioni. Chi conosce Giovanni Costantino sa bene che ce la metterà tutta per uscire da questa navigazione a vista in una burrasca finanziaria iniziata con la tragedia del Bayesian, lo yacht a vela Perini affondato di fronte a Palermo nell'estate del 2024. Si era subito capito che questo incidente avrebbe fatto da zavorra nell'ottenere nuove commesse. Tanto è vero che Giovanni Costantino ha intentato una causa per danni di immagine e di mancate commesse quantificato in quasi mezzo miliardo di dollari. Già al 30 settembre, The Italian Sea Group aveva comunicato un portafoglio ordini complessivo di 1,15 miliardi, in contrazione rispetto a 1,24 miliardi alla fine del 2024. I rumors sul Lmdv Capital, family office di Leonardo Maria Del Vecchio, sono anche stati spinti dal fatto che il giovane ereditiere aveva acquistato a dicembre un panfilo da 72 metri da più di 100 milioni, un Admiral Armani, costruito nel cantiere di Marina di Carrara in collaborazione con lo stilista milanese.



03/06/2026 15:06 Ufficio Stampa

MARINA DI CARRARA - Resta ancora il fiato sospeso su The Italian Sea Group investito da una crisi finanziaria e societaria alla quale si cerca di porre rimedio. Il fondatore Giovanni Costantino ha ripreso nella sue mani le redini del gruppo proprietario di diversi brand della cantieristica nautica di lusso, finito sotto pressione in Borsa a causa di extra costi non previsti su diverse commesse. E mentre, come aveva comunicato lo stesso gruppo, è in corso una due diligence forense affidata a Kpmg per indagare su presunte irregolarità commesse da figure apicali, restano concreti rumors sull'interesse di Lmdv Capital, il family office di Leonardo Maria Del Vecchio, di investire nella manifattura italiana d'eccellenza, dopo il suo recente ingresso nel capitale dell'editoriale Monti-Riffeser (giornali Il Resto del Carlino, La Nazione e il Giornale). Sarebbe stato aperto, come scritto da Alliance News, un dossier sul Gruppo: il crollo del titolo potrebbe rappresentare per Del Vecchio l'occasione per acquisire una quota importante della società di cui Giovanni Costantino è fondatore, socio di maggioranza e amministratore delegato. Leonardo Del Vecchio nei mesi scorsi è tra l'altro emerso come il nuovo armatore che ha acquistato l'Admiral di 72 metri firmato da Giorgio Armani di Admiral, un giga yacht costruito proprio qui a Marina di Carrara a dal valore stimato in oltre 100 milioni di euro. Sono intanto in svolgimento in questi giorni i confronti con sindacati, prefetto, autorità portuale e anche il sindaco di Carrara sulla tenuta produttiva e occupazionale (500 diretti e 1.500 nell'indotto) della società che si è ritrovata con un debito finanziario netto di 70,6 milioni in buona parte per gli extra costi che hanno spinto il Ceo e primo azionista Giovanni Costantino a erogare un prestito soci da 25 milioni. Chi conosce Giovanni Costantino sa bene che ce la metterà tutta per uscire da questa navigazione a vista in una burrasca finanziaria iniziata con la tragedia del Bayesian, lo yacht a vela Perini affondato di fronte a

FiPiLi. Crolla a Calambrone il ponte mobile che si immette nel porto di Livorno. Strada interrotta

Mario Ferrari, Iscriviti Alla

LIVORNO Si è spezzato il ponte del tratto finale della FiPiLi che arriva al porto di Livorno. Si tratta della parte della sopraelevata che si immette nella Darsena Toscana, al confine tra Pisa e Livorno, appena dopo il Calambrone. Fortunatamente, non stava transitando nessuno sul ponte e quindi non si registrano feriti né mezzi danneggiati. Attualmente, la strada è stata interrotta e sul posto sono intervenuti i vigili del fuoco e le forze dell'ordine. Al momento non sono chiare le dinamiche che hanno portato al collasso della struttura, che ha comportato una lunga fila nella Strada di Grande Comunicazione. Tra i problemi principali che potrebbe causare alla provincia, c'è il fatto che il ponte permette lo sbocco al mare del Canale dei Navicelli. Il collasso del tratto di strada della FiPiLi a Livorno, adiacente al sovrappasso in direzione della Darsena Toscana, pone la necessità di una nuova viabilità d'emergenza. La Regione, la Città metropolitana di Firenze, che gestisce la FiPiLi, il Comune di Livorno, sono già attivi nel trovare una soluzione rapida in grado di ripristinare quanto prima la viabilità interrotta ha detto il presidente Eugenio Giani. Per fortuna non vi sono stati danni alle persone, ha aggiunto Giani. Dovremo affrontare con la massima tempestività e urgenza gli interventi di viabilità alternativa e ripristino dell'asse viario collassato. La situazione attuale non è sostenibile. Dobbiamo agire rapidamente realizzando un nuovo ponte sullo scolmatore, in modo da offrire l'accesso direttamente al mare alle imbarcazioni che provengono dal canale dei Navicelli e dai cantieri senza dover passare dal porto di Livorno. Predisporremo con la massima rapidità l'intesa tra Regione e Autorità portuale per progettare il nuovo ponte e dare il via ai lavori quanto prima. La Regione ha concluso è disponibile ad anticipare le risorse già stanziare per le opere connesse alla realizzazione della Darsena Europa.



Cede ponte mobile a Livorno, accesso al porto da una sola strada

Collassato collegamento con la Fi-Pi-Li. Giani 'urge strada d'emergenza' E' collassato il ponte mobile che collega la superstrada Firenze-Pisa-Livorno al porto di Livorno ed ora gli scali merci della Darsena Toscana sono raggiungibili dai Tir tramite una sola strada. Gli operatori del porto - terminal, spedizionari, compagnie - chiedono il ripristino immediato della viabilità perché ora il flusso di mezzi pesanti deviato su un'unica strada, sul viale Mogadiscio, accede al porto mercantile da un solo ponte. Eugenio Giani, presidente della Regione, parla della "necessità di una nuova viabilità d'emergenza. La Regione, la Città metropolitana di Firenze, che gestisce la Fi-Pi-Li, il Comune di Livorno, sono già attivi nel trovare una soluzione rapida in grado di ripristinare quanto prima la viabilità interrotta". "Non ci sono stati danni alle persone", ha aggiunto Giani ma "dovremo affrontare con la massima tempestività e urgenza gli interventi di viabilità alternativa e ripristino. La situazione attuale non è sostenibile. Dobbiamo agire rapidamente realizzando un nuovo ponte sullo Scolmatore dell'Arno, in modo da offrire l'accesso direttamente al mare alle imbarcazioni che provengono dal canale dei Navicelli e dai cantieri senza dover passare dal porto di Livorno". A Livorno massima attenzione per la deviazione del flusso di mezzi pesanti coi container interamente deviato sul viale Mogadiscio che i Tir, in entrata e uscita dal porto, devono attraversare. Il viale conduce all'unico ponte rimasto per affluire ai piazzali sui moli. Tale situazione creerà disagi e rallentamenti importanti sia in ingresso che in uscita dai terminal. "La struttura dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) sta supportando le amministrazioni interessate nella gestione dell'emergenza. Il nostro obiettivo primario sarà di collaborare con loro per riorganizzare la viabilità e limitare i danni derivanti dalla provvisoria chiusura della sopraelevata che si immette in Darsena Toscana", spiega stasera il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio, sulle conseguenze del cedimento di una parte del ponte mobile. "Seguiremo da vicino la situazione con gli operatori - ha aggiunto - Sicuramente ci aspettiamo per i prossimi giorni un possibile congestionamento del traffico veicolare, che sarà provvisoriamente deviato verso il ponte sottostante". Anche la Port Authority di Pisa si è subito attivata con il monitoraggio e l'intervento delle squadre tecniche. Dalle prime verifiche tecniche è confermato che uno dei pistoni di movimentazione è uscito fuori dalle guide, provocando il disallineamento della struttura - una specie di scalino - rispetto alla carreggiata stradale e la conseguente interruzione del traffico veicolare sul ponte.



03/06/2026 19:49

Collassato collegamento con la Fi-Pi-Li. Giani 'urge strada d'emergenza' E' collassato il ponte mobile che collega la superstrada Firenze-Pisa-Livorno al porto di Livorno ed ora gli scali merci della Darsena Toscana sono raggiungibili dai Tir tramite una sola strada. Gli operatori del porto - terminal, spedizionari, compagnie - chiedono il ripristino immediato della viabilità perché ora il flusso di mezzi pesanti deviato su un'unica strada, sul viale Mogadiscio, accede al porto mercantile da un solo ponte. Eugenio Giani, presidente della Regione, parla della "necessità di una nuova viabilità d'emergenza. La Regione, la Città metropolitana di Firenze, che gestisce la Fi-Pi-Li, il Comune di Livorno, sono già attivi nel trovare una soluzione rapida in grado di ripristinare quanto prima la viabilità interrotta". "Non ci sono stati danni alle persone", ha aggiunto Giani ma "dovremo affrontare con la massima tempestività e urgenza gli interventi di viabilità alternativa e ripristino. La situazione attuale non è sostenibile. Dobbiamo agire rapidamente realizzando un nuovo ponte sullo Scolmatore dell'Arno, in modo da offrire l'accesso direttamente al mare alle imbarcazioni che provengono dal canale dei Navicelli e dai cantieri senza dover passare dal porto di Livorno". A Livorno massima attenzione per la deviazione del flusso di mezzi pesanti coi container interamente deviato sul viale Mogadiscio che i Tir, in entrata e uscita dal porto, devono attraversare. Il viale conduce all'unico ponte rimasto per affluire ai piazzali sui moli. Tale situazione creerà disagi e rallentamenti importanti sia in ingresso che in uscita dai terminal. "La struttura dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) sta supportando le amministrazioni interessate nella gestione dell'emergenza. Il nostro obiettivo primario sarà di collaborare con loro per riorganizzare la viabilità e limitare i danni derivanti dalla provvisoria chiusura della

Iran, protesta davanti alla base Usa di Camp Darby in Toscana

Prc, 'Governo Meloni conferma la sua scelta bellicista' "La risoluzione approvata dalla Camera conferma una scelta bellicista e pericolosa che va ripudiata, perché con essa l'Italia partecipa e rafforza il suo ruolo a fianco degli Stati Uniti e di Israele dopo l'attacco terroristico e criminale contro l'Iran e l'escalation bellica di questi ultimi giorni in cui a morire sono centinaia di cittadini inermi in tutto il Medioriente mentre non si arresta il genocidio del popolo palestinese". Lo afferma la coalizione della sinistra radicale pisana Diritti in comune (Una città in comune e Prc) che stamani ha svolto un presidio davanti alla base Usa di Camp Darby. "In questo modo - aggiungono i manifestanti - il nostro Paese sostiene ulteriormente e attivamente il dispositivo militare della Nato, degli Stati Uniti e di Israele che hanno nuovamente cancellato e calpestato il diritto internazionale, confermando che sono un vero e proprio pericolo per l'umanità. E il Governo Meloni è così pienamente complice della guerra imperialista di Trump e Netanyahu". Per Diritti in Comune "l'Italia deve applicare fino in fondo l'articolo 11 della Costituzione, ripudiando la guerra e lavorando per la de-escalation e la soluzione diplomatica dei conflitti e Pisa deve essere una città di pace, non un ingranaggio della macchina bellica globale". Anche i sindacati di base Cobas e Cub denunciano "la subalternità politica dell'Italia agli Usa perché la base di Camp Darby è il cuore di un sistema integrato che coinvolge basi italiane, il porto di Livorno, l'aeroporto militare, centri di ricerca pubblica e progetti legati al Pnrr".



Il ponte mobile della FiPiLi collassa, traffico bloccato verso il porto

Subito viabilità alternativa Disagi pesanti alla viabilità nel pomeriggio a Livorno, dove il ponte mobile lungo la Strada di Grande Comunicazione Firenze-Pisa-Livorno si è improvvisamente guastato costringendo alla chiusura del traffico in entrambe le direzioni verso gli imbarchi e la Darsena Toscana. Secondo le prime ricostruzioni tecniche, uno dei pistoni del sistema di sollevamento sarebbe uscito dalla propria sede, provocando il disallineamento della struttura mobile rispetto al piano stradale. Una situazione che ha reso inevitabile il blocco della circolazione per motivi di sicurezza. L'episodio si è verificato intorno alle 16 di oggi, quando alcuni operai presenti nella zona avrebbero udito un forte rumore provenire dal ponte. L'allarme ha fatto scattare i controlli e sul posto sono intervenute le squadre dei Vigili del Fuoco per le verifiche tecniche. Fortunatamente non risultano persone o veicoli coinvolti nell'episodio, ma la chiusura dell'arteria rappresenta un problema rilevante per i collegamenti con l'area portuale. IL collasso del tratto di strada della FiPiLi a Livorno, adiacente al sovrappasso in direzione della Darsena Toscana, pone la necessità di una nuova viabilità d'emergenza. La Regione, la Città metropolitana di Firenze, che gestisce la FiPiLi, il Comune di Livorno, sono già attivi nel trovare una soluzione rapida in grado di ripristinare quanto prima la viabilità interrotta. Lo ha detto il presidente Eugenio Giani commentando la rottura del ponte, avvenuta oggi pomeriggio, che collega la strada di grande comunicazione alla sponda ovest della Darsena Toscana. Per fortuna non vi sono stati danni alle persone, ha aggiunto Giani. Dovremo affrontare con la massima tempestività e urgenza gli interventi di viabilità alternativa e ripristino dell'asse viario collassato. La situazione attuale non è sostenibile. Dobbiamo agire rapidamente realizzando un nuovo ponte sullo scolmatore, in modo da offrire l'accesso direttamente al mare alle imbarcazioni che provengono dal canale dei Navicelli e dai cantieri senza dover passare dal porto di Livorno. Predisporremo con la massima rapidità l'intesa tra Regione e Autorità portuale per progettare il nuovo ponte e dare il via ai lavori quanto prima. La Regione ha concluso è disponibile ad anticipare le risorse già stanziare per le opere connesse alla realizzazione della Darsena Europa. Giusto dire no: a Viareggio il dibattito sul referendum.



Subito viabilità alternativa Disagi pesanti alla viabilità nel pomeriggio a Livorno, dove il ponte mobile lungo la Strada di Grande Comunicazione Firenze-Pisa-Livorno si è improvvisamente guastato costringendo alla chiusura del traffico in entrambe le direzioni verso gli imbarchi e la Darsena Toscana. Secondo le prime ricostruzioni tecniche, uno dei pistoni del sistema di sollevamento sarebbe uscito dalla propria sede, provocando il disallineamento della struttura mobile rispetto al piano stradale. Una situazione che ha reso inevitabile il blocco della circolazione per motivi di sicurezza. L'episodio si è verificato intorno alle 16 di oggi, quando alcuni operai presenti nella zona avrebbero udito un forte rumore provenire dal ponte. L'allarme ha fatto scattare i controlli e sul posto sono intervenute le squadre dei Vigili del Fuoco per le verifiche tecniche. Fortunatamente non risultano persone o veicoli coinvolti nell'episodio, ma la chiusura dell'arteria rappresenta un problema rilevante per i collegamenti con l'area portuale. "IL collasso del tratto di strada della FiPiLi a Livorno, adiacente al sovrappasso in direzione della Darsena Toscana, pone la necessità di una nuova viabilità d'emergenza. La Regione, la Città metropolitana di Firenze, che gestisce la FiPiLi, il Comune di Livorno, sono già attivi nel trovare una soluzione rapida in grado di ripristinare quanto prima la viabilità interrotta." Lo ha detto il presidente Eugenio Giani commentando la rottura del ponte, avvenuta oggi pomeriggio, che collega la strada di grande comunicazione alla sponda ovest della Darsena Toscana. "Per fortuna non vi sono stati danni alle persone", ha aggiunto Giani. "Dovremo affrontare con la massima tempestività e urgenza gli interventi di viabilità alternativa e ripristino dell'asse viario collassato. La situazione attuale non è sostenibile. Dobbiamo agire rapidamente realizzando un nuovo ponte sullo scolmatore, in modo da offrire l'accesso direttamente al mare alle imbarcazioni che provengono dal canale dei Navicelli e dai cantieri senza dover passare dal porto di Livorno."

Dire

Livorno

Shock a Livorno, si spezza il ponte mobile della FiPiLi: nessun ferito

FIRENZE - Il viadotto di **Livorno** che collega la FiPiLi al **porto** si è spezzato . Il fatto è avvenuto nel pomeriggio. A quel che si apprende il cedimento , le cui cause dovranno essere indagate, è avvenuto durante le manovre di apertura del ponte mobile . Un pistone sarebbe rimasto distrutto, mentre l'infrastruttura non è crollata in acqua, ma poggia adesso sul pilone restante. I mmediata l'interruzione della circolazione Sul fatto interviene quasi in tempo reale, con una nota, il presidente della Regione, Eugenio Giani : "Il collasso del tratto di strada della FiPiLi a **Livorno**, adiacente al sovrappasso in direzione della Darsena Toscana, pone la necessità di una nuova viabilità d'emergenza - spiega il governatore- la Regione, la Città metropolitana di Firenze, che gestisce la superstrada, il Comune di **Livorno**, sono già attivi nel trovare una soluzione rapida in grado di ripristinare quanto prima la viabilità interrotta". Con la rottura del ponte, prosegue, " per fortuna non vi sono stati danni alle persone . Dovremo affrontare con la massima tempestività e urgenza gli interventi di viabilità alternativa e ripristino dell'asse viario collassato. La situazione attuale non è sostenibile. Dobbiamo agire rapidamente realizzando un nuovo ponte sullo scolmatore, in modo da offrire l'accesso direttamente al mare alle imbarcazioni che provengono dal canale dei Navicelli e dai cantieri senza dover passare dal **porto** di **Livorno**". Il presidente assicura: " Predisporremo con la massima rapidità l'intesa tra Regione e Autorità portuale per progettare il nuovo ponte e dare il via ai lavori quanto prima . La Regione è disponibile ad anticipare le risorse già stanziare per le opere connesse alla realizzazione della Darsena Europa".



FIRENZE - Il viadotto di Livorno che collega la FiPiLi al porto si è spezzato. Il fatto è avvenuto nel pomeriggio. A quel che si apprende il cedimento, le cui cause dovranno essere indagate, è avvenuto durante le manovre di apertura del ponte mobile. Un pistone sarebbe rimasto distrutto, mentre l'infrastruttura non è crollata in acqua, ma poggia adesso sul pilone restante. I mmediata l'interruzione della circolazione Sul fatto interviene quasi in tempo reale, con una nota, il presidente della Regione, Eugenio Giani : "Il collasso del tratto di strada della FiPiLi a Livorno, adiacente al sovrappasso in direzione della Darsena Toscana, pone la necessità di una nuova viabilità d'emergenza - spiega il governatore- la Regione, la Città metropolitana di Firenze, che gestisce la superstrada, il Comune di Livorno, sono già attivi nel trovare una soluzione rapida in grado di ripristinare quanto prima la viabilità interrotta". Con la rottura del ponte, prosegue, " per fortuna non vi sono stati danni alle persone . Dovremo affrontare con la massima tempestività e urgenza gli interventi di viabilità alternativa e ripristino dell'asse viario collassato. La situazione attuale non è sostenibile. Dobbiamo agire rapidamente realizzando un nuovo ponte sullo scolmatore, in modo da offrire l'accesso direttamente al mare alle imbarcazioni che provengono dal canale dei Navicelli e dai cantieri senza dover passare dal porto di Livorno". Il presidente assicura: " Predisporremo con la massima rapidità l'intesa tra Regione e Autorità portuale per progettare il nuovo ponte e dare il via ai lavori quanto prima . La Regione è disponibile ad anticipare le risorse già stanziare per le opere connesse alla realizzazione della Darsena Europa".

Fipili, cede viadotto mobile Livorno: viabilità deviata sul ponte Mogadiscio. Ecco quando riapre

LIVORNO La rottura del ponte che collega la Fipili alla sponda ovest della Darsena Toscana al porto di Livorno, avvenuta oggi pomeriggio, 6 marzo 2026, si è verificata durante una manovra di apertura necessaria a far transitare, sotto di esso, un'imbarcazione verso il canale dei Navicelli. La Città Metropolitana di Firenze, ente proprietario della Fipili e Avr, gestore della manutenzione, fanno sapere in serata attraverso una nota che la riapertura del ponte è prevista per martedì mattina, 11 marzo: Il traffico veicolare risulta regolarmente garantito e confluisce attualmente sul Ponte Mogadiscio. Le operazioni di imbarco e sbarco sono assicurate. Per quanto riguarda il ripristino del ponte, invece, dovrebbe essere restituito alla viabilità martedì mattina mentre intanto il collegamento tra la superstrada quattro corsie FiPiLi e il porto di Livorno rimarrà comunque garantito dall'adiacente ponte mobile di via Mogadiscio. E' stato hanno avviato un iter di progettazione ed esecuzione lavori per il ripristino dei sistemi di appoggio danneggiati. E' in corso l'acquisizione delle valutazioni tecniche. Sul posto, riferisce l'azienda, sono presenti vigili del fuoco, autorità portuale e protezione civile, impegnate nel monitoraggio della situazione. Avr conclude: Si precisa che il disallineamento è avvenuto in sicurezza, che non sussistono rischi e non si registrano feriti. Domattina, 7 marzo, durante i lavori per il riallineamento, chiuderà anche l'accesso secondario (dopo le 8, come ha chiesto l'Autorità di sistema portuale, al termine dello sbarco di una nave di Grimaldi) per il tempo necessario allo svolgimento dei lavori.



FiPiLi, ceduto il ponte verso la Darsena di Livorno: traffico interrotto

Niccolò Banchi

Secondo le prime verifiche, un pistone del viadotto è uscito dalle guide, provocando il disallineamento della struttura. Nessun ferito, ma il traffico è momentaneamente interdetto. Guasto al ponte mobile che collega la FiPiLi alla sponda ovest della Darsena di Livorno. Secondo le prime verifiche, un pistone del viadotto sarebbe uscito dalle guide a causa di un guasto meccanico, provocando il disallineamento della struttura rispetto alla sede stradale e rendendo impossibile il passaggio dei veicoli. L'incidente si è verificato nel pomeriggio e, fortunatamente, non sono state coinvolte né persone né auto.

Sul posto sono intervenuti i vigili del fuoco per un sopralluogo iniziale, mentre la polizia stradale e la capitaneria di porto hanno chiuso l'accesso al ponte per motivi di sicurezza. Da quanto si apprende dal portale regionale Muoversi in Toscana, tratto sul ramo di Livorno tra Livorno SGC e Darsena Toscana Est in direzione Firenze è chiuso alla circolazione. Ferme i e merci in transito. Sul collasso del ponte è intervenuto anche il governatore della Toscana Eugenio Giani. Il collasso del tratto di strada della FiPiLi a Livorno, adiacente al sovrappasso in direzione della Darsena Toscana, pone la necessità di una nuova viabilità d'emergenza. La Regione, la Città metropolitana di Firenze, che gestisce la FiPiLi, il Comune di Livorno, sono già attivi nel trovare una soluzione rapida in grado di ripristinare quanto prima la viabilità interrotta. Per fortuna non vi sono stati danni alle persone - ha aggiunto Giani. Dovremo affrontare con la massima tempestività e urgenza gli interventi di viabilità alternativa e ripristino dell'asse viario collassato. La situazione attuale non è sostenibile. Dobbiamo agire rapidamente realizzando un nuovo ponte sullo scolmatore, in modo da offrire l'accesso direttamente al mare alle imbarcazioni che provengono dal canale dei Navicelli e dai cantieri senza dover passare dal porto di Livorno. Predisporremo con la massima rapidità l'intesa tra Regione e Autorità portuale per progettare il nuovo ponte e dare il via ai lavori quanto prima. La Regione - ha concluso - è disponibile ad anticipare le risorse già stanziare per le opere connesse alla realizzazione della Darsena Europa. [Notizie correlate << Indietro](#)



03/06/2026 18:14 Niccolò Banchi

Secondo le prime verifiche, un pistone del viadotto è uscito dalle guide, provocando il disallineamento della struttura. Nessun ferito, ma il traffico è momentaneamente interdetto. Guasto al ponte mobile che collega la FiPiLi alla sponda ovest della Darsena di Livorno. Secondo le prime verifiche, un pistone del viadotto sarebbe uscito dalle guide a causa di un guasto meccanico, provocando il disallineamento della struttura rispetto alla sede stradale e rendendo impossibile il passaggio dei veicoli. L'incidente si è verificato nel pomeriggio e, fortunatamente, non sono state coinvolte né persone né auto. Sul posto sono intervenuti i vigili del fuoco per un sopralluogo iniziale, mentre la polizia stradale e la capitaneria di porto hanno chiuso l'accesso al ponte per motivi di sicurezza. Da quanto si apprende dal portale regionale Muoversi in Toscana, tratto sul ramo di Livorno tra Livorno SGC e Darsena Toscana Est in direzione Firenze è chiuso alla circolazione. Ferme i e merci in transito. Sul collasso del ponte è intervenuto anche il governatore della Toscana Eugenio Giani. Il collasso del tratto di strada della FiPiLi a Livorno, adiacente al sovrappasso in direzione della Darsena Toscana, pone la necessità di una nuova viabilità d'emergenza. La Regione, la Città metropolitana di Firenze, che gestisce la FiPiLi, il Comune di Livorno, sono già attivi nel trovare una soluzione rapida in grado di ripristinare quanto prima la viabilità interrotta. Per fortuna non vi sono stati danni alle persone - ha aggiunto Giani. Dovremo affrontare con la massima tempestività e urgenza gli interventi di viabilità alternativa e ripristino dell'asse viario collassato. La situazione attuale non è sostenibile. Dobbiamo agire rapidamente realizzando un nuovo ponte sullo scolmatore, in modo da offrire l'accesso direttamente al mare alle imbarcazioni che provengono dal canale dei Navicelli e dai cantieri senza dover passare dal porto di Livorno. Predisporremo con la massima rapidità l'intesa tra Regione e Autorità portuale per progettare il nuovo

Informatore Navale

Livorno

LUSBEN CELEBRA IL VARO DI S/Y BELLE BRISE "A Livorno il ritorno in mare dello storico sailing yacht Perini Navi"

Si è tenuta presso il cantiere Lusben di **Livorno**, la cerimonia di varo di S/Y Belle Brise, storico sailing yacht di 48 metri costruito da Perini Navi nel 1993. Un importante e profondo intervento di completa ricostruzione firmato Lusben in collaborazione con Seamotion che ha supportato l'Armatore nella scelta di Lusben per la realizzazione di questo ambizioso progetto. Ruolo centrale per l'esecuzione dei lavori la keel pit di Lusben, inaugurata all'interno del cantiere nel 2024 per consentire il completo refit delle chiglie dei sailing yacht. Per consentire lo svolgimento delle attività e il completamento del progetto, l'intervento è stato pianificato nei minimi dettagli, garantendo condizioni operative ottimali, massima sicurezza e il rispetto delle tempistiche previste. Un momento altamente simbolico che si inserisce in un anno speciale per il cantiere: quest'anno Lusben celebra infatti 70 anni di attività (1956-2026), un percorso costruito sulla capacità di evolvere nel tempo, affrontando progetti sempre più complessi nel rispetto della grande tradizione nautica italiana. Il ritorno in mare di S/Y Belle Brise incarna perfettamente questa filosofia: custodire il valore storico, elevandolo agli standard contemporanei.

Precedentemente conosciuta come Corelia, S/Y Belle Brise è una tra le prime unità della celebre serie Perini Navi da 48 metri. Già al momento della costruzione si distingueva per soluzioni innovative nel design, tra cui una poppa ridisegnata che comprendeva un comodo lazzaretto vivibile e un portellone laterale per l'accesso diretto al mare. Oggi, a oltre trent'anni dal primo varo, questo gioiello della vela torna a navigare grazie a un intervento che ne ha preservato l'identità originale, integrando al contempo aggiornamenti tecnologici e funzionali di ultima generazione. La ricostruzione completa, fortemente voluta dall'armatore, ha avuto come obiettivo di ottenere la Restricted Commercial Notation sotto bandiera maltese e avviare una futura attività charter. "La cerimonia di oggi rappresenta un momento di grande orgoglio per tutto il nostro team. Intervenire su un'icona della vela come Belle Brise significa assumersi una responsabilità importante: rispettarne l'anima, valorizzarne la storia e allo stesso tempo elevarne standard tecnici e operativi. Questo progetto incarna pienamente la nostra visione del refit e rebuild: un equilibrio tra competenza ingegneristica, cultura nautica e capacità artigianale." ha commentato Ferdinando Pilli, General Manager di Lusben. L'intervento ha coinvolto tutte le aree funzionali dello yacht, con un approccio estremamente rigoroso in termini di qualità, sicurezza e performance. Dall'installazione di nuovi motori MAN corredati da cassa UREA e nuovi generatori Caterpillar al completo rinnovo degli impianti di bordo, della strumentazione e dei sistemi tecnici, fino alla revisione strutturale e alla valorizzazione degli interni classici, ogni fase è stata gestita con cura meticolosa. Molti componenti sono stati selezionati in coerenza con la Maker List originale,



Si è tenuta presso il cantiere Lusben di Livorno, la cerimonia di varo di S/Y Belle Brise, storico sailing yacht di 48 metri costruito da Perini Navi nel 1993. Un importante e profondo intervento di completa ricostruzione firmato Lusben in collaborazione con Seamotion che ha supportato l'Armatore nella scelta di Lusben per la realizzazione di questo ambizioso progetto. Ruolo centrale per l'esecuzione dei lavori la keel pit di Lusben, inaugurata all'interno del cantiere nel 2024 per consentire il completo refit delle chiglie dei sailing yacht. Per consentire lo svolgimento delle attività e il completamento del progetto, l'intervento è stato pianificato nei minimi dettagli, garantendo condizioni operative ottimali, massima sicurezza e il rispetto delle tempistiche previste. Un momento altamente simbolico che si inserisce in un anno speciale per il cantiere: quest'anno Lusben celebra infatti 70 anni di attività (1956-2026), un percorso costruito sulla capacità di evolvere nel tempo, affrontando progetti sempre più complessi nel rispetto della grande tradizione nautica italiana. Il ritorno in mare di S/Y Belle Brise incarna perfettamente questa filosofia: custodire il valore storico, elevandolo agli standard contemporanei. Precedentemente conosciuta come Corelia, S/Y Belle Brise è una tra le prime unità della celebre serie Perini Navi da 48 metri. Già al momento della costruzione si distingueva per soluzioni innovative nel design, tra cui una poppa ridisegnata che comprendeva un comodo lazzaretto vivibile e un portellone laterale per l'accesso diretto al mare. Oggi, a oltre trent'anni dal primo varo, questo gioiello della vela torna a navigare grazie a un intervento che ne ha preservato l'identità originale, integrando al contempo aggiornamenti tecnologici e funzionali di ultima generazione. La ricostruzione completa, fortemente voluta dall'armatore, ha avuto come obiettivo di ottenere la Restricted Commercial Notation sotto bandiera maltese e avviare una futura attività charter. "La cerimonia di oggi rappresenta un

Informatore Navale

Livorno

a testimonianza della volontà di preservare l'autenticità Perini Navi. Protagonista dell'intervento è stato il team Lusben di **Livorno**, che ha coordinato un progetto complesso sotto la supervisione degli enti di classe ABS e delle autorità di bandiera, lavorando in stretta sinergia con Seamotion, in qualità di Owner's representative e project manager e con l'equipaggio di bordo. Susanna Corsagni, Founder di Seamotion ha affermato " Belle Brise porta nel proprio DNA il "sangue blu" di Perini Navi, lo stesso che vive nell'esperienza, nella cultura progettuale e nelle mani di molte delle maestranze che hanno preso parte alla sua rinascita. Un patrimonio di competenze unico che ha reso possibile restituire a questo storico 48 metri tutta la sua identità originaria." Oggi S/Y Belle Brise torna a solcare il mare con l'eleganza senza tempo che l'ha resa celebre, affiancata da una rinnovata efficienza tecnica e da una versatilità pensata per il mercato contemporaneo. Dopo aver navigato per decenni tra le isole e le acque dell'Egeo, è pronta a scrivere una nuova, affascinante pagina della propria storia.

«L'informazione locale è fondamentale per far comprendere i porti»

Gariglio (Authority Livorno) in visita alla redazione di Telegranducato LIVORNO. «Per l'Autorità di Sistema Portuale e per tutta la portualità è estremamente importante far sapere all'esterno ciò che stiamo facendo e realizzando». È quanto ha detto il presidente dell'istituzione portuale livornese, **Davide Gariglio**, durante la visita alla sede della tv labronica Telegranducato, sottolineando che «siamo grati alle emittenti televisive e ai giornali locali per il lavoro che svolgono ogni giorno con dedizione e professionalità». Incontrando i giornalisti della televisione livornese, **Gariglio** ha tenuto a rimarcare quanto il giornalismo sia essenziale non soltanto per la diffusione delle notizie ma anche - questo il filo rosso della sua argomentazione - per la creazione di un'informazione costruttiva che favorisca il diretto coinvolgimento della comunità: «Senza di loro sarebbe impossibile far comprendere a tutti quanta complessità ma anche quanta ricchezza, non soltanto economica ma anche umana e sociale, si celi dietro alle attività che si svolgono nei nostri porti», ha detto. «Attraverso una informazione di qualità - è la sottolineatura di **Gariglio** - i media non riportano non soltanto i fatti ma contribuiscono a dare agli scali portuali un'identità che va oltre i singoli numeri e traffici: sono essenziali per il rapporto tra istituzioni e cittadini, e di questo non li ringrazieremo mai abbastanza».



Cede il meccanismo del ponte mobile, traffico in tilt verso la Darsena Toscana

Viadotto ko, il percorso alternativo c'è ma non è agevole per l'andirivieni di camion **LIVORNO**. Un guasto ha mandato in tilt a **Livorno** il meccanismo di sollevamento del ponte levatoio del viadotto della superstrada Fi-Pi-Li che, grazie all'accesso direttissimo in sopraelevata, costituisce il principale accesso al "cuore" del **porto** toscano: la Darsena Toscana, il cui varco portuale dista appena 650 metri dal luogo del cedimento. La Darsena Toscana non è rimasta del tutto isolata perché nel complesso sistema viario della zona resta pur sempre un passaggio utilizzabile. Ma è innegabile che non mancano i disagi: il percorso alternativo non è così agevole, soprattutto per camion di rilevanti dimensioni come quelli che fanno l'andirivieni fra l'entroterra e quella zona del **porto** livornese. Non solo: ancora non è chiara la portata del danno ma non è escluso che sia complessa la riparazione del guasto e che richieda tempo rimetterlo in funzione come prima. L'incubo peggiore è che possa ripetersi quanto accaduto anni fa con il cedimento nella parte iniziale, lato terra, del viadotto: la voragine è stata eliminata solo dopo più di dieci anni. La rottura è avvenuta attorno alle 16 e, mentre ancora sono in corso sopralluoghi e verifiche tecniche, non è ancora dato sapere come potrà essere riparato il cedimento e come sarà riattivata la circolazione stradale da e per l'area più importante del **porto** di **Livorno**. Non è chiaro se, come sembra, il guasto impedisca il transito sia dal viadotto (ai camion diretti o provenienti dalla Darsena Toscana) sia nel corso d'acqua sottostante (utilizzato dagli yacht della florida cantieristica pisana lungo il Canale dei Navicelli così come i maxi-serbatoi dello stabilimento Gas & Heat a Tombolo). Proprio pochi giorni fa il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, in una riunione al tavolo del prefetto di **Livorno**, Giancarlo Dionisi, aveva annunciato la disponibilità dell'amministrazione regionale ad anticipare i 35-40 milioni di euro necessari per la realizzazione del ponte sullo Scolmatore che risolverebbe i problemi di sbocco a mare per il polo industriale nautico pisano. Resta per ora da capire l'entità reale e le contromisure da adottare per evitare che la Darsena Toscana vada in difficoltà. La vicenda mostra quanto sia assurda la fragilità di un sistema basato sull'incredibile susseguirsi di quattro ponti levatoi concentrati l'uno accanto all'altro su una larghezza in neanche 300 metri per scavalcare un canaletto largo meno di 30 metri. Mauro Zucchelli.



