



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 12 marzo 2026



Prime Pagine

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

Primo Piano

11/03/2026	FerPress	26
LETEXPO: i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale riuniti per discutere il futuro dei porti italiani		

11/03/2026	Il Nautilus	27
Il presidente dell'AdSP MTS, Davide Gariglio, è intervenuto al LetExpo 2026, promosso da ALIS		
11/03/2026	iltirreno.it	29
Porti e logistica, Gariglio al LetExpo: «Le Autorità portuali devono fare squadra»		
11/03/2026	Informatore Navale	31
Portualità italiana protagonista a LETEXPO: i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale riuniti per discutere il futuro dei porti italiani		
11/03/2026	Informatore Navale	32
Il presidente dell'AdSP del del Mar Tirreno Settentrionale Davide Gariglio è intervenuto al LetExpo 2026 promosso da ALIS		
11/03/2026	Messaggero Marittimo	34
Assoporti guarda con preoccupazione alla situazione mondiale		
11/03/2026	Messaggero Marittimo	35
Assoporti, a Venezia il confronto dei presidenti delle Autorità di sistema <i>Andrea Puccini</i>		
11/03/2026	panorama.it	36
Ranking Sviluppo Sostenibile - Modelli virtuosi per la transizione e i trasporti		
11/03/2026	Port Logistic Press	39
I Presidenti delle Autorità di Sistema a Letexpo per discutere il futuro dei porti italiani		
11/03/2026	Port Logistic Press	40
Sistema portuale italiano: a Venezia l'Assemblea delle Autorità associate a Assoporti		
11/03/2026	Port News	42
Porti, l'importanza di fare lavoro di squadra		
11/03/2026	Quilivorno	44
Il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio, è intervenuto al LetExpo 2026, promosso da ALIS <i>Giacomo Niccolini</i>		
11/03/2026	Sea Reporter	46
Porti, rivoluzione a LETEXPO: il piano delle ADSP per salvare il PIL		
11/03/2026	Shipping Italy	47
Sulle concessioni portuali Adsp e Assoporti al Tar contro l'Authority dei Trasporti		
11/03/2026	Transport Online	49
Porti italiani protagonisti a LetExpo 2026		

Venezia

11/03/2026	Il Nautilus	51
NASCE A VENEZIA IL "POLO DEL MARE": FIRMATO L'ACCORDO PER LA FORMAZIONE E LA RICERCA SUL MARE		
11/03/2026	Informatore Navale	53
NASCE A VENEZIA IL "POLO DEL MARE": FIRMATO L'ACCORDO PER LA FORMAZIONE E LA RICERCA SUL MARE		
11/03/2026	Venezia Today	55
Gli effetti della crisi in Medio Oriente su trasporti e materiali: «Rischi per le imprese»		

Genova, Voltri

11/03/2026	Ansa.it	57
Primo bunkeraggio gnl per Gnv Aurora nel porto di Genova		

11/03/2026	BizJournal Liguria		58
Carcere e lavoro, la Consulta di Genova propone dialogo con porto e municipalizzate			
11/03/2026	Informatore Navale		60
AL VIA LA PRIMA FASE DEL METODO "NAVE ITALIA" A Genova l'incontro tra le 22 Associazioni della Campagna 2026			
11/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	62
Paroli: 'Massimizzare le ferrovie e rafforzare la cybersecurity'			
11/03/2026	TrasportoEuropa	<i>Michele Latorre</i>	64
Vegetali congelati fermi al porto di Genova			

La Spezia

11/03/2026	Citta della Spezia		66
A Fossamastra nasce "DesTeenAzione", lo spazio multifunzionale per gli adolescenti			
11/03/2026	Citta della Spezia		68
Aktè, dove l'onda incontra la terra: un laboratorio d'arte per raccontare il mare			
11/03/2026	Port Logistic Press		70
Il Terminal crociere location ideale per il Convegno nazionale di Polizia locale			
11/03/2026	Port Logistic Press		72
Viaggio alla scoperta delle barche d'epoca in cura nei "Cantieri Navali di La Spezia"			

Ravenna

11/03/2026	Pressmare		75
Ravenna: protocollo per il refit del Moro di Venezia III, simbolo della sfida di Gardini			

Livorno

11/03/2026	Ansa.it		77
Porto di Livorno, installata centralina per monitoraggio inquinamento			
11/03/2026	Informazioni Marittime		78
Monitoraggio inquinamento, installata nel porto di Livorno la centralina fissa Atm2			
11/03/2026	La Gazzetta Marittima		79
La "santa alleanza" dei porti turistici: insieme creiamo efficienza, qualità e sviluppo			
11/03/2026	La Gazzetta Marittima		82
Smog dalle navi a Livorno, operativa la centralina per il monitoraggio dei fumi			
11/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Francesco Filiali</i>	83
Marine d'Italia e refit globale: la nautica fa sistema al Propeller			
11/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	85
LetExpo, Gariglio: "Nuovo segretario generale? A Livorno serve figura di alto profilo"			
11/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	87
Ponte mobile sulla Fi-Pi-Li riaperto in tempi record dopo il cedimento			

11/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	88
Livorno, installata la centralina fissa ATM2 per il monitoraggio dell'inquinamento in ambito portuale			
11/03/2026	News-24.it	<i>Simone Consigli</i>	89
I lavori in viale Caprera saranno finiti prima di Effetto Venezia			

Piombino, Isola d' Elba

11/03/2026	Savona News		90
Rigassificatore, il WWF Italia: "La proroga dell'Aia di Piombino non è giustificata. Anche l'eventuale trasferimento in Liguria non elimina le criticità"			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

11/03/2026	Ancona Today		92
Traffico e caos parcheggi in via Mattei, Confartigianato Imprese: «Così si blocca la logistica del porto»			
11/03/2026	Ansa.it		93
Difficoltà dei trasportatori del Porto di Ancona per mancanza di stalli dedicati			
11/03/2026	Corriere Marittimo		94
LetExpo, Garofalo: "Intermodalità, essenziali investimenti ferroviari e prossima apertura Brennero"			
11/03/2026	Primo Magazine		95
LET-EXPO: Garofalo, sviluppo intermodalità nel porto di Ancona			
11/03/2026	Shipping Italy		96
La Capitaneria detta le regole dell'imminente gara per il rimorchio portuale ad Ancona			
11/03/2026	vivereancona.it		97
Confartigianato: "Insostenibile la pressione sul mondo del trasporto nella zona di via Mattei al porto"			
11/03/2026	vivereancona.it		98
PCI: "Un'opera a perdere, la 'marchetta' del Molo Clementino"			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

11/03/2026	CivOnline		99
Norwegian Luna, eccellenza della cantieristica italiana: Fincantieri tra innovazione e sostenibilità			
11/03/2026	Fiumicino Online	<i>Dario Nottola</i>	100
Latrofa a LetExpo: I porti di Roma e del Lazio motore della logistica sostenibile			
11/03/2026	Fiumicino Online	<i>Dario Nottola</i>	101
Porto commerciale di Fiumicino, verso lo slittamento i lavori della darsena pescherecci			
11/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	102
Latrofa: 'Intermodalità, innovazione e sostenibilità per i porti di Roma e del Lazio'			
11/03/2026	Meteo Web		103
Porti, Latrofa: "Intermodalità, innovazione e sostenibilità per rafforzare sistema Roma e Lazio"			