Viadotto ko, il percorso alternativo c'è ma non è agevole per l'andirivieni di camion **LIVORNO**. Un guasto ha mandato in tilt a **Livorno** il meccanismo di sollevamento del ponte levatoio del viadotto della superstrada Fi-Pi-Li che, grazie all'accesso direttissimo in sopraelevata, costituisce il principale accesso al "cuore" del **porto** toscano: la Darsena Toscana, il cui varco portuale dista appena 650 metri dal luogo del cedimento. La Darsena Toscana non è rimasta del tutto isolata perché nel complesso sistema viario della zona resta pur sempre un passaggio utilizzabile. Ma è innegabile che non mancano i disagi: il percorso alternativo non è così agevole, soprattutto per camion di rilevanti dimensioni come quelli che fanno l'andirivieni fra l'entroterra e quella zona del porto livornese. Non solo: ancora non è chiara la portata del danno ma non è escluso che sia complessa la riparazione del guasto e che richieda tempo rimetterlo in funzione come prima. L'incubo peggiore è che possa ripetersi quanto accaduto anni fa con il cedimento nella parte iniziale, lato terra, del viadotto: la voragine è stata eliminata solo dopo più di dieci anni. La rottura è avvenuta attorno alle 16 e, mentre ancora sono in corso sopralluoghi e verifiche tecniche, non è ancora dato sapere come potrà essere riparato il cedimento e come sarà riattivata la circolazione stradale da e per l'area più importante del porto di Livorno. Non è chiaro se, come sembra, il guasto impedisca il transito sia dal viadotto (ai camion diretti o provenienti dalla Darsena Toscana) sia nel corso d'acqua sottostante (utilizzato dagli yacht della florida cantieristica pisana lungo il Canale dei Navicelli così come i maxi-serbatoi dello stabilimento Gas & Heat a Tombolo). Proprio pochi giorni fa il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, in una riunione al tavolo del prefetto di Livorno, Giancarlo Dionisi, aveva annunciato la disponibilità dell'amministrazione regionale ad anticipare i 35-40 milioni di euro necessari per la realizzazione del ponte sullo Scolmatore che

Il problema non è solo per il porto ma anche per yacht e serbatoi Gnl

Gas & Heat ha bisogno di far uscire fra un mese e mezzo otto giganteschi manufatti da esportare **LIVORNO**. È in tilt l'andirivieni di camion da e per la Darsena Toscana per via del guasto al meccanismo di sollevamento del ponte mobile del viadotto che porta nel cuore del **porto** di **Livorno**. Ma se, magari in modo complicato, l'accesso stradale non è del tutto impossibile, chi se la vede brutta adesso sono le attività industriali nella parte pisana del Canale dei Navicelli: un polo di produttori di yacht di alto livello e lo stabilimento che fabbrica grandi serbatoi di Gnl esportati in tutto il mondo. «Fra metà e fine aprile abbiamo una nave che viene a prendere otto maxi-serbatoi destinati a una società del Nord Europa», dice Claudio Evangelisti, esponente della famiglia livornese titolare della Gas & Heat, stabilimento a Tombolo. «Beninteso, si tratta di otto trasporti differenti, ciascuno dei quali è cosa a sé. Stiamo lavorando alla seconda chiatte autopropulsa, la prima è già operativa fra Rotterdam, Anversa e Amsterdam». Evangelisti torna con la memoria agli anni lontani in cui il viadotto della superstrada è stato realizzato. «Non andò tutto benissimo, in quel caso - racconta - venne chiamata una maxi-gru per poter reggere il ponte nella posizione con le due metà alzate, nel mezzo riuscì con qualche accorgimento e un poi di buona sorte a transitare il carico di Gas & Heat che doveva attraversare lo Scolmatore e passare poi dalla Darsena Toscana per poter prendere il mare. L'imprenditore labronico auspica che «in questo mese di tempo» si ponga mente a questo problema e lo si affronti con qualche soluzione ingegneristica. D'altronde, la stessa questione riguarda anche il resto delle attività industriali presenti lungo i Navicelli. Figurarsi che per Davide Gariglio la "grana" dell'intreccio fra le esigenze della portualità livornese e quelle della cantieristica pisana è stata la prima cosa in cui si è imbattuto quando era da poche ore seduto al timone dell'Authority livornese. E in quella circostanza le organizzazioni degli industriali pisani avevano protestato duramente perché c'erano state difficoltà a passare dalla Darsena Toscana. Gariglio dev'esserne rimasto colpito se è vero che, durante la visita del ministro Salvini al cantiere della Darsena Europa in ottobre, aveva sì sollevato il problema della mancanza di risorse per completare la maxi-Darsena ma aveva anche insistito a lungo sul bisogno di dare soluzione al pasticcio dei quattro ponti mobili l'uno accanto all'altro. Lui e Salvini d'accordo nel ribadire che l'unico modo di uscirne è un nuovo ponte sullo Scolmatore a tre campate, con quella centrale apribile, per far passare da lì anziché dalla Darsena Toscana yacht e serbatoi Gnl utilizzando la nuova foce dello Scolmatore. Un tema talmente caldo che è stato al centro sia di un intervento del viceministro Edoardo Rixi in una iniziativa pisana sia del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani. Quest'ultimo, in un incontro al tavolo del prefetto livornese Giancarlo Dionisi, ha di recente messo in campo la



03/06/2026 20:43

Gas & Heat ha bisogno di far uscire fra un mese e mezzo otto giganteschi manufatti da esportare LIVORNO. È in tilt l'andirivieni di camion da e per la Darsena Toscana per via del guasto al meccanismo di sollevamento del ponte mobile del viadotto che porta nel cuore del porto di Livorno. Ma se, magari in modo complicato, l'accesso stradale non è del tutto impossibile, chi se la vede brutta adesso sono le attività industriali nella parte pisana del Canale dei Navicelli: un polo di produttori di yacht di alto livello e lo stabilimento che fabbrica grandi serbatoi di Gnl esportati in tutto il mondo. «Fra metà e fine aprile abbiamo una nave che viene a prendere otto maxi-serbatoi destinati a una società del Nord Europa», dice Claudio Evangelisti, esponente della famiglia livornese titolare della Gas & Heat, stabilimento a Tombolo. «Beninteso, si tratta di otto trasporti differenti, ciascuno dei quali è cosa a sé. Stiamo lavorando alla seconda chiatte autopropulsa, la prima è già operativa fra Rotterdam, Anversa e Amsterdam». Evangelisti torna con la memoria agli anni lontani in cui il viadotto della superstrada è stato realizzato. «Non andò tutto benissimo, in quel caso - racconta - venne chiamata una maxi-gru per poter reggere il ponte nella posizione con le due metà alzate, nel mezzo riuscì con qualche accorgimento e un poi di buona sorte a transitare il carico di Gas & Heat che doveva attraversare lo Scolmatore e passare poi dalla Darsena Toscana per poter prendere il mare. L'imprenditore labronico auspica che «in questo mese di tempo» si ponga mente a questo problema e lo si affronti con qualche soluzione ingegneristica. D'altronde, la stessa questione riguarda anche il resto delle attività industriali presenti lungo i Navicelli. Figurarsi che per Davide Gariglio la "grana" dell'intreccio fra le esigenze della portualità livornese e quelle della cantieristica pisana è stata la prima cosa in cui si è imbattuto quando era da poche ore seduto al timone dell'Authority livornese. E in

La Gazzetta Marittima

Livorno

disponibilità della Regione Toscana ad anticipare i soldi per il nuovo ponte. Quanto? 35-40 milioni da pescare da quanto Firenze ha promesso per la realizzazione della Darsena Europa. Ma questa è già un'altra storia. Adesso il ponte è rotto e blocca sia chi vorrebbe passarvi sopra (i camion) sia chi vorrebbe transitare sotto (yacht e serbatoi Gnl). Il nuovo ponte lo vedremo fra anni, domattina c'è bisogno di far entrare e uscire i camion dal terminal.

L'Authority conferma che si utilizzerà provvisoriamente il ponte sottostante

Il presidente **Gariglio**: «Siamo al lavoro per gestire l'emergenza con le amministrazioni interessate» LIVORNO. «Seguiremo da vicino la situazione con gli operatori, sicuramente ci aspettiamo per i prossimi giorni un possibile congestionamento del traffico veicolare: sarà provvisoriamente deviato verso il ponte sottostante». A confermare l'utilizzo di un ponte secondario per evitare l'isolamento della Darsena Toscana è il presidente dell'Authority labronica **Davide Gariglio**, in una nota ufficiale diramata da Palazzo Rosciano per segnalare che le strutture dell'istituzione portuale stanno «supportando le amministrazioni interessate nella gestione dell'emergenza». Aggiungendo poi: «Il nostro obiettivo primario sarà quello di collaborare con loro al fine di riorganizzare la viabilità e limitare quindi i danni derivanti dalla provvisoria chiusura della sopraelevata che si immette in Darsena Toscana».



Darsena Toscana, ko il ponte mobile per arrivarci: il verdetto dei tecnici

Si conta di fare la riparazione entro martedì 10, intanto verrà consentito il passaggio dal (piccolo) ponte accanto **LIVORNO**. Un guasto ha mandato in tilt a **Livorno** attorno alle 16 di venerdì 6 marzo il meccanismo di sollevamento del ponte levatoio del viadotto della superstrada Fi-Pi-Li che, grazie all'accesso direttissimo in sopraelevata, costituisce il principale ingresso al "cuore" del **porto** toscano: la Darsena Toscana, il cui varco portuale dista appena 650 metri dal luogo del cedimento. La Città Metropolitana di Firenze, che in tandem con la società Avr ha in mano la manutenzione della superstrada Fi-Pi-Li, compreso il ponte che ha ceduto, ha comunicato nel tardo pomeriggio spiegando che «ha improvvisamente ceduto uno dei due pistoni che costituiscono il meccanismo di sollevamento del ponte levatoio». Il cedimento - viene sottolineato - è avvenuto «durante la movimentazione, in completa sicurezza, mentre l'impalcato era sollevato per consentire il passaggio dei natanti dal sottostante canale, che collega tra loro lo scalmatore dell'Arno e la Darsena Toscana del **porto** di **Livorno**». In un successivo comunicato serale, viene annunciato che la Città Metropolitana di Firenze e Avr hanno messo già in pista «un iter di progettazione ed esecuzione lavori per il ripristino dei sistemi di appoggio danneggiati». Si stanno compiendo valutazioni tecniche ma è da segnalare che l'ente si sbilancia sui tempi: «Il ponte dovrebbe essere intanto restituito alla viabilità martedì mattina». Aggiungendo poi che il collegamento tra la superstrada e il **porto** rimarrà in via provvisoria: comunque «garantito dall'adiacente ponte mobile di via Mogadiscio». Il riferimento è a un altro dei quattro ponti presenti in quella zona. A poche decine di metri da quello in tilt: «Non ha subito alcun danno - dicono da Firenze - e, pertanto, sarà riaperto al transito da e verso il **porto** non appena terminate le operazioni di messa in sicurezza». In una nota ufficiale dell'amministrazione fiorentina, si segnala che «l'impalcato è rimasto agganciato ai meccanismi e non ci sono danni alle persone». I tecnici di Avr e la Città Metropolitana di Firenze stanno verificando i danni alle strutture: è in corso - viene sottolineato - la valutazione relativa a «quale intervento riparativo adottare». A tal riguardo, a titolo di esempio, viene ipotizzato il «riposizionamento con gru». La situazione viene definita «sotto controllo» ma nel tardo pomeriggio viene messo in risalto che «c'è bisogno di qualche ora (massimo domani mattina, cioè sabato, ndr) per dare i tempi di risoluzione». Dal quartier generale della Città Metropolitana di Firenze si informa che la consiglieria con delega alla Fi-Pi-Li, Emma Donnini, sta costantemente seguendo la situazione e si è recata sul posto con i tecnici della Città Metropolitana. Nelle prime ore dopo l'accaduto il guasto ha impedito il transito sia dal viadotto (ai camion diretti o provenienti dalla Darsena Toscana) sia nel corso d'acqua sottostante (utilizzato dagli yacht della florida cantieristica pisana lungo il



Si conta di fare la riparazione entro martedì 10, intanto verrà consentito il passaggio dal (piccolo) ponte accanto **LIVORNO**. Un guasto ha mandato in tilt a **Livorno** attorno alle 16 di venerdì 6 marzo il meccanismo di sollevamento del ponte levatoio del viadotto della superstrada Fi-Pi-Li che, grazie all'accesso direttissimo in sopraelevata, costituisce il principale ingresso al "cuore" del **porto** toscano: la Darsena Toscana, il cui varco portuale dista appena 650 metri dal luogo del cedimento. La Città Metropolitana di Firenze, che in tandem con la società Avr ha in mano la manutenzione della superstrada Fi-Pi-Li, compreso il ponte che ha ceduto, ha comunicato nel tardo pomeriggio spiegando che «ha improvvisamente ceduto uno dei due pistoni che costituiscono il meccanismo di sollevamento del ponte levatoio». Il cedimento - viene sottolineato - è avvenuto «durante la movimentazione, in completa sicurezza, mentre l'impalcato era sollevato per consentire il passaggio dei natanti dal sottostante canale, che collega tra loro lo scalmatore dell'Arno e la Darsena Toscana del porto di Livorno». In un successivo comunicato serale, viene annunciato che la Città Metropolitana di Firenze e Avr hanno messo già in pista «un iter di progettazione ed esecuzione lavori per il ripristino dei sistemi di appoggio danneggiati». Si stanno compiendo valutazioni tecniche ma è da segnalare che l'ente si sbilancia sui tempi: «Il ponte dovrebbe essere intanto restituito alla viabilità martedì mattina». Aggiungendo poi che il collegamento tra la superstrada e il **porto** rimarrà in via provvisoria: comunque «garantito dall'adiacente ponte mobile di via Mogadiscio». Il riferimento è a un altro dei quattro ponti presenti in quella zona. A poche decine di metri da quello in tilt: «Non ha subito alcun danno - dicono da Firenze - e, pertanto, sarà riaperto al transito da e verso il **porto** non appena terminate le operazioni di messa in sicurezza». In una nota ufficiale dell'amministrazione fiorentina, si segnala che «l'impalcato è rimasto agganciato ai meccanismi e non ci sono danni alle persone». I tecnici di Avr e la Città Metropolitana di Firenze stanno verificando i danni alle strutture: è in corso - viene sottolineato - la valutazione relativa a «quale intervento riparativo adottare». A tal riguardo, a titolo di esempio, viene ipotizzato il «riposizionamento con gru». La situazione viene definita «sotto controllo» ma nel tardo pomeriggio viene messo in risalto che «c'è bisogno di qualche ora (massimo domani mattina, cioè sabato, ndr) per dare i tempi di risoluzione». Dal quartier generale della Città Metropolitana di Firenze si informa che la consiglieria con delega alla Fi-Pi-Li, Emma Donnini, sta costantemente seguendo la situazione e si è recata sul posto con i tecnici della Città Metropolitana. Nelle prime ore dopo l'accaduto il guasto ha impedito il transito sia dal viadotto (ai camion diretti o provenienti dalla Darsena Toscana) sia nel corso d'acqua sottostante (utilizzato dagli yacht della florida cantieristica pisana lungo il

La Gazzetta Marittima

Livorno

Canale dei Navicelli così come i maxi-serbatoi dello stabilimento Gas & Heat a Tombolo). Proprio pochi giorni fa il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, in una riunione al tavolo del prefetto di Livorno, Giancarlo Dionisi, aveva annunciato la disponibilità dell'amministrazione regionale ad anticipare i 35-40 milioni di euro necessari per la realizzazione del ponte sullo Scolmatore che risolverebbe i problemi di sbocco a mare per il polo industriale nautico pisano. Resta per ora da capire l'entità reale e le contromisure da adottare per evitare che la Darsena Toscana vada in difficoltà. La vicenda mostra quanto sia assurda la fragilità di un sistema basato sull'incredibile susseguirsi di quattro ponti levatoi concentrati l'uno accanto all'altro su una larghezza in neanche 300 metri per scavalcare un canaletto largo meno di 30 metri. Mauro Zucchelli.

Collasso ponte Livorno, Giani "Subito viabilità alternativa"

Collasso tratto strada FiPiLi a Livorno, Regione e Comune cercano soluzione viabilità d'emergenza Livorno : "Il collasso del tratto di strada della FiPiLi a Livorno, adiacente al sovrappasso in direzione della Darsena Toscana, pone la necessità di una nuova viabilità d'emergenza. La Regione, la Città metropolitana di Firenze, che gestisce la FiPiLi, il Comune di Livorno, sono già attivi nel trovare una soluzione rapida in grado di ripristinare quanto prima la viabilità interrotta." Lo ha detto il presidente Eugenio Giani commentando la rottura del ponte, avvenuta oggi pomeriggio, che collega la strada di grande comunicazione alla sponda ovest della Darsena Toscana. "Per fortuna non vi sono stati danni alle persone", ha aggiunto Giani. "Dovremo affrontare con la massima tempestività e urgenza gli interventi di viabilità alternativa e ripristino dell'asse viario collassato. La situazione attuale non è sostenibile. Dobbiamo agire rapidamente realizzando un nuovo ponte sullo scolmatore, in modo da offrire l'accesso direttamente al mare alle imbarcazioni che provengono dal canale dei Navicelli e dai cantieri senza dover passare dal porto di Livorno. Predisporremo con la massima rapidità l'intesa tra Regione e Autorità portuale per progettare il nuovo ponte e dare il via ai lavori quanto prima. La Regione" - ha concluso - "è disponibile ad anticipare le risorse già stanziati per le opere connesse alla realizzazione della Darsena Europa".



Ponte FiPiLi fuori sede: caos al porto di Livorno

LIVORNO Un improvviso guasto al ponte apribile che collega la FiPiLi alle aree industriali della Darsena Toscana ha provocato nel pomeriggio di venerdì pesanti ripercussioni sulla viabilità dell'area portuale livornese. Il ponte, secondo le prime ricostruzioni tecniche, sarebbe uscito dalla propria sede di scorrimento finendo per incastrarsi, rendendo impossibile il transito dei veicoli lungo uno dei principali assi di collegamento tra la strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno e il cuore operativo del porto. Il traffico è stato immediatamente interrotto nel tratto interessato e l'accesso alle aree industriali portuali è stato dirottato sull'unico collegamento alternativo disponibile, il ponte di via Mogadiscio, con inevitabili rallentamenti e disagi per mezzi pesanti e operatori logistici diretti verso la Darsena Toscana. Fortunatamente non si registrano feriti. L'episodio riporta alla ribalta una questione infrastrutturale che da anni riguarda la mobilità dell'area portuale livornese. Il problema tecnico verificatosi nel pomeriggio ricorda infatti un guasto analogo avvenuto diversi anni fa, evidenziando ancora una volta la fragilità di un nodo viario strategico per l'accesso alle banchine industriali e ai terminal container del porto. Sul posto sono intervenuti tecnici e operatori per valutare l'entità del danno e individuare le prime misure di emergenza. Nel frattempo la circolazione resta limitata e l'intera area portuale continua a risentire delle ripercussioni del blocco. La Regione: Intervento urgente e nuova viabilità Sull'accaduto è intervenuto anche il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, che ha sottolineato la necessità di attivare rapidamente una soluzione viaria alternativa. //Il collasso del tratto di strada della FiPiLi a Livorno, adiacente al sovrappasso in direzione della Darsena Toscana, pone la necessità di una nuova viabilità d'emergenza//, ha dichiarato Giani. //La Regione, la Città metropolitana di Firenze, che gestisce la FiPiLi, e il Comune di Livorno sono già attivi per individuare una soluzione rapida in grado di ripristinare quanto prima la viabilità interrotta//. Il presidente della Regione ha inoltre ricordato come, nonostante la gravità dell'episodio, non si siano registrati danni alle persone. Per fortuna non vi sono stati feriti, ha aggiunto, sottolineando tuttavia l'urgenza di affrontare la situazione con interventi immediati. Dovremo agire con la massima tempestività per realizzare una viabilità alternativa e ripristinare l'asse viario collassato, ha proseguito Giani. La situazione attuale non è sostenibile. L'Authority a sostegno della gestione della criticità La struttura dell'AdSP sta supportando le amministrazioni interessate nella gestione dell'emergenza. Il nostro obiettivo primario sarà quello di collaborare con loro al fine di riorganizzare la viabilità e limitare quindi i danni derivanti dalla provvisoria chiusura della sopraelevata che si immette in Darsena Toscana: così il presidente dell'AdSP mTs, Davide Gariglio, a commento della notizia del cedimento di una parte del ponte mobile che si immette nel porto commerciale.



Messaggero Marittimo

Livorno

Seguiremo da vicino la situazione con gli operatori - ha aggiunto -, sicuramente ci aspettiamo per i prossimi giorni un possibile congestionamento del traffico veicolare, che sarà provvisoriamente deviato verso il ponte sottostante. Il nodo infrastrutturale e il progetto del ponte sullo Scolmatore L'episodio riaccende inevitabilmente il dibattito sul futuro della viabilità portuale e sulla necessità di rafforzare i collegamenti tra il porto industriale e la rete stradale regionale. Tra le opere strategiche torna così al centro dell'attenzione il progetto del ponte sullo Scolmatore, infrastruttura ritenuta fondamentale per migliorare l'accesso alle aree produttive e alleggerire la pressione sul sistema viario esistente. ****Dobbiamo agire rapidamente realizzando un nuovo ponte sullo Scolmatore****, ha spiegato Giani, ****in modo da offrire un accesso diretto al mare alle imbarcazioni provenienti dal canale dei Navicelli e dai cantieri senza dover passare dal porto di Livorno****. La Regione Toscana si è detta disponibile a velocizzare il percorso amministrativo necessario alla realizzazione dell'opera. Predisporremo con la massima rapidità un'intesa tra Regione e Autorità portuale per progettare il nuovo ponte e avviare i lavori quanto prima, ha concluso il presidente. Nel frattempo la priorità resta la gestione dell'emergenza e il ripristino di un collegamento stabile tra la FiPiLi e la sponda occidentale della Darsena Toscana, uno dei nodi logistici più sensibili del sistema portuale livornese.

Quilivorno

Livorno

Distaccamento vicino alla Darsena Toscana. Gariglio: Già al lavoro per gestire l'emergenza, Cna: Poteva essere una tragedia, Giani: Subito viabilità alternativa

Michelangelo Sarti

Distaccamento stradale nel tratto finale della FiPiLi, all'altezza del ponte apribile che porta in Darsena Toscana. Per intenderci, la sopraelevata di via Iacoponi. Sta circolando un video che riprende il cedimento (immagine tratta dal video dopo aver contattato l'autore del filmato). Nessun ferito. I lavoratori che si trovavano nei pressi del luogo dell'accaduto parlano di una gran botta. Sul posto sono poi sopraggiunti i vigili del fuoco per la messa in sicurezza del distaccamento. Strada chiusa. Gariglio: **AdSP** a lavoro per gestire

l'emergenza con le amministrazioni interessate. La struttura dell'**AdSP** sta supportando le amministrazioni interessate nella gestione dell'emergenza. Il nostro obiettivo primario sarà quello di collaborare con loro al fine di riorganizzare la viabilità e limitare quindi i danni derivanti dalla provvisoria chiusura della sopraelevata che si immette in Darsena Toscana il presidente dell'**AdSP**, Davide Gariglio, commenta così la notizia del cedimento di una parte del ponte mobile che si immette nel porto commerciale. Seguiremo da vicino la situazione con gli operatori ha aggiunto -, sicuramente ci aspettiamo per i prossimi giorni un possibile congestionamento del traffico veicolare, che

sarà provvisoriamente deviato verso il ponte sottostante. Cna: Poteva essere una tragedia Poteva essere una tragedia dato l'elevato transito quotidiano di mezzi pesanti su quel viadotto, di lavoratori e di passeggeri per l'imbarco sui traghetti. Fortunatamente commenta il presidente di CNA Trasporti Livorno Massimo Angioli non si è fatto male nessuno. Certo è che la situazione della logistica da e per il terminal TDT si aggrava notevolmente e servirà un intervento di massima urgenza per ripristinare al più presto la viabilità. Tutti ci ricordiamo di quanto tempo sia passato per il rifacimento del tratto finale della FI-PI-LI quando si formò una enorme voragine rimasta per anni, costringendo a percorsi alternativi. Occorrerà una attenta analisi degli altri tratti per garantire la sicurezza di autisti, lavoratori e passeggeri, ma i tempi dovranno essere ridotti al minimo necessario commenta Angioli perché il porto di Livorno ha bisogno di una viabilità pienamente efficiente; un imprevisto che non ci voleva, in un momento già molto difficile per i traffici portuali vista la crisi del Medio Oriente. Giani Subito viabilità alternativa Il collasso del tratto di strada della FiPiLi a Livorno, adiacente al sovrappasso in direzione della Darsena Toscana, pone la necessità di una nuova viabilità d'emergenza. La Regione, la Città metropolitana di Firenze, che gestisce la FiPiLi, il Comune di Livorno, sono già attivi nel trovare una soluzione rapida in grado di ripristinare quanto prima la viabilità interrotta. Lo ha detto il presidente Eugenio Giani commentando la rottura del ponte, avvenuta oggi pomeriggio, che collega la strada di grande comunicazione alla sponda ovest della Darsena Toscana. Per fortuna non vi sono stati danni alle persone, ha aggiunto Giani. Dovremo affrontare con la massima tempestività



Quilivorno

Livorno

e urgenza gli interventi di viabilità alternativa e ripristino dell'asse viario collassato. La situazione attuale non è sostenibile. Dobbiamo agire rapidamente realizzando un nuovo ponte sullo scolmatore, in modo da offrire l'accesso direttamente al mare alle imbarcazioni che provengono dal canale dei Navicelli e dai cantieri senza dover passare dal porto di Livorno. Predisporremo con la massima rapidità l'intesa tra Regione e Autorità portuale per progettare il nuovo ponte e dare il via ai lavori quanto prima. La Regione ha concluso è disponibile ad anticipare le risorse già stanziare per le opere connesse alla realizzazione della Darsena Europa. 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.

Livorno, guasto al ponte mobile della FiPili: traffico in tilt

E' uscito un pistone e viadotto si è disallineato dalla sede stradale. L'incidente è accaduto nel primo pomeriggio, non risultano persone o mezzi coinvolti. La parte mobile del ponte che unisce la FI-PI-LI direttamente nella sponda Ovest della Darsena Toscana del porto di Livorno sarebbe scarrellata dalle cerniere, con un pistone che probabilmente è uscito dalle guide, e si è disallineata dalla sede stradale, provocando l'interruzione del traffico dei mezzi sulla grande arteria di comunicazione. L'incidente è accaduto nel primo pomeriggio del 6 marzo e fortunatamente non risultano persone o mezzi coinvolti. Sul posto sono intervenuti i vigili del fuoco per un primo sopralluogo e la capitaneria di porto insieme alla polizia stradale che ha chiuso il ponte.



Livorno, cede il ponte sulla FI-PI-LI verso la Darsena Toscana: traffico interrotto

Paura ma nessun ferito nel primo pomeriggio di oggi a Livorno, dove si è verificato il cedimento della parte mobile del ponte che collega la strada di grande comunicazione FI-PI-LI con la sponda ovest della Darsena Toscana del porto. L'incidente ha provocato l'immediata interruzione del traffico sull'arteria in direzione del porto. Secondo le prime ricostruzioni, la struttura mobile del ponte sarebbe uscita dalle cerniere: un pistone si sarebbe probabilmente sfilato dalle guide, provocando il disallineamento della carreggiata rispetto alla sede stradale. Il cedimento ha reso impossibile il transito dei mezzi, costringendo alla chiusura immediata del tratto interessato. Fortunatamente al momento dell'incidente non risultavano veicoli in transito sulla struttura e non si registrano persone coinvolte. Sul posto sono intervenuti i vigili del fuoco per un primo sopralluogo tecnico, mentre la capitaneria di porto e la polizia stradale hanno provveduto a chiudere l'accesso al ponte e a mettere in sicurezza l'area. La situazione ha subito mobilitato le istituzioni locali e regionali. «Il collasso del tratto di strada della FiPiLi a Livorno, adiacente al sovrappasso in direzione della Darsena Toscana, pone la necessità di una nuova viabilità d'emergenza», ha dichiarato il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani. «La Regione, la Città metropolitana di Firenze che gestisce la FiPiLi e il Comune di Livorno sono già attivi per individuare una soluzione rapida che consenta di ripristinare quanto prima la viabilità interrotta». Giani ha sottolineato come la priorità sia quella di garantire collegamenti alternativi e avviare rapidamente i lavori necessari. «Per fortuna non vi sono stati danni alle persone ha aggiunto ma dovremo affrontare con la massima tempestività e urgenza gli interventi di viabilità alternativa e il ripristino dell'asse viario collassato». Tra le ipotesi allo studio anche la realizzazione di una nuova infrastruttura: «Dobbiamo agire rapidamente realizzando un nuovo ponte sullo scolmatore, in modo da offrire l'accesso diretto al mare alle imbarcazioni che provengono dal canale dei Navicelli e dai cantieri senza dover passare dal porto di Livorno». La Regione, ha concluso il presidente, è pronta ad anticipare le risorse già stanziare per le opere legate alla futura Darsena Europa e a definire in tempi brevi un'intesa con l'Autorità portuale per progettare e avviare i lavori. Nel frattempo restano in corso le verifiche tecniche sulla struttura per accertare le cause esatte del cedimento e valutare i tempi necessari al ripristino della viabilità su uno degli snodi più importanti per i collegamenti tra il porto di Livorno e l'entroterra toscano.



03/06/2026 17:50

Paura ma nessun ferito nel primo pomeriggio di oggi a Livorno, dove si è verificato il cedimento della parte mobile del ponte che collega la strada di grande comunicazione FiPiLi con la sponda ovest della Darsena Toscana del porto. L'incidente ha provocato l'immediata interruzione del traffico sull'arteria in direzione del porto. Secondo le prime ricostruzioni, la struttura mobile del ponte sarebbe uscita dalle cerniere: un pistone si sarebbe probabilmente sfilato dalle guide, provocando il disallineamento della carreggiata rispetto alla sede stradale. Il cedimento ha reso impossibile il transito dei mezzi, costringendo alla chiusura immediata del tratto interessato. Fortunatamente al momento dell'incidente non risultavano veicoli in transito sulla struttura e non si registrano persone coinvolte. Sul posto sono intervenuti i vigili del fuoco per un primo sopralluogo tecnico, mentre la capitaneria di porto e la polizia stradale hanno provveduto a chiudere l'accesso al ponte e a mettere in sicurezza l'area. La situazione ha subito mobilitato le istituzioni locali e regionali. «Il collasso del tratto di strada della FiPiLi a Livorno, adiacente al sovrappasso in direzione della Darsena Toscana, pone la necessità di una nuova viabilità d'emergenza», ha dichiarato il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani. «La Regione, la Città metropolitana di Firenze - che gestisce la FiPiLi - e il Comune di Livorno sono già attivi per individuare una soluzione rapida che consenta di ripristinare quanto prima la viabilità interrotta». Giani ha sottolineato come la priorità sia quella di garantire collegamenti alternativi e avviare rapidamente i lavori necessari. «Per fortuna non vi sono stati danni alle persone - ha aggiunto - ma dovremo affrontare con la massima tempestività e urgenza gli interventi di viabilità alternativa e il ripristino dell'asse viario collassato». Tra le ipotesi allo studio anche la realizzazione di una nuova infrastruttura: «Dobbiamo agire rapidamente realizzando un nuovo ponte sullo scolmatore, in modo da offrire l'accesso diretto al mare alle imbarcazioni che provengono dal canale dei Navicelli e dai cantieri senza dover passare dal porto di Livorno». La Regione, ha concluso il presidente, è pronta ad anticipare le risorse già stanziare per le opere legate alla futura Darsena Europa e a definire in tempi brevi un'intesa con l'Autorità portuale per progettare e avviare i lavori. Nel frattempo restano in corso le verifiche tecniche sulla struttura per accertare le cause esatte del cedimento e valutare i tempi necessari al ripristino della viabilità su uno degli snodi più importanti per i collegamenti tra il porto di Livorno e l'entroterra toscano.

Messaggero Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

Rigassificatori e sicurezza energetica: Snam punta su Piombino e Ravenna

MILANO - La diversificazione delle fonti di approvvigionamento resta uno dei pilastri della sicurezza energetica italiana. È il messaggio lanciato dall'amministratore delegato di Snam, Agostino Scornajenchi, durante la presentazione a Milano del piano strategico 2026-2030, nel quale i terminali di gas naturale liquefatto (Gnl) e il potenziamento delle infrastrutture di trasporto del gas assumono un ruolo centrale. Secondo il manager, gli impianti di rigassificazione realizzati negli ultimi anni rappresentano il risultato di uno sforzo industriale particolarmente rilevante. L'obiettivo è garantire al sistema energetico nazionale maggiore flessibilità e una più ampia diversificazione delle fonti di approvvigionamento, elementi considerati fondamentali in un contesto geopolitico ed energetico sempre più complesso. Tra le infrastrutture strategiche spicca il terminale galleggiante installato nel porto di Piombino, che si è affermato come uno degli impianti più efficienti in Europa. La struttura, capace di trattare fino a cinque miliardi di metri cubi di gas all'anno con un livello di efficienza superiore al 95%, contribuisce da sola a circa l'8% del consumo nazionale di gas. Proprio per il suo peso nel sistema energetico italiano, Snam ha avviato un confronto con le istituzioni per valutare le possibili soluzioni legate alla permanenza della nave rigassificatrice nel porto toscano. Secondo l'amministratore delegato, la collocazione in porto consente all'impianto di operare in condizioni particolarmente protette. Diversa la configurazione dell'unità di rigassificazione installata al largo di Ravenna. In questo caso la nave FSRU si trova a circa dieci miglia dalla costa ed è collegata a una piattaforma offshore, una posizione che la espone maggiormente alle condizioni meteorologiche, in particolare ai venti. Nonostante ciò, il funzionamento durante l'ultimo inverno ha superato le aspettative, con livelli di attività superiori alle previsioni iniziali. Per rafforzare ulteriormente la sicurezza operativa del terminale ravennate è prevista la costruzione di una diga composta da grandi cassoni, progettata per proteggere l'impianto dai venti di nord-est. L'opera dovrebbe essere completata entro il 2027, ma i primi effetti positivi in termini di protezione sono attesi già dal prossimo inverno. Nel piano industriale del gruppo rimane inoltre centrale il rafforzamento della rete di trasporto del gas, con particolare attenzione alle nuove direttrici infrastrutturali, tra cui quella verso la Sardegna. L'obiettivo dichiarato è aumentare la resilienza e la capacità di adattamento del sistema energetico nazionale. Intanto, sul territorio di Piombino il dibattito politico e sociale sulla presenza del rigassificatore resta acceso. Mentre i comitati locali continuano a chiedere la rimozione dell'unità dal porto allo scadere dell'autorizzazione temporanea, l'amministrazione comunale ha aperto alla discussione sulle compensazioni economiche legate alla presenza dell'impianto. Il sindaco Francesco Ferrari ha sottolineato come la città abbia sostenuto un sacrificio ospitando il rigassificatore.



Messaggero Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

per tre anni e, qualora la permanenza dovesse essere prolungata, il territorio dovrebbe ricevere risorse adeguate e proporzionate alla durata effettiva dell'impianto. In questo scenario, il futuro del terminale di Piombino rimane legato alle valutazioni del governo e al confronto in corso tra Snam, istituzioni e comunità locale, mentre il sistema energetico italiano continua a puntare sui rigassificatori come leva strategica per rafforzare sicurezza e autonomia degli approvvigionamenti.

Toscana TV

Piombino, Isola d' Elba

PIOMBINO - IL RILANCIO DI PIOMBINO PASSA ANCHE DALLE INFRASTRUTTURE

Allargamento del porto con la realizzazione della banchina Nord ovest, strategica per il rilancio delle acciaierie, potenziamento dei collegamenti ferroviari e viari. Piombino chiede infrastrutture adeguate alla sua vocazione industriale, che sembrava persa e invece dà segni di ripresa, e alle potenzialità turistiche legate anche ai collegamenti marittimi con l'arcipelago toscano e le altre isole. Il punto sugli interventi è stato fatto grazie a un'iniziativa organizzata dalla Cisl di Livorno, in particolare dalle sigle che si occupano di edilizia, siderurgia e trasporti. Al tavolo l'assessore regionale Filippo Boni, l'autorità portuale e il padrone di casa, il sindaco Francesco Ferrari, che apre alla possibilità di contribuire alle opere infrastrutturali usando le compensazioni che Snam dovrà dare per la permanenza del rigassificatore in porto.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona, il Comandante Fabio Spaccavento è il nuovo Capo Pilota: "Priorità a sicurezza e rilancio dei traffici"

Passaggio di consegne con Augusto Selva. Priorità: sicurezza e rilancio dei traffici nella fase dei grandi cantieri **ANCONA**, 5 marzo 2026 - Il Comandante Fabio Spaccavento è il nuovo Capo Pilota della Corporazione dei Piloti del **Porto** di **Ancona**. La nomina, firmata dal Direttore Marittimo delle Marche e Comandante del **porto**, Ammiraglio Ispettore (CP) Vincenzo Vitale, con decreto del 6 febbraio 2026, segna il passaggio di consegne con il Comandante Augusto Selva, in congedo dall'11 gennaio 2026 dopo quasi undici anni alla guida della corporazione. Spaccavento, barese, classe 1969, porta al vertice dei servizi tecnico-nautici dello scalo dorico un profilo costruito "sul ponte": dal 1990 ha navigato su diverse tipologie di navi fino al comando; nel 2002 è entrato nella Corporazione dei Piloti di **Ancona** e dal 2003 opera come pilota effettivo. Negli anni ha affiancato la guida della corporazione come coadiutore, seguendo anche gli aspetti organizzativi e amministrativi del servizio (il Capo Pilota è, di fatto, l'amministratore delegato della Corporazione). La nuova guida arriva mentre il **porto** di **Ancona** è chiamato a trasformare cantieri e programmi in operatività quotidiana. Al centro ci sono infrastrutture, accessibilità nautica e fondali, fattori che incidono direttamente sulla possibilità di attrarre navi più grandi e stabilizzare i traffici. In questo quadro, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha aggiornato sull'evoluzione della banchina 27: la variante approvata riduce di un anno i tempi di realizzazione (fine lavori prevista a giugno 2028) e conferma un'impostazione tecnica orientata a una maggiore capacità operativa, con fondale di progetto fino a -14 metri. "Il pilotaggio è il punto di contatto tra scelte tecniche e risultati concreti: ogni manovra è sicurezza, efficienza, reputazione del **porto**", è il messaggio che accompagna l'avvio del mandato. La priorità dichiarata è netta: lavorare in sinergia con Capitaneria, AdSP e operatori per riportare e far crescere i traffici, mantenendo standard elevati H24 e la massima attenzione alle manovre più delicate. Anche i dati aiutano a leggere il momento: nel 2025 il sistema portuale dell'Adriatico centrale ha chiuso con traffici merci in crescita, e **Ancona-Falconara** si conferma lo scalo trainante con oltre 9,6 milioni di tonnellate movimentate (+2%). Segnali che chiedono continuità: fondali, banchine e servizi tecnico-nautici devono procedere con la stessa velocità. Con la nomina di Spaccavento, la Corporazione dei Piloti del **Porto** di **Ancona** ribadisce il proprio ruolo: garantire manovre sicure, supportare i comandanti e mettere a disposizione competenza locale e prontezza operativa in un **porto** che vuole tornare a giocare da protagonista nell'Adriatico.



Passaggio di consegne con Augusto Selva. Priorità: sicurezza e rilancio dei traffici nella fase dei grandi cantieri ANCONA, 5 marzo 2026 - Il Comandante Fabio Spaccavento è il nuovo Capo Pilota della Corporazione dei Piloti del Porto di Ancona. La nomina, firmata dal Direttore Marittimo delle Marche e Comandante del porto, Ammiraglio Ispettore (CP) Vincenzo Vitale, con decreto del 6 febbraio 2026, segna il passaggio di consegne con il Comandante Augusto Selva, in congedo dall'11 gennaio 2026 dopo quasi undici anni alla guida della corporazione. Spaccavento, barese, classe 1969, porta al vertice dei servizi tecnico-nautici dello scalo dorico un profilo costruito "sul ponte": dal 1990 ha navigato su diverse tipologie di navi fino al comando; nel 2002 è entrato nella Corporazione dei Piloti di Ancona e dal 2003 opera come pilota effettivo. Negli anni ha affiancato la guida della corporazione come coadiutore, seguendo anche gli aspetti organizzativi e amministrativi del servizio (il Capo Pilota è, di fatto, l'amministratore delegato della Corporazione). La nuova guida arriva mentre il porto di Ancona è chiamato a trasformare cantieri e programmi in operatività quotidiana. Al centro ci sono infrastrutture, accessibilità nautica e fondali, fattori che incidono direttamente sulla possibilità di attrarre navi più grandi e stabilizzare i traffici. In questo quadro, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha aggiornato sull'evoluzione della banchina 27: la variante approvata riduce di un anno i tempi di realizzazione (fine lavori prevista a giugno 2028) e conferma un'impostazione tecnica orientata a una maggiore capacità operativa, con fondale di progetto fino a -14 metri. "Il pilotaggio è il punto di contatto tra scelte tecniche e risultati concreti: ogni manovra è sicurezza, efficienza, reputazione del porto", è il messaggio che accompagna l'avvio del mandato. La priorità dichiarata è netta: lavorare in sinergia con Capitaneria, AdSP e operatori per riportare e far crescere i traffici, mantenendo standard elevati H24 e la massima attenzione alle manovre più delicate. Anche i dati aiutano a leggere il momento: nel 2025 il sistema portuale dell'Adriatico centrale ha chiuso con traffici merci in crescita, e Ancona-Falconara si conferma lo scalo trainante con oltre 9,6 milioni di tonnellate movimentate (+2%). Segnali che chiedono continuità: fondali, banchine e servizi tecnico-nautici devono procedere con la stessa velocità. Con la nomina di Spaccavento, la Corporazione dei Piloti del Porto di Ancona ribadisce il proprio ruolo: garantire manovre sicure, supportare i comandanti e mettere a disposizione competenza locale e prontezza operativa in un porto che vuole tornare a giocare da protagonista nell'Adriatico.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ocean Viking in arrivo al porto di Ancona: a bordo 36 migranti, tra loro 8 minori soli

La maggior parte dei migranti proviene dal Sudan, Paese attraversato da una devastante guerra civile **ANCONA** - Lunedì prossimo nel **porto** di **Ancona** è atteso l'arrivo della Ocean Viking, nave dell'ong Sos Méditerranée, con 36 migranti a bordo, tra cui 8 minori non accompagnati. Secondo quanto si apprende, le persone soccorse si trovavano su un piccolo gommone alla deriva nella zona Sar libica. La maggior parte dei migranti proviene dal Sudan, Paese attraversato da una devastante guerra civile. L'attracco alla banchina 19 dello scalo portuale dorico è previsto nel pomeriggio. AnconaToday è in caricamento.



Soccorse 36 persone in mare, nave Ocean Viking attraccherà ad Ancona

Sbarco previsto alle 16 di lunedì 9 marzo. L'ong: "Tra loro otto minori non accompagnati" La nave Ocean Viking della ong Sos Méditerranée si sta dirigendo verso il porto di Ancona dopo aver salvato 36 persone che si trovavano a bordo di un gommone alla deriva nella zona di ricerca e soccorso libica. "Tra i sopravvissuti, provenienti principalmente dal Sudan, otto minori non accompagnati. Raccontano di aver trascorso due notti in mare dopo essere fuggiti da Tripoli. - racconta su X l'ong - Erano infreddoliti, hanno inalato benzina e mostrano segni di intossicazione. Ora si stanno lentamente riprendendo".



Soccorse 36 persone in mare, nave Ocean Viking attraccherà ad Ancona



03/06/2026 10:42

Sbarco previsto alle 16 di lunedì 9 marzo. L'ong: "Tra loro otto minori non accompagnati" La nave Ocean Viking della ong Sos Méditerranée si sta dirigendo verso il porto di Ancona dopo aver salvato 36 persone che si trovavano a bordo di un gommone alla deriva nella zona di ricerca e soccorso libica. "Tra i sopravvissuti, provenienti principalmente dal Sudan, otto minori non accompagnati. Raccontano di aver trascorso due notti in mare dopo essere fuggiti da Tripoli. - racconta su X l'ong - Erano infreddoliti, hanno inalato benzina e mostrano segni di intossicazione. Ora si stanno lentamente riprendendo".

Piloti del porto di Ancona, il nuovo capo è Spaccavento

Il decreto dell'ammiraglio Vitale. Subentra a Selva Il comandante Fabio Spaccavento è il nuovo capo pilota della Corporazione dei piloti del porto di Ancona. Lo ha nominato con decreto del 6 febbraio l'ammiraglio ispettore Vincenzo Vitale, direttore marittimo delle Marche e comandante del porto. Spaccavento subentra ad Augusto Selva, in congedo dall'11 gennaio dopo quasi undici anni alla guida della corporazione. Barese, classe 1969, Spaccavento naviga dal 1990 su diverse tipologie di navi fino al comando. È entrato nella Corporazione dei piloti di Ancona nel 2002 e opera come pilota effettivo dal 2003, affiancando negli anni la guida dell'ente come coadiutore con delega anche agli aspetti organizzativi e amministrativi. La nomina arriva in una fase di trasformazione per lo scalo. L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale ha aggiornato i tempi della banchina 27: la variante approvata anticipa di un anno la fine dei lavori, ora prevista a giugno 2028, con un fondale di progetto fino a 14 metri di profondità.



Dubai, i primi 100 passeggeri della MSC Euribia tornano a casa: le operazioni della Farnesina

Atterrato nel pomeriggio il volo Emirates con a bordo i turisti rimasti fermi per sei giorni in **porto**. Un'operazione coordinata tra diplomazia e compagnia per sbloccare la situazione dopo i raid nell'area. Si è conclusa nel primo pomeriggio di venerdì 6 marzo la lunga attesa per il primo gruppo di passeggeri della MSC Euribia. APPROFONDIMENTI LA TRAGEDIA Travolto e schiacciato da una pala meccanica in una cava di tufo: operaio muore a 51 anni. Un Airbus A380 della Emirates, atterrato sulla pista dell'aeroporto di Roma Fiumicino, ha riportato in Italia circa 140 crocieristi dei 563 complessivi che erano rimasti bloccati negli Emirati Arabi Uniti. AD Tra i passeggeri sbarcati al "Leonardo da Vinci", un centinaio sono di nazionalità italiana, mentre il resto del gruppo è composto da cittadini svizzeri, francesi e austriaci. Sei giorni d'assedio diplomatico La permanenza forzata a bordo della nave, ferma nel **porto** di Dubai, è stata la diretta conseguenza dell'improvviso inasprimento del conflitto in Medio Oriente. In seguito agli attacchi condotti da Stati Uniti e Israele contro l'Iran, la reazione di Teheran ha colpito diversi obiettivi nei Paesi del Golfo, rendendo di fatto insicure le rotte marittime e paralizzando le operazioni portuali. Per quasi una settimana, i turisti hanno vissuto in una sorta di limbo dorato, impossibilitati a ripartire mentre la tensione bellica nell'area toccava i massimi storici. Il ruolo della Farnesina Il via libera al rimpatrio è arrivato dopo un intenso lavoro di mediazione che ha visto protagonisti l'ambasciata d'Italia ad Abu Dhabi e il Consolato a Dubai. I funzionari diplomatici hanno operato in costante contatto con i vertici di MSC Crociere per facilitare il coordinamento con le compagnie aeree e garantire gli slot necessari ai voli speciali. Quello atterrato a Roma è solo il primo di una serie di collegamenti previsti per svuotare la nave e garantire il rientro di tutti i passeggeri coinvolti. Negli scali romani, l'atmosfera tra i viaggiatori è di evidente sollievo: dopo giorni di incertezza e notizie frammentarie sulla sicurezza della regione, il ritorno in Italia mette la parola fine a una vacanza trasformata in un caso geopolitico. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Atterrato nel pomeriggio il volo Emirates con a bordo i turisti rimasti fermi per sei giorni in porto. Un'operazione coordinata tra diplomazia e compagnia per sbloccare la situazione dopo i raid nell'area. Si è conclusa nel primo pomeriggio di venerdì 6 marzo la lunga attesa per il primo gruppo di passeggeri della MSC Euribia. APPROFONDIMENTI LA TRAGEDIA Travolto e schiacciato da una pala meccanica in una cava di tufo: operaio muore a 51 anni. Un Airbus A380 della Emirates, atterrato sulla pista dell'aeroporto di Roma Fiumicino, ha riportato in Italia circa 140 crocieristi dei 563 complessivi che erano rimasti bloccati negli Emirati Arabi Uniti. AD Tra i passeggeri sbarcati al "Leonardo da Vinci", un centinaio sono di nazionalità italiana, mentre il resto del gruppo è composto da cittadini svizzeri, francesi e austriaci. Sei giorni d'assedio diplomatico La permanenza forzata a bordo della nave, ferma nel porto di Dubai, è stata la diretta conseguenza dell'improvviso inasprimento del conflitto in Medio Oriente. In seguito agli attacchi condotti da Stati Uniti e Israele contro l'Iran, la reazione di Teheran ha colpito diversi obiettivi nei Paesi del Golfo, rendendo di fatto insicure le rotte marittime e paralizzando le operazioni portuali. Per quasi una settimana, i turisti hanno vissuto in una sorta di limbo dorato, impossibilitati a ripartire mentre la tensione bellica nell'area toccava i massimi storici. Il ruolo della Farnesina Il via libera al rimpatrio è arrivato dopo un intenso lavoro di mediazione che ha visto protagonisti l'ambasciata d'Italia ad Abu Dhabi e il Consolato a Dubai. I funzionari diplomatici hanno operato in costante contatto con i vertici di MSC Crociere per facilitare il coordinamento con le compagnie aeree e garantire gli slot necessari ai voli speciali. Quello atterrato a Roma è solo il primo di una serie di collegamenti previsti per svuotare la nave e garantire il rientro di tutti i passeggeri coinvolti. Negli scali romani, l'atmosfera tra i viaggiatori è di evidente sollievo: dopo giorni di incertezza e

Parks

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Finanziato il progetto LIFE Bycatch per la tutela della biodiversità marina nell'Area Marina Protetta Torre del Cerrano

(Pineto-Silvi, 06 Mar 26) L'Area Marina Protetta Torre del Cerrano è tra i beneficiari del progetto europeo LIFE Bycatch , un'importante iniziativa dedicata alla riduzione delle catture accidentali di specie marine protette e al miglioramento della sostenibilità delle attività di pesca. Il progetto ha ottenuto un finanziamento per l'area marina protetta di circa 300 mila euro destinato alle attività locali, nell'ambito del programma LIFE dell'Unione Europea, lo strumento finanziario comunitario per l'ambiente e l'azione per il clima. LIFE Bycatch si pone in continuità con il progetto LIFE DELFI, concluso nel 2024, che ha consentito di sviluppare soluzioni efficaci per mitigare le interazioni tra pesca professionale e delfini. La nuova iniziativa amplia il raggio d'azione, affrontando in modo integrato il problema del bycatch che coinvolge cetacei, tartarughe marine, elasmobranchi e uccelli marini. Il progetto prevede l'impiego di tecnologie innovative e sistemi avanzati di monitoraggio per migliorare la rilevazione delle catture accidentali e ridurre le interazioni tra fauna marina e attrezzi da pesca. Tra le soluzioni sperimentate figurano dissuasori acustici intelligenti basati su algoritmi di intelligenza artificiale, sistemi di monitoraggio elettronico a bordo dei pescherecci e programmi di monitoraggio acustico per lo studio della presenza dei cetacei e la prevenzione delle interazioni con le attività di pesca. Il progetto include inoltre azioni per la riduzione dei rifiuti marini derivanti dalla pesca, la sperimentazione di attrezzature biodegradabili e attività di formazione rivolte ai pescatori per favorire pratiche operative sostenibili. LIFE Bycatch è realizzato da un partenariato internazionale che coinvolge istituzioni scientifiche, enti gestori di aree protette e organizzazioni ambientaliste, capofila è Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) di Ancona. Il progetto coinvolge inoltre pescatori, autorità portuali e comunità locali, promuovendo un modello di gestione partecipata delle risorse marine. Nell'ambito delle attività progettuali, l'Area Marina Protetta Torre del Cerrano contribuirà alle azioni di monitoraggio, alla sperimentazione delle soluzioni tecnologiche e al coinvolgimento degli operatori della pesca e della cittadinanza, con l'obiettivo di rafforzare la tutela della biodiversità e promuovere una pesca sempre più sostenibile. Il progetto LIFE Bycatch rappresenta un passo significativo verso la conservazione degli ecosistemi marini e la protezione delle specie vulnerabili, consolidando il ruolo dell'Area Marina Protetta Torre del Cerrano come laboratorio di innovazione e buone pratiche per la tutela del mare Adriatico.

Parks

Finanziato il progetto LIFE Bycatch per la tutela della biodiversità marina nell'Area Marina Protetta Torre del Cerrano

03/06/2026 08:55

(Pineto-Silvi, 06 Mar 26) L'Area Marina Protetta Torre del Cerrano è tra i beneficiari del progetto europeo LIFE Bycatch, un'importante iniziativa dedicata alla riduzione delle catture accidentali di specie marine protette e al miglioramento della sostenibilità delle attività di pesca. Il progetto ha ottenuto un finanziamento per l'area marina protetta di circa 300 mila euro destinato alle attività locali, nell'ambito del programma LIFE dell'Unione Europea, lo strumento finanziario comunitario per l'ambiente e l'azione per il clima. LIFE Bycatch si pone in continuità con il progetto LIFE DELFI, concluso nel 2024, che ha consentito di sviluppare soluzioni efficaci per mitigare le interazioni tra pesca professionale e delfini. La nuova iniziativa amplia il raggio d'azione, affrontando in modo integrato il problema del bycatch che coinvolge cetacei, tartarughe marine, elasmobranchi e uccelli marini. Il progetto prevede l'impiego di tecnologie innovative e sistemi avanzati di monitoraggio per migliorare la rilevazione delle catture accidentali e ridurre le interazioni tra fauna marina e attrezzi da pesca. Tra le soluzioni sperimentate figurano dissuasori acustici intelligenti basati su algoritmi di intelligenza artificiale, sistemi di monitoraggio elettronico a bordo dei pescherecci e programmi di monitoraggio acustico per lo studio della presenza dei cetacei e la prevenzione delle interazioni con le attività di pesca. Il progetto include inoltre azioni per la riduzione dei rifiuti marini derivanti dalla pesca, la sperimentazione di attrezzature biodegradabili e attività di formazione rivolte ai pescatori per favorire pratiche operative sostenibili. LIFE Bycatch è realizzato da un partenariato internazionale che coinvolge istituzioni scientifiche, enti gestori di aree protette e organizzazioni ambientaliste, capofila è Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) di Ancona. Il progetto coinvolge inoltre pescatori, autorità portuali e comunità locali, promuovendo un modello di gestione partecipata delle risorse marine. Nell'ambito delle attività progettuali, l'Area Marina Protetta Torre del Cerrano contribuirà alle azioni di monitoraggio, alla sperimentazione delle soluzioni tecnologiche e al coinvolgimento degli operatori della pesca e della cittadinanza, con l'obiettivo di rafforzare la tutela della biodiversità e promuovere una pesca sempre più sostenibile. Il progetto LIFE Bycatch rappresenta un passo significativo verso la conservazione degli ecosistemi marini e la protezione delle specie vulnerabili, consolidando il ruolo dell'Area Marina Protetta Torre del Cerrano come laboratorio di innovazione e buone pratiche per la tutela del mare Adriatico.



Porto di Ancona: Fabio Spaccavento nominato nuovo Capo Pilota

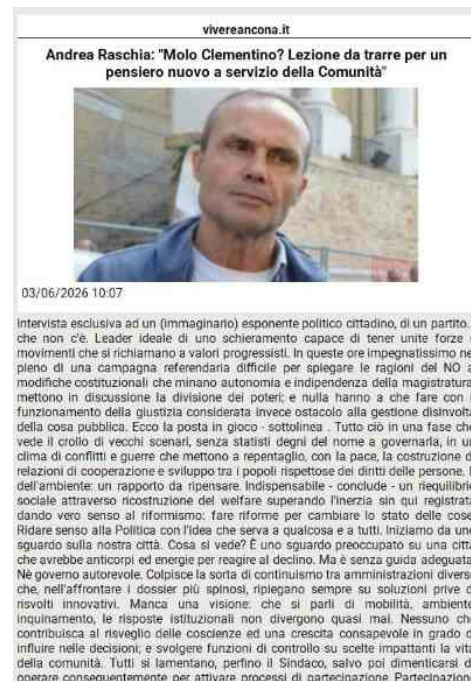
Il Comandante Fabio Spaccavento è il nuovo Capo Pilota della Corporazione dei Piloti del Porto di Ancona. La nomina, firmata dal Direttore Marittimo delle Marche e Comandante del porto, Ammiraglio Ispettore (CP) Vincenzo Vitale, con decreto del 6 febbraio 2026, segna il passaggio di consegne con il Comandante Augusto Selva, in congedo dall'11 gennaio 2026 dopo quasi undici anni alla guida della corporazione. Spaccavento, barese, classe 1969, porta al vertice dei servizi tecnico-nautici dello scalo dorico un profilo costruito "sul ponte": dal 1990 ha navigato su diverse tipologie di navi fino al comando; nel 2002 è entrato nella Corporazione dei Piloti di Ancona e dal 2003 opera come pilota effettivo. Negli anni ha affiancato la guida della corporazione come coadiutore, seguendo anche gli aspetti organizzativi e amministrativi del servizio (il Capo Pilota è, di fatto, l'amministratore delegato della Corporazione). La nuova guida arriva mentre il porto di Ancona è chiamato a trasformare cantieri e programmi in operatività quotidiana. Al centro ci sono infrastrutture, accessibilità nautica e fondali, fattori che incidono direttamente sulla possibilità di attrarre navi più grandi e stabilizzare i traffici. In questo quadro, l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale ha aggiornato sull'evoluzione della banchina 27: la variante approvata riduce di un anno i tempi di realizzazione (fine lavori prevista a giugno 2028) e conferma un'impostazione tecnica orientata a una maggiore capacità operativa, con fondale di progetto fino a -14 metri "Il pilotaggio è il punto di contatto tra scelte tecniche e risultati concreti: ogni manovra è sicurezza, efficienza, reputazione del porto", è il messaggio che accompagna l'avvio del mandato. La priorità dichiarata è netta: lavorare in sinergia con Capitaneria, AdSP e operatori per riportare e far crescere i traffici, mantenendo standard elevati H24 e la massima attenzione alle manovre più delicate. Anche i dati aiutano a leggere il momento: nel **sistema portuale** dell'Adriatico centrale ha chiuso con traffici merci in crescita, e Ancona-Falconara si conferma lo scalo trainante con oltre 9,6 milioni di tonnellate movimentate (+2%). Segnali che chiedono continuità: fondali, banchine e servizi tecnico-nautici devono procedere con la stessa velocità. Con la nomina di Spaccavento, la Corporazione dei Piloti del Porto di Ancona ribadisce il proprio ruolo: garantire manovre sicure, supportare i comandanti e mettere a disposizione competenza locale e prontezza operativa in un porto che vuole tornare a giocare da protagonista nell'Adriatico. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 06-03-2026 alle 09:43 sul giornale del 06 marzo 2026 0 letture.



Andrea Raschia: "Molo Clementino? Lezione da trarre per un pensiero nuovo a servizio della Comunità"

Intervista esclusiva ad un (immaginario) esponente politico cittadino, di un partito... che non c'è. Leader ideale di uno schieramento capace di tener unite forze e movimenti che si richiamano a valori progressisti. In queste ore impegnatissimo nel pieno di una campagna referendaria difficile per spiegare le ragioni del NO a modifiche costituzionali che minano autonomia e indipendenza della magistratura; mettono in discussione la divisione dei poteri; e nulla hanno a che fare con il funzionamento della giustizia considerata invece ostacolo alla gestione disinvoltata della cosa pubblica. Ecco la posta in gioco - sottolinea . Tutto ciò in una fase che vede il crollo di vecchi scenari, senza statisti degni del nome a governarla, in un clima di conflitti e guerre che mettono a repentaglio, con la pace, la costruzione di relazioni di cooperazione e sviluppo tra i popoli rispettose dei diritti delle persone. E dell'ambiente: un rapporto da ripensare. Indispensabile - conclude - un riequilibrio sociale attraverso ricostruzione del welfare superando l'inerzia sin qui registrata dando vero senso al riformismo: fare riforme per cambiare lo stato delle cose. Ridare senso alla Politica con l'idea che serva a qualcosa e a tutti. Iniziamo da

uno sguardo sulla nostra città. Cosa si vede? È uno sguardo preoccupato su una città che avrebbe anticorpi ed energie per reagire al declino. Ma è senza guida adeguata. Nè governo autorevole. Colpisce la sorta di continuismo tra amministrazioni diverse che, nell'affrontare i dossier più spinosi, ripiegano sempre su soluzioni prive di risvolti innovativi. Manca una visione: che si parli di mobilità, ambiente, inquinamento, le risposte istituzionali non divergono quasi mai. Nessuno che contribuisca al risveglio delle coscienze ed una crescita consapevole in grado di influire nelle decisioni; e svolgere funzioni di controllo su scelte impattanti la vita della comunità. Tutti si lamentano, perfino il Sindaco, salvo poi dimenticarsi di operare conseguentemente per attivare processi di partecipazione. Partecipazione che, come dimostra la vicenda impianto crematorio di Tavernelle, può incidere, no? Certo. Esperienza davvero illuminante. Le persone, quando si organizzano, diventano un soggetto collettivo in grado di cambiare esiti segnati. Proprio per questo spaventano. Possono contrastare il peso di lobby che invece incidono nelle decisioni di prendere. Pensiamo all'Area marina protetta sulla quale la precedente giunta ha chiuso ogni confronto di merito e coinvolgimento popolare. Mentre l'attuale non brilla certo per novità. Ricordi di quella vicenda? Che anche l'allora Sindaca era d'accordo. È del 2014 un suo comunicato stampa. Poi improvvisamente cambiò idea. Ad un cittadino che chiedeva spiegazioni sostenendo l'utilità di un referendum consultivo rispose che non c'era tempo per organizzarlo... E a proposito di lobby? Sicuramente pesano i soggetti che rivestono posizioni dominanti nelle attività economiche cittadine. Marittime in particolare. Soggetti che hanno dimostrato



di saper agire negli equilibri politici e capaci di incidere negli esiti elettorali. Dotati di mezzi notevoli per orientare e condizionare le scelte sull'insieme degli schieramenti. A prescindere. Tutto alla luce del sole, dunque? Una panoramica completa deve considerare poteri che si muovono nelle zone grigie. Non va dimenticato lo squarcio denunciato anni or sono dal procuratore generale di Ancona Vincenzo Macrì: aveva messo in guardia dai tentacoli della criminalità organizzata di varia provenienza e natura che cerca di infiltrarsi, saldarsi con quella economica operando in silenzio. " Un substrato marcio, un intreccio di potere, un sistema che, attraverso l'asservimento della politica, persegue l'interesse delle lobby. Non dei cittadini." Esaminiamo interessi corposi: il Molo Clementino Sono trascorsi ormai due anni dall'iniziativa di Italia Nostra sul **Porto**. Tra i relatori, assieme all'architetto Maria Luisa Polichetti e all'economista Mauro Gallegati, l'allergologo Floriano Bonifazi che, di fronte ad una platea basita, ha richiamato le conseguenze per la nostra salute, già pesantemente rischio, con l'arrivo delle Super Navi. Pensate - ha detto - ognuna inquina quanto 150mila automobili! Ormai ci siamo. Il tempo stringe, gli spazi per intervenire si assottigliano. L'iter per il via al banchinamento sta per concludersi. Ci siamo, dunque Paradossalmente la procedura prevede ancora che ognuno di noi, singolarmente, in quanto portatore di interesse, possa avanzare osservazioni in ordine a impatto ambientale e rischi per la salute. In che modo? Attraverso il deposito telematico: invio digitale di atti tramite Pec con il quale le osservazioni saranno prese in carico dal Ministero Ambiente. Tutto chiaro? Sembra una formalità... Infatti, metodo burocratico. Risultato tutt'altro che garantito. E allora? Serve una risposta diversa. È noto che il buon esito di ogni rivendicazione necessita di condivisione ampia e di sostegno consapevole da parte degli interessati proponenti. Che mai come in questa occasione, essendo in discussione temi come la salute pubblica, si possono definire a pieno titolo COMUNITÀ. Una comunità deve interagire, dunque; discutere, confrontarsi. Deve organizzarsi, attivarsi. Assumere iniziative e passo dopo passo verificare i risultati. Questa naturale attività dell'uomo prende il nome di " politica ". Proprio ciò che ha perduto di significato a seguito dei cattivi esempi di una classe dirigente che fa di tutto per allontanare le persone lasciando non di rado a profittatori e maneggioni il compito di gestire la cosa pubblica. Dobbiamo reagire! C'è ancora spazio d'intervento? La pratica ora all'esame del Ministero offre l'occasione alle energie sane della società, comitati e gruppi di cittadini, associazioni e movimenti, di provarci: metter mano a una vicenda nella quale -con evidenza straordinaria- gli interessi privati si scontrano col Bene comune. Le Grandi navi? Grandi Navi al Molo Clementino. Risorse per pochi, gravi forme di inquinamento e avvelenamento per tutti! I Partiti, quello che rimane, pensano di reagire o restare alla finestra? In tal caso, un consiglio: chiudetela! Altrimenti diamoci da fare, animo! Il Sindaco sembra frenare: reggerà fino alle fine? E in particolare, la principale forza di opposizione in Città avrà intelligenza e buonsenso di mettersi a capo di queste sacrosante iniziative? È comprensibile un certo imbarazzo. Si tratta pur sempre di decisioni sostenute all'epoca. Decisioni, però, passate al vaglio e al giudizio degli elettori. I quali,

anziché premiare la candidata che in modo diretto ha impersonato tali scelte, hanno deciso uno storico ricambio. L'esito elettorale avrebbe dovuto consigliare quanto meno approfondita riflessione con messe a punto conseguenti. Ciò non è avvenuto. Oggi finalmente vi è la possibilità concreta di farlo rimettendosi in sintonia con una Città che intende ripensare sé stessa mettendo in cima alle proprie priorità la salute dei cittadini e una economia sostenibile, rispettosa di ambiente e territorio. Pensiero conclusivo? Penso all'approvazione del PRG anni '70 secondo gli indirizzi espressi allora dal Consiglio comunale: riqualificazione del tessuto urbano, parcheggi scambiatori a salvaguardia della qualità della vita e promozione del trasporto pubblico. Anche gratuito. Serve quello spirito per indicare una visione unitaria della Città di domani, avendo cura esclusiva dell'interesse generale. Coinvolgere e far partecipare i cittadini rappresenta una garanzia. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 06-03-2026 alle 10:03 sul giornale del 06 marzo 2026 0 letture.

Un osservatorio permanente per il lavoro: il Comune convoca il tavolo contro lavoro nero e caporalato

Monitoraggio e azioni insieme a sindacati, imprese e forze dell'ordine. Un tavolo di confronto finalizzato all'istituzione di un "Osservatorio Permanente" dedicato alle politiche del lavoro e al monitoraggio delle condizioni di regolarità e di tutela nei rapporti lavorativi. È quello convocato dall'amministrazione comunale, con il primo appuntamento fissato per giovedì prossimo, 12 marzo, alle 11 a Palazzo del Pincio. L'iniziativa nasce dalla volontà di rafforzare le politiche attive del lavoro e di promuovere azioni di contrasto ai fenomeni di lavoro nero e discriminatorio, di precariato, di caporalato e di abuso dei contratti flessibili, prevedendo un monitoraggio costante sul rispetto delle norme che regolano i rapporti di lavoro, anche a tutela della dignità delle persone. «Si tratta di un passaggio importante - dichiara l'assessore al Lavoro Piero Alessi - perché vogliamo costruire un percorso stabile di confronto e di collaborazione, capace di prevenire e di contrastare le distorsioni del mercato del lavoro e di promuovere condizioni più giuste e trasparenti. L'Osservatorio Permanente potrà diventare uno strumento concreto di ascolto, di analisi e di proposta, a beneficio della comunità e del tessuto produttivo locale». Sono stati invitati a partecipare le organizzazioni sindacali, le associazioni imprenditoriali, la Regione Lazio Città Metropolitana, l'Autorità di Sistema Portuale Inps Inail Asl Polizia di Stato Polizia Locale Guardia di Finanza e Carabinieri, con l'obiettivo di avviare un confronto operativo e continuativo sui principali nodi del mercato del lavoro e sulle azioni possibili a livello territoriale. © RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



La Cronaca 24

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia - Porta Marina sgomberata dagli abusivi, via ai lavori di abbattimento delle baracche

CIVITAVECCHIA - Sono partite ieri mattina le operazioni di abbattimento delle baracche presenti nell'area di Porta Marina, nel porto storico di Civitavecchia, a breve distanza dalla darsena romana e dalle mura della Rocca. L'intervento, disposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e affidato alla società Seport, punta a eliminare definitivamente le strutture abusive che per anni hanno occupato uno dei punti più sensibili e suggestivi dello scalo. I lavori sono iniziati nelle prime ore del giorno: mezzi meccanici e operai hanno avviato la demolizione sotto lo sguardo di alcuni curiosi e degli operatori portuali presenti nella zona. Nel giro di poche ore lamiere e costruzioni di fortuna hanno cominciato a essere rimosse, liberando progressivamente l'area e riportando alla vista un tratto di porto di particolare valore storico e paesaggistico. La demolizione arriva dopo il sequestro dell'area avvenuto alcuni mesi fa, a seguito di un'operazione condotta dalla Polizia di frontiera insieme alla Guardia costiera. Durante i controlli gli investigatori avevano scoperto che dietro quelle strutture si nascondevano vere e proprie abitazioni realizzate abusivamente nel corso del tempo. In uno degli edifici erano state individuate sette unità abitative irregolari, costruite senza autorizzazioni in una zona soggetta a vincoli storici e paesaggistici. L'operazione aveva portato anche alle prime denunce per abusi edilizi, mentre la Procura di Civitavecchia ha avviato gli accertamenti per ricostruire le responsabilità legate alla trasformazione graduale di quell'area del porto in un piccolo insediamento abitativo abusivo.