Napoli

11/03/2026	corriereadriatico.it		104
Napoli, torna l'incubo posti barca. In campo l'Associazione Diportisti, che difende la "piccola nautica". Piano per super yacht e Coppa America			

11/03/2026 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 107
I porti campani al lavoro (anche) per l'America's cup

11/03/2026 **Otto Pagine** 108
Napoli, il mare torna "eccellente" a Posillipo, ma la costa Est è un purgatorio

Taranto

11/03/2026 **Ansa.it** 111
La fregata missilistica italiana è in area Cipro per difendere l'isola

11/03/2026 **Ansa.it** 112
Fregata italiana a Cipro. Missioni Aspides e Atalanta rafforzate se serve

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

11/03/2026 **Agenparl** 113
Calabria - Brasile. Il presidente del Consiglio regionale della Calabria accoglie a Palazzo Campanella la Delegazione governativa della Regione di Santa Catarina

11/03/2026 **Corriere Della Calabria** 115
Porti e sviluppo, Calabria e Brasile rafforzano il dialogo: Gioia Tauro al centro della cooperazione

11/03/2026 **Informazioni Marittime** 116
Gioia Tauro, affidato il servizio medico-sanitario all'interno dell'area portuale

11/03/2026 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 117
Gioia Tauro prepara le carte per il riconoscimento a Interporto

Cagliari

11/03/2026 **Youtg.net** *Daniele Chirico* 118
Liceo Alberti di Cagliari, poche aule e struttura carente: "L'edificio deve essere messo in sicurezza"

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

11/03/2026 **Shipping Italy** 119
L'Italia si prepara a riconsegnare la nave militare Ibn Haritha alla Libia

Palermo, Termini Imerese

11/03/2026 **Adnkronos.com** 121
Ponte Messina, Tardino (Adsp Sicilia occidentale): "Progetto strategico, parte Rete Ten-T"

11/03/2026 **Adnkronos.com** 122
LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): "Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete europea dei trasporti"

11/03/2026	Agenparl	123
[Comune Palermo] Mobilità. Ordinanza limitazione circolazione lavori manutenzione via Crispi, Bersagliere e piazza Don Bosco		
11/03/2026	Calabria News	126
Ponte Messina, Tardino (Adsp Sicilia occidentale): "Progetto strategico, parte Rete Ten-T"		
11/03/2026	Corriere Marittimo	127
MSC Crociere, 700 candidature ai recruiting days di Palermo e Agrigento		
11/03/2026	corriereadriatico.it	128
Ponte Messina, Tardino (Adsp Sicilia occidentale): "Progetto strategico, parte Rete Ten-T"		
11/03/2026	corriereadriatico.it	129
LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): "Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete europea dei trasporti"		
11/03/2026	CrotoneNews	130
LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete		
11/03/2026	EG News	131
LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete		
11/03/2026	Il Centro Tirreno	132
LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): "Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete europea dei trasporti"		
11/03/2026	Il Moderatore	133
Tardino a LetExpo: Il Ponte sullo Stretto è parte della rete europea dei trasporti, non solo un'opera nazionale		
11/03/2026	Il Nautilus	135
GRANDE SUCCESSO PER I RECRUTING DAYS DI MSC CROCIERE A PALERMO E AGRIGENTO		
11/03/2026	Lo Speciale	136
LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete europea dei trasporti		
11/03/2026	Money	137
LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): "Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete europea dei trasporti"		
11/03/2026	Notizie	138
LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): "Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete		
11/03/2026	Port Logistic Press	139
Dai recruiting days di MSC Crociere ricevute oltre 700 candidature per 70 posti		
11/03/2026	Savona News	140
Ponte Messina, Tardino (Adsp Sicilia occidentale): "Progetto strategico, parte Rete Ten-T"		
11/03/2026	Sea Reporter	141
MSC Crociere, boom di candidature in Sicilia: in 700 per i nuovi posti a bordo		
11/03/2026	Stretto Web	142
Ponte sullo Stretto, Tardino: "progetto strategico, parte della Rete Ten-T"		
11/03/2026	vivereancona.it	143
Ponte Messina, Tardino (Adsp Sicilia occidentale): "Progetto strategico, parte Rete Ten-T"		
11/03/2026	V-news	144
LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete europea dei trasporti		

Focus

11/03/2026	Adnkronos.com	145
"Preparatevi al petrolio a 200 dollari al barile": l'Iran minaccia imercato energetico globale		

11/03/2026	Agenparl		147
Rimini aderisce Coalizione di città, porti, regioni e isole per la Missione europea Oceani e Acque. Il lancio in occasione degli European Ocean days a Bruxelles			
11/03/2026	Agenzia Giornalistica Opinione		148
ASSOMELA * IRAN: «DALL'INIZIO DEL CONFLITTO LA SITUAZIONE HA RETTO ALLO SCOSSONE CAUSATO DALLA GUERRA, AD OGGI CARICHI IN ARRIVO E PORTI PRINCIPALI OPERATIVI»			
11/03/2026	Informazioni Marittime		149
Emergenza Hormuz, Confitarma: "Rafforzare presenza navale italiana per tutelare i mercantili"			
11/03/2026	Italpress.it		151
Trasporti & Logistica Magazine - 11/3/2026			
11/03/2026	La Gazzetta Marittima		152
Metamorfosi industriale, passando dai pionieri del container ai giganti tecnologici di oggi			
11/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	153
Rixi: "Una riforma con una visione pluriennale degli investimenti"			
11/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	154
Cognolato Assiterminal: "Ad oggi indenni i terminal portuali"			
11/03/2026	Sea Reporter		155
Il record dei superyacht e il paradosso dei porti: la tecnologia italiana che salva le banchine			
11/03/2026	Sea Reporter		156
I porti ultraperiferici dell'UE fanno squadra a Bruxelles: «Strategie su misura per non restare isolati»			
11/03/2026	Shipping Italy		157
Mercato crociere alle prese con cancellazioni e cambi di programma per le navi bloccate in Golfo Persico			

CORRIERE DELLA SERA

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

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



I legami necessari
La famiglia ci salva
Salvarla è un dovere
di **Susanna Tamaro**
alle pagine 34 e 35



Domani su 7
Delogu: con il dolore
ho riscoperto la vita
di **Elvira Serra**
nel settimanale del Corriere



Stretto di Hormuz, mine e navi colpite. L'Iran: non passerà il greggio americano. Via libera a 400 milioni di barili di riserve

Missile sulla base italiana

Attacco a Erbil, Crosetto: «Nessun ferito». Meloni in Aula: non entriamo in guerra

DISORDINE E DIVISIONI

di **Maurizio Ferrera**

Nel suo discorso di Davos dello scorso gennaio, il primo ministro canadese Mark Carney aveva lanciato un avvertimento: la rottura del multilateralismo liberale avrebbe penalizzato soprattutto le medie potenze democratiche, trasformandole in vasi di coccio alla mercé delle grandi potenze e della logica della forza.

La guerra in Iran ha confermato i timori di Carney. L'attacco israelo-americano è avvenuto senza neppure informare i principali alleati. Da un giorno all'altro i Paesi europei si sono trovati a fronteggiare minacce concrete alla propria sicurezza territoriale (i dromi su Cipro) ed energetica. I loro governi hanno anche dovuto prendere posizione sulle scelte di Trump di fronte a opinioni pubbliche disorientate e impaurite.