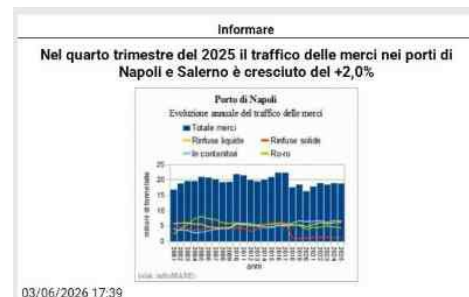
Informare

Napoli

Nel quarto trimestre del 2025 il traffico delle merci nei porti di Napoli e Salerno è cresciuto del +2,0%

Il calo del -1,0% accusato nello scalo del capoluogo regionale è stato più che colmato dalla crescita del +6,3% a Salerno. Nel 2025 il traffico delle merci nei porti di **Napoli** e Salerno è rimasto stabile essendo stato pari a 31,86 milioni di tonnellate rispetto a 31,88 milioni nell'anno precedente, con le sole merci allo sbarco che con 19,11 milioni di tonnellate hanno registrato un aumento del +1,2% sul 2024 e con quelle all'imbarco che con 12,75 milioni di tonnellate hanno segnato una diminuzione del -1,9%. Nel solo quarto trimestre del 2025 i due porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale hanno movimentato 7,95 milioni di tonnellate, con un rialzo del +2,0% sullo stesso periodo dell'anno precedente, di cui 4,83 milioni di tonnellate allo sbarco (+4,4%) e 3,12 milioni di tonnellate all'imbarco (-1,4%). In particolare, nel periodo ottobre-dicembre del 2025 il solo **porto** di **Napoli** ha movimentato globalmente 4,51 milioni di tonnellate di carichi (-1,0%), di cui 2,91 milioni di tonnellate allo sbarco (+2,3%) e 1,60 milioni di tonnellate all'imbarco (-6,5%). Nel settore delle merci varie il totale è stato di 2,59 milioni di tonnellate (-2,3%), incluse 1,63 milioni di tonnellate di merci in container (+0,5%)

realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 156.046 teu (-2,5%) e 959mila tonnellate di rotabili (-6,7%). Le rinfuse liquide si sono attestate a 1,49 milioni di tonnellate (-6,5%), di cui 1,15 milioni di tonnellate i prodotti petroliferi raffinati (-6,3%), 291mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-9,2%) e 42mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+6,7%). Le rinfuse secche sono state pari a 424mila tonnellate (+39,9%), di cui 189mila tonnellate di prodotti metallurgici e minerali (+98,5%), 95mila tonnellate di cereali (+2,8%) e 139mila tonnellate di altre rinfuse solide (+26,3%). Nel quarto trimestre dello scorso anno il **porto** di Salerno ha movimentato 3,44 milioni di tonnellate di merci (+6,3%), di cui 1,92 milioni di tonnellate allo sbarco (+7,6%) e 1,52 milioni di tonnellate all'imbarco (+4,6%). Nel comparto delle merci varie il traffico è suddiviso in 1,40 milioni di tonnellate di merci in container (+22,9%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 113.966 teu (+20,5%), 1,60 milioni di tonnellate di rotabili (-3,6%) e 272mila tonnellate di altre merci (+0,9%). Le rinfuse solide sono calate del -0,9% a 164mila tonnellate. Nel segmento dei passeggeri, il **porto** di **Napoli** ha chiuso il quarto trimestre del 2025 con un traffico crocieristico di 375mila passeggeri (+19,0%), di cui 51mila come home port (+5,0%) e 325mila in transito (+21,5%), con un traffico dei traghetti di 138mila passeggeri (-0,2%) e con un traffico dei servizi marittimi locali di 1,13 milioni di passeggeri (+2,1%). A Salerno il traffico dei crocieristi è stato di



Il calo del -1,0% accusato nello scalo del capoluogo regionale è stato più che colmato dalla crescita del +6,3% a Salerno. Nel 2025 il traffico delle merci nei porti di Napoli e Salerno è rimasto stabile essendo stato pari a 31,86 milioni di tonnellate rispetto a 31,88 milioni nell'anno precedente, con le sole merci allo sbarco che con 19,11 milioni di tonnellate hanno registrato un aumento del +1,2% sul 2024 e con quelle all'imbarco che con 12,75 milioni di tonnellate hanno segnato una diminuzione del -1,9%. Nel solo quarto trimestre del 2025 i due porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale hanno movimentato 7,95 milioni di tonnellate, con un rialzo del +2,0% sullo stesso periodo dell'anno precedente, di cui 4,83 milioni di tonnellate allo sbarco (+4,4%) e 3,12 milioni di tonnellate all'imbarco (-1,4%). In particolare, nel periodo ottobre-dicembre del 2025 il solo porto di Napoli ha movimentato globalmente 4,51 milioni di tonnellate di carichi (-1,0%), di cui 2,91 milioni di tonnellate allo sbarco (+2,3%) e 1,60 milioni di tonnellate all'imbarco (-6,5%). Nel settore delle merci varie il totale è stato di 2,59 milioni di tonnellate (-2,3%), incluse 1,63 milioni di tonnellate di merci in container (+0,5%) e 959mila tonnellate di rotabili (-6,7%). Le rinfuse liquide si sono attestate a 1,49 milioni di tonnellate (-6,5%), di cui 1,15 milioni di tonnellate i prodotti petroliferi raffinati (-6,3%), 291mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-9,2%) e 42mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+6,7%). Le rinfuse secche sono state pari a 424mila tonnellate (+39,9%), di cui 189mila tonnellate di prodotti metallurgici e minerali (+98,5%), 95mila tonnellate di cereali (+2,8%) e 139mila tonnellate di altre rinfuse solide (+26,3%). Nel quarto trimestre dello scorso anno il porto di Salerno ha movimentato 3,44 milioni di tonnellate di merci (+6,3%), di cui 1,92 milioni di tonnellate allo sbarco (+7,6%) e 1,52 milioni di

Informare

Napoli

32mila passeggeri tutti in transito (+16,8%), quello dei traghetti di 23mila passeggeri (+13,0%) e il traffico dei servizi locali di 133mila passeggeri (-2,1%). Nell'intero 2025 i crocieristi a **Napoli** sono stati 1,83 milioni (+5,2%), di cui 263mila come home port (+10,7%) e 1,57 milioni in transito (+4,3%), mentre a Salerno sono stati 127mila tutti in transito (+45,5%). Lo scorso anno il totale delle merci a **Napoli** è stato di 18,89 milioni di tonnellate (-0,5%), incluse 6,70 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-1,9%), 4,56 milioni di tonnellate di rotabili (-4,1%), 6,27 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+2,5%) e 1,35 milioni di tonnellate di rinfuse solide (+5,7%). A Salerno il dato complessivo è stato di 12,97 milioni di tonnellate (+0,5%), di cui 4,98 milioni di tonnellate di merci in container (+17,0%), 6,49 milioni di tonnellate di rotabili (-8,7%) e 953mila tonnellate di altre merci varie (0%).

Brindisi Report

Brindisi

Lavori nel porto, riaffiora storica rete ferroviaria Decauville: un patrimonio da tutelare

Questo sistema contribuì a rendere il **porto di Brindisi** uno dei principali hub del Mediterraneo Centro Orientale in campo militare e civile **BRINDISI** - In questi giorni, a seguito di lavori sulla banchina antistante il piazzale Lenio Flacco, nel **porto di Brindisi** sarebbe emerso un interessante tratto della rete di binari ferroviari che un tempo interessava l'intero lungomare. Quelle decine di metri di rotaie e il loro sistema di scambi sarebbero quanto resta della complessa ed efficiente infrastruttura logistica ferroviaria a scartamento ridotto "Decauville", che per decenni ha sostenuto le attività del **porto**. Tale sistema contribuì a rendere il **porto di Brindisi** uno dei principali hub del Mediterraneo Centro Orientale in campo militare e civile. Il tratto rinvenuto nel seno di ponente, prolungamento della linea ferroviaria connessa al percorso della Valigia delle Indie, durante la prima guerra mondiale funzionò a supporto delle esigenze della Marina Militare. La piazzaforte di **Brindisi** diveniva elemento nevralgico per le operazioni militari navali in Adriatico, nell'Egeo e sino alle coste del Medioriente. Anche durante la seconda guerra mondiale il **porto di Brindisi** assunse un'importanza logistica rilevante, fungendo da scalo

alternativo a Napoli e Augusta per il rifornimento delle truppe dislocate nei Balcani, ma anche in Libia. Un sistema ferroviario complesso, quello che sarebbe emerso in questi giorni negli scavi, capace di più operazioni di carico sul naviglio militare e quello civile militarizzato. Questa infrastruttura collegava la grande Polveriera Cillarese - realizzata in caverna e altamente protetta - con la Piazzaforte e l'Arsenale di **Brindisi**, in continuità con la rete ferroviaria avente come snodi la Stazione di **Brindisi** e quella Marittima "Alla luce del valore storico del tratto ferroviario emerso, come associazioni impegnate anche nella tutela della memoria storica della città, riteniamo doveroso che le istituzioni competenti si attivino affinché l'infrastruttura superstite sia preservata e valorizzata - sostengono l'archivio storico Benedetto Petrone-Aps e l'associazione Il Giunco Aps/Ets -. Sollecitiamo un atto di tutela della memoria storica cittadina, affinché sia colta un'opportunità concreta per arricchire il patrimonio culturale di **Brindisi** e rafforzare il legame tra la città, la sua storia e il suo **porto**, che oggi è un **porto** di pace e di accoglienza". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguiaci gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Depositi costieri di Vibo Marina, il Comune accelera su delocalizzazione. Un protocollo per spostare gli impianti

Romeo mette alle strette la Meridionale Petroli: stop al rinnovo ventennale, concessione solo di transizione. L'area individuata è la zona industriale di Porto Salvo Il Comune di Vibo Valentia cambia passo e prova ad accelerare sul nodo storico dei depositi costieri di carburanti nel porto di Vibo Marina . Dopo settimane di confronto con la società Meridionale Petroli , l'amministrazione guidata dal sindaco Enzo Romeo ha messo nero su bianco una proposta istituzionale che punta alla delocalizzazione degli impianti . È pronta infatti la bozza di un Protocollo d'intesa che coinvolge più livelli istituzionali: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Calabria, Comune di Vibo Valentia, Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Arsai, Corap e la stessa Meridionale Petroli Il documento è stato già trasmesso alla società e rappresenta il primo passo formale per spostare il deposito di oli minerali e carburanti dalla zona ovest del porto verso un sito alternativo , individuato preliminarmente nella zona industriale di Porto Salvo Un protocollo per spostare i depositi dal porto L'obiettivo dell'intesa è avviare un percorso condiviso di delocalizzazione e,

parallelamente, consentire la riconversione dell'area portuale oggi occupata dall'impianto , liberando il waterfront. Il protocollo non sostituisce i procedimenti amministrativi previsti dalla legge ma rappresenta un atto di indirizzo e coordinamento tra le amministrazioni coinvolte, finalizzato a costruire il percorso tecnico e istituzionale per il trasferimento. Il documento stabilisce che la Meridionale Petroli dovrà presentare entro 60 giorni dalla firma una proposta di piano di delocalizzazione contenente analisi di fattibilità tecnico-economica, ipotesi di localizzazione, cronoprogramma degli interventi e valutazione degli impatti ambientali e di sicurezza. Un impianto nato negli anni Cinquanta Il deposito costiero della Meridionale Petroli è presente nel porto di Vibo Valentia Marina dalla metà degli anni Cinquanta . L'impianto occupa oltre 26 mila metri quadrati di demanio marittimo e comprende uffici, magazzini, sala pompe e infrastrutture per lo stoccaggio e la movimentazione di carburanti. La concessione demaniale attualmente in vigore è stata rilasciata nel , ma nel frattempo il contesto urbano è profondamente cambiato. L'area portuale è oggi a ridosso di abitazioni e stabilimenti balneari , con criticità legate alla viabilità e alla gestione delle emergenze. Il deposito rientra inoltre nella categoria degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante , circostanza che negli anni ha rafforzato l'ipotesi di una delocalizzazione dell'impianto , ritenuta auspicabile anche dall'Asp di Vibo Valentia Il ruolo delle istituzioni Il protocollo assegna un ruolo centrale al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti , che attraverso la Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità coordinerà il tavolo tecnico istituzionale . La Regione Calabria dovrà garantire il coordinamento delle autorizzazioni ambientali e produttive, mentre



Romeo mette alle strette la Meridionale Petroli: stop al rinnovo ventennale, concessione solo di transizione. L'area individuata è la zona industriale di Porto Salvo Il Comune di Vibo Valentia cambia passo e prova ad accelerare sul nodo storico dei depositi costieri di carburanti nel porto di Vibo Marina . Dopo settimane di confronto con la società Meridionale Petroli , l'amministrazione guidata dal sindaco Enzo Romeo ha messo nero su bianco una proposta istituzionale che punta alla delocalizzazione degli impianti . È pronta infatti la bozza di un Protocollo d'intesa che coinvolge più livelli istituzionali: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Calabria, Comune di Vibo Valentia, Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Arsai, Corap e la stessa Meridionale Petroli Il documento è stato già trasmesso alla società e rappresenta il primo passo formale per spostare il deposito di oli minerali e carburanti dalla zona ovest del porto verso un sito alternativo , individuato preliminarmente nella zona industriale di Porto Salvo Un protocollo per spostare i depositi dal porto L'obiettivo dell'intesa è avviare un percorso condiviso di delocalizzazione e, parallelamente, consentire la riconversione dell'area portuale oggi occupata dall'impianto , liberando il waterfront. Il protocollo non sostituisce i procedimenti amministrativi previsti dalla legge ma rappresenta un atto di indirizzo e coordinamento tra le amministrazioni coinvolte, finalizzato a costruire il percorso tecnico e istituzionale per il trasferimento. Il documento stabilisce che la Meridionale Petroli dovrà presentare entro 60 giorni dalla firma una proposta di piano di delocalizzazione contenente analisi di fattibilità tecnico-economica, ipotesi di localizzazione, cronoprogramma degli interventi e valutazione degli impatti ambientali e di sicurezza. Un impianto nato negli anni Cinquanta Il deposito costiero della Meridionale Petroli è presente nel porto di Vibo Valentia Marina dalla metà degli anni Cinquanta . L'impianto occupa

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

il Comune di Vibo Valentia sarà chiamato a collaborare sugli aspetti urbanistici e amministrativi legati al trasferimento. L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha già previsto una possibile soluzione temporanea: una concessione demaniale di transizione per consentire all'azienda di operare durante la fase necessaria alla realizzazione del trasferimento. L'ipotesi Porto Salvo Il sito individuato in via preliminare è la zona industriale di Porto Salvo , ma l'insediamento dovrà superare una serie di verifiche tecniche e autorizzative . Sia Arsai sia Corap hanno dichiarato la disponibilità a valutare l'eventuale domanda di insediamento della società, precisando però che l'autorizzazione dipenderà dagli esiti delle istruttorie tecniche. Tra gli aspetti da valutare figurano la disponibilità dei lotti industriali, la realizzazione delle condotte necessarie per il trasporto dei carburanti e le condizioni di sicurezza legate allo stoccaggio di materiali altamente infiammabili Gli impegni della Meridionale Petroli Nel protocollo la società si impegnerebbe a presentare il piano di delocalizzazione entro 60 giorni , collaborare con le amministrazioni fornendo tutti i dati tecnici necessari e mantenere i più elevati standard di sicurezza fino al completamento del trasferimento . È previsto inoltre l'impegno a salvaguardare i livelli occupazionali diretti e dell'indotto e a sostenere i costi di progettazione e realizzazione degli interventi , con la possibilità di accedere a eventuali strumenti di cofinanziamento pubblico qualora disponibili. Il trasferimento delle attività rappresenterebbe quindi un impegno giuridicamente vincolante per la società , che dovrà essere definito nel dettaglio nel piano tecnico di delocalizzazione. Tavolo tecnico permanente Per seguire l'attuazione dell'intesa verrà istituito un tavolo tecnico permanente con rappresentanti del Ministero, della Regione, del Comune, dell'Autorità portuale, di Arsai, Corap e della società. Il tavolo avrà il compito di coordinare le attività, monitorare l'avanzamento della procedura e aggiornare il cronoprogramma Alle riunioni potranno partecipare anche Prefettura, Capitaneria di Porto, Vigili del Fuoco, Autorità di bacino e organizzazioni sindacali , soprattutto per gli aspetti legati alla sicurezza e alla tutela occupazionale. Romeo: Il porto deve tornare ai cittadini Sul protocollo è intervenuto il sindaco Enzo Romeo , che ha annunciato l'invio della bozza alla società. Abbiamo lavorato incessantemente per costruire un'alternativa concreta. Il Protocollo d'Intesa che abbiamo inviato alla Meridionale Petroli non è solo un documento tecnico, ma un patto di sviluppo che mette nero su bianco il trasferimento degli impianti nell'area industriale di Porto Salvo. È una condizione di vantaggio che questa Amministrazione, con il supporto degli enti coinvolti, ha voluto offrire all'azienda per tutelare lavoro e produzione, ma a un patto chiaro: il porto deve tornare ai cittadini. Il nodo della concessione Il punto più delicato resta la durata della concessione demaniale . L'amministrazione comunale ha ribadito la propria contrarietà a un rinnovo ventennale , ipotesi che secondo il Comune bloccherebbe qualsiasi progetto di rilancio del waterfront. La posizione del Comune, sostenuta anche dal Consiglio provinciale e dalle risoluzioni comunali, è netta: no a rinnovi ventennali. Mentre la società punta a ottenere altri 20 anni di permanenza sul waterfront un vantaggio anacronistico e ormai incompatibile con la sicurezza e lo sviluppo turistico noi rispondiamo con la

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

concretezza del Protocollo. Proponiamo una concessione di transizione di circa 30 mesi, strettamente necessaria per l'avvio e il completamento della delocalizzazione. Il progetto di fattibilità resta, come è giusto che sia, a carico del concessionario privato che per decenni ha operato sul territorio. L'ultimatum alla società Romeo ha sottolineato anche il lavoro istituzionale svolto nelle ultime settimane per costruire un percorso condiviso tra tutti gli enti coinvolti. L'attivazione del tavolo ministeriale e regionale è stato un atto di disponibilità politica straordinaria. Abbiamo creato un percorso che prima non esisteva, superando ostacoli burocratici per offrire una via d'uscita onorevole e produttiva. Ora la Meridionale Petroli deve scegliere: o farsi protagonista del rilancio di Vibo Marina firmando l'intesa, o restare arroccata su una posizione di privilegio che la città non è più disposta a tollerare. Non permetteremo che il futuro del nostro litorale venga ipotecato per altri due decenni. Il modello Vibo Per l'amministrazione comunale il percorso avviato rappresenta anche un nuovo approccio alla gestione delle politiche portuali. L'obiettivo dichiarato è costruire un modello Vibo, basato su un fronte istituzionale compatto capace di guidare la trasformazione del porto verso sicurezza, sviluppo turistico, nautica da diporto e valorizzazione del territorio

ARTICOLI CORRELATI.

Potenziare il porto di Crotone, confronto strategico tra Confindustria e Autorità Portuale

Presso la sede dell'Associazione industriali si è tenuto un primo confronto strategico tra il presidente di Confindustria Crotone Mario Spanò , e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Paolo Piacenza . L'incontro ha avuto come obiettivo principale la definizione di un'interlocuzione operativa per potenziare lo scalo crotone, considerato una risorsa fondamentale ancora priva di una piena espressione delle proprie potenzialità sia nel settore delle merci che in quello dei passeggeri. Visione integrata trasporti Mario Spanò ha sottolineato l'urgenza di una visione integrata che metta a sistema porto e aeroporto, valorizzando la posizione baricentrica della città nel Mediterraneo . Secondo il leader degli industriali, il rafforzamento delle infrastrutture è l'unica via per attrarre nuovi investimenti e sostenere gli operatori storici dello scalo, creando un volano economico per l'intero versante ionico calabrese. Focus su crociere e investimenti Dal canto suo, Paolo Piacenza ha illustrato le linee d'azione dell'Autorità, ponendo l'accento sulla crescita del settore crocieristico che negli ultimi anni ha mostrato segnali estremamente positivi. L'impegno dell'ente si sta concentrando sul reperimento di finanziamenti per il ripristino delle funzionalità del porto nuovo e sulla redazione dei documenti di programmazione necessari a definire un assetto preciso per la portualità regionale. Sinergia con Antica Kroton L'incontro si è concluso con la volontà condivisa di avviare brevi sessioni operative per trasformare queste linee guida in azioni concrete. Questa rinnovata attenzione per lo scalo portuale si affianca idealmente ai grandi progetti di rigenerazione come Antica Kroton , contribuendo a disegnare un futuro in cui la legalità delle demolizioni a Punta Scifo e lo sviluppo infrastrutturale procedano di pari passo.



Crotoneok

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Crotone punta sul porto: dialogo tra Confindustria e Autorità portuale

Incontro tra Confindustria Crotone e Autorità di Sistema Portuale: focus su sviluppo infrastrutture, crociere e integrazione con aeroporto. Un primo confronto sul futuro del porto e sulle prospettive di sviluppo dello scalo. Il presidente di Confindustria Crotone, Mario Spanò, ha incontrato nella sede dell'associazione degli industriali il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, avviando un dialogo sulle strategie infrastrutturali e sulle opportunità di crescita del porto di Crotone. «Abbiamo voluto personalmente fare gli auguri di buon lavoro al presidente Piacenza, rappresentando la nostra disponibilità ad avviare una interlocuzione propositiva ed operativa sullo sviluppo del porto di Crotone. È una infrastruttura strategica che ancora non esprime pienamente le sue potenzialità e su cui è necessario continuare ad investire per migliorarne la capacità di attrarre investimenti sul traffico passeggeri e merci, valorizzando così anche gli operatori che da tempo operano nello scalo portuale crotone», ha evidenziato Mario Spanò. Nel corso dell'incontro è stata sottolineata anche la necessità di una visione infrastrutturale integrata per l'intero territorio ionico calabrese. «Crediamo che lo sviluppo del sistema infrastrutturale dell'area e con essa del versante ionico calabrese richieda una visione strategica integrata. Serve investire sulle infrastrutture creando un sistema tra porto e aeroporto per condividere una visione comune in funzione, ad esempio, del trasporto passeggeri, valorizzando così la posizione nel Mediterraneo dello scalo portuale di Crotone», ha aggiunto il presidente di Confindustria Crotone.



Il Vibonese

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Vibo Marina, il Comune mette sul tavolo il protocollo d'intesa per delocalizzare i depositi costieri e chiama Meridionale Petroli alla firma

L'accordo per trasferire gli impianti dal waterfront coinvolge Ministero, Regione, Autorità portuale, Arsai e Corap. Il sindaco Enzo Romeo incassa l'ok di tutti e ora sollecita l'adesione da parte della azienda che dovrebbe rinunciare alla concessione ventennale per una molto più breve e transitoria. Redazione Tutti gli articoli di Economia e Lavoro. Il protocollo d'intesa c'è, il tavolo istituzionale pure, e per il Comune di Vibo Valentia adesso il passaggio decisivo è nelle mani della Meridionale Petroli. La bozza finale dell'intesa sulla delocalizzazione dei depositi costieri dal porto di Vibo Marina all'area industriale di Porto Salvo viene presentata dall'amministrazione comunale come il punto più avanzato di un percorso che, per la prima volta, mette insieme Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Regione Calabria Comune Autorità di sistema portuale Arsai e Corap attorno a una soluzione condivisa. Il sindaco Enzo Romeo rivendica il lavoro compiuto e affida alle sue parole il senso politico dell'operazione: « Abbiamo lavorato incessantemente per costruire un'alternativa concreta. Il Protocollo d'Intesa che abbiamo inviato alla Meridionale Petroli non è solo un documento tecnico, ma un patto di

sviluppo che mette nero su bianco il trasferimento degli impianti nell'area industriale di Porto Salvo. È una condizione di vantaggio che questa Amministrazione, con il supporto degli enti coinvolti, ha voluto offrire all'azienda per tutelare lavoro e produzione, ma a un patto chiaro: il porto deve tornare ai cittadini ». Perché la delocalizzazione è diventata centrale per Vibo Marina. Nel protocollo viene ricostruita la cornice dentro cui nasce l'intesa. Il deposito costiero della Meridionale Petroli, attivo sin dalla metà degli anni Cinquanta, occupa nella zona ovest del porto un'area demaniale marittima di oltre 26mila metri quadrati. Ma il contesto attorno a quell'impianto, nel corso dei decenni, è cambiato profondamente. Il testo richiama infatti il fatto che oggi il sito si trovi « in prossimità di stabilimenti balneari e di edifici destinati a civile abitazione, con connesse criticità anche in termini di viabilità accessi e gestione delle emergenze ». Non solo. Il deposito viene ricondotto alla disciplina degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante e la sua delocalizzazione è indicata come « altamente auspicabile », anche alla luce delle valutazioni espresse dall'Azienda sanitaria provinciale di Vibo Valentia. È su questo punto che il Comune di Vibo Valentia insiste da mesi: la questione non riguarda soltanto il rinnovo di una concessione, ma il ridisegno del waterfront di Vibo Marina, la sicurezza dell'area portuale e la possibilità di restituire una parte strategica del porto a una prospettiva diversa. Il nodo della concessione e lo scontro sulla durata. La distanza più evidente tra la linea del Comune e le aspettative della società resta quella sulla permanenza nell'attuale sito. Nella nota stampa, Romeo torna a segnare il confine politico della trattativa: « Mentre la società punta a ottenere altri 20 anni



L'accordo per trasferire gli impianti dal waterfront coinvolge Ministero, Regione, Autorità portuale, Arsai e Corap. Il sindaco Enzo Romeo incassa l'ok di tutti e ora sollecita l'adesione da parte della azienda che dovrebbe rinunciare alla concessione ventennale per una molto più breve e transitoria. Redazione Tutti gli articoli di Economia e Lavoro. Il protocollo d'intesa c'è, il tavolo istituzionale pure, e per il Comune di Vibo Valentia adesso il passaggio decisivo è nelle mani della Meridionale Petroli. La bozza finale dell'intesa sulla delocalizzazione dei depositi costieri dal porto di Vibo Marina all'area industriale di Porto Salvo viene presentata dall'amministrazione comunale come il punto più avanzato di un percorso che, per la prima volta, mette insieme Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Regione Calabria Comune Autorità di sistema portuale Arsai e Corap attorno a una soluzione condivisa. Il sindaco Enzo Romeo rivendica il lavoro compiuto e affida alle sue parole il senso politico dell'operazione: « Abbiamo lavorato incessantemente per costruire un'alternativa concreta. Il Protocollo d'Intesa che abbiamo inviato alla Meridionale Petroli non è solo un documento tecnico, ma un patto di sviluppo che mette nero su bianco il trasferimento degli impianti nell'area industriale di Porto Salvo. È una condizione di vantaggio che questa Amministrazione, con il supporto degli enti coinvolti, ha voluto offrire all'azienda per tutelare lavoro e produzione, ma a un patto chiaro: il porto deve tornare ai cittadini ». Perché la delocalizzazione è diventata centrale per Vibo Marina. Nel protocollo viene ricostruita la cornice dentro cui nasce l'intesa. Il deposito costiero della Meridionale Petroli, attivo sin dalla metà degli anni Cinquanta, occupa nella zona ovest del porto un'area demaniale marittima di oltre 26mila metri quadrati. Ma il contesto attorno a quell'impianto, nel corso dei decenni, è cambiato profondamente. Il testo richiama infatti il fatto che oggi il sito si trovi « in prossimità di stabilimenti balneari e di edifici destinati a civile abitazione, con connesse criticità anche in termini di viabilità accessi e gestione delle emergenze ». Non solo. Il deposito viene ricondotto alla disciplina degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante e la sua delocalizzazione è indicata come « altamente auspicabile », anche alla luce delle valutazioni espresse dall'Azienda sanitaria provinciale di Vibo Valentia. È su questo punto che il Comune di Vibo Valentia insiste da mesi: la questione non riguarda soltanto il rinnovo di una concessione, ma il ridisegno del waterfront di Vibo Marina, la sicurezza dell'area portuale e la possibilità di restituire una parte strategica del porto a una prospettiva diversa. Il nodo della concessione e lo scontro sulla durata. La distanza più evidente tra la linea del Comune e le aspettative della società resta quella sulla permanenza nell'attuale sito. Nella nota stampa, Romeo torna a segnare il confine politico della trattativa: « Mentre la società punta a ottenere altri 20 anni

Il Vibonese

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

di permanenza sul waterfront un vantaggio anacronistico e ormai incompatibile con la sicurezza e lo sviluppo turistico noi rispondiamo con la concretezza del Protocollo . La proposta sul tavolo prevede una concessione di transizione , noi proponiamo un periodo breve di circa 30 mesi , strettamente necessario per l'avvio e il completamento della delocalizzazione. Il progetto di fattibilità resta a carico del concessionario privato che per decenni ha operato sul territorio». Il protocollo allegato aggiunge però un elemento importante. L'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio si impegna infatti a chiudere il procedimento di rinnovo con «un atto interinale », cioè temporaneo, «di durata limitata e comunque non superiore a 4 anni ». Una previsione che conferma la natura transitoria della permanenza , ma che fissa un margine amministrativo più ampio rispetto ai 30 mesi evocati dal sindaco. Porto Salvo come destinazione preliminare, ma senza automatismi Uno dei punti più rilevanti del documento riguarda il sito alternativo . L'area individuata in via preliminare è quella industriale di Porto Salvo , ma il protocollo specifica che questa indicazione resta subordinata alle verifiche tecniche e procedurali Lo stesso testo precisa inoltre che il protocollo non sostituisce né modifica i procedimenti autorizzativi previsti dalla normativa vigente e non comporta automatismi concessori . In sostanza, l'intesa apre una strada comune , ma non anticipa il risultato delle istruttorie. Arsai e Corap chiariscono di non avere preclusioni a esaminare un'eventuale domanda di insediamento della Meridionale Petroli nell'agglomerato industriale di Porto Salvo . Tuttavia mettono nero su bianco anche le difficoltà. L'attività riguarda materiale altamente infiammabile e l'istruttoria dovrà valutare anche le criticità legate alle condotte che attraverserebbero l'area industriale fino ai serbatoi di stoccaggio Cosa dovrà fare la Meridionale Petroli Il passaggio che più di ogni altro misura il peso dell'accordo è quello dedicato agli obblighi della società . Aderendo all'intesa, Meridionale Petroli dichiara di voler delocalizzare l'attuale deposito e si impegna a trasmettere entro 60 giorni dalla sottoscrizione una proposta di Piano di delocalizzazione Quel piano dovrà contenere analisi di fattibilità tecnico-economica ipotesi localizzativa layout preliminare stima degli interventi infrastrutturali cronoprogramma e analisi degli impatti ambientali e di sicurezza C'è un altro punto destinato a pesare nei prossimi passaggi: il protocollo stabilisce che il trasferimento delle attività costituisce «un impegno giuridicamente vincolante » per la società. Il Piano di delocalizzazione , una volta approvato, assumerà « valore di accordo definitivo e obbligatorio tra le Parti». Il tavolo tecnico e il cronoprogramma del trasferimento Per accompagnare il percorso viene istituito un tavolo tecnico con funzioni di coordinamento monitoraggio e proposta . Ne faranno parte rappresentanti del Ministero , della Regione Calabria , del Comune di Vibo Valentia , dell'Autorità portuale , di Arsai , del Corap e della società Il tavolo dovrà approvare un cronoprogramma operativo , monitorare lo stato di avanzamento e individuare eventuali criticità . È qui che si giocherà la fase più concreta della partita. L'appello del sindaco e la partita sul waterfront Per il sindaco Enzo Romeo l'elemento politico da sottolineare è che un percorso istituzionale oggi esiste. « Abbiamo creato un percorso che prima non esisteva », afferma, «superando ostacoli burocratici

Il Vibonese

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

per offrire una via d'uscita onorevole e produttiva . Ora la Meridionale Petroli deve scegliere: o farsi protagonista del rilancio di Vibo Marina firmando l'intesa, o restare arroccata su una posizione di privilegio che la città non è più disposta a tollerare. Non permetteremo che il futuro del nostro litorale venga ipotecato per altri due decenni ». Il documento predisposto dagli enti non chiude la vicenda, ma sposta il confronto su un terreno più definito . Per Vibo Marina il tema non è più soltanto se i depositi costieri debbano restare o andare via, ma se la delocalizzazione verso Porto Salvo possa davvero trasformarsi in un processo scandito da tempi verifiche e obblighi precisi.

Vibo Marina, il Comune mette sul tavolo il protocollo d'intesa per delocalizzare i depositi costieri e chiama Meridionale Petroli alla firma

L'accordo per trasferire gli impianti dal waterfront coinvolge Ministero, Regione, Autorità portuale, Arsai e Corap. Il sindaco Enzo Romeo incassa l'ok di tutti e ora sollecita l'adesione da parte della azienda che dovrebbe rinunciare alla concessione ventennale per una molto più breve e transitoria. Redazione Tutti gli articoli di Economia e Lavoro. Il protocollo d'intesa c'è, il tavolo istituzionale pure, e per il Comune di Vibo Valentia adesso il passaggio decisivo è nelle mani della Meridionale Petroli. La bozza finale dell'intesa sulla delocalizzazione dei depositi costieri dal porto di Vibo Marina all'area industriale di Porto Salvo viene presentata dall'amministrazione comunale come il punto più avanzato di un percorso che, per la prima volta, mette insieme Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Regione Calabria Comune Autorità di sistema portuale Arsai e Corap attorno a una soluzione condivisa. Il sindaco Enzo Romeo rivendica il lavoro compiuto e affida alle sue parole il senso politico dell'operazione: « Abbiamo lavorato incessantemente per costruire un'alternativa concreta. Il Protocollo d'Intesa che abbiamo inviato alla Meridionale Petroli non è solo un documento tecnico, ma un patto di

sviluppo che mette nero su bianco il trasferimento degli impianti nell'area industriale di Porto Salvo. È una condizione di vantaggio che questa Amministrazione, con il supporto degli enti coinvolti, ha voluto offrire all'azienda per tutelare lavoro e produzione, ma a un patto chiaro: il porto deve tornare ai cittadini ». Perché la delocalizzazione è diventata centrale per Vibo Marina. Nel protocollo viene ricostruita la cornice dentro cui nasce l'intesa. Il deposito costiero della Meridionale Petroli, attivo sin dalla metà degli anni Cinquanta, occupa nella zona ovest del porto un'area demaniale marittima di oltre 26mila metri quadrati. Ma il contesto attorno a quell'impianto, nel corso dei decenni, è cambiato profondamente. Il testo richiama infatti il fatto che oggi il sito si trovi « in prossimità di stabilimenti balneari e di edifici destinati a civile abitazione, con connesse criticità anche in termini di viabilità accessi e gestione delle emergenze ». Non solo. Il deposito viene ricondotto alla disciplina degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante e la sua delocalizzazione è indicata come « altamente auspicabile », anche alla luce delle valutazioni espresse dall'Azienda sanitaria provinciale di Vibo Valentia. È su questo punto che il Comune di Vibo Valentia insiste da mesi: la questione non riguarda soltanto il rinnovo di una concessione, ma il ridisegno del waterfront di Vibo Marina, la sicurezza dell'area portuale e la possibilità di restituire una parte strategica del porto a una prospettiva diversa. Il nodo della concessione e lo scontro sulla durata. La distanza più evidente tra la linea del Comune e le aspettative della società resta quella sulla permanenza nell'attuale sito. Nella nota stampa, Romeo torna a segnare il confine politico della trattativa: « Mentre la società punta a ottenere altri 20 anni



L'accordo per trasferire gli impianti dal waterfront coinvolge Ministero, Regione, Autorità portuale, Arsai e Corap. Il sindaco Enzo Romeo incassa l'ok di tutti e ora sollecita l'adesione da parte della azienda che dovrebbe rinunciare alla concessione ventennale per una molto più breve e transitoria. Redazione Tutti gli articoli di Economia e Lavoro. Il protocollo d'intesa c'è, il tavolo istituzionale pure, e per il Comune di Vibo Valentia adesso il passaggio decisivo è nelle mani della Meridionale Petroli. La bozza finale dell'intesa sulla delocalizzazione dei depositi costieri dal porto di Vibo Marina all'area industriale di Porto Salvo viene presentata dall'amministrazione comunale come il punto più avanzato di un percorso che, per la prima volta, mette insieme Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Regione Calabria Comune Autorità di sistema portuale Arsai e Corap attorno a una soluzione condivisa. Il sindaco Enzo Romeo rivendica il lavoro compiuto e affida alle sue parole il senso politico dell'operazione: « Abbiamo lavorato incessantemente per costruire un'alternativa concreta. Il Protocollo d'Intesa che abbiamo inviato alla Meridionale Petroli non è solo un documento tecnico, ma un patto di sviluppo che mette nero su bianco il trasferimento degli impianti nell'area industriale di Porto Salvo. È una condizione di vantaggio che questa Amministrazione, con il supporto degli enti coinvolti, ha voluto offrire all'azienda per tutelare lavoro e produzione, ma a un patto chiaro: il porto deve tornare ai cittadini ». Perché la delocalizzazione è diventata centrale per Vibo Marina. Nel protocollo viene ricostruita la cornice dentro cui nasce l'intesa. Il deposito costiero della Meridionale Petroli, attivo sin dalla metà degli anni Cinquanta, occupa nella zona ovest del porto un'area demaniale marittima di oltre 26mila metri quadrati. Ma il contesto attorno a quell'impianto, nel corso dei decenni, è cambiato profondamente. Il testo richiama infatti il fatto che oggi il sito si trovi « in prossimità di stabilimenti balneari e di edifici destinati a civile abitazione, con connesse criticità anche in termini di viabilità accessi e gestione delle emergenze ». Non solo. Il deposito viene ricondotto alla disciplina degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante e la sua delocalizzazione è indicata come « altamente auspicabile », anche alla luce delle valutazioni espresse dall'Azienda sanitaria provinciale di Vibo Valentia. È su questo punto che il Comune di Vibo Valentia insiste da mesi: la questione non riguarda soltanto il rinnovo di una concessione, ma il ridisegno del waterfront di Vibo Marina, la sicurezza dell'area portuale e la possibilità di restituire una parte strategica del porto a una prospettiva diversa. Il nodo della concessione e lo scontro sulla durata. La distanza più evidente tra la linea del Comune e le aspettative della società resta quella sulla permanenza nell'attuale sito. Nella nota stampa, Romeo torna a segnare il confine politico della trattativa: « Mentre la società punta a ottenere altri 20 anni

LaC News 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

di permanenza sul waterfront un vantaggio anacronistico e ormai incompatibile con la sicurezza e lo sviluppo turistico noi rispondiamo con la concretezza del Protocollo . La proposta sul tavolo prevede una concessione di transizione , noi proponiamo un periodo breve di circa 30 mesi , strettamente necessario per l'avvio e il completamento della delocalizzazione. Il progetto di fattibilità resta a carico del concessionario privato che per decenni ha operato sul territorio». Il protocollo allegato aggiunge però un elemento importante. L'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio si impegna infatti a chiudere il procedimento di rinnovo con «un atto interinale », cioè temporaneo, «di durata limitata e comunque non superiore a 4 anni ». Una previsione che conferma la natura transitoria della permanenza , ma che fissa un margine amministrativo più ampio rispetto ai 30 mesi evocati dal sindaco. Porto Salvo come destinazione preliminare, ma senza automatismi Uno dei punti più rilevanti del documento riguarda il sito alternativo . L'area individuata in via preliminare è quella industriale di Porto Salvo , ma il protocollo specifica che questa indicazione resta subordinata alle verifiche tecniche e procedurali Lo stesso testo precisa inoltre che il protocollo non sostituisce né modifica i procedimenti autorizzativi previsti dalla normativa vigente e non comporta automatismi concessori . In sostanza, l'intesa apre una strada comune , ma non anticipa il risultato delle istruttorie. Arsai e Corap chiariscono di non avere preclusioni a esaminare un'eventuale domanda di insediamento della Meridionale Petroli nell'agglomerato industriale di Porto Salvo . Tuttavia mettono nero su bianco anche le difficoltà. L'attività riguarda materiale altamente infiammabile e l'istruttoria dovrà valutare anche le criticità legate alle condotte che attraverserebbero l'area industriale fino ai serbatoi di stoccaggio Cosa dovrà fare la Meridionale Petroli Il passaggio che più di ogni altro misura il peso dell'accordo è quello dedicato agli obblighi della società . Aderendo all'intesa, Meridionale Petroli dichiara di voler delocalizzare l'attuale deposito e si impegna a trasmettere entro 60 giorni dalla sottoscrizione una proposta di Piano di delocalizzazione Quel piano dovrà contenere analisi di fattibilità tecnico-economica ipotesi localizzativa layout preliminare stima degli interventi infrastrutturali cronoprogramma e analisi degli impatti ambientali e di sicurezza C'è un altro punto destinato a pesare nei prossimi passaggi: il protocollo stabilisce che il trasferimento delle attività costituisce «un impegno giuridicamente vincolante » per la società. Il Piano di delocalizzazione , una volta approvato, assumerà « valore di accordo definitivo e obbligatorio tra le Parti». Il tavolo tecnico e il cronoprogramma del trasferimento Per accompagnare il percorso viene istituito un tavolo tecnico con funzioni di coordinamento monitoraggio e proposta . Ne faranno parte rappresentanti del Ministero , della Regione Calabria , del Comune di Vibo Valentia , dell'Autorità portuale , di Arsai , del Corap e della società Il tavolo dovrà approvare un cronoprogramma operativo , monitorare lo stato di avanzamento e individuare eventuali criticità . È qui che si giocherà la fase più concreta della partita. L'appello del sindaco e la partita sul waterfront Per il sindaco Enzo Romeo l'elemento politico da sottolineare è che un percorso istituzionale oggi esiste. « Abbiamo creato un percorso che prima non esisteva », afferma, «superando ostacoli burocratici

LaC News 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

per offrire una via d'uscita onorevole e produttiva . Ora la Meridionale Petroli deve scegliere: o farsi protagonista del rilancio di Vibo Marina firmando l'intesa, o restare arroccata su una posizione di privilegio che la città non è più disposta a tollerare. Non permetteremo che il futuro del nostro litorale venga ipotecato per altri due decenni ». Il documento predisposto dagli enti non chiude la vicenda, ma sposta il confronto su un terreno più definito . Per Vibo Marina il tema non è più soltanto se i depositi costieri debbano restare o andare via, ma se la delocalizzazione verso Porto Salvo possa davvero trasformarsi in un processo scandito da tempi verifiche e obblighi precisi.

Porto di Tremestieri, iniziate le trivellazioni per la diga foranea

Redazione | venerdì 06 Marzo 2026 - 16:51 Il pontone arrivato nei giorni scorsi è ora operativo a Messina MESSINA - Dopo una lunga attesa , il cantiere per il completamento del porto di Tremestieri segna un passo in avanti. Sono iniziate le operazioni di trivellazione necessarie per la costruzione della diga foranea, l'opera destinata a proteggere lo scalo e a garantire la sicurezza delle manovre di attracco. Il pontone, giunto nello specchio d'acqua antistante la struttura qualche giorno fa, è oggi pienamente operativo. Il mezzo navale è impegnato nelle indagini geognostiche del fondale, una fase tecnica fondamentale per definire con precisione le caratteristiche del terreno su cui poggeranno le imponenti strutture della barriera protettiva. Il cronoprogramma dei lavori L'obiettivo dell'infrastruttura è quello di liberare il centro urbano dal passaggio da attraversamento dello Stretto, spostando definitivamente il flusso di tir e auto verso l'approdo a sud. Il personale tecnico a bordo del pontone sta procedendo con i carotaggi che serviranno a confermare i dati del progetto esecutivo. Una volta completata questa analisi preliminare, si potrà procedere con la posa dei massi e la realizzazione vera e propria della scogliera esterna.



Redazione | venerdì 06 Marzo 2026 - 16:51 Il pontone arrivato nei giorni scorsi è ora operativo a Messina MESSINA - Dopo una lunga attesa , il cantiere per il completamento del porto di Tremestieri segna un passo in avanti. Sono iniziate le operazioni di trivellazione necessarie per la costruzione della diga foranea, l'opera destinata a proteggere lo scalo e a garantire la sicurezza delle manovre di attracco. Il pontone, giunto nello specchio d'acqua antistante la struttura qualche giorno fa, è oggi pienamente operativo. Il mezzo navale è impegnato nelle indagini geognostiche del fondale, una fase tecnica fondamentale per definire con precisione le caratteristiche del terreno su cui poggeranno le imponenti strutture della barriera protettiva. Il cronoprogramma dei lavori L'obiettivo dell'infrastruttura è quello di liberare il centro urbano dal passaggio da attraversamento dello Stretto, spostando definitivamente il flusso di tir e auto verso l'approdo a sud. Il personale tecnico a bordo del pontone sta procedendo con i carotaggi che serviranno a confermare i dati del progetto esecutivo. Una volta completata questa analisi preliminare, si potrà procedere con la posa dei massi e la realizzazione vera e propria della scogliera esterna.

Catania, l'inchiesta della Procura e l'amministrazione giudiziaria per la Est

CATANIA - "Non si può pensare che per una società sia quasi una comodità avere un mafioso o comunque un soggetto con gravi precedenti penali nel proprio assetto o tra i propri dipendenti". Le parole sono del procuratore di **Catania** Francesco Curcio . Giunte al termine della conferenza stampa nella quale sono state illustrate le ragioni che hanno portato all'amministrazione giudiziaria disposta per un anno nei confronti della Europa Servizi Terminalistici . Meglio conosciuta come Est , società che opera nella movimentazione dei container nel **porto** etneo e in altri scali siciliani. Economia e legalità "Deve passare il principio della tolleranza zero", ha aggiunto Curcio incontrando i giornalisti e sottolineando come il provvedimento emesso dal Tribunale di **Catania**, sezione Misure di prevenzione, rappresenti anche un monito per le imprese. "È un segnale molto importante". L'amministrazione giudiziaria è uno strumento introdotto e rafforzato nel 2017 e utilizzato con cautela nei confronti delle aziende ritenute in qualche modo condizionate da ambienti criminali. Non sono molti, infatti, i casi in cui si ricorre a questa misura. Uno dei pochi riguarda appunto la Est.

Amministrazione giudiziaria: di cosa si tratta Di cosa si tratta? Non di un sequestro dell'azienda, ma della sostituzione temporanea degli amministratori con un amministratore giudiziario nominato dal tribunale. L'obiettivo è proteggere l'attività imprenditoriale da possibili infiltrazioni criminali e riportarla pienamente in un perimetro di legalità. L'impresa continua a operare, ma sotto il controllo dell'autorità giudiziaria. Il provvedimento viene considerato particolarmente incisivo anche dagli investigatori. Il generale della Guardia di Finanza Marco Filipponi ha spiegato che si tratta di uno strumento pensato con un intento specifico. "È una misura molto incisiva, finalizzata proprio a rimuovere le ingerenze criminali all'interno delle società", ha detto. Nel caso della Est, ha aggiunto il generale delle Fiamme gialle, si tratta di una realtà che svolge un ruolo strategico nello scalo marittimo. "L'obiettivo è restituire la società alla legalità, eliminando le situazioni di condizionamento da parte della criminalità e impedendo che determinate condotte possano agevolare attività illecite". Le indagini sulla Est A ricostruire il percorso investigativo è stato il colonnello della Finanza Diego Serra. "Le indagini sono partite con l'obiettivo di dimostrare l'esistenza di un traffico di sostanze stupefacenti attraverso il **porto** di **Catania**", ha spiegato. "Una prima fase investigativa ha portato all'emissione di misure cautelari nei confronti di presunti trafficanti. Successivamente - ha aggiunto Serra - gli investigatori hanno approfondito i rapporti tra questi soggetti e la società che gestisce la movimentazione dei container nello scalo etneo". Il **porto** di **Catania** Secondo quanto emerso dagli accertamenti, alcuni dipendenti operavano stabilmente nell'area portuale e avrebbero sfruttato la loro posizione per favorire l'ingresso



LiveSicilia

Catania

di droga. "La loro presenza all'interno del **porto** consentiva di muoversi liberamente e di utilizzare strumenti e mezzi messi a disposizione dall'azienda per portare avanti attività illecite", ha spiegato Serra. Dalle indagini è emerso anche il sistema di compensi per il recupero della droga dai container . "Prestavano servizio per diversi gruppi criminali interessati a far arrivare sostanze stupefacenti attraverso il **porto**", ha insistito Serra, aggiungendo che "in cambio dell'estrazione della droga dai container percepivano una percentuale che poteva variare indicativamente tra il 20% e il 40% del carico". Leggi qui tutte le notizie di **Catania**.

Augusta News

Augusta

Augusta hub dell'eolico offshore: 50 milioni per il porto scelto dal ministero dell'Ambiente

Oriana Gionfriddo

Il progetto promette importanti ricadute economiche e occupazionali, oltre a significativi benefici sul piano ambientale grazie allo sviluppo di una filiera energetica sostenibile. Il porto di Augusta si prepara a diventare uno dei poli strategici italiani per lo sviluppo dell'energia eolica offshore. Il Ministero dell'Ambiente ha infatti individuato lo scalo siciliano, insieme a quello di Taranto, come hub per la produzione e la logistica legata a questa nuova frontiera delle energie rinnovabili. Per adeguare le infrastrutture portuali sono in arrivo circa 50 milioni di euro, risorse che dovranno consentire di avviare le attività entro i prossimi due o tre anni. Il progetto promette importanti ricadute economiche e occupazionali, oltre a significativi benefici sul piano ambientale grazie allo sviluppo di una filiera energetica sostenibile. Le caratteristiche e le potenzialità dell'iniziativa sono state illustrate dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare della Sicilia orientale, Francesco Di Sarcina, durante il Key The Energy Transition Expo, la fiera internazionale dedicata alla transizione energetica che si conclude oggi a Rimini. Alla tavola rotonda, promossa da Fulvio Mamone Capria, presidente di Aero (Associazione delle energie rinnovabili offshore), hanno partecipato anche Elisabetta D'Agostino, dirigente del Ministero dell'Ambiente, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio-Porto di Taranto Giovanni Gugliotti e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale (Porto di Ravenna) Francesco Benevolo, padrone di casa dell'incontro. Durante il confronto, dopo aver approfondito le prospettive del settore, i relatori hanno auspicato una rapida assegnazione delle risorse per rispettare la tabella di marcia e accelerare lo sviluppo del comparto. Di Sarcina ha inoltre ringraziato il presidente della Regione Siciliana Renato Schifani, con il quale era stata concordata la candidatura unitaria della Sicilia scegliendo Augusta come porto più competitivo rispetto ad altri scali. Una scelta che si è rivelata vincente. Sul fronte operativo, il presidente dell'Autorità portuale ha spiegato che sono già stati avviati i primi confronti con gli operatori privati interessati e con i soggetti nazionali coinvolti nella filiera dell'eolico offshore, con l'obiettivo di definire i ruoli e organizzare le aree necessarie alle attività, parallelamente agli interventi di adeguamento delle infrastrutture portuali.



03/06/2026 12:40

Oriana Gionfriddo

Il progetto promette importanti ricadute economiche e occupazionali, oltre a significativi benefici sul piano ambientale grazie allo sviluppo di una filiera energetica sostenibile. Il porto di Augusta si prepara a diventare uno dei poli strategici italiani per lo sviluppo dell'energia eolica offshore. Il Ministero dell'Ambiente ha infatti individuato lo scalo siciliano, insieme a quello di Taranto, come hub per la produzione e la logistica legata a questa nuova frontiera delle energie rinnovabili. Per adeguare le infrastrutture portuali sono in arrivo circa 50 milioni di euro, risorse che dovranno consentire di avviare le attività entro i prossimi due o tre anni. Il progetto promette importanti ricadute economiche e occupazionali, oltre a significativi benefici sul piano ambientale grazie allo sviluppo di una filiera energetica sostenibile. Le caratteristiche e le potenzialità dell'iniziativa sono state illustrate dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare della Sicilia orientale, Francesco Di Sarcina, durante il "Key The Energy Transition Expo", la fiera internazionale dedicata alla transizione energetica che si conclude oggi a Rimini. Alla tavola rotonda, promossa da Fulvio Mamone Capria, presidente di Aero (Associazione delle energie rinnovabili offshore), hanno partecipato anche Elisabetta D'Agostino, dirigente del Ministero dell'Ambiente, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio-Porto di Taranto Giovanni Gugliotti e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale (Porto di Ravenna) Francesco Benevolo, padrone di casa dell'incontro. Durante il confronto, dopo aver approfondito le prospettive del settore, i relatori hanno auspicato una rapida assegnazione delle risorse per rispettare la tabella di marcia e accelerare lo sviluppo del comparto. Di Sarcina ha inoltre ringraziato il presidente della Regione Siciliana Renato Schifani, con il quale era stata concordata la candidatura unitaria della Sicilia scegliendo Augusta come

L'eolico offshore di Augusta presentato all'Expo internazionale sull'energia a Rimini: pronti 50 milioni

RIMINI, 6 marzo 2026 - Lavoro e ricchezza oltre agli enormi vantaggi in termini di salvaguardia dell'ambiente saranno gli effetti del progetto eolico offshore che partirà nel porto di Augusta: il Ministero dell'Ambiente ha selezionato lo scalo siciliano che, insieme con Taranto, diventerà l'hub per la produzione di questa tipologia di energia green e sono in attesa di assegnazione 50 milioni euro utili ad adeguare le infrastrutture esistenti per essere pronti alla realizzazione delle attività entro due-tre anni. Le caratteristiche e le potenzialità dell'innovativa progettualità sono state illustrate dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare della Sicilia orientale **Francesco Di Sarcina** al "Key The Energy Transition Expo", fiera internazionale che si chiude oggi a Rimini. Alla tavola rotonda, promossa da Fulvio Mamone Capria, presidente di Aero (Associazione delle energie rinnovabili offshore), che ha organizzato l'incontro, hanno preso parte anche Elisabetta D'Agostino dirigente del Ministero dell'Ambiente, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio-Porto di Taranto Giovanni Gugliotti e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico

centro-settentrionale (Porto di Ravenna) **Francesco** Benevolo, "padrone" di casa: dopo aver approfondito gli aspetti del comparto, gli intervenuti, hanno auspicato una veloce assegnazione delle risorse per procedere celermente con la tabella di marcia. Di **Sarcina** ha ringraziato ancora una volta il governatore della Sicilia Renato Schifani con cui aveva concordato la candidatura unitaria della Sicilia, scegliendo Augusta come porto più competitivo rispetto ad altri, poi rivelatasi una scelta vincente e ribadito che, sul fronte dell'organizzazione delle aree, sono già cominciati i confronti con gli operatori privati interessati, detentori degli spazi necessari alle attività, e con i soggetti a livello nazionale coinvolti a vario titolo alla filiera complessiva al fine di definire i ruoli di ciascuno in parallelo alla sistemazione delle strutture indispensabili".



Siracusa Oggi

Augusta

L'eolico offshore di Augusta all'Expo internazionale a Rimini. Pronti 50milioni

Il presidente dell'Adsp **Francesco** Di **Sarcina** ha illustrato le potenzialità dell'innovativo progetto che vede il porto siciliano, insieme con Taranto, unici hub in Italia. Lavoro e ricchezza oltre agli enormi vantaggi in termini di salvaguardia dell'ambiente saranno gli effetti del progetto eolico offshore che partirà nel porto di Augusta. Il Ministero dell'Ambiente ha selezionato lo scalo siciliano che, insieme con Taranto, diventerà l'hub per la produzione di questa tipologia di energia green e sono in attesa di assegnazione 50 milioni euro utili ad adeguare le infrastrutture esistenti per essere pronti alla realizzazione delle attività entro due-tre anni. Le caratteristiche e le potenzialità dell'innovativa progettualità sono state illustrate dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare della Sicilia orientale **Francesco** Di **Sarcina** al "Key The Energy Transition Expo", fiera internazionale che si chiude oggi a Rimini. Alla tavola rotonda, promossa da Fulvio Mamone Capria, presidente di Aero, Associazione delle energie rinnovabili offshore, che ha organizzato l'incontro, hanno preso parte anche Elisabetta D'Agostino dirigente del Ministero dell'Ambiente, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio-Porto di Taranto Giovanni Gugliotti e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale **Francesco** Benevolo, "padrone" di casa. Dopo aver approfondito gli aspetti del comparto, gli intervenuti, hanno auspicato una veloce assegnazione delle risorse per procedere celermente con la tabella di marcia. Di **Sarcina** ha ringraziato ancora una volta il governatore della Sicilia Renato Schifani con cui aveva concordato la candidatura unitaria della Sicilia, scegliendo Augusta come porto più competitivo rispetto ad altri. "Sul fronte dell'organizzazione delle aree - dichiara Di **Sarcina** - sono già cominciati i confronti con gli operatori privati interessati, detentori degli spazi necessari alle attività, e con i soggetti a livello nazionale coinvolti a vario titolo alla filiera complessiva al fine di definire i ruoli di ciascuno in parallelo alla sistemazione delle strutture indispensabili".



Catania Oggi

Trapani

Porto di Trapani: conclusi i lavori al molo Sanità, inaugurata la banchina di levante

Porto di Trapani: completati i lavori di consolidamento al molo Sanità. Inaugurata la banchina di levante per accogliere navi da crociera e traghetti. Il porto di Trapani potenzia le proprie infrastrutture con l'inaugurazione della banchina di levante del molo Sanità. L'opera, promossa dall' **Autorità** di **Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, ha richiesto un investimento complessivo di 8 milioni di euro. L'intervento rientra in un programma dedicato all'adeguamento dei fondali, studiato per favorire l'accesso e lo stazionamento di grandi navi. Le operazioni di dragaggio hanno modificato la configurazione dello scalo, portando i fondali a circa meno dieci metri nello specchio acqueo interno e a meno undici metri nell'avamposto. La banchina Sanità torna operativa per i traghetti diretti alle isole Egadi e a Pantelleria, offrendo un servizio rapido ed efficiente. Il progetto ha messo in sicurezza il fronte mare su un tratto di circa 158 metri. I tecnici hanno installato una struttura continua in acciaio composta da pali e palancole, integrata da ancoraggi interni per prevenire cedimenti. La stabilità dell'opera garantisce una maggiore resistenza alle spinte e migliora il comportamento sismico.

Particolare attenzione ha riguardato la durabilità delle strutture metalliche, protette da trattamenti anticorrosione specifici per contrastare l'esposizione all'acqua marina. La zona di fondazione ha ricevuto interventi di stabilizzazione per assicurare una corretta trasmissione dei carichi verso terreni affidabili. «Con questo intervento - ha dichiarato il commissario straordinario Annalisa Tardino - consegniamo al porto di Trapani un'infrastruttura più sicura, moderna e coerente con la nuova configurazione dei fondali, un passaggio strategico per sostenere la crescita dello scalo e garantire condizioni operative adeguate alle esigenze delle grandi navi, nel pieno rispetto degli standard di sicurezza e durabilità. Riportare i traghetti per le isole alla banchina Sanità offrirà ai nostri passeggeri un servizio più rapido ed efficiente. Continuiamo a investire per rendere il nostro **sistema portuale** sempre più competitivo e affidabile». L'infrastruttura presenta dotazioni per l'operatività **portuale**: bitte di ormeggio, scalette di accesso per piccole imbarcazioni e parabordi sostituiti. Il **sistema** di gestione delle acque meteoriche dei piazzali è stato potenziato tramite un nuovo impianto di convogliamento.



Porto di Trapani: completati i lavori di consolidamento al molo Sanità. Inaugurata la banchina di levante per accogliere navi da crociera e traghetti. Il porto di Trapani potenzia le proprie infrastrutture con l'inaugurazione della banchina di levante del molo Sanità. L'opera, promossa dall' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, ha richiesto un investimento complessivo di 8 milioni di euro. L'intervento rientra in un programma dedicato all'adeguamento dei fondali, studiato per favorire l'accesso e lo stazionamento di grandi navi. Le operazioni di dragaggio hanno modificato la configurazione dello scalo, portando i fondali a circa meno dieci metri nello specchio acqueo interno e a meno undici metri nell'avamposto. La banchina Sanità torna operativa per i traghetti diretti alle isole Egadi e a Pantelleria, offrendo un servizio rapido ed efficiente. Il progetto ha messo in sicurezza il fronte mare su un tratto di circa 158 metri. I tecnici hanno installato una struttura continua in acciaio composta da pali e palancole, integrata da ancoraggi interni per prevenire cedimenti. La stabilità dell'opera garantisce una maggiore resistenza alle spinte e migliora il comportamento sismico. Particolare attenzione ha riguardato la durabilità delle strutture metalliche, protette da trattamenti anticorrosione specifici per contrastare l'esposizione all'acqua marina. La zona di fondazione ha ricevuto interventi di stabilizzazione per assicurare una corretta trasmissione dei carichi verso terreni affidabili. «Con questo intervento - ha dichiarato il commissario straordinario Annalisa Tardino - consegniamo al porto di Trapani un'infrastruttura più sicura, moderna e coerente con la nuova configurazione dei fondali, un passaggio strategico per sostenere la crescita dello scalo e garantire condizioni operative adeguate alle esigenze delle grandi navi, nel pieno rispetto degli standard di sicurezza e durabilità. Riportare i traghetti per le isole alla banchina Sanità offrirà ai nostri passeggeri un servizio più rapido ed efficiente. Continuiamo a investire per

Porto di Trapani: consegnati i lavori di consolidamento della banchina Sanità per i traghetti di Egadi e Pantelleria

(FERPRESS) **Trapani**, 6 MAR È stata inaugurata oggi, nel **porto** di **Trapani**, la banchina di levante del molo Sanità, al termine dei lavori di consolidamento promossi dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. L'intervento, dell'importo complessivo di 8 milioni di euro, si inserisce nel più ampio programma di adeguamento dei fondali del **porto** di **Trapani**, avviato per consentire l'accesso e lo stazionamento di grandi navi, in particolare di unità da crociera. Le operazioni di dragaggio hanno, infatti, portato i fondali a circa meno dieci metri in gran parte dello specchio acqueo interno, e a meno undici metri in avamporto, determinando una nuova configurazione infrastrutturale dello scalo. Alla banchina Sanità attraccheranno nuovamente i traghetti diretti alle Egadi e a Pantelleria. I lavori, che hanno messo in sicurezza e stabilizzato la banchina anche sotto il profilo del comportamento sismico, hanno interessato un tratto di circa 158 metri, concentrandosi sul consolidamento del fronte mare. È stata realizzata una struttura continua in acciaio lungo il perimetro più esposto del molo Sanità, sul lato est e sulla testata sud, con funzione di contenimento e rinforzo del molo, così da prevenire movimenti o cedimenti del fronte banchina in presenza di fondali più profondi. La soluzione adottata è un sistema combinato di pali in acciaio e palancole, integrato da ancoraggi collegati a elementi interni alla banchina, in grado di contrastare efficacemente le spinte e garantire la stabilità complessiva dell'opera. Con questo intervento ha dichiarato il commissario straordinario Annalisa Tardino consegniamo al **porto** di **Trapani** un'infrastruttura più sicura, moderna e coerente con la nuova configurazione dei fondali, un passaggio strategico per sostenere la crescita dello scalo e garantire condizioni operative adeguate alle esigenze delle grandi navi, nel pieno rispetto degli standard di sicurezza e durabilità. Riportare i traghetti per le isole alla banchina Sanità offrirà ai nostri passeggeri un servizio più rapido ed efficiente. Continuiamo a investire per rendere il nostro sistema portuale sempre più competitivo e affidabile. Oltre al rafforzamento del fronte mare, l'intervento ha previsto opere di stabilizzazione della zona di fondazione della banchina, per assicurare una corretta trasmissione dei carichi verso terreni più affidabili e ridurre il rischio di cedimenti nel tempo. Particolare attenzione è stata riservata alla durabilità delle strutture metalliche, attraverso trattamenti superficiali anticorrosione, necessari in considerazione dell'esposizione continua all'acqua marina e a un'atmosfera particolarmente aggressiva. Il progetto ha incluso anche il ripristino e l'adeguamento di elementi fondamentali per l'operatività e la sicurezza delle attività portuali: integrazione delle bitte di ormeggio, installazione di scalette di accesso per piccole imbarcazioni, sostituzione dei parabordi e di altri dispositivi di protezione, oltre a opere accessorie per la piena fruibilità



FerPress

Trapani

della banchina. È stato, inoltre, realizzato un intervento impiantistico dedicato alla raccolta e allo smaltimento delle acque meteoriche dei piazzali, con un sistema di convogliamento e scarico per migliorare la pulizia, la conservazione delle superfici e la qualità complessiva degli spazi operativi.

Il Moderatore

Trapani

Trapani, riapre la banchina Sanità: tornano i traghetti per Egadi e Pantelleria

Francesco Panasci

Fondali ampliati e ritorno dei collegamenti marittimi con Egadi e Pantelleria Porto di Trapani, riapre la banchina Sanità: tornano i traghetti per Egadi e Pantelleria. Conclusi i lavori di consolidamento del molo di levante: intervento da 8 milioni di euro per sicurezza, fondali più profondi e nuove prospettive per lo scalo trapanese TRAPANI, 6 marzo 2026 Il porto cambia volto e si prepara a una nuova fase operativa. Con la consegna dei lavori di consolidamento della banchina di levante del molo Sanità, il porto di Trapani recupera uno dei suoi punti strategici per i collegamenti marittimi con le isole Egadi e Pantelleria. L'intervento, promosso dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, ha comportato un investimento complessivo di 8 milioni di euro e rientra nel più ampio programma di adeguamento infrastrutturale dello scalo. Fondali più profondi e nuova configurazione del porto. I lavori si inseriscono nel piano di dragaggio del porto di Trapani che ha modificato in maniera significativa la configurazione dello specchio acqueo. I fondali interni sono stati portati a circa meno dieci metri, mentre l'avamposto raggiunge ora profondità di circa meno undici metri. Un adeguamento che consente allo

scalo di accogliere unità di dimensioni maggiori, comprese le navi da crociera, ampliando le prospettive di sviluppo del traffico marittimo. Il consolidamento della banchina ha interessato un tratto di circa 158 metri del molo Sanità, con interventi concentrati sul fronte mare. È stata realizzata una struttura continua in acciaio lungo il lato est e la testata sud del molo con funzione di contenimento e rinforzo. La soluzione tecnica adottata prevede un sistema combinato di pali in acciaio e palancole, integrato da ancoraggi collegati agli elementi interni della banchina, progettato per contrastare le spinte del terreno e garantire stabilità anche in presenza di fondali più profondi. Sicurezza strutturale e resistenza nel tempo. Oltre al rafforzamento del fronte mare, l'intervento ha previsto opere di stabilizzazione della zona di fondazione della banchina, con l'obiettivo di assicurare una corretta trasmissione dei carichi verso terreni più affidabili e ridurre il rischio di cedimenti nel tempo. Particolare attenzione è stata dedicata alla durabilità delle strutture metalliche, sottoposte a specifici trattamenti superficiali anticorrosione. Una scelta tecnica necessaria in un ambiente portuale caratterizzato da esposizione costante all'acqua marina e a condizioni atmosferiche particolarmente aggressive. Traghetto attraccato al porto di Trapani, da cui partono i collegamenti marittimi per le isole Egadi e Pantelleria. Servizi portuali rinnovati e ritorno dei collegamenti con le isole. Il progetto ha incluso anche il ripristino e l'adeguamento di diversi elementi fondamentali per l'operatività della banchina: integrazione delle bitte di ormeggio, installazione di scalette di accesso per piccole imbarcazioni, sostituzione dei parabordi e di altri dispositivi di protezione. È stato inoltre realizzato



Fondali ampliati e ritorno dei collegamenti marittimi con Egadi e Pantelleria Porto di Trapani, riapre la banchina Sanità: tornano i traghetti per Egadi e Pantelleria. Conclusi i lavori di consolidamento del molo di levante: intervento da 8 milioni di euro per sicurezza, fondali più profondi e nuove prospettive per lo scalo trapanese TRAPANI, 6 marzo 2026 - Il porto cambia volto e si prepara a una nuova fase operativa. Con la consegna dei lavori di consolidamento della banchina di levante del molo Sanità, il porto di Trapani recupera uno dei suoi punti strategici per i collegamenti marittimi con le isole Egadi e Pantelleria. L'intervento, promosso dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, ha comportato un investimento complessivo di 8 milioni di euro e rientra nel più ampio programma di adeguamento infrastrutturale dello scalo. Fondali più profondi e nuova configurazione del porto. I lavori si inseriscono nel piano di dragaggio del porto di Trapani che ha modificato in maniera significativa la configurazione dello specchio acqueo. I fondali interni sono stati portati a circa meno dieci metri, mentre l'avamposto raggiunge ora profondità di circa meno undici metri. Un adeguamento che consente allo scalo di accogliere unità di dimensioni maggiori, comprese le navi da crociera, ampliando le prospettive di sviluppo del traffico marittimo. Il consolidamento della banchina ha interessato un tratto di circa 158 metri del molo Sanità, con interventi concentrati sul fronte mare. È stata realizzata una struttura continua in acciaio lungo il lato est e la testata sud del molo con funzione di contenimento e rinforzo. La soluzione tecnica adottata prevede un sistema combinato di pali in acciaio e palancole, integrato da ancoraggi collegati agli elementi interni della banchina, progettato per contrastare le spinte del terreno e garantire stabilità anche in presenza di fondali più profondi. Sicurezza strutturale e resistenza nel tempo. Oltre al rafforzamento del fronte mare, l'intervento ha previsto

Il Moderatore

Trapani

un sistema impiantistico dedicato alla raccolta e allo smaltimento delle acque meteoriche dei piazzali , con nuove canalizzazioni e punti di scarico per migliorare la pulizia delle superfici e la qualità complessiva degli spazi operativi. Con questo intervento ha dichiarato il commissario straordinario Annalisa Tardino consegniamo al porto di Trapani un'infrastruttura più sicura, moderna e coerente con la nuova configurazione dei fondali, un passaggio strategico per sostenere la crescita dello scalo e garantire condizioni operative adeguate alle esigenze delle grandi navi, nel pieno rispetto degli standard di sicurezza e durabilità. Riportare i traghetti per le isole alla banchina Sanità offrirà ai nostri passeggeri un servizio più rapido ed efficiente. Continuiamo a investire per rendere il nostro sistema portuale sempre più competitivo e affidabile. Con il ritorno degli attracchi dei traghetti diretti alle Egadi e a Pantelleria, la banchina Sanità torna così al centro della vita operativa dello scalo trapanese, rafforzando il ruolo del porto come snodo fondamentale per i collegamenti marittimi della Sicilia occidentale. Tag Annalisa Tardino autorità portuale banchina Sanità egadi infrastrutture portuali pantelleria porto di Trapani sicilia occidentale trapani trasporti marittimi.

Informazioni Marittime

Trapani

Trapani, al molo Sanità tornano i traghetti verso Egadi e Pantelleria

Inaugurata la nuova banchina di Levante, dopo lavori per 8 milioni di euro che hanno rinforzato e approfondito l'attracco Alla banchina Sanità del porto di Trapani attraccheranno nuovamente i traghetti diretti alle Egadi e a Pantelleria. È stata inaugurata oggi, nello scalo siciliano, la banchina di Levante del molo Sanità, al termine dei lavori di consolidamento promossi dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. L'intervento, dell'importo complessivo di 8 milioni di euro, si inserisce nel più ampio programma di adeguamento dei fondali del porto di Trapani, avviato per consentire l'accesso e lo stazionamento di grandi navi, in particolare di unità da crociera. Le operazioni di dragaggio hanno, infatti, portato i fondali a circa meno dieci metri in gran parte dello specchio acqueo interno, e a meno undici metri in avamposto, determinando una nuova configurazione infrastrutturale dello scalo. I lavori, che hanno messo in sicurezza e stabilizzato la banchina anche sotto il profilo del comportamento sismico, hanno interessato un tratto di circa 158 metri, concentrandosi sul consolidamento del fronte mare. È stata realizzata una struttura continua in acciaio lungo il perimetro più esposto del molo Sanità, sul lato est e sulla testata sud, con funzione di contenimento e rinforzo del molo, così da prevenire movimenti o cedimenti del fronte banchina in presenza di fondali più profondi. La soluzione adottata è un sistema combinato di pali in acciaio e palancole, integrato da ancoraggi collegati a elementi interni alla banchina, in grado di contrastare efficacemente le spinte e garantire la stabilità complessiva dell'opera. "Con questo intervento - ha commentato il commissario straordinario Annalisa Tardino - consegniamo al porto di Trapani un'infrastruttura più sicura, moderna e coerente con la nuova configurazione dei fondali, un passaggio strategico per sostenere la crescita dello scalo e garantire condizioni operative adeguate alle esigenze delle grandi navi, nel pieno rispetto degli standard di sicurezza e durabilità. Riportare i traghetti per le isole alla banchina Sanità offrirà ai nostri passeggeri un servizio più rapido ed efficiente. Continuiamo a investire per rendere il nostro sistema portuale sempre più competitivo e affidabile". Oltre al rafforzamento del fronte mare, l'intervento ha previsto opere di stabilizzazione della zona di fondazione della banchina, per assicurare una corretta trasmissione dei carichi verso terreni più affidabili e ridurre il rischio di cedimenti nel tempo. Particolare attenzione è stata riservata alla durabilità delle strutture metalliche, attraverso trattamenti superficiali anticorrosione, necessari in considerazione dell'esposizione continua all'acqua marina e a un'atmosfera particolarmente aggressiva. Il progetto ha incluso anche il ripristino e l'adeguamento di elementi fondamentali per l'operatività e la sicurezza delle attività portuali: integrazione delle bitte di ormeggio, installazione di scalette di accesso per piccole imbarcazioni, sostituzione dei parabordi e di altri dispositivi di protezione,



Inaugurata la nuova banchina di Levante, dopo lavori per 8 milioni di euro che hanno rinforzato e approfondito l'attracco Alla banchina Sanità del porto di Trapani attraccheranno nuovamente i traghetti diretti alle Egadi e a Pantelleria. È stata inaugurata oggi, nello scalo siciliano, la banchina di Levante del molo Sanità, al termine dei lavori di consolidamento promossi dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. L'intervento, dell'importo complessivo di 8 milioni di euro, si inserisce nel più ampio programma di adeguamento dei fondali del porto di Trapani, avviato per consentire l'accesso e lo stazionamento di grandi navi, in particolare di unità da crociera. Le operazioni di dragaggio hanno, infatti, portato i fondali a circa meno dieci metri in gran parte dello specchio acqueo interno, e a meno undici metri in avamposto, determinando una nuova configurazione infrastrutturale dello scalo. I lavori, che hanno messo in sicurezza e stabilizzato la banchina anche sotto il profilo del comportamento sismico, hanno interessato un tratto di circa 158 metri, concentrandosi sul consolidamento del fronte mare. È stata realizzata una struttura continua in acciaio lungo il perimetro più esposto del molo Sanità, sul lato est e sulla testata sud, con funzione di contenimento e rinforzo del molo, così da prevenire movimenti o cedimenti del fronte banchina in presenza di fondali più profondi. La soluzione adottata è un sistema combinato di pali in acciaio e palancole, integrato da ancoraggi collegati a elementi interni alla banchina, in grado di contrastare efficacemente le spinte e garantire la stabilità complessiva dell'opera. "Con questo intervento - ha commentato il commissario straordinario Annalisa Tardino - consegniamo al porto di Trapani un'infrastruttura più sicura, moderna e coerente con la nuova configurazione dei fondali, un passaggio strategico per sostenere la crescita dello scalo e garantire condizioni operative adeguate alle esigenze delle grandi navi, nel pieno rispetto degli standard

Informazioni Marittime

Trapani

oltre a opere accessorie per la piena fruibilità della banchina. È stato, inoltre, realizzato un intervento impiantistico dedicato alla raccolta e allo smaltimento delle acque meteoriche dei piazzali, con un sistema di convogliamento e scarico per migliorare la pulizia, la conservazione delle superfici e la qualità complessiva degli spazi operativi. Condividi Tag sicilia trapani Articoli correlati.