Carney aveva raccomandato l'adozione di una strategia congiunta, volta a perseguire più attivamente i propri interessi su scala globale nel rispetto della carta Onu e dei diritti umani. Condizione necessaria per il successo: la costruzione di coalizioni di scopo fra medie potenze, a fini difensivi ma anche espansivi. Ossia finalizzati a creare zone d'ordine «multilaterali» in ambiti critici come il commercio, la tecnologia, la sicurezza.

continua a pagina 26



Il fumo si alza dalla nave portacontainer thailandese «Mayuree Naree» colpita dall'Iran vicino allo Stretto di Hormuz

L. Cremonesi, Frignani, Fubini, Montefiori, Nicastro, Sarcina da pagina 2 a pagina 13

IL CASO EPSTEIN, LONDRA SVELA I DOCUMENTI

Mandelson, le carte imbarazzano Starmer «Sapeva dei rischi»

di **Luigi Ippolito**

a pagina 19

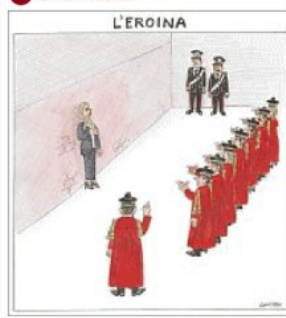
L'APPELLO AI MAGISTRATI

Famiglia nel bosco Lo psicologo: «Si può tornare indietro»

di **Ilaria Sacchettoni**

a pagina 21

GIANNELLI



IN PRIMO PIANO

I DISCORSI ALLE CAMERE

L'affondo della premier su Pd e M5S

di **Fabrizio Roncone**

a pagina 9

LO SCENARIO

Droni (e bluff) La resistenza dei pasdaran

di **Guido Olimpio**

alle pagine 4 e 5

IL PORTAVOCE IRANIANO

«Scuole, stadi e ospedali sotto attacco»

di **Greta Privitera**

a pagina 7



Donald Trump, 79 anni

Disposta da Trump una nuova indagine «commerciale» sull'Europa e altri Paesi per verificare se rispettino o meno i criteri indicati dalla sezione 301 del Trade Act of 1974, una legge che consentirebbe agli Usa di imporre dazi contro chi non sarebbe in regola. Di fatto, uno stratagemma per aggirare la bocciatura della Corte Suprema e imporre nuovi balzelli.

a pagina 29

I CENTRI PER I MIGRANTI

Italia-Albania, la bocciatura dei giudici

di **Arachi e Canettieri**

a pagina 15

Femminicidio Messina, la donna aveva 50 anni Non ci sono braccialetti, evade da casa e uccide l'ex

di **Lara Sirignano**

Evade dagli arresti domiciliari e uccide l'ex compagna con decine di coltellate. Un femminicidio che forse il braccialetto elettronico avrebbe potuto impedire, ma a Messina non ne avevano. Sarebbe arrivato oggi. La vittima, Daniela, 50 anni, era già stata picchiata, e Santino, 67, l'assassino, già denunciato per lesioni e maltrattamenti.

a pagina 20

LA POLEMICA

Zelensky: Mosca usa la Biennale per propaganda

Russi alla Biennale, Salvini si schiera con Buttafuoco e non con Giuli. E Zelensky: Mosca la usa per propaganda.

a pagina 18

Basso, Caccia, Zapperi

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

AI ahi ahi

Marghera un'azienda californiana ha appena licenziato in blocco i suoi 37 dipendenti altamente qualificati per sostituirli con un programma di intelligenza artificiale. È la prima volta che succede in Italia e tutto lascia immaginare che sia la prima di tante volte. Confindustria e sindacati hanno appreso la notizia da un comunicato asettico, scritto probabilmente dalla stessa macchina che ha tolto il posto ai lavoratori, in cui la Investcloud afferma di non trovare più conveniente tenere aperti i suoi uffici in ogni parte del globo, dal momento che con l'AI può farsene bastare uno solo.

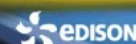
Ci siamo, dunque. Anche da noi l'intelligenza artificiale comincia a licenziare quella umana. E la rapidità, e l'assenza di regole, con cui lo sta facendo si scontra

con la lentezza delle istituzioni europee (Draghi si sgola inascoltato da mesi) e il rifiuto della maggioranza delle persone, me compreso, di comprendere le dimensioni del cambiamento. Tanti mestieri e impieghi che abbiamo conosciuto finiranno in poco tempo. Ne nasceranno di nuovi? Verranno ancora versati degli stipendi? Con quali soldi sarà alimentata la fabbrica del consumismo? E che cosa faremo durante il giorno, oltre a scrollare il telefono? Forse qualcuno si era egoisticamente illuso che questi problemi avrebbero riguardato la prossima generazione. Invece i 37 laureati di Marghera mandati a casa da una macchina sono qui a dirci che la campana sta suonando per noi. E non tra dieci o cinque anni. Adesso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Futuro in corso.

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



Diventiamo l'energia che cambia tutto.

00312
Foto: iStockphoto.com, L. 49/2004 art. 1, c. 1, D3 Milano
0 771 120 483008



Zelensky rifiuta l'ispezione di Ue e Ungheria sull'oleodotto lesionato che portava l'energia russa a Budapest. Non male, per uno che vuole entrare subito in Europa



Giovedì 12 marzo 2026 - Anno 18 - n° 70
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

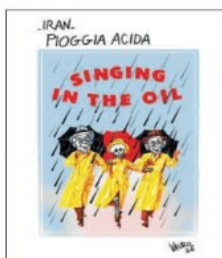
€ 2,00 - Annetto: € 3,00 - € 15 con il libro Teché NG
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PREMIER IN AULA Niente su Trump e i rincari

Volete le bollette più alte o l'Iran atomico?

■ In Parlamento la chiama una "scelta tra cattive opzioni". Difende la guerra di aggressione di Usa e Israele e spera che l'Ue ci dia una mano sull'energia

◊ PALOMBI E PROIETTI A PAG. 4-5



SPESE FINO A 100 MLD

Dubbi negli Usa su costi ed esiti Israele tira dritto



◊ ANTONIUCCI, FESTA E ZUNINI A PAG. 6-7

ALBANESE VS PALANTIR

Thiel è a caccia dell'Anticristo: duello col Papa



◊ CALABRÒ E CANNARÒ A PAG. 8

Nessuno tocchi Giuseppe

» Marco Travaglio

Gli è le mani da Giuseppe Lara Bartolozzi in arte "Giusti", già avvocata, giudice a Gela, a Palermo e a Roma, poi folgorata sulla via di Arcore e deputata di FI, poi vicecapo gabinetto, infine capo al ministero della Giustizia con Nordio in quota FdI, indagata per false dichiarazioni al pm sul caso Almasri. Qualcuno vorrebbe farla dimettere, ma non scherziamo: sta bene dov'è. Proprio come Nordio, sempre sia lodato. Avercene di esponenti del governo che dicono ciò che pensano tutti gli altri. In ogni legge c'è sempre un "non detto" sui veri moventi di chi la propone: sulla schifosa della magistratura invece, grazie a Giusti, Carletto Mezzolana & C., è tutto detto: il Si serve a trasformare i pm in "avvocati dell'accusa" (Nordio); a "togliere ai pm la direzione della polizia giudiziaria" (Tajani); a impedire che vengano indagati ministri che commettono reati, oggi di destra e domani di sinistra (Nordio); a "lasciar governare il governo" contro le leggi e la Costituzione (Meloni); a "togliere di mezzo la magistratura che è un plotone di esecuzione" (Bartolozzi). Eccezioni, si capisce, i magistrati già tolti di mezzo dai plotoni di esecuzione del terrorismo rosso e nero, della mafia e della 'ndrangheta: quelli purtroppo non si possono ammazzare due volte.

Però si può allungare la lista insultando e isolando quelli rimasti inopinatamente vivi, tipo Grattere e Di Matteo ancora in servizio, o Scarpinato e Cafiero De Raho già in pensione, affinché chi di dovere provveda al più presto, come già per Falcone e Borsellino, insultati e isolati finché Cosa Nostra li tosse di mezzo. In questo senso, le calunnie delle fogne a mezzo stampa e tv contro i quattro reprobati, gli alti lai se si difendono annunciando querela a chi inventa falsità su di loro e soprattutto l'appello di Giusti proprio in una tv di Catania potrebbero rivelarsi piuttosto efficaci affinché chi ha orecchie per intendere intenda. Ma ci sono altri tre ottimi motivi per lasciare Giuseppe lì dov'è.

1) Se si dimettesse, tornerebbe a fare il magistrato, cosa di cui francamente non si avverte l'esigenza: già, grazie agli straordinari salvataggi operati dal centrodestra, è rientrato in servizio Cosimo Ferri e rischia di seguirlo a stretto giro Luca Palamara; manca solo la Bartolozzi.

2) Siccome la Meloni entrò in politica a 15 anni per lo choc dell'assassinio di Borsellino, giudice e poi pm di destra, nel cui culto sono cresciute due generazioni di giovani ex missini in An e poi in FdI, è possibile che apra un braccio di ferro con la zarina; e che questa decida di dire finalmente la verità sullo scandalo Almasri.

3) Se vince il Si e tolgono di mezzo la magistratura, essendo Giusti una magistrato, tolgono di mezzo anche lei. Comunque vada, sarà un successo.

FAIDA A DESTRA MELONI VUOLE SOSTITUIRE LEI (E NORDIO) SE VINCE IL NO

Via la Zarina dopo il voto Intanto linciano Grattere

IL PM COME DIVERSIVO
FDI E FI SCATENATI CONTRO IL PROCURATORE PERCHÉ FA QUERELA A CHI LO DIFFAMA

◊ MILELLA E SALVINI A PAG. 2-3

AVVOCATA E M.I. IN COMMISSIONE GIUSTIZIA
Bongiorno, altro conflitto di interessi: difende Bartolozzi scudata dai politici

◊ DE CAROLIS A PAG. 3

BORSELLINO, FALCONE, GALLI, ALESSANDRINI
I familiari dei giudici uccisi dai plotoni di esecuzione: "Ignoranza e malafede"

◊ PIPITONE A PAG. 2-3

» I TESTIMONIAL DEL "Sì"

Meloni tra Sal, l'Uomo del Monte e il colesterolo

» Selvaggia Lucarelli

G iorni difficili per Giorgia Meloni: mancano meno di due settimane al referendum sulla giustizia e la probabilità di successo del No sale giorno dopo giorno.

SEGLUE A PAG. 11

LE NOSTRE FIRME

- Sylos Labini La guerra per l'energia a pag. 11
- Tomassini Vivere vicino a una base a pag. 10
- Sottosopra Meloni gioca per gli Usa a pag. 11
- Mantovani Lazio, i tifosi si ribellano a pag. 15
- Luttazzi La satira sui social senza tv a pag. 14
- Natangelo Limiti: chiedete ai politici a pag. 14

LE COMUNALI DI ENNA

"Nuovo" Pd: torna persino Crisafulli

◊ A PAG. 12



PRESSIONI SUL "SECOLO XIX"

Bucci nega i dossier Ecco le chat di fuoco che lo smentiscono

◊ GRASSO A PAG. 13



La cattiveria

Iran, Trump: "Non c'è più niente da colpire". Netanyahu: "Proprio niente niente niente?"

LA PALESTRA LUDOVICO CARTA

MA PER ISRAELE NIENTE

Russi in Biennale: la Ue minaccia tagli per 2 milioni

◊ BISON E ROSELLI A PAG. 9

SEGRETI D'ITALIA

Così il «dodo Moro» aprì ai palestinesi: i documenti desecretati

Matteo Sacchi a pagina 27



60312
9 771124 883008

il Giornale



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

GIOVEDÌ 12 MARZO 2026
Anno LIII - Numero 50 - 1.50 euro - **



controcorrente
**COMPAGNI
SME MORATI**

di Tommaso Cerno

Per noi boomer c'era la Smemoranda, il diario della gauche che trovava di moda non ricordare le cose. Una moda trasformata nell'era di Elly Schlein in ipocrita strategia politica. Del referendum nemmeno parla, ogni volta che un giudice cantore del No parla in televisione compare qualcuno che, carte alla mano, gli ricorda che poco tempo fa stavano tutti schierati per la separazione delle carriere, che oggi contestano solo perché non gli piace che la riforma della giustizia la firmi la stessa maggioranza di centrodestra che ha portato una donna a palazzo Chigi. Ma almeno sulle armi, sulle guerre e sulle basi americane concesse durante i governi dem, beh, forse un po' di memoria se la dovrebbero far tornare. Non serve scomodare il buon vecchio Massimo D'Alema che nel 1999 autorizzò l'uso della base di Aviano in Friuli per i bombardamenti americani durante la guerra del Kosovo. Il copione si ripeté con Barack Obama e l'intervento in Libia del 2011 Odyssey Dawn. Anche in questo caso le basi italiane furono decisive per le missioni aeree. E ancora, dal 2014, nelle guerre contro l'Isis, sempre di Obama, l'Italia autorizzò missioni armate dalle proprie basi, con droni, intelligence e supporto logistico garantito dalle infrastrutture sul nostro territorio. Ci potreste obiettare che gli smemorati siamo noi perché la sinistra italiana obbedisce solo ai dem d'Oltreoceano. E, quindi, oggi sente come dovere accusare Trump di ogni male e negargli il supporto atlantico. Altra balla. Sotto Paolo Gentiloni l'Italia ha fornito supporto attivo agli Usa contro l'Isis, concedendo la base di Sigonella per missioni armate. Allora il presidente degli Stati Uniti si chiamava Donald Trump. Non era un omonimo. Solo che Giorgia Meloni non era ancora l'unica ossessione della sinistra de noantri.

Il conflitto in Medio Oriente

**L'Iran colpisce base italiana
Giorgia stana la sinistra:
«Al Pd piacevano le bombe
di Obama e Clinton»**

servizi da pagina 10 a pagina 13



IL DIBATTITO IN PARLAMENTO

**Dialogo già sfumato
Schlein: «Posate la clava»**

di Augusto Minzolini a pagina 11

LA MINACCIA DEI PASDARAN

**Hormuz, colpite tre navi
«Petrolio a 200 dollari»**

Sofia Fraschini a pagina 9

LA STRATEGIA DI TRUMP

**«La guerra finirà presto
Ma solo quando lo vorrò io»**

Valeria Robecco a pagina 12

IL NUOVO AYATOLLAH

**Amputato o solo ferite lievi?
Mojtaba, mistero sulla salute**

Gala Cesare a pagina 13

UNA NUOVA DECISIONE CHOC

Dopo gli stupratori le toghe ci riprovano: sentenza anti Meloni sui centri in Albania

Dubbi sul modello che altri Paesi vogliono copiare

■ La magistratura continua a valutare e, se possibile, fermare l'azione di governo. L'attenzione è concentrata sui centri in Albania. Si replica, dopo il divieto di rimpatriare gli stupratori, con una nuova decisione. La Corte d'Appello di Roma blocca i provvedimenti su tre cittadini marocchini (su cui gravava un decreto di espulsione).