Porto di Trapani, consegnati i lavori di consolidamento della banchina Sanità

È stata inaugurata, nel porto di Trapani, la banchina di levante del molo Sanità, al termine dei lavori di consolidamento promossi dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. TRAPANI (ITALPRESS) - L'intervento, dell'importo complessivo di 8 milioni di euro, si inserisce nel più ampio programma di adeguamento dei fondali del porto di Trapani, avviato per consentire l'accesso e lo stazionamento di grandi navi, in particolare di unità da crociera. Le operazioni di dragaggio hanno, infatti, portato i fondali a circa meno dieci metri in gran parte dello specchio acqueo interno, e a meno undici metri in avamposto, determinando una nuova configurazione infrastrutturale dello scalo. Alla banchina Sanità attraccheranno nuovamente i traghetti diretti alle Egadi e a Pantelleria. I lavori, che hanno messo in sicurezza e stabilizzato la banchina anche sotto il profilo del comportamento sismico, hanno interessato un tratto di circa 158 metri, concentrandosi sul consolidamento del fronte mare. È stata realizzata una struttura continua in acciaio lungo il perimetro più esposto del molo Sanità, sul lato est e sulla testata sud, con funzione di contenimento e rinforzo del molo, così da prevenire movimenti o cedimenti del fronte banchina in presenza di fondali più profondi. La soluzione adottata è un sistema combinato di pali in acciaio e palancole, integrato da ancoraggi collegati a elementi interni alla banchina, in grado di contrastare efficacemente le spinte e garantire la stabilità complessiva dell'opera. "Con questo intervento - ha dichiarato il commissario straordinario Annalisa Tardino - consegniamo al porto di Trapani un'infrastruttura più sicura, moderna e coerente con la nuova configurazione dei fondali, un passaggio strategico per sostenere la crescita dello scalo e garantire condizioni operative adeguate alle esigenze delle grandi navi, nel pieno rispetto degli standard di sicurezza e durabilità. Riportare i traghetti per le isole alla banchina Sanità offrirà ai nostri passeggeri un servizio più rapido ed efficiente. Continuiamo a investire per rendere il nostro sistema portuale sempre più competitivo e affidabile". Oltre al rafforzamento del fronte mare, l'intervento ha previsto opere di stabilizzazione della zona di fondazione della banchina, per assicurare una corretta trasmissione dei carichi verso terreni più affidabili e ridurre il rischio di cedimenti nel tempo. Particolare attenzione è stata riservata alla durabilità delle strutture metalliche, attraverso trattamenti superficiali anticorrosione, necessari in considerazione dell'esposizione continua all'acqua marina e a un'atmosfera particolarmente aggressiva. Il progetto ha incluso anche il ripristino e l'adeguamento di elementi fondamentali per l'operatività e la sicurezza delle attività portuali: integrazione delle bitte di ormeggio, installazione di scalette di accesso per piccole imbarcazioni, sostituzione dei parabordi e di altri dispositivi di protezione, oltre a opere accessorie per la piena fruibilità della banchina. È stato, inoltre, realizzato un intervento



È stata inaugurata, nel porto di Trapani, la banchina di levante del molo Sanità, al termine dei lavori di consolidamento promossi dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. TRAPANI (ITALPRESS) - L'intervento, dell'importo complessivo di 8 milioni di euro, si inserisce nel più ampio programma di adeguamento dei fondali del porto di Trapani, avviato per consentire l'accesso e lo stazionamento di grandi navi, in particolare di unità da crociera. Le operazioni di dragaggio hanno, infatti, portato i fondali a circa meno dieci metri in gran parte dello specchio acqueo interno, e a meno undici metri in avamposto, determinando una nuova configurazione infrastrutturale dello scalo. Alla banchina Sanità attraccheranno nuovamente i traghetti diretti alle Egadi e a Pantelleria. I lavori, che hanno messo in sicurezza e stabilizzato la banchina anche sotto il profilo del comportamento sismico, hanno interessato un tratto di circa 158 metri, concentrandosi sul consolidamento del fronte mare. È stata realizzata una struttura continua in acciaio lungo il perimetro più esposto del molo Sanità, sul lato est e sulla testata sud, con funzione di contenimento e rinforzo del molo, così da prevenire movimenti o cedimenti del fronte banchina in presenza di fondali più profondi. La soluzione adottata è un sistema combinato di pali in acciaio e palancole, integrato da ancoraggi collegati a elementi interni alla banchina, in grado di contrastare efficacemente le spinte e garantire la stabilità complessiva dell'opera. "Con questo intervento - ha dichiarato il commissario straordinario Annalisa Tardino - consegniamo al porto di Trapani un'infrastruttura più sicura, moderna e coerente con la nuova configurazione dei fondali, un passaggio strategico per sostenere la crescita dello scalo e garantire condizioni operative adeguate alle esigenze delle grandi navi, nel pieno rispetto degli standard di sicurezza e durabilità. Riportare i traghetti per le isole alla banchina Sanità offrirà ai nostri passeggeri un servizio più rapido ed efficiente. Continuiamo a investire per rendere il nostro sistema portuale sempre più competitivo e affidabile". Oltre al rafforzamento del fronte mare, l'intervento ha previsto opere di stabilizzazione della zona di fondazione della banchina, per assicurare una corretta trasmissione dei carichi verso terreni più affidabili e ridurre il rischio di cedimenti nel tempo. Particolare attenzione è stata riservata alla durabilità delle strutture metalliche, attraverso trattamenti superficiali anticorrosione, necessari in considerazione dell'esposizione continua all'acqua marina e a un'atmosfera particolarmente aggressiva. Il progetto ha incluso anche il ripristino e l'adeguamento di elementi fondamentali per l'operatività e la sicurezza delle attività portuali: integrazione delle bitte di ormeggio, installazione di scalette di accesso per piccole imbarcazioni, sostituzione dei parabordi e di altri dispositivi di protezione, oltre a opere accessorie per la piena fruibilità della banchina. È stato, inoltre, realizzato un intervento

impiantistico dedicato alla raccolta e allo smaltimento delle acque meteoriche dei piazzali, con un sistema di convogliamento e scarico per migliorare la pulizia, la conservazione delle superfici e la qualità complessiva degli spazi operativi. - foto ufficio stampa Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale - (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.

INFRASTRUTTURE

Porto di Trapani, nuova banchina per i traghetti

Inaugurata nel porto di Trapani la banchina di levante del molo Sanità dopo lavori di consolidamento da 8 milioni di euro promossi dall'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. L'intervento rientra nel programma di adeguamento dei fondali dello scalo, portati fino a meno dieci metri per consentire l'accesso di navi più grandi. La banchina tornerà ad accogliere i traghetti diretti alle Egadi e a Pantelleria.

ItalyPost sabato 07 marzo 2026

25

Avio, nuovo ordine dagli Usa
Contratto da 65 milioni di dollari
nei motori per la difesa aerea



Un contratto da 65 milioni di dollari, il più grande mai stipulato dalla Pratt & Whitney per la difesa americana. Il nuovo ordine, che copre la fornitura di motori per i caccia F-35, è stato firmato dalla Pratt & Whitney e dalla Lockheed Martin. Il contratto, che ha una durata di 10 anni, prevede la fornitura di 100 motori per i caccia F-35, con un valore complessivo di 65 milioni di dollari. Il contratto è stato firmato a Trapani, in Sicilia, dove la Pratt & Whitney ha una importante base di ricerca e sviluppo. Il contratto rappresenta un importante traguardo per la Pratt & Whitney, che ha così consolidato la sua posizione di leader nel settore dei motori per aerei da combattimento. Il contratto è stato firmato in un momento di grande ottimismo per la Pratt & Whitney, che ha appena celebrato il suo 100° anniversario. Il contratto è stato firmato in un momento di grande ottimismo per la Pratt & Whitney, che ha appena celebrato il suo 100° anniversario.

L'agenzia

ItaliaMeteo lascia Bologna, sciopero e scontro col Governo
Ufficio di meteorologia a Roma, c'è il problema. La Regione alla Prato: senza segreti

Il servizio meteorologico di Bologna, che ha operato per oltre 100 anni, è stato chiuso. La causa è lo sciopero dei dipendenti, che ha portato alla paralisi del servizio. Il servizio meteorologico di Bologna, che ha operato per oltre 100 anni, è stato chiuso. La causa è lo sciopero dei dipendenti, che ha portato alla paralisi del servizio. Il servizio meteorologico di Bologna, che ha operato per oltre 100 anni, è stato chiuso. La causa è lo sciopero dei dipendenti, che ha portato alla paralisi del servizio.

green economy festival

Time
La Felicità
nella Sostenibilità
14-16 aprile 2026

Perse
Festività della
Green Economy
17-19 aprile 2026

Trapani, consolidata la banchina Sanità: tornano i traghetti per Egadi e Pantelleria

TRAPANI - Nuova infrastruttura operativa per il traffico passeggeri nel porto di Trapani. È stata infatti consegnata la banchina di levante del molo Sanità dopo i lavori di consolidamento realizzati dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, un intervento da circa 8 milioni di euro che consente di riportare in quest'area i traghetti diretti alle Isole Egadi e a Pantelleria. L'opera rientra nel più ampio programma di adeguamento dei fondali dello scalo trapanese, avviato per permettere l'accesso e la sosta di navi di dimensioni maggiori, in particolare unità da crociera. Le operazioni di dragaggio hanno portato i fondali a circa meno dieci metri nella maggior parte dello specchio acqueo interno e a meno undici metri in avamposto, ridisegnando di fatto la configurazione infrastrutturale del porto. I lavori hanno interessato un tratto di banchina lungo circa 158 metri e si sono concentrati sul consolidamento del fronte mare. È stata realizzata una struttura continua in acciaio lungo le parti più esposte del molo, sul lato est e sulla testata sud, con l'obiettivo di rafforzare e contenere il fronte banchina in presenza dei nuovi fondali più profondi. La soluzione tecnica adottata combina pali in acciaio e palancole, integrati da un sistema di ancoraggi collegati alla struttura interna della banchina, in grado di contrastare le spinte del terreno e garantire stabilità anche in condizioni sismiche. Secondo il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Annalisa Tardino, l'intervento rappresenta un passaggio strategico per l'evoluzione dello scalo: la nuova banchina consente infatti di disporre di un'infrastruttura più sicura e moderna, coerente con l'assetto dei fondali e capace di migliorare l'operatività portuale. Il ritorno dei traghetti alla banchina Sanità permetterà inoltre di offrire ai passeggeri collegamenti più rapidi ed efficienti verso le isole. Oltre al rafforzamento del fronte mare, il progetto ha previsto anche opere di stabilizzazione delle fondazioni, studiate per garantire una migliore distribuzione dei carichi verso terreni più solidi e ridurre nel tempo il rischio di cedimenti strutturali. Particolare attenzione è stata riservata alla durabilità delle componenti metalliche, protette con trattamenti anticorrosione per resistere alla continua esposizione all'ambiente marino. Il cantiere ha inoltre incluso una serie di interventi funzionali all'operatività portuale: integrazione delle bitte di ormeggio, installazione di scalette di accesso per piccole imbarcazioni, sostituzione dei parabordi e aggiornamento dei dispositivi di protezione della banchina. Tra le opere accessorie figura anche un nuovo sistema impiantistico per la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche dei piazzali, progettato per migliorare la gestione delle superfici operative, preservare le infrastrutture e garantire maggiori standard di sicurezza e pulizia nelle aree portuali.



Prima Pagina Trapani

Trapani

Porto di Trapani, consegnati i lavori della banchina Sanità

Pamela Giacomarro

Infrastruttura più sicura e fondali adeguati anche per le grandi navi Pamela Giacomarro. È stata inaugurata questo pomeriggio la banchina di levante del molo Sanità, al termine dei lavori di consolidamento realizzati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Con il completamento dell'intervento, i traghetti diretti verso le Isole Egadi e Pantelleria torneranno ad attraccare in quest'area dello scalo, rendendo più rapidi e funzionali i collegamenti per passeggeri e residenti. L'opera, che ha richiesto un investimento complessivo di circa 8 milioni di euro, rientra nel più ampio piano di ammodernamento del Porto di Trapani. Negli ultimi mesi, infatti, sono stati realizzati interventi per rendere i fondali più profondi e permettere così l'arrivo e la sosta di navi di dimensioni maggiori, comprese quelle da crociera. I lavori hanno interessato circa 158 metri di banchina e sono serviti soprattutto a rafforzare il fronte mare del molo, rendendolo più stabile e sicuro anche alla luce della nuova configurazione dei fondali. L'intervento ha previsto la realizzazione di una struttura di rinforzo in acciaio lungo le parti più esposte della banchina, una soluzione studiata per garantire maggiore solidità nel

tempo e prevenire eventuali cedimenti. "Con questo intervento consegniamo al porto di Trapani un'infrastruttura più sicura e moderna", ha dichiarato la commissaria straordinaria dell'Autorità portuale, Annalisa Tardino. "Si tratta di un passaggio importante per la crescita dello scalo. Riportare i traghetti per le isole alla banchina Sanità significa anche offrire ai passeggeri un servizio più rapido ed efficiente". Oltre al consolidamento della banchina, il progetto ha incluso diversi interventi per migliorare la funzionalità dell'area: sono stati aggiornati i punti di ormeggio, installate nuove scalette per l'accesso delle piccole imbarcazioni e sostituiti alcuni dispositivi di protezione lungo il molo. È stato inoltre realizzato un sistema per la raccolta e lo smaltimento delle acque piovane dei piazzali, pensato per mantenere più puliti e meglio conservati gli spazi operativi del porto. La riapertura della banchina Sanità rappresenta così un nuovo tassello nel processo di rinnovamento del porto trapanese, sempre più orientato a rafforzare il proprio ruolo nei collegamenti con le isole e nel traffico marittimo del Mediterraneo. Ti piacciono i nostri articoli? Non perderti le notizie più importanti. Ricevi una mail alle 19.00 con tutte le notizie del giorno iscrivendoti alla nostra rassegna via email. Tag Calcio Serie C: cade il Trapani a Cerignola Potrebbe Interessarti Anche.



infrastruttura più sicura e fondali adeguati anche per le grandi navi Pamela Giacomarro. È stata inaugurata questo pomeriggio la banchina di levante del molo Sanità, al termine dei lavori di consolidamento realizzati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Con il completamento dell'intervento, i traghetti diretti verso le Isole Egadi e Pantelleria torneranno ad attraccare in quest'area dello scalo, rendendo più rapidi e funzionali i collegamenti per passeggeri e residenti. L'opera, che ha richiesto un investimento complessivo di circa 8 milioni di euro, rientra nel più ampio piano di ammodernamento del Porto di Trapani. Negli ultimi mesi, infatti, sono stati realizzati interventi per rendere i fondali più profondi e permettere così l'arrivo e la sosta di navi di dimensioni maggiori, comprese quelle da crociera. I lavori hanno interessato circa 158 metri di banchina e sono serviti soprattutto a rafforzare il fronte mare del molo, rendendolo più stabile e sicuro anche alla luce della nuova configurazione dei fondali. L'intervento ha previsto la realizzazione di una struttura di rinforzo in acciaio lungo le parti più esposte della banchina, una soluzione studiata per garantire maggiore solidità nel tempo e prevenire eventuali cedimenti. Con questo intervento consegniamo al porto di Trapani un'infrastruttura più sicura e moderna, ha dichiarato la commissaria straordinaria dell'Autorità portuale, Annalisa Tardino. Si tratta di un passaggio importante per la crescita dello scalo. Riportare i traghetti per le isole alla banchina Sanità significa anche offrire ai passeggeri un servizio più rapido ed efficiente. Oltre al consolidamento della banchina, il progetto ha incluso diversi interventi per migliorare la funzionalità dell'area: sono stati aggiornati i punti di ormeggio, installate nuove scalette per l'accesso delle piccole imbarcazioni e sostituiti alcuni dispositivi di protezione lungo il molo. È stato inoltre realizzato un sistema per la raccolta e lo smaltimento delle acque piovane dei piazzali, pensato per mantenere più puliti e meglio conservati gli spazi operativi del porto. La

Shipping Italy

Trapani

A Trapani consegnati i lavori di consolidamento della banchina Sanità

Al molo Levante attraccheranno nuovamente i traghetti diretti alle isole Egadi e a Pantelleria. Nel porto di Trapani è stata appena inaugurata la banchina di levante del molo Sanità, al termine dei lavori di consolidamento promossi dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. Una nota della stessa port authority spiega che l'intervento, dell'importo complessivo di 8 milioni di euro, s'inserisce nel più ampio programma di adeguamento dei fondali dello scalo avviato per consentire l'accesso e lo stazionamento di grandi navi, in particolare di unità da crociera. Le operazioni di dragaggio hanno portato i fondali a circa -10 metri in gran parte dello specchio acqueo interno, e a -11 metri in avamposto, determinando una nuova configurazione infrastrutturale dello scalo. Alla banchina Sanità attraccheranno nuovamente i traghetti diretti alle Egadi e a Pantelleria. I lavori, che hanno messo in sicurezza e stabilizzato la banchina anche sotto il profilo del comportamento sismico, hanno interessato un tratto di circa 158 metri, concentrandosi sul consolidamento del fronte mare. È stata realizzata una struttura continua in acciaio lungo il perimetro più esposto del molo Sanità, sul lato est e sulla testata sud, con funzione di contenimento e rinforzo del molo, così da prevenire movimenti o cedimenti del fronte banchina in presenza di fondali più profondi. La soluzione adottata è un sistema combinato di pali in acciaio e palancole, integrato da ancoraggi collegati a elementi interni alla banchina, in grado di contrastare efficacemente le spinte e garantire la stabilità complessiva dell'opera. "Con questo intervento consegniamo al porto di Trapani un'infrastruttura più sicura, moderna e coerente con la nuova configurazione dei fondali, un passaggio strategico per sostenere la crescita dello scalo e garantire condizioni operative adeguate alle esigenze delle grandi navi, nel pieno rispetto degli standard di sicurezza e durabilità. Riportare i traghetti per le isole alla banchina Sanità offrirà ai nostri passeggeri un servizio più rapido ed efficiente. Continuiamo a investire per rendere il nostro sistema portuale sempre più competitivo e affidabile" ha dichiarato il commissario straordinario dell'Adsp Annalisa Tardino. Oltre al rafforzamento del fronte mare, l'intervento ha previsto opere di stabilizzazione della zona di fondazione della banchina, per assicurare una corretta trasmissione dei carichi verso terreni più affidabili e ridurre il rischio di cedimenti nel tempo. Particolare attenzione è stata riservata alla durabilità delle strutture metalliche, attraverso trattamenti superficiali anticorrosione, necessari in considerazione dell'esposizione continua all'acqua marina e a un'atmosfera particolarmente aggressiva. Il progetto ha incluso anche il ripristino e l'adeguamento di elementi fondamentali per l'operatività e la sicurezza delle attività portuali: integrazione delle bitte di ormeggio, installazione di scalette di accesso per piccole imbarcazioni, sostituzione dei parabordi e di altri dispositivi di protezione, oltre a opere accessorie per la piena fruibilità.



Shipping Italy
A Trapani consegnati i lavori di consolidamento della banchina Sanità
03/06/2026 16:05
Nicola Capuzzo
Al molo Levante attraccheranno nuovamente i traghetti diretti alle isole Egadi e a Pantelleria. Nel porto di Trapani è stata appena inaugurata la banchina di levante del molo Sanità, al termine dei lavori di consolidamento promossi dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. Una nota della stessa port authority spiega che l'intervento, dell'importo complessivo di 8 milioni di euro, s'inserisce nel più ampio programma di adeguamento dei fondali dello scalo avviato per consentire l'accesso e lo stazionamento di grandi navi, in particolare di unità da crociera. Le operazioni di dragaggio hanno portato i fondali a circa -10 metri in gran parte dello specchio acqueo interno, e a -11 metri in avamposto, determinando una nuova configurazione infrastrutturale dello scalo. Alla banchina Sanità attraccheranno nuovamente i traghetti diretti alle Egadi e a Pantelleria. I lavori, che hanno messo in sicurezza e stabilizzato la banchina anche sotto il profilo del comportamento sismico, hanno interessato un tratto di circa 158 metri, concentrandosi sul consolidamento del fronte mare. È stata realizzata una struttura continua in acciaio lungo il perimetro più esposto del molo Sanità, sul lato est e sulla testata sud, con funzione di contenimento e rinforzo del molo, così da prevenire movimenti o cedimenti del fronte banchina in presenza di fondali più profondi. La soluzione adottata è un sistema combinato di pali in acciaio e palancole, integrato da ancoraggi collegati a elementi interni alla banchina, in grado di contrastare efficacemente le spinte e garantire la stabilità complessiva dell'opera. "Con questo intervento consegniamo al porto di Trapani un'infrastruttura più sicura, moderna e coerente con la nuova configurazione dei fondali, un passaggio strategico per sostenere la crescita dello scalo e garantire condizioni operative adeguate alle esigenze delle grandi navi, nel pieno rispetto degli standard di sicurezza e durabilità. Riportare i traghetti per le isole alla banchina Sanità offrirà ai nostri passeggeri un servizio più rapido ed efficiente. Continuiamo a investire per rendere il nostro sistema portuale sempre più competitivo e affidabile" ha dichiarato il commissario straordinario dell'Adsp Annalisa Tardino. Oltre al rafforzamento del fronte mare, l'intervento ha previsto opere di stabilizzazione della zona di fondazione della banchina, per assicurare una corretta trasmissione dei carichi verso terreni più affidabili e ridurre il rischio di cedimenti nel tempo. Particolare attenzione è stata riservata alla durabilità delle strutture metalliche, attraverso trattamenti superficiali anticorrosione, necessari in considerazione dell'esposizione continua all'acqua marina e a un'atmosfera particolarmente aggressiva. Il progetto ha incluso anche il ripristino e l'adeguamento di elementi fondamentali per l'operatività e la sicurezza delle attività portuali: integrazione delle bitte di ormeggio, installazione di scalette di accesso per piccole imbarcazioni, sostituzione dei parabordi e di altri dispositivi di protezione, oltre a opere accessorie per la piena fruibilità.

Shipping Italy

Trapani

della banchina. È stato, inoltre, realizzato un intervento impiantistico dedicato alla raccolta e allo smaltimento delle acque meteoriche dei piazzali, con un sistema di convogliamento e scarico per migliorare la pulizia, la conservazione delle superfici e la qualità complessiva degli spazi operativi.

TP24

Trapani

Porto di Trapani, inaugurata la banchina da 8 milioni. Ma il resto chi lo paga?

Otto milioni di euro per rifare 158 metri di banchina nel porto di Trapani. Il taglio del nastro è avvenuto oggi al molo Sanità, dove torneranno ad attraccare i traghetti diretti alle Egadi e a Pantelleria. L'intervento rientra nel più ampio progetto di adeguamento dei fondali del porto. I dragaggi hanno portato il pescaggio a meno dieci metri nello specchio acqueo interno e meno undici in avamposto, una profondità che consente l'arrivo di navi più grandi, comprese unità da crociera. La banchina è stata consolidata con pali d'acciaio e palancole, rinforzando il fronte mare per evitare cedimenti. Rifatti anche parabordi, bitte di ormeggio e attrezzature portuali, oltre al sistema per la raccolta delle acque piovane. « Con questo intervento consegniamo al porto di Trapani un'infrastruttura più sicura e moderna », ha dichiarato il commissario straordinario dell'Autorità portuale Annalisa Tardino. « Riportare i traghetti alla banchina Sanità offrirà ai passeggeri un servizio più rapido ed efficiente ». Soddisfazione anche tra gli operatori portuali. « La nuova banchina migliora concretamente le condizioni operative dello scalo e consente già oggi di programmare nuovi approdi », spiega Gaspare Panfalone, presidente della Riccardo Sanges & C., agenzia marittima che opera tra Trapani e Palermo. Ma mentre si inaugura un pezzo di porto, il resto delle opere strategiche resta ancora senza copertura finanziaria. Già a dicembre 2025 il sindaco Giacomo Tranchida e il presidente del consiglio comunale Alberto Mazzeo avevano lanciato un appello alla Regione e ai parlamentari siciliani per trovare i fondi necessari a completare lo sviluppo dello scalo. Sul tavolo ci sono tre interventi considerati decisivi: il completamento del dragaggio dei fondali, il potenziamento del molo Ronciglio con un fabbisogno di 35 milioni di euro, e la realizzazione del ponte sul Canale di Mezzo, stimata in 8 milioni. In totale 43 milioni di euro ancora da finanziare. Per ora dunque una parte del porto è pronta e operativa. Ma il vero salto di qualità, quello che potrebbe portare più traffico marittimo, turismo e lavoro, dipende da risorse che ancora non ci sono. La domanda resta semplice: chi pagherà per completare davvero il porto di Trapani?



03/06/2026 23:50

Otto milioni di euro per rifare 158 metri di banchina nel porto di Trapani. Il taglio del nastro è avvenuto oggi al molo Sanità, dove torneranno ad attraccare i traghetti diretti alle Egadi e a Pantelleria. L'intervento rientra nel più ampio progetto di adeguamento dei fondali del porto. I dragaggi hanno portato il pescaggio a meno dieci metri nello specchio acqueo interno e meno undici in avamposto, una profondità che consente l'arrivo di navi più grandi, comprese unità da crociera. La banchina è stata consolidata con pali d'acciaio e palancole, rinforzando il fronte mare per evitare cedimenti. Rifatti anche parabordi, bitte di ormeggio e attrezzature portuali, oltre al sistema per la raccolta delle acque piovane. « Con questo intervento consegniamo al porto di Trapani un'infrastruttura più sicura e moderna », ha dichiarato il commissario straordinario dell'Autorità portuale Annalisa Tardino. « Riportare i traghetti alla banchina Sanità offrirà ai passeggeri un servizio più rapido ed efficiente ». Soddisfazione anche tra gli operatori portuali. « La nuova banchina migliora concretamente le condizioni operative dello scalo e consente già oggi di programmare nuovi approdi », spiega Gaspare Panfalone, presidente della Riccardo Sanges & C., agenzia marittima che opera tra Trapani e Palermo. Ma mentre si inaugura un pezzo di porto, il resto delle opere strategiche resta ancora senza copertura finanziaria. Già a dicembre 2025 il sindaco Giacomo Tranchida e il presidente del consiglio comunale Alberto Mazzeo avevano lanciato un appello alla Regione e ai parlamentari siciliani per trovare i fondi necessari a completare lo sviluppo dello scalo. Sul tavolo ci sono tre interventi considerati decisivi: il completamento del dragaggio dei fondali, il potenziamento del molo Ronciglio con un fabbisogno di 35 milioni di euro, e la realizzazione del ponte sul Canale di Mezzo, stimata in 8 milioni. In totale 43 milioni di euro ancora da finanziare. Per ora dunque una parte del porto è pronta e operativa. Ma il vero salto di qualità, quello che potrebbe portare più traffico marittimo, turismo e lavoro, dipende da risorse che ancora non ci sono. La domanda resta semplice: chi pagherà per completare davvero il porto di Trapani?

Trapani Oggi

Trapani

Porto di Trapani, consegnati i lavori di consolidamento della banchina Sanità

Accoglierà i traghetti per Egadi e Pantelleria Trapani - inaugurata oggi, nel porto di Trapani, la banchina di levante del molo Sanità, al termine dei lavori di consolidamento promossi dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. L'intervento, dell'importo complessivo di 8 milioni di euro, si inserisce nel più ampio programma di adeguamento dei fondali del porto di Trapani, avviato per consentire l'accesso e lo stazionamento di grandi navi, in particolare di unità da crociera. Le operazioni di dragaggio hanno, infatti, portato i fondali a circa meno dieci metri in gran parte dello specchio acqueo interno, e a meno undici metri in avamposto, determinando una nuova configurazione infrastrutturale dello scalo. Alla banchina Sanità attraccheranno nuovamente i traghetti diretti alle Egadi e a Pantelleria. I lavori, che hanno messo in sicurezza e stabilizzato la banchina anche sotto il profilo del comportamento sismico, hanno interessato un tratto di circa 158 metri, concentrandosi sul consolidamento del fronte mare. È stata realizzata una struttura continua in acciaio lungo il perimetro più esposto del molo Sanità, sul lato est e sulla testata sud, con funzione di contenimento e rinforzo del molo, così da prevenire movimenti o cedimenti del fronte banchina in presenza di fondali più profondi. La soluzione adottata è un sistema combinato di pali in acciaio e palancole, integrato da ancoraggi collegati a elementi interni alla banchina, in grado di contrastare efficacemente le spinte e garantire la stabilità complessiva dell'opera. "Con questo intervento - ha dichiarato il commissario straordinario Annalisa Tardino - consegniamo al porto di Trapani un'infrastruttura più sicura, moderna e coerente con la nuova configurazione dei fondali, un passaggio strategico per sostenere la crescita dello scalo e garantire condizioni operative adeguate alle esigenze delle grandi navi, nel pieno rispetto degli standard di sicurezza e durabilità. Riportare i traghetti per le isole alla banchina Sanità offrirà ai nostri passeggeri un servizio più rapido ed efficiente. Continuiamo a investire per rendere il nostro sistema portuale sempre più competitivo e affidabile". Oltre al rafforzamento del fronte mare, l'intervento ha previsto opere di stabilizzazione della zona di fondazione della banchina, per assicurare una corretta trasmissione dei carichi verso terreni più affidabili e ridurre il rischio di cedimenti nel tempo. Particolare attenzione è stata riservata alla durabilità delle strutture metalliche, attraverso trattamenti superficiali anticorrosione, necessari in considerazione dell'esposizione continua all'acqua marina e a un'atmosfera particolarmente aggressiva. Il progetto ha incluso anche il ripristino e l'adeguamento di elementi fondamentali per l'operatività e la sicurezza delle attività portuali: integrazione delle bitte di ormeggio, installazione di scalette di accesso per piccole imbarcazioni, sostituzione dei parabordi e di altri dispositivi di protezione, oltre a opere accessorie per la piena fruibilità



Accoglierà i traghetti per Egadi e Pantelleria Trapani - Inaugurata oggi, nel porto di Trapani, la banchina di levante del molo Sanità, al termine dei lavori di consolidamento promossi dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. L'intervento, dell'importo complessivo di 8 milioni di euro, si inserisce nel più ampio programma di adeguamento dei fondali del porto di Trapani, avviato per consentire l'accesso e lo stazionamento di grandi navi, in particolare di unità da crociera. Le operazioni di dragaggio hanno, infatti, portato i fondali a circa meno dieci metri in gran parte dello specchio acqueo interno, e a meno undici metri in avamposto, determinando una nuova configurazione infrastrutturale dello scalo. Alla banchina Sanità attraccheranno nuovamente i traghetti diretti alle Egadi e a Pantelleria. I lavori, che hanno messo in sicurezza e stabilizzato la banchina anche sotto il profilo del comportamento sismico, hanno interessato un tratto di circa 158 metri, concentrandosi sul consolidamento del fronte mare. È stata realizzata una struttura continua in acciaio lungo il perimetro più esposto del molo Sanità, sul lato est e sulla testata sud, con funzione di contenimento e rinforzo del molo, così da prevenire movimenti o cedimenti del fronte banchina in presenza di fondali più profondi. La soluzione adottata è un sistema combinato di pali in acciaio e palancole, integrato da ancoraggi collegati a elementi interni alla banchina, in grado di contrastare efficacemente le spinte e garantire la stabilità complessiva dell'opera. "Con questo intervento - ha dichiarato il commissario straordinario Annalisa Tardino - consegniamo al porto di Trapani un'infrastruttura più sicura, moderna e coerente con la nuova configurazione dei fondali, un passaggio strategico per sostenere la crescita dello scalo e garantire condizioni operative adeguate alle esigenze delle grandi navi, nel pieno rispetto degli standard di sicurezza e durabilità. Riportare i traghetti per le isole alla banchina Sanità offrirà ai nostri passeggeri un servizio più rapido ed efficiente. Continuiamo a investire per rendere il nostro sistema portuale sempre più competitivo e affidabile". Oltre al rafforzamento del fronte mare, l'intervento ha previsto opere di stabilizzazione della zona di fondazione della banchina, per assicurare una corretta trasmissione dei carichi verso terreni più affidabili e ridurre il rischio di cedimenti nel tempo. Particolare attenzione è stata riservata alla durabilità delle strutture metalliche, attraverso trattamenti superficiali anticorrosione, necessari in considerazione dell'esposizione continua all'acqua marina e a un'atmosfera particolarmente aggressiva. Il progetto ha incluso anche il ripristino e l'adeguamento di elementi fondamentali per l'operatività e la sicurezza delle attività portuali: integrazione delle bitte di ormeggio, installazione di scalette di accesso per piccole imbarcazioni, sostituzione dei parabordi e di altri dispositivi di protezione, oltre a opere accessorie per la piena fruibilità

Trapani Oggi

Trapani

della banchina. È stato, inoltre, realizzato un intervento impiantistico dedicato alla raccolta e allo smaltimento delle acque meteoriche dei piazzali, con un **sistema** di convogliamento e scarico per migliorare la pulizia, la conservazione delle superfici e la qualità complessiva degli spazi operativi. "® Riproduzione Riservata" - E' vietata la copia anche parziale senza autorizzazione.