Giulia Sorrentino a pagina 5



il commento

**La famiglia nel bosco
e l'incoerenza dello Stato**

di Vittorio Feltri a pagina 20

LA MINACCIA AI GIORNALISTI

**«Con la stampa
faremo i conti...»
Bufera su Gratteri**

■ Il leader del No all'attacco del Foglio: «Con voi tireremo una rete». Poi Gratteri prova la retromarcia: «Io strumentalizzavo, sono un bersaglio».

Felice Manti a pagina 2

IL PROCURATORE CAPO DI NAPOLI

**Il rischio di finire
nella rete del magistrato**

di Nicola Porro a pagina 3

COME SARÀ IL NUOVO CSM

**Elogio del sorteggio,
sinonimo di garanzia e credibilità**

di Filippo Facci a pagina 5

L'intervista

**«Io, sindaco di Fdi, sposo un leghista
Adesso i diritti li difende la destra»**

Hoara Borselli

■ Alessandro Basso, sindaco di Pordenone, si sposerà a giugno con Loris Bazzo e qui racconta perché «i diritti stanno a destra».

a pagina 14



IL CASO

**Suicidio assistito,
archiviato Cappato**

Luca Fazzo a pagina 6

PROCEDURA D'INTRAZIONE PER IL MANCATO PIANO

Case green, l'Europa punisce l'Italia

Camilla Conti a pagina 8

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

STRAPPARSI LE PAGINE

Quando chiude una libreria nessuno più di noi - che peraltro acquistiamo i libri solo dai *boutiquiniste* - ha diritto di strapparsi le vesti per lo sdegno. Rivendichiamo uno dei pochi nostri meriti: possedere 20mila volumi (mai letti); e conosciamo bene la *lamentatio* da recitare a ogni libreria che muore. La stessa che da giorni si leva sui social e i giornali per la chiusura dopo 156 anni della mitica libreria Hoepli, fondata dal primo degli Hoepli nella centralissima via Hoepli a Milano. «Che amarezza». «Che dolore». «Un pezzo di storia che se ne va». «Milano perde la sua anima». «Che tempio». «Che governo!». Corollario: petizio-

ni, raccolta firme, appello del sindaco Sala, intervento dei sindacati, scioperi, un flash mob. Neanche per salvare l'Ilva s'è fatto tanto.

Comunque. Al di là del fatto che si tratta di una liquidazione volontaria (gli eredi Hoepli della gloriosa dinastia degli Hoepli hanno semplicemente litigato, succede anche nelle migliori famiglie Hoepli), resta la surreale constatazione che se tutti coloro che ora piangono per la Hoepli ogni tanto ci avessero comprato un libro, di Hoepli ne aprivano altre due. Come per i giornali: se tutti quelli che si lamentano perché «nessuno legge più i giornali», li comprassero, i giornali andrebbero benissimo.

Poi certo: c'è il caso del quotidiano, molto di tendenza, che ieri nella titolazione online del pezzo sulla Hoepli ha scritto: «La maggioranza della famiglia a votato per lo scioglimento». Senza «ha».

E a questo punto, oltre alle librerie, possono chiudere anche i giornali.



IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA
PRODOTTORE: PIRELLA GÖTTSCHE LOWE. IN VENDITA A € 4,90 (I.P.S. 12.000.000.000)

**Quegli estremisti islamici
alle spalle dei progressisti**
di Andrea Indini a pagina 15

**In Vaticano non c'è posto
per le lezioni di Peter Thiel**
di Nico Spuntoni a pagina 15

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

IL GIORNO

GIOVEDÌ 12 marzo 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



MILANO Giovanni Nava: dico no alla liquidazione

Hoepli, il socio che resiste
«Ho rifiutato 10 milioni
Lotterò: una scelta etica»

Muller Castagliuolo a pagina 16



MILANO Lo scrittore su Il Giorno

Laboriose inezie
Manganelli
«riscoperto»

A pagina 25



Hormuz, colpite tre navi L'Iran: petrolio a 200 dollari

Mine nello Stretto, Teheran minaccia: «Non passerà nemmeno un litro di greggio»
L'Agenzia dell'Energia sblocca 400 milioni di barili. Von der Leyen: «La crisi costa 3 miliardi»

Marin
e Giacomini
alle p. 2 e 3

L'ITALIA E LA GUERRA

«Noi, fuori dal conflitto»

Meloni, appello
alla coesione
Poi scontro col Pd

Coppari a pagina 4

Intervista al senatore

Casini:
«La premier
si smarchi
da Trump»

De Robertis a pagina 5

Nomina Venezi, lascia consigliare

Invito alla Russia,
a rischio i fondi Ue
per la Biennale

D'Amato e Petrucci a pagina 11



Evade e uccide la ex a coltellate Il bracciale doveva arrivare oggi

Sarebbe dovuto arrivare oggi il bracciale elettronico per Santino Bonfiglio, 67 anni, finito ai domiciliari per l'ennesima aggressione nei confronti della sua ex, Daniela Zinnanti (foto), 50 anni. Il dispositivo non era ancora disponibile e così l'uomo ieri è

evaso, è andato a casa della donna, nel quartiere Lombardo di Messina, e l'ha massacrata con una quarantina di coltellate. «Un femminicidio annunciato», dicono i familiari di lei.

Femiani a pagina 12

DALLE CITTÀ

MILANO È il quarto incidente in due settimane



**A fuoco il tetto
del tram**
Fuga e paura
tra i passeggeri

Vazzana a pagina 13

BERGAMO L'omicidio di Riccardo Claris

Ammazzò per una lite tra tifosi
De Simone rinviato a giudizio

Donadoni a pagina 13

STRADELLA La condanna è definitiva

Abusi su una quindicenne
Orco finisce dietro le sbarre

Marziani nelle Cronache

VIGEVANO Serve una variante al Pgt

**Il calzaturificio
Mosaicon
vuole ampliarsi
e assumere**



Zanichelli nelle Cronache



Il magistrato contro 'Il Foglio'
Il centrodestra: no alle minacce

**Referendum,
Nordio blinda
Bartolozzi**
Bufera sulle frasi
del procuratore
Gratteri

Arminio a pagina 8



Francesca Lollobrigida (35) con il figlio

Intervista alla pattinatrice
campionessa olimpica

Lollobrigida:
«Mamma e atleta,
nel mio sport
sono stata la prima
Un messaggio
a tutte le donne»

Lorenzo a pagina 15

LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966

emanuela®

**MODA
COMFORT
BENESSERE**



Oggi l'ExtraTerrestre

SLAPP Greenpeace sotto attacco lancia una mobilitazione mondiale dopo la «sentenza trumpiana» che potrebbe portarla al fallimento



Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Francesca Albanese, risposta ai detrattori: Cuba, così sola; California, bambini sfruttati nei frutteti; Quello che l'IA infligge al giornalismo



Culture

SORJ CHALANDON Intervista allo scrittore francese protagonista di Dedicà, al via il 14 a Pordenone
Guido Caldiron pagina 12

CON
L'AFRICA DEL MONDO
+ EURO 4,50

GIOVEDÌ 12 MARZO 2026 - ANNO LVI - N° 60

www.ilmanifesto.it

euro 3,50

Il peso del Maga Trumpista prima di tutto

ANDREA FAROZZI

Non siamo complici, non siamo colpevoli, non siamo isolati. Non condividiamo ma neppure condanniamo. Questo solo oggi possiamo dire dopo aver ascoltato in parlamento Meloni, che non è Montale anche perché Montale era un grande poeta antifascista. La presidente del Consiglio certamente non è antifascista e probabilmente non sarà mai grande - si può essere grandi anche nel male. Dopo quasi quattro anni di luna di miele con il Paese, certificata dai sondaggi e favorita da media, industria e finanza, affronta le prime vere difficoltà. Si nasconde e prova a tirare a campare ma così resta troppo lontana dalla sensibilità popolare. La guerra provoca paura e angoscia e Meloni pare inconsapevole dei rischi che corrono Italia ed Europa. Vuole galleggiare aspettando che passi la piena ma per la prima volta ci pare di vederla imbarcare tanta acqua. Il contesto le è sfavorevole, sono gli ultimi giorni di una campagna elettorale che la sua maggioranza sta perdendo. Vedremo se perderà anche nelle urne, tre mesi fa era certa di vincere tanto da abbracciare una riforma, quella della magistratura, che non era nelle sue priorità ma in quelle di un alleato.

— segue a pagina 2 —

Diritto internazionale Sì, è un regime Ciò non legittima un'aggressione

CHANTAL MELONI

La domanda che oggi molti si pongono è se le gravi violazioni dei diritti umani da parte di un regime possano cambiare la valutazione giuridica di una guerra di aggressione. La risposta non può che essere ancorata nel diritto e non può che essere netta. Secondo la Carta delle Nazioni Unite, il ricorso alla forza armata da parte di uno Stato contro un altro è legale solo in due casi: quando è autorizzato dal Consiglio di Sicurezza dell'Onu o quando costituisce un atto di autodifesa necessario e proporzionato a una minaccia imminente.

— segue a pagina 7 —

Giorgia Meloni durante il dibattito al Senato sul conflitto in Iran e nella regione del Golfo foto Alessandra Tarantino/Ap

La milite ignara

Non ce la fa. Giorgia Meloni si presenta finalmente in parlamento a parlare della guerra e della crisi energetica, ma non riesce a condannare Trump e Netanyahu per l'attacco all'Iran che le ha scatenate. Fuori dal diritto internazionale, ma la colpa è di Putin e di Hamas **pagine 2 e 3**



IL BILANCIO DELL'OFFENSIVA DI USA E ISRAELE È SOTTOSTIMATO. ANCHE IL LIBANO È SENZA TREGUA

Raid ovunque, in Iran uccisi a migliaia

■ Le bombe di Stati Uniti e Israele cadono senza sosta su ogni angolo dell'Iran, da nord a sud, nelle piazze, sugli edifici residenziali e gli ospedali. Per questo cresce il timore che le vittime siano molte di più di quelle dichiarate: secondo fonti locali potrebbero arrivare a

decine di migliaia. Teheran - che ieri ha confermato il ferimento della nuova guida suprema Mojtaba Khamenei - risponde colpendo navi in transito a Hormuz. Terrore e sangue anche in Libano, dove non passa giorno senza che l'esercito israeliano non dirami ordini di

evacuazione e sganci raid, per lo più sulla periferia meridionale di Beirut e a sud. In tale contesto, in molti si chiedono il motivo del mancato intervento degli Houthi yemeniti al fianco dell'Iran: restano in attesa, una «carta differita». **GIORGIO, LUCI, PORCIELLO ALLE PAGINE 5, 6, 7**

DALL'ITALIA AI MERCATI GLOBALI Petrolio, bollette e altri disastri

■ Come il governo Meloni sta usando la guerra in Iran, e i suoi effetti sull'aumento dei prezzi di carburanti e energia, per attaccare il Green Deal in Europa. Nel

frattempo l'Agenzia per l'energia ha annunciato il più grande rilascio di scorte della sua storia: 400 milioni di barili di petrolio. **CICCARELLI, PANDOLFI A PAGINA 4**

GIAPPONE Fukushima, 15 anni e già atomica l'atomo



■ Il Giappone si è fermato per un minuto alle 14:46, l'ora della gigantesca scossa che travolse con uno tsunami la centrale nucleare di Fukushima, quindici anni fa. Ma versata una lacrima per 19mila morti e 26mila sfollati, il paese ha ricominciato a riavviare i reattori dismessi. **LAMPERTI A PAGINA 9**

REFERENDUM Dopo Bartolozzi ecco il caso Gratterri



■ Lo scontro su Giusi Bartolozzi non si placa, nonostante Nordio provi a chiuderlo. Il fronte del Sì agita il caso Gratterri, che avrebbe minacciato il Foglio. Intervista all'ex ministra Anna Finocchiaro: «Quella di Nordio è una riforma al buio, tutto dipenderà dai decreti attuativi». **SANTORO E BUSSA A PAGINA 10**

CAPPATO SCAGIONATO Aiuto al suicidio, la gip ravvisa il diritto negato



■ La Gip di Milano archivia le inchieste aperte contro Marco Cappato per l'aiuto al suicidio fornito a due malati terminali che avevano ritenuto «accanimento terapeutico» i trattamenti a loro prospettati. È il riconoscimento di un diritto negato dal testo di maggioranza del ddl sul Fine vita. **MARTINI A PAGINA 11**





€ 1,20 ANNO CCCCIV - N° 70
ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 10, 11, 12, 13

Fondato nel 1892



Giovedì 12 Marzo 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA "IL MATTINO" - "IL MATTINO" EURO 1,20

Ok aerei e farmaci, superato il record dello scorso anno

Export in crescita del 3,3% la Campania tira la volata

Gianni Molinari a pag. 11



L'associazione
Industriali Napoli
Genna designato
leader, ora il voto
dell'assemblea
Santonastaso in Cronaca

L'editoriale

L'INTERESSE DEL PAESE E LO SFORZO DI UNIRE

Mario Ajello

La prudenza e la composizione. Questo il nuovo format esibito da Giorgio Meloni ieri. Un primo effetto lo ha avuto: nessuna guerra parlamentare. Un secondo effetto lo potrà avere: ha piantato un paletto la premier sul terreno del possibile dialogo - a cui alcune parti delle opposizioni hanno aderito - e se la guerra andrà avanti per settimane o per mesi il cosiddetto interesse nazionale non potrà che portare inevitabilmente tutti o quasi, a meno che l'autoliteismo non sia diventato la nuova ideologia, a una convergenza di posizioni.

La prudenza e la composizione scelte dalla premier sono il frutto della consapevolezza dell'estrema gravità del momento. Da qui l'insistenza su unità, coesione e disponibilità ad aprire un tavolo comune e la continua sottolineatura sul non siamo in guerra e non ci vogliamo entrare e su altri temi - la critica all'attacco di Trump e Netanyahu e la dichiarazione sulle basi militari su cui eventualmente deciderà il Parlamento - che avrebbero potuto suscitare l'applauso delle sinistre.

Il passaggio forte è stato questo: «Nelle fasi di difficoltà, la nazione deve compattarsi. Io, da unica leader dell'opposizione, con Draghi lo feci sull'Ucraina nel 2022». E' qui che il Parlamento è rimasto particolarmente impressionato. Perché tutti ricordano quella fase. E sanno che quel passaggio politico è stato determinante per la crescita della leadership meloniana e per accreditare la leader di FdI come possibile guida del Paese.