Nautica filiera strategica per il Made in Italy, oltre 13 miliardi di valore aggiunto e 168 mila occupati

Presentati a Milano 'La nautica in cifre Monitor - Trend 2025/2026' e 'Geografie della filiera nautica italiana 2026'. Milano, 6 mar. (Adnkronos) L'industria nautica italiana si conferma tra le filiere manifatturiere più rilevanti del Made in Italy per impatto economico, occupazione e capacità di attivazione lungo la catena del valore. Nel 2024 il settore ha generato oltre 13 miliardi di euro di valore aggiunto e quasi 168 mila occupati, con una crescita dell'occupazione del 5,6%. È quanto emerge dai nuovi rapporti 'La nautica in cifre Monitor - Trend di mercato 2025/2026', realizzato dall'Ufficio studi di Confindustria Nautica e Fondazione Edison, e 'Geografie della filiera nautica italiana 2026', a cura di Fondazione Symbola, presentati oggi a Milano presso Palazzo Edison. I due studi restituiscono un quadro di consolidamento strutturale della cantieristica italiana e di rafforzamento competitivo dell'intera filiera, in un contesto internazionale in continua evoluzione. 'La nautica in cifre Monitor - Trend di mercato 2025/2026' rappresenta l'unica fonte statistica di riferimento del settore e fornisce un aggiornamento puntuale sull'andamento dei mercati, sulle dinamiche produttive e sul posizionamento internazionale

della nautica italiana. Dopo il saluto di apertura di Beatrice Biagetti, Segretario generale di Fondazione Edison, il presidente di Confindustria Nautica, Piero Formenti, ha sottolineato: "L'appuntamento di oggi segna l'avvio del percorso annuale di iniziative con cui Confindustria Nautica intende offrire al settore analisi e indirizzo strategico. In un contesto globale caratterizzato da cambiamenti economici e geopolitici rilevanti, la nautica da diporto italiana continua a dimostrare solidità, capacità di adattamento e visione strategica. Le dinamiche restano differenziate tra i segmenti: la grande nautica cresce, la fascia media tiene, mentre la piccola nautica risente maggiormente della consumer confidence attualmente attenuata da complesse condizioni congiunturali. I dati del nostro Ufficio Studi rappresentano uno strumento fondamentale per imprese e istituzioni per interpretare queste evoluzioni e orientare le strategie del comparto". Stefano Pagani Isnardi, direttore dell'Ufficio studi di Confindustria Nautica, ha illustrato i principali indicatori economici e le prospettive evolutive del comparto, confermando il consolidamento della leadership italiana nella cantieristica di alta gamma e la resilienza complessiva della filiera. Il settore superyacht - dopo aver chiuso positivamente l'anno solare 2025, con il 50% delle aziende che ha registrato un aumento di fatturato rispetto all'anno precedente e per il 25% una stabilità - registra una stabilizzazione dei tassi di crescita nel corrente portafoglio ordini. Metà dei cantieri mantengono infatti il proprio order book allineati ai livelli di 12 mesi fa e un quarto di essi segnalano anche dati in crescita. Il trend viene confermato da Boat International nel Superyacht global order book 2026 che, a fronte di una riduzione degli ordini mondiali di circa il 4% (da 1.138 a 1.093), vede



03/06/2026 14:17

Presentati a Milano 'La nautica in cifre Monitor - Trend 2025/2026' e 'Geografie della filiera nautica italiana 2026'. Milano, 6 mar. (Adnkronos) L'industria nautica italiana si conferma tra le filiere manifatturiere più rilevanti del Made in Italy per impatto economico, occupazione e capacità di attivazione lungo la catena del valore. Nel 2024 il settore ha generato oltre 13 miliardi di euro di valore aggiunto e quasi 168 mila occupati, con una crescita dell'occupazione del 5,6%. È quanto emerge dai nuovi rapporti 'La nautica in cifre Monitor - Trend di mercato 2025/2026', realizzato dall'Ufficio studi di Confindustria Nautica e Fondazione Edison, e 'Geografie della filiera nautica italiana 2026', a cura di Fondazione Symbola, presentati oggi a Milano presso Palazzo Edison. I due studi restituiscono un quadro di consolidamento strutturale della cantieristica italiana e di rafforzamento competitivo dell'intera filiera, in un contesto internazionale in continua evoluzione. 'La nautica in cifre Monitor - Trend di mercato 2025/2026' rappresenta l'unica fonte statistica di riferimento del settore e fornisce un aggiornamento puntuale sull'andamento dei mercati, sulle dinamiche produttive e sul posizionamento internazionale della nautica italiana. Dopo il saluto di apertura di Beatrice Biagetti, Segretario generale di Fondazione Edison, il presidente di Confindustria Nautica, Piero Formenti, ha sottolineato: "L'appuntamento di oggi segna l'avvio del percorso annuale di iniziative con cui Confindustria Nautica intende offrire al settore analisi e indirizzo strategico. In un contesto globale caratterizzato da cambiamenti economici e geopolitici rilevanti, la nautica da diporto italiana continua a dimostrare solidità, capacità di adattamento e visione

la quota italiana in crescita di 2 punti, raggiungendo il 52%, con un numero di unità pari a 568 ordini. La situazione della produzione cantieristica fino ai 24 metri appare più articolata. Se le stime di chiusura del 2025 riportavano un dato generalizzato di contrazione, dall'indagine attuale emergono trend per l'anno nautico 2025/26 più positivi, con un aumento delle imprese che prevedono una crescita del volume di affari, che passa dal 23% al 46%, riducendo a meno di un quarto del campione l'ipotesi di flessione del fatturato. Questo recupero di produttività per le unità fino ai 24 metri è confermato dai dati del comparto delle reti di vendita di unità da diporto. A fronte di un 2025 che si chiude con previsioni negative per il 62% del campione e in stabilità per il restante 38%, gli operatori confermano aspettative migliori per l'anno nautico in corso: la quota di campione che prevede stime negative scende infatti di 25 punti, al 37%, mentre cresce al 50% la quota di chi prevede stabilità e un 13% di imprese prevede altresì una crescita dei dati di fatturato. Come registrato nel 2024, per le aziende del comparto degli accessori e degli equipaggiamenti, l'ampia varietà della tipologia di prodotto e di destinazione di vendita (superyacht, piccola nautica, aftersales) determina una significativa differenziazione dei risultati. Le stime sull'anno nautico 2025/26 risultano sostanzialmente simili nella varietà distributiva delle risposte al dato 2025, ma con un significativo aumento delle risposte positive, che salgono dal 30% al 39%. In relazione al comparto dei motori marini, il sentiment sull'anno nautico in corso registra un miglioramento delle stime: la percentuale del campione che stima una crescita del fatturato cresce infatti dal 25% al 38%, e la quota di aziende che ipotizza una stabilità del volume di affari si conferma al 50%. Le imprese di locazione e noleggio registrano risultati soddisfacenti per il 2025, con il 57% del campione che segnala una crescita del fatturato, a fronte del 29% che registra una riduzione rispetto all'anno precedente, comunque contenuta entro il -10%. Il sentiment sull'anno nautico in corso appare molto positivo, con il 64% dei rispondenti che prevede una crescita del volume di affari, il 29% un mantenimento dei livelli precedenti e soltanto il 7% una possibile flessione. Un quadro che conferma il ruolo strategico del processo di semplificazione normativa in atto, amplificando gli effetti positivi che noleggio e charter riversano sul turismo, non solo costiero. In relazione alle aziende del turismo nautico, **porti** e servizi, le aspettative per l'anno nautico in corso appaiono decisamente positive, con il 75% delle aziende che stima una crescita del fatturato (in crescita del 25% rispetto alle aspettative di chiusura per il 2025). Resta sostanzialmente immutata la parte di imprese che si attende una riduzione del fatturato: 12% per l'anno nautico 2025/2026, a fronte del 13% per il preconsuntivo 2025. Tali dati confermano peraltro i trend di crescita riportati dall'indagine statistica condotta dall'associato Assomarinas a settembre 2025. Nell'ambito della rilevazione, le aziende hanno segnalato i fattori esogeni dal maggiore impatto sull'andamento del settore. Tra i diversi fattori analizzati, le tensioni politiche vengono indicate come l'elemento più dirompente. Gli elevati tassi di interesse risultano molto rilevanti unitamente al costo del lavoro indicato di forte rilievo. Nonostante la progressiva riduzione della criticità delle ultime stagioni, gli stock in giacenza risultano ancora un problema di impatto significativo

per numerosi operatori. In questo contesto, l'exploit delle esportazioni globali della produzione cantieristica nautica italiana risulta certamente l'elemento più significativo della crescita degli ultimi anni. "La nautica da diporto italiana - dichiara Marco Fortis, vicepresidente di Fondazione Edison, partner scientifico della Nautica in cifre - si posiziona sul podio più alto tra gli esportatori a livello mondiale e si configura sempre più come una delle punte di diamante del nostro commercio estero: nell'ultimo anno scorrevole (novembre 2024-ottobre 2025) l'export ha raggiunto e superato i 4 miliardi di euro, registrando uno dei migliori risultati di sempre e confermandosi uno dei settori con i maggiori tassi di crescita dell'ultimo decennio (il quinto in assoluto, considerando i settori Ateco a 4 cifre e aventi un export nel 2024 superiore ai 2 miliardi di euro)". "Il sistema nautico rappresenta uno dei segmenti più dinamici dell'economia - ha dichiarato Domenico Sturabotti, direttore della Fondazione Symbola - ed è tra le filiere manifatturiere più rilevanti del Made in Italy per impatto economico e capacità di attivazione lungo la catena del valore. Una leadership costruita grazie a una rete produttiva di prim'ordine, diffusa sul territorio e integrata a monte e a valle della filiera. Nel 2024, come emerge dal report Geografie della filiera nautica italiana 2026 di Fondazione Symbola e Confindustria Nautica, il settore genera oltre 13 miliardi di euro di valore aggiunto e quasi 168 mila occupati, con una crescita dell'occupazione del 5,6%. La cantieristica è fortemente concentrata in regioni chiave (Toscana, Lombardia, Marche, Liguria, Campania, Piemonte, Sicilia e Lazio) che rappresentano poli di specializzazione e competenze". La nautica si conferma "un potente moltiplicatore economico: per ogni euro prodotto dai cantieri si attivano complessivamente 5,2 euro di valore aggiunto e, per ogni addetto impiegato nel core, si generano 7,1 posti di lavoro lungo l'intera catena. Al tempo stesso lo studio mostra una crescente concentrazione del valore nella cantieristica rispetto al resto della filiera. Una dinamica che riflette il rafforzamento strutturale della cantieristica, sostenuto da un processo di concentrazione selettiva che premia gli operatori più solidi e da un progressivo aumento del peso delle attività core, con la crescente internalizzazione di funzioni strategiche e fasi a più alto valore aggiunto. Una crescita strettamente legata alla capacità di fare sistema e investimenti continui in qualità, innovazione e sostenibilità, leve decisive per consolidare la leadership internazionale del settore".

I traghetti in Europa inquinano più delle auto

I dati di uno studio di Transport & Environment Quando si parla di aria inquinata di città siamo abituati a pensare agli scarichi degli autoveicoli a benzina e gasolio. In realtà, un nuovo studio realizzato da Transport & Environment, la Federazione non governativa dei Trasporti e dell'Ambiente, indica che in Europa, segnatamente alle grandi città portuali, i traghetti emettono più sostanze inquinanti di tutte le auto. In particolare, Barcellona è al primo posto in quanto a emissioni di CO2 relative ai natanti in movimentazione nel porto, seguita da Dublino, che detiene il primato per quantitativo di ossidi di zolfo. Non vanno meglio le cose nelle città portuali italiane. Nella top ten dei **porti** più inquinati del Vecchio Continente, infatti, il report indica Genova al quinto posto, Livorno al settimo, Palermo all'ottavo, Civitavecchia al nono. I risultati dello studio Nel dettaglio, lo studio di T&E segnala che nei **porti** europei circa mille traghetti emettono 13,4 milioni di tonnellate di anidride carbonica, un quantitativo superiore a quello prodotto dagli scarichi di 6,6 milioni di automobili. A livello di Paesi, l'Italia ha il primato negativo di emissioni di gas serra con 2,4 milioni di tonnellate di CO2 prodotte dai viaggi dei traghetti. Il 75% di tale quota di emissioni è dovuto al traffico domestico e alle soste in porto. I dati evidenziano un fatto inequivocabile: la maggior parte dei traghetti in navigazione viaggia ancora con sistemi di propulsione alimentati da combustibili fossili, in quanto si tratta di natanti obsoleti con un'età media di 26 anni. Relativamente al nostro Paese, con 167 traghetti abbiamo una delle flotte più grandi per questa tipologia di navi. Oltre la metà dei traghetti italiani potrebbe tecnicamente essere alimentate da motori elettrici, in virtù delle rotte coperte, mentre un ulteriore 26% potrebbe navigare con propulsori ibridi. La svolta elettrica Lo studio di T&E indica la necessità di accelerare la transizione green dei trasporti via mare, una svolta che per altro diverse compagnie marittime hanno avviato. Nel dettaglio, il report indica che entro il 2035 circa il 60% dei traghetti circolanti in Europa potrebbero essere a propulsione elettrica o ibrida. Oltretutto, l'elettrificazione dei natanti apporterebbe, in più della metà dei casi, una riduzione dei costi di gestione per gli armatori rispetto ai traghetti alimentati a gasolio. La svolta elettrica costituirebbe un toccasana per l'ambiente, specie per l'aria delle città portuali con una riduzione del 42% delle emissioni di CO2. Parallelamente al processo di elettrificazione dei natanti, deve però procedere l'adeguamento delle infrastrutture di ricarica nei **porti**, che rappresenta un nodo ancora da sciogliere. D'altra parte, lo studio sottolinea che in oltre la metà dei casi (57%) sarebbero sufficienti stazioni di ricarica inferiori a 5 MW per servire i traghetti elettrici.



I dati di uno studio di Transport & Environment Quando si parla di aria inquinata di città siamo abituati a pensare agli scarichi degli autoveicoli a benzina e gasolio. In realtà, un nuovo studio realizzato da Transport & Environment, la Federazione non governativa dei Trasporti e dell'Ambiente, indica che in Europa, segnatamente alle grandi città portuali, i traghetti emettono più sostanze inquinanti di tutte le auto. In particolare, Barcellona è al primo posto in quanto a emissioni di CO2 relative ai natanti in movimentazione nel porto, seguita da Dublino, che detiene il primato per quantitativo di ossidi di zolfo. Non vanno meglio le cose nelle città portuali italiane. Nella top ten dei porti più inquinati del Vecchio Continente, infatti, il report indica Genova al quinto posto, Livorno al settimo, Palermo all'ottavo, Civitavecchia al nono. I risultati dello studio Nel dettaglio, lo studio di T&E segnala che nei porti europei circa mille traghetti emettono 13,4 milioni di tonnellate di anidride carbonica, un quantitativo superiore a quello prodotto dagli scarichi di 6,6 milioni di automobili. A livello di Paesi, l'Italia ha il primato negativo di emissioni di gas serra con 2,4 milioni di tonnellate di CO2 prodotte dai viaggi dei traghetti. Il 75% di tale quota di emissioni è dovuto al traffico domestico e alle soste in porto. I dati evidenziano un fatto inequivocabile: la maggior parte dei traghetti in navigazione viaggia ancora con sistemi di propulsione alimentati da combustibili fossili, in quanto si tratta di natanti obsoleti con un'età media di 26 anni. Relativamente al nostro Paese, con 167 traghetti abbiamo una delle flotte più grandi per questa tipologia di navi. Oltre la metà dei traghetti italiani potrebbe tecnicamente essere alimentate da motori elettrici, in virtù delle rotte coperte, mentre un ulteriore 26% potrebbe navigare con propulsori ibridi. La svolta elettrica Lo studio di T&E indica la

Stretto di Hormuz, nelle ultime 24 ore sono transitate solo 2 navi cargo

(Teleborsa) - Solo 2 transiti commerciali confermati sono stati osservati nelle ultime 24 ore nello Stretto di Hormuz . Si è trattato di navi cargo e non petroliere . È quanto emerge dall'ultimo aggiornamento del Joint Maritime Information Center (JMIC), gruppo navale multinazionale focalizzato sul Medio Oriente. La media storica dei transiti giornalieri è pari a circa 138 imbarcazioni ogni 24 ore. "Ciò rappresenta una pausa temporanea pressoché totale nel traffico commerciale di routine , derivante dalle dinamiche di conflitto regionale in corso che coinvolgono l'Iran, compresi gli avvertimenti contro i transiti da parte di navi statunitensi, israeliane, europee e alleate - si legge nella nota - Sebbene non sia stata universalmente riconosciuta una chiusura legale formale dello Stretto, la riduzione deriva da una combinazione di minacce alla sicurezza, vincoli assicurativi, incertezza operativa e interruzioni effettive, piuttosto che da un blocco dichiarato". Intanto, continuano gli attacchi contro navi commerciali . Nelle ultime 24 ore, questo ha incluso navi nel Golfo Persico. Due navi, la MSC Grace e la Sonangol Namibe, sono state coinvolte in incidenti nel Golfo Persico e nei pressi dell'Iraq. Tra gli incidenti segnalati dal 1° marzo, il JMIC ha identificato un'associazione degli Stati Uniti con una nave , la Sonangol Namibe. Tutti gli altri attacchi identificati non presentano alcuna associazione confermata con navi legate agli Stati Uniti o a Israele. Tutti gli altri attacchi identificati dal 1° marzo non presentano alcuna associazione con gli Stati Uniti o Israele. "Questi incidenti sottolineano i rischi persistenti posti dall'attività di missili e droni stand-off nelle acque del Golfo Persico, dello Stretto di Hormuz, del Golfo di Oman e degli accessi adiacenti - viene sottolineato - Attualmente, non vi sono segnalazioni verificate di dispiegamento o detonazione di mine marine". Inoltre, nessun attacco missilistico iraniano su larga scala confermato contro le infrastrutture portuali del Golfo Persico o del Golfo di Oman è stato verificato in modo indipendente nelle ultime 24 ore. Le recenti attività si sono concentrate su impatti isolati su imbarcazioni piuttosto che su operazioni di targeting prolungato nei **porti**. Ci sono comunque indicazioni di un incendio presso la struttura BAPCO in Bahrein, provenienti da fonti attendibili. Il JMIC fa anche notare che un' elevata concentrazione di imbarcazioni rimane all'ancora, alla deriva e ormeggiate nei **porti** del Golfo Arabico. La congestione rimane complicata da interferenze elettromagnetiche (EMI), spoofing e interferenze AIS. L'aumento della congestione in queste aree può contribuire a rischi secondari per la navigazione, come spazi di manovra limitati, trascinamento dell'ancora e aumento del rischio di collisione. Con riguardo all'outlook, l'organizzazione spiega che le attuali segnalazioni delle ultime 24 ore continuano a confermare condizioni operative ostili persistenti, senza indicatori confermati di de-escalation. Pericoli cinetici attivi, tra cui missili, UAV ed effetti di



attacco a distanza , permangono nello Stretto di Hormuz, nel Golfo di Oman e nel Golfo Arabico. In particolare, recenti segnalazioni indicano anche un possibile vettore di minaccia di sabotaggio/esplosivo attaccato (ad esempio, metodologie WBIED o limpet-style) attualmente in fase di indagine nell'area operativa settentrionale del Golfo Arabico/litorale iracheno, a conferma del fatto che il rischio non è limitato ai soli approcci allo Stretto di Hormuz.

Stretto di Hormuz "zona di guerra", almeno 20.000 i marinai bloccati

L'Organizzazione Marittima Internazionale: "Difficile sbarco sicuro" Roma, 6 mar. (askanews) - Dopo essere stata designata "zona ad alto rischio" a due giorni dagli attacchi degli Stati Uniti e di Israele sull'Iran e l'estensione regionale del conflitto, l'area che comprende lo Stretto di Hormuz, il Golfo Persico e il Golfo dell'Oman è stata ora classificata come "zona di operazioni di guerra" dal settore marittimo. Sono stati quindi riconosciuti maggiori diritti a migliaia di marinai bloccati nella zona, tra cui quello di chiedere un rimpatrio a spese dell'armatore; anche se le soluzioni operative sembrano limitate, spiega il segretario generale dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), Arsenio Dominguez, in un'intervista alla France presse, sottolineando che "nessun attacco a marinai innocenti è mai giustificato". Di fatto, il traffico navale nello Stretto di Hormuz, da dove transita un quinto delle risorse energetiche globali, è paralizzato. "Ci sono Paesi che stanno già discutendo di fornire risorse navali alle navi ferme, come scorta. Questa non è una soluzione completa. Questo ovviamente ha il suo limite nel numero di navi che possono essere protette, ma potrebbe fornire un certo sollievo" ha detto Dominguez. "I numeri su cui stiamo lavorando e che sono stati riportati, da quando è iniziato tutto nella regione, parlano di circa 20.000 marinai su navi che in realtà non possono navigare senza avere garanzie e certezza che non saranno colpite, così come circa 15.000 passeggeri sulle navi da crociera" ha aggiunto. "Anche le strutture portuali sono state prese di mira, almeno cinque porti sono stati colpiti, quindi le navi non sono al momento in grado di effettuare il cambio dell'equipaggio, né tantomeno sbarcare chi è a bordo per il rimpatrio. Non abbiamo ancora modo di garantire effettivamente uno sbarco sicuro dei marinai nella regione". "Si stanno delineando soluzioni, si sta valutando il supporto che può essere fornito da remoto, come può essere effettuata la valutazione del rischio e se i paesi sono disposti a fornire questa assistenza e ad accompagnare le navi, ma deve essere ben organizzato in una piccola e stretta insenatura, al fine di garantire la sicurezza della navigazione, non aumentare i rischi, e fare in modo che alcune navi possano iniziare a lasciare la regione" ha aggiunto. C'è poi un altro fattore su cui stare in guardia, quello dell'inquinamento ambientale: "Tutti i paesi della regione - ha spiegato - saranno negativamente colpiti da qualsiasi fuoriuscita di petrolio".



Il Nautilus

Focus

NORWEGIAN CRUISE LINE ACCOGLIE NORWEGIAN LUNA NELLA SUA FLOTTA

-La compagnia prende in consegna da Fincantieri, a Marghera, la nuova nave della pluripremiata classe Prima Plus e presenta esperienze molto amate dagli ospiti insieme a nuove attrazioni in mare - -Al debutto a Miami a fine marzo, Norwegian Luna sarà la nave più recente a operare tutto l'anno nei Caraibi visitando anche le destinazioni private di NCL - MILANO - Norwegian Cruise Line® (NCL), leader globale nei viaggi in crociera innovativi, ha preso in consegna Norwegian Luna™, la ventunesima nave della sua pluripremiata flotta, da Fincantieri, leader mondiale nella costruzione di navi ad alta complessità, presso il cantiere navale di Marghera, Italia. Seconda nave della nuova generazione Prima Plus Class, Norwegian Luna eleva ogni momento dell'esperienza di viaggio degli ospiti. Con 156.000 tonnellate di stazza lorda, la nave può ospitare 3.565 passeggeri e dispone di 1.809 cabine eleganti e confortevoli, oltre a una straordinaria selezione di spazi ed esperienze progettate con grande attenzione. Con 17 opzioni di ristorazione e 18 bar e lounge, la nave offre una varietà culinaria eccezionale e vivaci ambienti sociali per ogni occasione. Dagli ampi spazi aperti all'intrattenimento immersivo, fino

a esperienze che superano ogni aspettativa, Norwegian Luna garantisce un viaggio fluido e memorabile. "Siamo entusiasti di accogliere Norwegian Luna nella nostra flotta e di dare il benvenuto ai primi ospiti a bordo la prossima settimana", ha dichiarato Marc Kazlauskas, presidente di Norwegian Cruise Line. "Come nostra nave più recente, Norwegian Luna rappresenta perfettamente lo spirito del brand NCL 'It's Different Out Here'. Offre libertà, flessibilità ed esperienze curate nei minimi dettagli, permettendo agli ospiti di vivere la vacanza esattamente come desiderano, in totale semplicità. Questa nave rappresenta l'evoluzione continua della nostra visione e il risultato di un incredibile lavoro dietro a una classe di navi pluripremiata. Siamo profondamente grati agli architetti e designer di livello mondiale e ai nostri talentuosi partner di Fincantieri che hanno dato vita a Norwegian Luna. Siamo orgogliosi di proseguire questa solida collaborazione mentre guardiamo al futuro e alla costruzione di nuove straordinarie navi NCL nel prossimo decennio." Progettata sia per famiglie sia per viaggiatori alla ricerca di esperienze più esclusive, Norwegian Luna offre un'ampia varietà di attività e opzioni. Le famiglie troveranno tantissime occasioni di divertimento grazie a innovative attrazioni pensate per tutte le età. Tra i punti di forza c'è Aqua Slidecoaster, un'emozionante combinazione tra scivolo acquatico e montagne russe disponibile esclusivamente su NCL, recentemente premiata come "Best Water Park Ride/Attraction" dalla International Association of Amusement Parks and Attractions. La nuova area Luna Midway propone uno spazio all'aperto in stile parco divertimenti con giochi ispirati al mondo del luna park, mentre Moon Climber sfida adulti e bambini con un percorso a ostacoli multilivello. Gli spazi interattivi includono The Luna Game Zone, con giochi arcade retro



Il Nautilus
NORWEGIAN CRUISE LINE ACCOGLIE NORWEGIAN LUNA NELLA SUA FLOTTA
 03/06/2026 12:45
 -La compagnia prende in consegna da Fincantieri, a Marghera, la nuova nave della pluripremiata classe Prima Plus e presenta esperienze molto amate dagli ospiti insieme a nuove attrazioni in mare - -Al debutto a Miami a fine marzo, Norwegian Luna sarà la nave più recente a operare tutto l'anno nei Caraibi visitando anche le destinazioni private di NCL - MILANO - Norwegian Cruise Line® (NCL), leader globale nei viaggi in crociera innovativi, ha preso in consegna Norwegian Luna™, la ventunesima nave della sua pluripremiata flotta, da Fincantieri, leader mondiale nella costruzione di navi ad alta complessità, presso il cantiere navale di Marghera, Italia. Seconda nave della nuova generazione Prima Plus Class, Norwegian Luna eleva ogni momento dell'esperienza di viaggio degli ospiti. Con 156.000 tonnellate di stazza lorda, la nave può ospitare 3.565 passeggeri e dispone di 1.809 cabine eleganti e confortevoli, oltre a una straordinaria selezione di spazi ed esperienze progettate con grande attenzione. Con 17 opzioni di ristorazione e 18 bar e lounge, la nave offre una varietà culinaria eccezionale e vivaci ambienti sociali per ogni occasione. Dagli ampi spazi aperti all'intrattenimento immersivo, fino a esperienze che superano ogni aspettativa, Norwegian Luna garantisce un viaggio fluido e memorabile. "Siamo entusiasti di accogliere Norwegian Luna nella nostra flotta e di dare il benvenuto ai primi ospiti a bordo la prossima settimana", ha dichiarato Marc Kazlauskas, presidente di Norwegian Cruise Line. "Come nostra nave più recente, Norwegian Luna rappresenta perfettamente lo spirito del brand NCL 'It's Different Out Here'. Offre libertà, flessibilità ed esperienze curate nei minimi dettagli, permettendo agli ospiti di vivere la vacanza esattamente come desiderano, in totale semplicità. Questa nave rappresenta l'evoluzione continua della nostra visione e il risultato di un incredibile lavoro dietro a una classe di navi pluripremiata. Siamo profondamente grati agli architetti e designer di livello mondiale e ai nostri

Il Nautilus

Focus

ed esperienze di realtà virtuale all'avanguardia. Sport e divertimento si incontrano nel Glow Court, un complesso hi-tech con pavimento LED interattivo che durante il giorno è uno spazio di gioco dinamico e la sera si trasforma in un vivace club. Gli adulti in cerca di relax potranno invece rilassarsi nella premiata Mandara Spa, rinomata per le sue proposte wellness di livello mondiale, oppure nel Vibe Beach Club, area esclusiva riservata agli adulti. La sera, gli ospiti potranno immergersi in spettacoli di altissimo livello come "Elton: A Celebration of Elton John", un tributo alla musica senza tempo della leggendaria icona britannica, e "HIKO: Innovation Meets Wonder", uno spettacolo multimediale che combina design innovativo, acrobazie in stile circo e danza contemporanea. Torna inoltre l'amato Syd Norman's Pour House con il nuovo spettacolo "A Tribute to Eagles", dedicato alla musica di una delle band americane più celebri di sempre. Gli appassionati di gastronomia potranno scegliere tra numerose proposte culinarie. I ristoranti principali inclusi offrono menu a rotazione con piatti classici e specialità di ispirazione internazionale, oltre a un locale aperto 24 ore su 24 per snack e pasti informali. Indulge Food Hall amplia ulteriormente la varietà con nove stazioni gastronomiche dedicate a cucine di tutto il mondo, tra cui piatti indiani, barbecue in stile smokehouse, noodles e opzioni plant-based. Per chi desidera un'esperienza più raffinata, i ristoranti di specialità come Le Bistro, il ristorante francese simbolo di NCL, e Sukhothai, dedicato alla cucina thailandese reinterpretata in chiave creativa, offrono serate indimenticabili in ambienti eleganti. Norwegian Luna propone inoltre una vasta gamma di cabine progettate con cura per ogni tipo di viaggiatore: da chi viaggia da solo alle famiglie, dalle coppie a chi cerca un'esperienza più esclusiva. Gli ospiti possono scegliere tra cabine interne, vista mare, con balcone e suite. Al vertice dell'offerta si trova The Haven by Norwegian®, l'esclusivo concetto "nave nella nave" di NCL, con cabine spaziose, aree pubbliche dedicate e un ristorante riservato agli ospiti Haven, oltre a servizio di maggiordomo e concierge personalizzato per garantire la massima privacy e comfort. Luigi Matarazzo, General Manager della Divisione Navi Mercantili di Fincantieri, ha dichiarato: "Siamo orgogliosi di consegnare Norwegian Luna, una nave che riflette perfettamente la nostra capacità di interpretare e anticipare l'evoluzione del mercato globale delle crociere. Questo traguardo rafforza ulteriormente la collaborazione di lunga data tra Fincantieri e NCL, basata su un impegno condiviso verso innovazione. La Prima Plus Class stabilisce un nuovo standard per il settore grazie a soluzioni di design all'avanguardia e a un livello di eccellenza costruttiva dimostrato dal nostro cantiere di Marghera. Ogni nave che realizziamo è il risultato di competenze collettive, passione e tecnologia avanzata - elementi che ci permettono di plasmare il futuro delle crociere." Dopo la traversata transatlantica da Roma (**Civitavecchia**), Norwegian Luna arriverà negli Stati Uniti il 23 marzo 2026, segnando il suo debutto ufficiale a Miami, la capitale mondiale delle crociere, e sarà battezzata ufficialmente il 27 marzo 2026 a PortMiami. Durante il primo anno di servizio, Norwegian Luna avrà Miami come porto di base e proporrà crociere di tre e quattro giorni alle Bahamas, oltre a itinerari di sette giorni nei Caraibi, portando gli ospiti verso alcune delle destinazioni balneari più celebri della regione.

Il Nautilus

Focus

Dall'11 aprile al 7 novembre 2026, la nave visiterà porti dei Caraibi orientali come Puerto Plata (Repubblica Dominicana) e St. Thomas (Isole Vergini USA), oltre alla rinnovata Great Stirrup Cay, l'isola privata di NCL alle Bahamas, che includerà un nuovo molo, una grande piscina e il nuovo Great Tides Waterpark, previsto per l'estate 2026. A partire da novembre 2026, Norwegian Luna offrirà itinerari nei Caraibi occidentali con scali a Roatán (Honduras), Cozumel (Messico) e Harvest Caye, la destinazione privata di NCL al largo del Belize. Il 6 aprile 2027, Norwegian Luna debutterà anche a New York, diventando la nave più recente del segmento contemporaneo a salpare da questo iconico porto. Offrirà crociere di 4-7 giorni alle Bermuda con pernottamenti al Royal Naval Dockyard. Per maggiori informazioni sulla flotta di 21 navi pluripremiate della compagnia e sugli itinerari in tutto il mondo, o per prenotare una crociera, visitare www.ncl.com.

Il Nautilus

Focus

IUMI, assicuratori marittimi pensano di riesaminare le coperture in Medio Oriente

Amburgo . Come per tutti gli interessi marittimi, la sicurezza dei naviganti sarà una priorità per gli armatori di navi. L'Unione Internazionale delle Assicurazioni Marine (IUMI), annuncia che le compagnie di navigazione riesamineranno la loro capacità e disponibilità a fornire copertura a causa della situazione attuale intorno al Golfo Arabico. La situazione rimane instabile con numerose navi intrappolate nel Golfo Persico e molti operatori che deviano le loro imbarcazioni per evitare le aree ad alto rischio. Gli assicuratori sono consapevoli dell'impatto che la guerra potrebbe avere sugli accumuli nei **porti** vicini, così come sulle navi e gli equipaggi mentre navigano su rotte marittime più lunghe. "È probabile che nel breve termine vedremo interruzioni nelle catene di approvvigionamento, di conseguenza", ha dichiarato l'organizzazione IUMI nel suo comunicato. La concessione di copertura di guerra per il Golfo e il Mar Rosso è e rimarrà disponibile su base di un unico viaggio, purché la navigazione sia autorizzata dai governi e dagli stati di bandiera. "Per spiegare - in circostanze come queste, alcuni assicuratori consegnano un Avviso di Cancellazione in relazione alla copertura che i loro assicurati hanno in atto. Questo serve a permettere all'assicuratore di rivalutare il rischio e poi ripristinare la copertura a termini adeguati. È importante riconoscere che un Avviso di Cancellazione non termina necessariamente la copertura. La copertura di guerra rimane disponibile per i proprietari e gli operatori che desiderano prenderla", si legge nel comunicato IUMI. Va notato che i membri IUMI forniscono assicurazione sulla proprietà (scafo, macchinari e carico), mentre l'assicurazione di responsabilità civile è solitamente coperta dai Club di Protezione e Indennizzo, molti dei quali operano sotto l'egida dell'International Group of P&I Clubs. Abele Carruezzo.



Il Nautilus

Focus

LE STRATEGIE INDUSTRIALI, MARITTIME E PORTUALI DELL'UE PER PROMUOVERE COMPETITIVITÀ, SOSTENIBILITÀ, DECARBONIZZAZIONE, SICUREZZA E RESILIENZA

Roma - Con le strategie industriali, marittime e portuali, adottate il 4 marzo, la Commissione Europea sottolinea il ruolo strategico del settore marittimo, riconosce il ruolo chiave che i **porti** svolgono come fornitori di servizi pubblici a sostegno dell'economia e della resilienza europea, e propone misure volte a rafforzare la competitività europea e dell'intero cluster. "Federazione del Mare condivide l'apprezzamento dell'intero settore marittimo-portuale europeo per la decisione della Commissione - afferma il Presidente Mario Mattioli - finalmente la Commissione sottolinea in modo chiaro e deciso l'importanza strategica del comparto marittimo per l'Europa e la necessità di sostenere e promuovere la sua competitività, fattore indispensabile per poter raggiungere gli obiettivi di sostenibilità, decarbonizzazione, sicurezza e resilienza. "Particolarmente apprezzata è stata la proposta della Commissione che i proventi derivanti dallo scambio di quote di emissione ETS degli Stati membri siano destinati a sostenere l'impiego di combustibili e tecnologie pulite nel settore della navigazione. - prosegue Mattioli - Siamo sicuri che la Commissione europea proseguirà il suo lavoro in seno all'IMO per promuovere misure globali di riduzione delle emissioni e riesaminerà la normativa UE per tenere conto delle azioni globali dell'IMO ed evitare doppi pagamenti". Altro motivo di soddisfazione è la conferma del proseguimento delle Linee guida degli aiuti di Stato, strumento chiave per la competitività del settore marittimo. Inoltre, la strategia pone l'accento anche su un quadro normativo e fiscale chiaro e funzionale, con l'obiettivo di ridurre gli oneri amministrativi a carico delle imprese. Verrà inoltre rafforzato lo sviluppo delle competenze e il ruolo centrale della formazione continua del personale, in conformità con i requisiti e le normative internazionali. Infine, la strategia marittima industriale dell'UE rafforzerà la leadership marittima dell'Europa attraverso una serie di azioni, anche per promuovere la cantieristica navale ad alta tecnologia, le navi di supporto all'eolico offshore, i droni sottomarini e le attrezzature portuali. "Federazione del Mare - ha concluso Mattioli - nell'apprezzare la disponibilità al dialogo e allo scambio di opinioni della Commissione, intende analizzare più approfonditamente la strategia marittima e portuale dell'UE con le organizzazioni federate e conferma la propria disponibilità a contribuire in modo costruttivo al EU Industrial Maritime Value Chains Alliance, nuovo organismo che verrà creato dalla Commissione, al fine di rafforzare la competitività e la resilienza del cluster marittimo portuale italiano ed europeo a vantaggio di tutta l'economia.