Continua a pag. 35

«Rogo del Sannazaro, lo Stato comprerà il teatro»

L'annuncio di Giuli che rassicura: spazio ai gestori per poter proseguire l'attività

Luigi Roano
in Cronaca

La mostra aperta dal ministro: «Una galleria del dolore». Zuchtriegel: «Qui non c'è divertimento»



Pompei, nei calchi tutto il terrore degli abitanti in fuga dall'eruzione

L'invito Maria Piro a pag. 14

L'esposizione dei calchi dei pompeiani sepolti dall'eruzione NEAP-1070

IL MEDIO ORIENTE IN FIAMME

Meloni: noi fuori dalla guerra

► Il premier in Parlamento: «Né complici di decisioni altrui né isolati, Trump fuori dal diritto Rincari benzina, tasse su chi specula». Missile su base italiana a Erbil, Crosetto: «No vittime»

Cerimonia con Manfredi: «Voto, uso del brano? Nessuna richiesta»



Napoli abbraccia il suo Sal

Federico Vacalebre a pag. 13

Francesco Bechis, Andrea Bulleri e Ileana Sciarra alle pagg. 6 e 7
Il commento di Andrew Spannaus a pag. 35

L'Iran: «Non passerà un litro di greggio»

Hormuz, incubo mine tre navi squarciate Donald: «Non è finita»

Evangelisti e Paura alle pagg. 2 e 3 con l'analisi di Stefano Silvestri

Referendum, nuova bufera sulle parole di Gratteri Ipotesi di spostare Bartolozzi

Bechis e Bulleri a pag. 8

Trapianto fallito, Regione avvisata il 4 febbraio

Domenico, madre in redazione «Rivivrà nella buona sanità»

Giuseppe Crimaldi
Leandro Del Gaudio

«Ora il mio Domenico deve diventare simbolo della buona sanità», dice Patrizia Mercolino, la mamma del bimbo morto ai Mondiali in visita alla redazione del Mattino con il marito Antonio Callendo. Intanto continua l'indagine sul trapianto fallito; il report della dirigenza dell'ospedale evidenzia che del caso erano stati avvisati gli uffici della Regione il 4 febbraio.

A pag. 10



BLINDARTE
www.blindarte.com

VENDI IN ASTA

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

ASTE ONLINE A TEMPO IN CORSO:
■ ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA
■ DIPINTI ANTICHI E DEL XIX SECOLO

QR CODE

ASTE ONLINE A TEMPO IN CORSO

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

**BLINDHOUSE
BLINDARTE**

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

Il Messaggero

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

€ 1,40* ARNO 148 - N° 70
Sped. in A.P. 08/03/2003 conv. L. 48/2004 art. 1 c. 1 DDG RM

NAZIONALE



Giovedì 12 Marzo 2026 • S. Massimiliano

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

In edicola e sul web
I superpoteri dei legumi su MoltoSalute
Un inserto di 24 pagine



Stasera andata degli ottavi
Derby d'EuroLeague La Roma a Bologna punta tutto su Malen
Carina nello Sport



Festival dei Due Mondi Mika sinfonico Cipriani firma il primo Spoleto
Antonucci a pag. 23



I LUOGHI DEL FUTURO A Roma istituzioni, grandi aziende e università presentano i primi progetti: dagli anticorpi vegetali fino ai radar

Technopole patto per ricerca e impresa

►L'obiettivo: poter andare oltre la fine del Pnrr
In crescita gli investimenti nel nuovo distretto



Fernando M. Magliaro
La location è di quelle importanti, l'Aula Magna dell'Università degli studi di Roma La Sapienza per l'incontro "Rome Technopole: Dove il futuro prende forma" organizzato dalla Fondazione Rome Technopole. Presenti il governatore del Lazio, Francesco Rocca (...)
Continua a pag. 8
Piras a pag. 9

Il Centro traina l'export: +13,2%

Francesco Bisozzi

I made in Italy batte i dazi di Trump e le tensioni geopolitiche e supera il 2025 con un export in crescita del 3,3%. Ma in questa fase è soprattutto il Centro a trainare le vendite all'estero (...)
Continua a pag. 13

MEDIO ORIENTE/HORMUZ, TRE NAVI COLPITE. TENSIONE SUL PETROLIO

Meloni: noi né complici né isolati

►La premier alle Camere, appello alla coesione: non entriamo in guerra, conflitto fuori dal diritto internazionale. No delle opposizioni. Trump: Teheran colpita duramente ma non abbiamo ancora finito

ROMA La premier: «Noi osservatori del Board per Gaza» Bechis, Bulleri, Evangelisti, Pacifico, Paura, Sciarra e Vita da pag. 2 a pag. 7 e il focus di Antonino Pane a pag. 5

L'editoriale

L'INTERESSE DEL PAESE E LO SFORZO DI UNIRE

Mario Ajello

La prudenza e la composizione. Questo il nuovo format esibito da Giorgia Meloni ieri. Un primo effetto lo ha avuto: nessuna guerra parlamentare. Un secondo effetto lo potrà avere: ha piantato un paletto la premier sul terreno del possibile dialogo - a cui alcune parti delle opposizioni hanno aderito - e se la guerra andrà avanti per settimane o per mesi il cosiddetto interesse nazionale non potrà che portare inevitabilmente tutti o quasi, a meno che (...)
Continua a pag. 18

Baseball, storico 8-6 dell'Italia sugli Usa. In campo festa col caffè espresso



Ai Mondiali gli azzurri nella leggenda: a Houston è 8-6 sugli americani Marchetti nello Sport

Dopo sci e rugby
ALTRA LEZIONE AL NOSTRO CALCIO MALATO
Piero Mei

La storia sono loro, cioè noi, cioè l'Italia dello sport e dell'azzurro, quella che (...)
Continua nello Sport

I maestri siamo noi

L'emergenza

400
milioni di barili

L'Agenzia per l'energia sblocca le scorte di petrolio

Andreoli a pag. 4

Le analisi

L'ULTIMA CARTA DEL REGIME

Stefano Silvestri

Un bombardamento dopo l'altro, le forze americane
Continua a pag. 2

PREZZI LONTANI DAI PICCHI 2022

Roberta Amoroso

L'incubo dei prezzi resta l'ossessione di Trump.
Continua a pag. 4

BENZINA E VOTO DI MIDTERM

Andrew Spannaus

Chi di benzina ferisce, di benzina perisce.
Continua a pag. 18

Bambini del bosco in arrivo una legge

►Ddl di maggioranza: più garanzie per i minori

Paglia e Pigliautile a pag. 11

Il quarto incidente



Milano, tram maledetti: vettura affollata va a fuoco

Claudia Guasco

Le scintille e la fiammata. Poi il tram, privo di alimentazione, che si ferma di colpo. Fuggi fuggi dei passeggeri. È il quarto incidente in due settimane a Milano.
A pag. 12

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

CANCRO, SUCCESSO NEL LAVORO

Giove, il pianeta che è tuo ospite, ha chiuso la fase in cui procede all'Indietro e ricomincia a beneficiare di tutto il suo preziosissimo aiuto. La fortuna che elargisce su di te ricomincia a manifestarsi dalle piccole cose, che modificano piacevolmente il tuo stato d'animo, inducendoti a un buonumore spontaneo e contagioso. Questo cambia in maniera significativa il tuo approccio alle cose specialmente nel lavoro favorendo il successo. **MANTRA DEL GIORNO** Dietro alla fortuna c'è allenamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 18

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

il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 12 marzo 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

REFERENDUM (1) Fdi: «È bullismo rosso»