Roma - Con le strategie industriali, marittime e portuali, adottate il 4 marzo, la Commissione Europea sottolinea il ruolo strategico del settore marittimo, riconosce il ruolo chiave che i porti svolgono come fornitori di servizi pubblici a sostegno dell'economia e della resilienza europea, e propone misure volte a rafforzare la competitività europea e dell'intero cluster. "Federazione del Mare condivide l'apprezzamento dell'intero settore marittimo-portuale europeo per la decisione della Commissione - afferma il Presidente Mario Mattioli - finalmente la Commissione sottolinea in modo chiaro e deciso l'importanza strategica del comparto marittimo per l'Europa e la necessità di sostenere e promuovere la sua competitività, fattore indispensabile per poter raggiungere gli obiettivi di sostenibilità, decarbonizzazione, sicurezza e resilienza. "Particolarmente apprezzata è stata la proposta della Commissione che i proventi derivanti dallo scambio di quote di emissione ETS degli Stati membri siano destinati a sostenere l'impiego di combustibili e tecnologie pulite nel settore della navigazione. - prosegue Mattioli - Siamo sicuri che la Commissione europea proseguirà il suo lavoro in seno all'IMO per promuovere misure globali di riduzione delle emissioni e riesaminerà la normativa UE per tenere conto delle azioni globali dell'IMO ed evitare doppi pagamenti". Altro motivo di soddisfazione è la conferma del proseguimento delle Linee guida degli aiuti di Stato, strumento chiave per la competitività del settore marittimo. Inoltre, la strategia pone l'accento anche su un quadro normativo e fiscale chiaro e funzionale, con l'obiettivo di ridurre gli oneri amministrativi a carico delle imprese. Verrà inoltre rafforzato lo sviluppo delle competenze e il ruolo centrale della formazione continua del personale, in conformità con i requisiti e le normative internazionali. Infine, la strategia marittima industriale dell'UE rafforzerà la leadership marittima dell'Europa attraverso una serie di azioni, anche per promuovere la cantieristica navale ad alta tecnologia, le navi di supporto all'eolico offshore, i droni sottomarini e le attrezzature portuali. "Federazione del Mare - ha concluso Mattioli - nell'apprezzare la disponibilità al dialogo e allo scambio di

Informare

Focus

Interferry, la strada per la decarbonizzazione dei traghetti indicata dalla Commissione UE è quella giusta

Roos: bene raccomandare che i fondi dell'ETS vengano utilizzati esattamente dove vengono raccolti Interferry, l'associazione internazionale che rappresenta le compagnie di navigazione che operano flotte di traghetti, ha apprezzato in toto la nuova strategia per l'industria marittima e portuale dell'UE presentata mercoledì dalla Commissione Europea del 4 marzo 2026). In particolare, Interferry ha evidenziato che il piano riconosce l'importanza strategica del settore dei traghetti e sollecita gli Stati membri a reinvestire gli introiti derivanti dall'applicazione del sistema di scambio di quote di emissione (ETS) dell'UE nella decarbonizzazione marittima, recependo quindi le raccomandazioni dell'associazione. Sottolineando che per la decarbonizzazione della flotta l'industria marittima deve far fronte ad un fabbisogno finanziario annuo stimato tra 2,4 e 8,5 miliardi di euro, Interferry ha espresso soddisfazione per il fatto che la Commissione abbia risposto alle richieste del settore dei traghetti di utilizzare una parte significativa dei circa dieci miliardi di euro raccolti annualmente nell'ETS per sostenere l'adozione di tecnologie pulite. Ciò include - ha osservato l'associazione - la proposta di un meccanismo UE dedicato per fornire alle compagnie di navigazione quote ETS per carburanti sostenibili e propulsione pulita. Inoltre, Interferry ha rilevato che la strategia presentata da Bruxelles prende atto delle recenti risultanze di studi di gruppi ambientalisti che evidenziano l'ampio potenziale dell'elettrificazione dei traghetti. L'associazione ha specificato che, per il settore dei traghetti, l'elettrificazione dei **porti** per facilitare l'alimentazione elettrica da terra costituisce la soluzione più facile per una decarbonizzazione immediata, in quanto, erogando l'elettricità alle navi in banchina, gli Stati membri possono ridurre drasticamente le emissioni nelle città portuali e ridurre i rischi degli investimenti degli operatori in navi elettriche a batteria. «La Commissione - ha commentato il direttore per gli Affari istituzionali di Interferry, Johan Roos - si sta muovendo nella giusta direzione raccomandando che i fondi dell'ETS vengano utilizzati esattamente dove vengono raccolti: nella decarbonizzazione marittima. Tuttavia, dobbiamo far notare che i finanziamenti devono essere destinati al settore e alla flotta esistenti nella loro interezza e non devono essere limitati solo a progetti prestigiosi senza un impatto di ampio respiro. Sappiamo cosa dobbiamo fare per decarbonizzare e ciò che ci aiuta è il supporto pratico, che si tratti di alimentazione elettrica da terra, elettrificazione o combustibili alternativi». Infine, Interferry ha espresso apprezzamento anche per l'impegno ad alleggerire gli oneri amministrativi e per il riconoscimento che la legislazione dell'UE deve essere rivista una volta stabilita presso l'International Maritime Organization una misura globale per la decarbonizzazione al fine di evitare



Roos: bene raccomandare che i fondi dell'ETS vengano utilizzati esattamente dove vengono raccolti Interferry, l'associazione internazionale che rappresenta le compagnie di navigazione che operano flotte di traghetti, ha apprezzato in toto la nuova strategia per l'industria marittima e portuale dell'UE presentata mercoledì dalla Commissione Europea del 4 marzo 2026). In particolare, Interferry ha evidenziato che il piano riconosce l'importanza strategica del settore dei traghetti e sollecita gli Stati membri a reinvestire gli introiti derivanti dall'applicazione del sistema di scambio di quote di emissione (ETS) dell'UE nella decarbonizzazione marittima, recependo quindi le raccomandazioni dell'associazione. Sottolineando che per la decarbonizzazione della flotta l'industria marittima deve far fronte ad un fabbisogno finanziario annuo stimato tra 2,4 e 8,5 miliardi di euro, Interferry ha espresso soddisfazione per il fatto che la Commissione abbia risposto alle richieste del settore dei traghetti di utilizzare una parte significativa dei circa dieci miliardi di euro raccolti annualmente nell'ETS per sostenere l'adozione di tecnologie pulite. Ciò include - ha osservato l'associazione - la proposta di un meccanismo UE dedicato per fornire alle compagnie di navigazione quote ETS per carburanti sostenibili e propulsione pulita. Inoltre, Interferry ha rilevato che la strategia presentata da Bruxelles prende atto delle recenti risultanze di studi di gruppi ambientalisti che evidenziano l'ampio potenziale dell'elettrificazione dei traghetti. L'associazione ha specificato che, per il settore dei traghetti, l'elettrificazione dei porti per facilitare l'alimentazione elettrica da terra costituisce la soluzione più facile per una decarbonizzazione immediata, in quanto, erogando l'elettricità alle navi in banchina, gli Stati membri possono ridurre drasticamente le emissioni nelle città portuali e ridurre i rischi degli investimenti degli operatori in navi elettriche a batteria. «La Commissione - ha commentato il direttore per gli Affari istituzionali di Interferry,

Informare

Focus

doppi pagamenti. Un solo appunto alla nuova strategia Interferry lo ha mosso relativamente a quanto proposto per la cantieristica navale europea, rispetto alla quale la Commissione - ha spiegato l'associazione - ha rivolto la giusta attenzione prevedendo misure - ha precisato Interferry - che tuttavia devono supportare, anziché distorcere, le dinamiche del libero mercato.

Informare

Focus

CK Hutchison annuncia di aver intensificato le azioni legali contro la Repubblica di Panama

Il gruppo CK Hutchison Holdings ha annunciato oggi di aver intensificato le azioni legali contro la Repubblica di Panama in risposta all'acquisizione delle attività portuali della sua controllata Panama Ports Company (PPC) da parte del governo panamense che è ritenuta illegittima dal gruppo di Hong Kong. PPC ha avviato un procedimento arbitrale presso l'International Chamber of Commerce chiedendo un risarcimento di oltre 1,5 miliardi di dollari per esserle stata imposta la cessazione delle operazioni portuali nei **porti** di Balboa e Cristóbal che il governo di Panama ha conferito rispettivamente alla APM Terminals e alla Terminal Investment Limited (TIL) del 6 febbraio 2026). CK Hutchison ha specificato di aver presentato un'integrazione alla sua precedente notifica di controversia contro lo Stato di Panama ai sensi di un trattato di investimento applicabile che prevede l'arbitrato internazionale. Il gruppo cinese ha precisato che l'integrazione sottolinea che lo Stato centroamericano ha continuato ad ignorare le comunicazioni e ad interrompere le consultazioni tra le parti e che, al contrario, lo Stato panamense, senza trasparenza, ha occupato i **porti** e ha posto sotto sequestro le proprietà e il personale della PPC. Inoltre, il gruppo cinese ha specificato di aver preso atto di varie dichiarazioni ritenute inesatte dello Stato di Panama relative a CK Hutchison e a PPC che avrebbero ulteriormente aggravato la situazione.



I terminal crociere di Global Ports Holding registrano traffici record

Lo scorso anno i passeggeri sono stati 18,1 milioni (+8,5%) Istanbul 6 marzo 2026 Nel periodo ottobre-dicembre del 2025 i terminal **crociere** della società Global Ports Holding (GPH) del gruppo turco Global Investment Holdings (GIH) hanno registrato un traffico record di 4,82 milioni di passeggeri, con un incremento del +3,3% sullo stesso trimestre del 2024. In flessione sono risultati solamente i volumi di traffico nei terminal del Mediterraneo occidentale e dell'Atlantico che hanno totalizzato 1,38 milioni di passeggeri (-15,8%). In crescita, invece, i crocieristi nei terminal nelle Americhe (2,72 milioni di pax, +14,8%), nel Mediterraneo centrale (434mila pax, +8,8%) e nel Mediterraneo orientale (276mila pax, +6,4%). Nell'intero 2025 il traffico complessivo è stato pari al nuovo record storico di 18,1 milioni di passeggeri (+8,5% sull'anno precedente), con un calo del -10,2% dei passeggeri nei terminal del Mediterraneo occidentale e Atlantico (4,5 milioni di pax) e nuovi picchi storici nei terminal nelle Americhe (9,3 milioni di pax, +16,2%), nel Mediterraneo centrale (2,4 milioni di pax, +18,2%) e nel Mediterraneo orientale (1,7 milioni di pax, +15,6%) a cui si aggiungono 73mila passeggeri in terminal di altre regioni (+53,1%). Il gruppo turco ha reso noto che nell'intero 2025 i ricavi generati dai terminal portuali hanno segnato un aumento del +10% salendo a 12,2 miliardi di lire turche (239 milioni di euro). L'EBITDA è stato di 7,9 miliardi di lire turche (+13%).



Metti l'innovazione nel motore: la Toscana non vuol rinchiudersi nel passato

Come attirare investimenti: 12 progetti tech, una iniezione da 14 milioni FIRENZE. C'è il materiale composito termoplastico ricavato dal recupero delle reti da pesca abbandonate e c'è intelligenza artificiale applicata alla sicurezza ferroviaria, c'è uno sciame di robot che si occupa di tenere gli occhi aperti sulle infrastrutture energetiche e c'è il riuso di rifiuti plastici per sostituire il carbone in fonderia. Sono solo alcuni dei progetti in vetrina a Firenze, a Palazzo Strozzi Sacratì, quartier generale della Regione Toscana: sono i risultati del bando dedicato all'attrazione degli investimenti, che vogliono rappresentare, com'è stato detto, «una vera e propria iniezione di tecnologia da 14 milioni di euro per il sistema produttivo regionale». I soldi sono arrivati dalle risorse europee del programma regionale Fesr 2021-2027. Obiettivo: rafforzare la competitività del territorio e radicare le grandi imprese internazionali attraverso l'innovazione. A tal proposito, il "governatore" Eugenio Giani ha insistito su una battaglia da fare: è necessario «scongiurare la riduzione dei fondi europei di coesione e lo scioglimento delle autorità regionali di gestione», una ipotesi che è stata paventata «a partire dalla programmazione 2028-2034». Titolo: "La Toscana che attrae: i progetti di ricerca, sviluppo e innovazione per l'attrazione di investimenti si raccontano". Tramite "Invest in Tuscany", il settore dedicato alla promozione della Toscana come destinazione chiave per gli investimenti e l'espansione delle imprese, la Regione Toscana cerca di strizzare l'occhio anche agli stranieri non solo con il fascino ineguagliabile di quel che siamo stati nel Rinascimento. Stop alla tentazione di musealizzarsi e "vendere" solo il passato (da cartolina). La Toscana vuol essere anche manifattura, e per esserlo deve giocare la carta dell'innovazione. Otto i progetti beneficiari, ad essi se ne aggiungono altri 4 in fase di realizzazione: per tutti il compito di «trasformare la ricerca d'avanguardia in soluzioni industriali sostenibili pronte per il mercato», com'è stato detto nella presentazione dei risultati dell'iniziativa. Del resto, il vincolo era chiaro: era previsto fra i requisiti-chiave che «i progetti dovessero completarsi entro 15 mesi con risultati precompetitivi propedeutici all'immissione di prodotti e servizi sul mercato». Questi sono i dodici progetti protagonisti della "Toscana che innova". Otto aziende capofila (su dodici) hanno presentato a Firenze i risultati dei progetti ideati insieme a partner, piccole e medie imprese, oltre a centri di ricerca toscani. Occhi puntati su economia circolare, intelligenza artificiale e sicurezza. «Accanto a questi, già finanziati con 10 milioni, - è stato ribadito - se ne aggiungono quattro che saranno finanziati con altri 4 milioni e che saranno presentati successivamente». Archa Srl (progetto Fenice). Un percorso virtuoso di economia circolare che trasforma i rifiuti plastici della raccolta differenziata in nuovi componenti per le fonderie, sostituendo il carbone fossile nei processi di colata.



La Gazzetta Marittima
Metti l'innovazione nel motore: la Toscana non vuol rinchiudersi nel passato
03/06/2026 12:09
Come attirare investimenti: 12 progetti tech, una iniezione da 14 milioni FIRENZE. C'è il materiale composito termoplastico ricavato dal recupero delle reti da pesca abbandonate e c'è intelligenza artificiale applicata alla sicurezza ferroviaria, c'è uno sciame di robot che si occupa di tenere gli occhi aperti sulle infrastrutture energetiche e c'è il riuso di rifiuti plastici per sostituire il carbone in fonderia. Sono solo alcuni dei progetti in vetrina a Firenze, a Palazzo Strozzi Sacratì, quartier generale della Regione Toscana: sono i risultati del bando dedicato all'attrazione degli investimenti, che vogliono rappresentare, com'è stato detto, «una vera e propria iniezione di tecnologia da 14 milioni di euro per il sistema produttivo regionale». I soldi sono arrivati dalle risorse europee del programma regionale Fesr 2021-2027. Obiettivo: rafforzare la competitività del territorio e radicare le grandi imprese internazionali attraverso l'innovazione. A tal proposito, il "governatore" Eugenio Giani ha insistito su una battaglia da fare: è necessario «scongiurare la riduzione dei fondi europei di coesione e lo scioglimento delle autorità regionali di gestione», una ipotesi che è stata paventata «a partire dalla programmazione 2028-2034». Titolo: "La Toscana che attrae: i progetti di ricerca, sviluppo e innovazione per l'attrazione di investimenti si raccontano". Tramite "Invest in Tuscany", il settore dedicato alla promozione della Toscana come destinazione chiave per gli investimenti e l'espansione delle imprese, la Regione Toscana cerca di strizzare l'occhio anche agli stranieri non solo con il fascino ineguagliabile di quel che siamo stati nel Rinascimento. Stop alla tentazione di musealizzarsi e "vendere" solo il passato (da cartolina). La Toscana vuol essere anche manifattura, e per esserlo deve giocare la carta dell'innovazione. Otto i progetti beneficiari, ad essi se ne aggiungono altri 4 in fase di realizzazione: per tutti il compito di «trasformare la ricerca d'avanguardia in soluzioni industriali sostenibili pronte per il mercato».

La Gazzetta Marittima

Focus

Fucina Italia Srl (progetto CyberTank). Sviluppo di contenitori intelligenti per il trasporto di rifiuti nucleari medicali e industriali, dotati di sensori IoT per monitorare in tempo reale sicurezza e assenza di perdite. Inovyn Produzione Italia spa (progetto Idrocat). Innovazione della chimica industriale tramite processi catalitici che trasformano sottoprodotti in clorometani ad alto valore aggiunto. Il progetto mira a incrementare la redditività globale del processo, riducendo drasticamente la dipendenza da approvvigionamenti esterni e massimizzando l'efficienza energetica dell'impianto di Rosignano. Lci Italy srl (progetto Re-Carbon). Risposta innovativa all'inquinamento marino trasformando le reti da pesca dismesse nei **porti** toscani e gli scarti di carbonio riciclati: ne fa materiali compositi termoplastici ad alte prestazioni. Questi nuovi materiali sono destinati alla realizzazione di componenti critici per le batterie delle auto elettriche, posizionando la Toscana come hub d'eccellenza per la mobilità sostenibile. Jsw Steel Italy Piombino spa (progetto PrediRail). Rivoluzione nella sicurezza ferroviaria integrando nelle rotaie sensori ultra-low power autoalimentati. Grazie ad algoritmi di "machine learning", il sistema è in grado di monitorare autonomamente l'usura e lo stato di salute delle infrastrutture, abilitando un modello di manutenzione predittiva che riduce i costi e i tempi di intervento. Nuovo Pignone Tecnologie srl (progetto Cares). Sviluppo di una soluzione avanzata per l'ispezione delle infrastrutture energetiche basata su una flotta di robot terrestri e aerei integrata con immagini satellitari. Il sistema utilizza la computer vision e l'intelligenza artificiale per rilevare e prevenire fughe di gas serra, come il metano, ottimizzando l'efficienza degli impianti e riducendo il rischio di incidenti ambientali. Solvay Chimica Italia spa (progetto Eco-Values). Sviluppo di un sistema prototipale per il recupero di carboni esausti, trasformandoli da rifiuti pericolosi in materie prime seconde da reinserire nei cicli produttivi. La tecnologia permette di riutilizzare questi scarti come sostituti del carbone naturale direttamente nei processi produttivi, creando una filiera circolare ad alto valore economico e ambientale. Techa srl (Progetto AI-Labs). Introduce l'intelligenza artificiale generativa nella gestione dei laboratori di analisi ambientale per automatizzare la tracciabilità dei campioni e garantire la massima qualità del dato scientifico in ottica Industria 5.0. Questi invece i quattro progetti in fase di realizzazione. Applicazioni integrate di ROBotica e UltraSuoni: Robus. Capofila Esaote spa, Yufeng Capital (fondo legato a Jack Ma), Wandong (produttore cinese di apparecchiature medicali), Shanghai Ftz Fund, Tianyi, Yuyue e Kangda, Cina Sistema integrato per la generazione e la gestione dell'energia: Nexgenhub Capofila Pr Industrial srl Generac Holdings, Usa Applicazione avanzata della saldatura a frizione in ambito ferroviario: Fsi. Capofila Rustici spa, Metra, Kps Capital, Usa Robotica e visione intelligente per processi di produzione e qualità di tessuti compositi, Texbot. Capofila Microtex Composites srl, Gruppo Kordsa, Turchia. La presentazione dell'esito dell'iniziativa ha preso corpo in un incontro coordinato da Paolo Ernesto Tedeschi (direttore per la competitività territoriale della Regione Toscana): è stato un confronto serrato tra istituzioni regionali ed europee. Dopo gli interventi iniziali del presidente Eugenio Giani e dell'assessore regionale Leonardo Marras (con un

video messaggio), è intervenuto Pasquale D'Alessandro (Dg Regio Commissione Europea) che ha portato la prospettiva comunitaria sull'importanza della coesione, mentre Angelita Luciani (Autorità di gestione programma regionale Fesr) e Filippo Giabbani (dirigente settore attrazione investimenti della Regione Toscana) hanno approfondito i meccanismi tecnici che rendono la Toscana un polo competitivo a livello globale. In apertura del convegno il presidente Giani ha messo l'accento sul tema della reindustrializzazione. «Ci puntiamo molto, passando dal contributo della Regione attraverso i fondi comunitari Fesr. Come nel caso di questo bando che ha reso disponibili 14 milioni per dodici realtà industriali che, all'insegna dell'innovazione e della sostenibilità ambientale, hanno dato vita ad altrettanti progetti che coniugano pubblico e privato per sviluppare la manifattura». Quanto alle voci che indicherebbero un ridimensionamento dei fondi di coesione e del ruolo delle Regioni, Giani non ha usato mezzi termini: «Rischiamo, nella programmazione 2028-34, una riduzione di circa il 25% dei fondi di coesione europei e addirittura la possibilità che vengano sciolte le autorità regionali di gestione dei vari fondi per crearne un'unica, che verrebbe gestita a Roma». Aggiungendo poi un appello: «Dobbiamo cercare di scongiurare questo duplice processo e mantenere tutto quello che negli anni abbiamo faticosamente costruito e che ha consentito di realizzare anche i progetti che presentiamo qui». Queste le dichiarazioni dell'assessore Marras: «Il bando puntava proprio a stimolare investimenti di grandi imprese, insediate in Toscana o con intenzione di farlo, in progetti di ricerca e sviluppo. Un tentativo che ha riscosso grande successo: la risposta è stata ampia, con tanti progetti interessanti. Le risorse limitate non hanno permesso di coprire tutte le proposte e grazie ad un finanziamento di 4 milioni di euro abbiamo cercato di raggiungere il maggior numero di beneficiari. Le nostre filiere si affidano molto alla capacità di traino della grande impresa e in alcune di esse, dove siamo ancora molto competitivi, è importante che arrivi il supporto delle diverse esperienze maturate da multinazionali che hanno scelto questa regione per produrre e sviluppare capacità industriale». Marras si è augurato che «in futuro ci possa essere spazio per altre possibilità di collaborazione e di ingaggio con tutte le imprese a capitale straniero attive sul territorio». «Questa misura nasce sulla base di una ricerca che abbiamo commissionato qualche tempo fa all'Università di Milano Bicocca, rispetto al posizionamento delle multinazionali localizzate in Toscana nelle catene internazionali del valore», ha spiegato Filippo Giabbani. «Ne è emerso - ha aggiunto - che circa il 50% delle aziende sono attive nell'ambito della manifattura, funzione importante perché garantisce una buona parte del Pil regionale, ma anche quella più a rischio delocalizzazione. Quindi abbiamo deciso di adottare questa misura, proprio per cercare anzitutto di attrarre nuovi attori nell'ambito della ricerca e sviluppo, ma anche di far crescere questa funzione nelle multinazionali già localizzate in Toscana». Dietro c'è un disegno strategico del governo regionale. «Portare sempre maggior valore aggiunto, anche da parte delle imprese a controllo estero, nella nostra regione».

Oltre l'Orizzonte di Hormuz: Cronaca di una Crisi che Congela i Traffici Globali

Tra navi ferme, noli alle stelle e rotte sempre più insicure, la crisi nello Stretto di Hormuz e nel Mar Rosso minaccia di paralizzare una delle arterie fondamentali del commercio mondiale, con effetti a catena su energia, materie prime e catene di approvvigionamento globali. Il cuore del commercio marittimo mondiale sta rallentando pericolosamente e, questa volta, non si tratta soltanto delle consuete turbolenze geopolitiche che negli ultimi anni hanno accompagnato le rotte tra Medio Oriente e Asia. Nel quadrante compreso tra lo Stretto di Hormuz e il Mar Rosso sta prendendo forma una crisi operativa che rischia di trasformarsi in un vero e proprio blocco dei traffici globali. Non è più solo una questione di deviazioni di rotta o premi assicurativi alle stelle: a preoccupare è l'immobilità crescente della flotta mercantile, costretta a restare alla fonda in attesa che la situazione diventi meno incerta. Secondo le ultime stime, circa 140 navi portacontainer risultano ferme nel Golfo Persico, cariche di merci destinate ai principali mercati mondiali. Si tratta di una capacità complessiva di circa 470.000 Teu di stiva che, di fatto, resta inutilizzata. Un volume enorme di beni - componenti industriali, prodotti finiti, materie prime - che rischia di non raggiungere le destinazioni previste nei tempi stabiliti, con effetti a catena lungo tutta la filiera logistica internazionale. Tra le compagnie più esposte figurano due giganti dello shipping mondiale come MSC e CMA CGM, con rispettivamente 15 e 14 unità in attesa di sviluppi. Tra queste spiccano alcune delle navi più grandi in circolazione, come la MSC Clara, portacontainer da oltre 19.000 Teu. Anche Cosco Shipping deve fare i conti con diverse ultra large container carrier e unità feeder ferme o costrette a rallentare le operazioni. Il risultato è una flotta globale che procede a singhiozzo mentre la domanda di trasporto continua a premere. Le conseguenze economiche sono immediate. I noli dalla costa occidentale dell'India verso il Medio Oriente hanno registrato aumenti vertiginosi, arrivando in alcuni casi a crescere del 909% per un container da 40 piedi nel giro di appena tre giorni. Una dinamica che tradisce la tensione crescente del mercato e la difficoltà degli operatori a garantire servizi regolari. Non a caso diverse compagnie hanno già sospeso le prenotazioni per scali strategici come Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Kuwait e Qatar. A rendere il quadro ancora più instabile è stato l'attacco alla petroliera Sonangol Namibe nel Golfo Persico settentrionale. Sebbene il servizio britannico UKMTO abbia chiarito che la perdita registrata riguarderebbe acqua di zavorra e non greggio, l'immagine della nave danneggiata e la rivendicazione iraniana di un "controllo totale" dello Stretto hanno alimentato nuove tensioni. Anche i tentativi di individuare hub alternativi nella regione, come il **porto** omanita di Duqm, appaiono oggi fragili: l'uso di droni e attacchi mirati dimostra quanto l'intera area sia diventata vulnerabile. La crisi



Tra navi ferme, noli alle stelle e rotte sempre più insicure, la crisi nello Stretto di Hormuz e nel Mar Rosso minaccia di paralizzare una delle arterie fondamentali del commercio mondiale, con effetti a catena su energia, materie prime e catene di approvvigionamento globali. Il cuore del commercio marittimo mondiale sta rallentando pericolosamente e, questa volta, non si tratta soltanto delle consuete turbolenze geopolitiche che negli ultimi anni hanno accompagnato le rotte tra Medio Oriente e Asia. Nel quadrante compreso tra lo Stretto di Hormuz e il Mar Rosso sta prendendo forma una crisi operativa che rischia di trasformarsi in un vero e proprio blocco dei traffici globali. Non è più solo una questione di deviazioni di rotta o premi assicurativi alle stelle: a preoccupare è l'immobilità crescente della flotta mercantile, costretta a restare alla fonda in attesa che la situazione diventi meno incerta. Secondo le ultime stime, circa 140 navi portacontainer risultano ferme nel Golfo Persico, cariche di merci destinate ai principali mercati mondiali. Si tratta di una capacità complessiva di circa 470.000 Teu di stiva che, di fatto, resta inutilizzata. Un volume enorme di beni - componenti industriali, prodotti finiti, materie prime - che rischia di non raggiungere le destinazioni previste nei tempi stabiliti, con effetti a catena lungo tutta la filiera logistica internazionale. Tra le compagnie più esposte figurano due giganti dello shipping mondiale come MSC e CMA CGM, con rispettivamente 15 e 14 unità in attesa di sviluppi. Tra queste spiccano alcune delle navi più grandi in circolazione, come la MSC Clara, portacontainer da oltre 19.000 Teu. Anche Cosco Shipping deve fare i conti con diverse ultra large container carrier e unità feeder ferme o costrette a rallentare le operazioni. Il risultato è una flotta globale che procede a singhiozzo mentre la domanda di trasporto continua a premere. Le conseguenze economiche sono immediate. I noli dalla costa occidentale dell'India verso il Medio Oriente hanno

Sea Reporter

Focus

non riguarda soltanto i container. Il settore energetico osserva con crescente apprensione la possibilità che tra 2 e 6 milioni di tonnellate di gas naturale liquefatto al mese possano restare bloccate nei terminal di Qatar ed Emirati. Al momento la domanda stagionale relativamente moderata in Europa e Asia attenua l'impatto, ma un blocco prolungato metterebbe rapidamente sotto pressione i mercati. Ancora più silenzioso ma altrettanto grave è il colpo al traffico delle rinfuse. Il passaggio delle bulk carrier attraverso Hormuz è crollato del 70% rispetto allo scorso anno, con effetti potenzialmente pesanti su alcune materie prime fondamentali. Da questa rotta transita oltre la metà del calcare mondiale destinato alle acciaierie di India e Bangladesh, oltre al 45% dello zolfo e a circa un quarto dei carichi globali di urea. Numeri che spiegano come la crisi non sia soltanto marittima o logistica, ma rischi di diventare rapidamente industriale e agricola. Nel frattempo il traffico delle petroliere ha registrato un crollo vicino al 90%. Dietro le statistiche si muove una flotta costretta a operare in condizioni di crescente incertezza, con equipaggi che restano in mare in attesa di decisioni politiche e militari che non arrivano. E mentre la diplomazia fatica a trovare una via d'uscita, la sensazione sempre più diffusa tra gli operatori è che uno dei punti nevralgici del commercio globale stia entrando in una fase di paralisi di cui nessuno, al momento, riesce a prevedere la durata. Mario Esposito.

Ripresa dei noli container trainata dal Pacifico

L'indice Drewry sale del 3% grazie alle rotte Cina-Usa, mentre Asia-Europa resta debole. Bruxelles - Il mercato dei noli spot del trasporto marittimo container mostra un lieve recupero nella settimana chiusa il 5 marzo 2026. Il World Container Index di Drewry è salito a 1.958 dollari per container da 40 piedi, in aumento del 3% rispetto ai 1.899 dollari della settimana precedente, pur rimanendo inferiore del 23% su base annua. Il rimbalzo è stato trainato soprattutto dalle rotte transpacifiche, mentre i collegamenti tra Asia ed Europa continuano a registrare un andamento debole. Il miglioramento riflette la graduale ripresa dell'attività industriale asiatica dopo il Capodanno cinese e una gestione più attenta della capacità da parte delle compagnie di navigazione. Sulle rotte Cina-Europa l'andamento resta contrastato. Il nolo Shanghai-Rotterdam è sceso del 2% a 2.052 dollari per container da 40 piedi (-22% su base annua), mentre la tratta Shanghai-Genova è cresciuta dell'1% a 2.844 dollari, pur restando inferiore del 24% rispetto al 2025. Secondo Drewry, le tariffe potrebbero tornare a salire nelle prossime settimane con la ripresa stagionale dei volumi. Il recupero più evidente, come evidenziato da Trasporto Europa, si registra sulle rotte Cina-Stati Uniti. Il nolo Shanghai-Los Angeles è aumentato del 10% a 2.402 dollari, mentre Shanghai-New York è salito del 7% a 2.977 dollari per container da 40 piedi. Nonostante il rialzo settimanale, entrambe le rotte restano sotto i livelli dello scorso anno, con cali rispettivamente del 24% e del 31%. Diversa la dinamica sulle rotte transatlantiche. Il collegamento Rotterdam-New York è sceso del 2% a 1.570 dollari, con una contrazione annua del 33%, mentre la tratta New York-Rotterdam è cresciuta dell'1% a 964 dollari, segnando una delle poche variazioni positive su base annua (+14%). Restano invece stabili le rotte di ritorno verso l'Asia, con Rotterdam-Shanghai a 543 dollari e Los Angeles-Shanghai a 724 dollari. Il mercato potrebbe inoltre risentire delle tensioni geopolitiche in Medio Oriente. Gli attacchi contro l'Iran hanno rallentato il traffico nello Stretto di Hormuz, passaggio strategico per circa il 20% del petrolio mondiale. Se la crisi dovesse protrarsi, l'aumento dei prezzi del greggio, dei costi assicurativi e delle spese operative potrebbe tradursi in ulteriori pressioni al rialzo sui noli container nelle prossime settimane.



L'indice Drewry sale del 3% grazie alle rotte Cina-Usa, mentre Asia-Europa resta debole. Bruxelles - Il mercato dei noli spot del trasporto marittimo container mostra un lieve recupero nella settimana chiusa il 5 marzo 2026. Il World Container Index di Drewry è salito a 1.958 dollari per container da 40 piedi, in aumento del 3% rispetto ai 1.899 dollari della settimana precedente, pur rimanendo inferiore del 23% su base annua. Il rimbalzo è stato trainato soprattutto dalle rotte transpacifiche, mentre i collegamenti tra Asia ed Europa continuano a registrare un andamento debole. Il miglioramento riflette la graduale ripresa dell'attività industriale asiatica dopo il Capodanno cinese e una gestione più attenta della capacità da parte delle compagnie di navigazione. Sulle rotte Cina-Europa l'andamento resta contrastato. Il nolo Shanghai-Rotterdam è sceso del 2% a 2.052 dollari per container da 40 piedi (-22% su base annua), mentre la tratta Shanghai-Genova è cresciuta dell'1% a 2.844 dollari, pur restando inferiore del 24% rispetto al 2025. Secondo Drewry, le tariffe potrebbero tornare a salire nelle prossime settimane con la ripresa stagionale dei volumi. Il recupero più evidente, come evidenziato da Trasporto Europa, si registra sulle rotte Cina-Stati Uniti. Il nolo Shanghai-Los Angeles è aumentato del 10% a 2.402 dollari, mentre Shanghai-New York è salito del 7% a 2.977 dollari per container da 40 piedi. Nonostante il rialzo settimanale, entrambe le rotte restano sotto i livelli dello scorso anno, con cali rispettivamente del 24% e del 31%. Diversa la dinamica sulle rotte transatlantiche. Il collegamento Rotterdam-New York è sceso del 2% a 1.570 dollari, con una contrazione annua del 33%, mentre la tratta New York-Rotterdam è cresciuta dell'1% a 964 dollari, segnando una delle poche variazioni positive su base annua (+14%). Restano invece stabili le rotte di ritorno verso l'Asia, con Rotterdam-Shanghai a 543 dollari e Los Angeles-Shanghai a 724 dollari. Il mercato potrebbe inoltre risentire delle tensioni geopolitiche in Medio Oriente. Gli attacchi contro l'Iran hanno rallentato il traffico nello Stretto di Hormuz,

Shipping Italy

Focus

Almeno due le navi di bandiera italiana nei pressi dello Stretto di Hormuz

Oltre alla Msc Euribia, la car carrier Grande Torino di Grimaldi si trova alla fonda di fronte ad Abu Dhabi mentre il rimorchiatore Saraceno Primo di Cafimar è operativo nel porto di Duqm in Oman. Almeno due, secondo quanto riscotuito da SHIPPING ITALY, sono le navi di bandiera italiana che si trovano attualmente nella zona a rischio guerra del Golfo Persico e dello Stretto di Hormuz, a cui si aggiunge un'altra nave da crociera non italiana (bandiera maltese e proprietà svizzera) ma che a bordo aveva fino a poche ore fa decine di nostri connazionali a bordo, ovvero la Msc Euribia di Msc Crociere.

Msc Crociere nelle ultime ore in una nota ha "ringraziato sentitamente per la proficua collaborazione prestata e per il grande lavoro svolto, il Ministero degli Affari Esteri e la sua Unità di Crisi, l'Ambasciatore italiano ad Abu Dhabi, Lorenzo Fanara, il Console generale a Dubai, Edoardo Napoli, l'Enac e tutte le altre istituzioni e persone coinvolte nell'operazione di rimpatrio degli ospiti italiani presenti a bordo di Msc Euribia a Dubai". La compagnia ha reso noto inoltre che, entro la giornata di oggi (venerdì 6 marzo, ndr), tutti gli ospiti italiani presenti a bordo verranno rimpatriati, ad eccezione di 13 passeggeri

che si prevede rientreranno entro domenica". A proposito di unità italiane dentro il Golfo Persico si trova attualmente la car carrier Grande Torino controllata e operata dal Gruppo Grimaldi di Napoli: si tratta di una nave porta veicoli che risulta aver fatto scalo nei giorni scorsi in Kuwait, nel porto di Shuwaikh, e che ora staziona alla fonda di fronte alla costa di Abu Dhabi in attesa di istruzioni. Dal quartier generale del gruppo partenopeo spiegano a SHIPPING ITALY che la nave "si trova in rada in attesa di completare le operazioni commerciali" e aggiungono che l'azienda sta "monitorando la situazione generale per decidere poi come agire con riferimento ai nostri collegamenti verso l'area del Golfo Persico". La Grande Torino, entrata in servizio nel 2018 e attualmente impiegata sulle linee fra Asia ed Europa, è la prima di sette unità gemelle commissionate una decina d'anni fa dal Gruppo Grimaldi al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan. Lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri, ha una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi; può trasportare circa 7.600 Ceu (car equivalent unit) o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 Ceu. Nella zona a rischio guerra per gli attacchi fra Usa, Israele e Iran c'è anche il rimorchiatore Saraceno Primo del gruppo Cafimar sempre di Napoli. Dalla società fanno sapere che è noleggiato per operare nel porto di Duqm in Oman. "Il rimorchiatore attualmente non riscontra alcuna problematica specifica e in occasione degli attacchi allo scalo omanita, riportati da tutte le testate di informazione, era lontano dalla zona degli impatti, tuttavia l'allerta è massima" fanno sapere. "La società è pienamente coinvolta nella gestione dell'emergenza e monitora costantemente la situazione; il rimorchiatore, pur continuando a operare, è pronto a lasciare immediatamente



03/06/2026 18:05

Nicola Capuzzo

Oltre alla Msc Euribia, la car carrier Grande Torino di Grimaldi si trova alla fonda di fronte ad Abu Dhabi mentre il rimorchiatore Saraceno Primo di Cafimar è operativo nel porto di Duqm in Oman. Almeno due, secondo quanto riscotuito da SHIPPING ITALY, sono le navi di bandiera italiana che si trovano attualmente nella zona a rischio guerra del Golfo Persico e dello Stretto di Hormuz, a cui si aggiunge un'altra nave da crociera non italiana (bandiera maltese e proprietà svizzera) ma che a bordo aveva fino a poche ore fa decine di nostri connazionali a bordo, ovvero la Msc Euribia di Msc Crociere. Msc Crociere nelle ultime ore in una nota ha "ringraziato sentitamente per la proficua collaborazione prestata e per il grande lavoro svolto, il Ministero degli Affari Esteri e la sua Unità di Crisi, l'Ambasciatore italiano ad Abu Dhabi, Lorenzo Fanara, il Console generale a Dubai, Edoardo Napoli, l'Enac e tutte le altre istituzioni e persone coinvolte nell'operazione di rimpatrio degli ospiti italiani presenti a bordo di Msc Euribia a Dubai". La compagnia ha reso noto inoltre che, entro la giornata di oggi (venerdì 6 marzo, ndr), tutti gli ospiti italiani presenti a bordo verranno rimpatriati, ad eccezione di 13 passeggeri che si prevede rientreranno entro domenica". A proposito di unità italiane dentro il Golfo Persico si trova attualmente la car carrier Grande Torino controllata e operata dal Gruppo Grimaldi di Napoli: si tratta di una nave porta veicoli che risulta aver fatto scalo nei giorni scorsi in Kuwait, nel porto di Shuwaikh, e che ora staziona alla fonda di fronte alla costa di Abu Dhabi in attesa di istruzioni. Dal quartier generale del gruppo partenopeo spiegano a SHIPPING ITALY che la nave "si trova in rada in attesa di completare le operazioni commerciali" e aggiungono che l'azienda sta "monitorando la situazione generale per decidere poi come agire con riferimento ai nostri collegamenti verso l'area del Golfo Persico". La Grande Torino, entrata in servizio nel 2018 e attualmente impiegata sulle linee fra Asia ed Europa, è la prima

Shipping Italy

Focus

la zona qualora il precipitare degli eventi lo rendesse necessario". Sempre a proposito di naviglio controllato o operato da interessi italiani, questa settimana l'armatore Paolo d'Amico ha fatto sapere di avere nei pressi dello Stretto di Hormux "solo una nave ma è fuori, in posizione di sicurezza".