**Bologna ad alta tensione
Blitz dei collettivi: scontri
Salta incontro per il Sì**

Mastromarino e Tempera a pagina 11



REFERENDUM (2) Le polemiche

**Nordio blinda
Bartolozzi
Bufera su Gratteri**

Arminio alle pagine 8 e 9



Hormuz, colpite tre navi L'Iran: petrolio a 200 dollari

Mine nello Stretto, Teheran minaccia: «Non passerà nemmeno un litro di greggio»
L'Agenzia dell'Energia sblocca 400 milioni di barili. Von der Leyen: «La crisi costa 3 miliardi»

Marin
e Giacomini
alle p. 2 e 3

L'ITALIA E LA GUERRA

«Noi, fuori dal conflitto»

**Meloni, appello
alla coesione
Poi scontro col Pd**

Coppari a pagina 4

Intervista al senatore

**Casini:
«La premier
si smarchi
da Trump»**

De Robertis a pagina 5

Nomina Venezi, lascia consigliere

**Invito alla Russia,
a rischio i fondi Ue
per la Biennale**

D'Amato e Petrucci a pagina 13



Evade e uccide la ex a coltellate Il braccialetto doveva arrivare oggi

Sarebbe dovuto arrivare oggi il braccialetto elettronico per Santino Bonfiglio, 67 anni, finito ai domiciliari per l'ennesima aggressione nei confronti della sua ex, Daniela Zinnanti (foto), 50 anni. Il dispositivo non era ancora disponibile e così l'uomo ieri è

evaso, è andato a casa della donna, nel quartiere Lombardo di Messina, e l'ha massacrata con una quarantina di coltellate. «Un femminicidio annunciato», dicono i familiari di lei.

Femiani a pagina 14

DALLE CITTÀ

RICCIONE Da tutta Italia ecco 10 mila studenti



**«Maxi raduno
per la festa
dei 'cento giorni'
al Cocoricò»**

Spadazzi a pagina 17

BOLOGNA Due fratelli e il 'palo' ai domiciliari

**In pochi mesi 19 furti in casa
Preso la banda dei georgiani**

Tempera in Cronaca

BOLOGNA La consigliera paladina delle ciclabili

**«Rubata la mia cargobike»
Simona Larghetti resta a piedi**

Donati in Cronaca

IMOLA Il 17 aprile l'esordio del Mondiale

**Il Wec cala il tris
L'Autodromo
si prepara
al bagno di folla**



Agnessi in Cronaca



Giornate Fai il 21 e 22 marzo

**Tesori da scoprire
in Emilia-Romagna**

B. Cucci nel Fascicolo Locale



Francesca Lollobrigida (35) con il figlio

Intervista alla pattinatrice
campionessa olimpica

**Lollobrigida:
«Mamma e atleta,
nel mio sport
sono stata la prima
Un messaggio
a tutte le donne»**

Lorenzo a pagina 15

LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966

emanuela®

**MODA
COMFORT
BENESSERE**

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

GIOVEDÌ 12 MARZO 2026

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € (1,80 € con TuttoSport ad AT, AL, CH, 2,00 € con TuttoSport ad IM, SP, SV e con ed. Levante) - Anno CXL - NUMERO 60, COMMA 26/9 - SPEDIZIONE ABB. POST. (AUT. N° LO ND 01029/06.2025) - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5389.200

PRESSIONI DELLA POLITICA

I DOSSIER DI BUCCI SUL SECOLO XIX VERITÀ E BUGIE

MICHELE BRAMBILLA

Ieri mattina, dagli articoli di Repubblica e del Fatto, tutti hanno appreso di una vicenda grave, quella dei dossier contro il Secolo XIX (ma non solo: anche contro Genova24, si è poi saputo) che il governatore della Liguria Marco Bucci fa preparare dallo staff della sua comunicazione (con denaro pubblico?) da almeno un anno. Da tutta Italia sono arrivati interventi di protesta contro Bucci e di solidarietà al Secolo.

Ma ieri pomeriggio è successo un fatto ancora più grave. Il governatore Bucci, nella conferenza stampa organizzata per cercare di rimediare a una situazione che dire imbarazzante è poco, ha mentito. E lo ha fatto parlando in veste istituzionale. Ha detto di non aver mai mandato quei dossier all'editore del Secolo (il quale, lo dico ora e lo ripeterò, mi ha sempre permesso di fare un giornale libero e indipendente, come da accordi il giorno della mia assunzione). Bucci ha mentito, e posso dimostrarlo in modo documentale.

Ma prima riassumiamo i fatti, che non tutti conoscono, partendo dall'inizio.

DOSSIER, NON RASSEGNE

Da un paio di mesi l'Ordine dei Giornalisti della Liguria ha avviato un'istruttoria su alcuni dossier contro il Secolo XIX. Contengono ritagli di articoli, estrapolazioni, commenti molto critici (eufemismo), molte informazioni false, soprattutto un'infinità di omissioni, cioè non si citano le interviste e gli spazi dati al centrodestra. Il tutto, insomma, per dimostrare che il Secolo appoggia il centrosinistra. L'Ordine ha convocato i membri dello staff di comunicazione di Bucci e il loro capo, Federico Casabella, ha ammesso che quei dossier (lui li chiama rassegne: ma le rassegne sono fatte su più giornali, e non sono mirate a dimostrare una tesi) li ha confezionati lui con i suoi colleghi. Aggiungendo, però, che venivano confezionati in virtù di un accordo tra il governatore Bucci e il sottoscritto.

E così l'Ordine dei Giornalisti ha convocato me. Rischio una sanzione disciplinare durissima, la sfiducia della redazione, ma soprattutto una enorme figura di merda. Sono rimasto stupito per una tale menzogna, ma ho potuto smascherarla documentalmente almeno in quattro punti.

SEGUE / PAGINA 3

Msc, nuovo porto in Nigeria

Cresce il ruolo dell'Africa. Un miliardo di investimenti sul terminal di Lagos

Mentre il commercio marittimo globale continua a fare i conti con l'instabilità geopolitica che riguarda il Medio Oriente e il Golfo Persico, i grandi operatori della blue economy ridisegnano le proprie mappe operative. Msc ha firmato una concessione di 45 anni per la costruzione e gestione di un terminal container da 1 miliardo

di dollari a Snake Island Port, Lagos, uno dei principali hub portuali dell'Africa occidentale. Secondo il presidente del gruppo, Diego Aponte, il progetto riflette il crescente peso della Nigeria nello scenario logistico regionale. L'infrastruttura sarà progettata per accogliere navi portacontainer di grande capacità. SIMONE GALLOTTI / PAGINA 12

SIDERURGIA

Gilda Ferrari

Ex Ilva, attese oggi le garanzie di Flacks Jindal alla finestra

L'ARTICOLO / PAGINA 13



Il bacino di Snake Island a Lagos

Hormuz, l'Iran colpisce tre navi «Non passerà un litro di petrolio»

Trump promette: «Finirà tutto presto». Von der Leyen: «La guerra è già costata all'Ue 3 miliardi»

L'Iran risponde ai raid di Usa e Israele con attacchi mirati alle navi nello stretto di Hormuz. Tre cargo sono stati colpiti, mentre i pasdaran dicono di essere pronti a bloccare il transito delle petroliere. «Non passerà più un solo litro, il petrolio supererà i 200 dollari». Gli Usa reagiscono affondando 28 posamine. Trump garantisce la protezione americana delle navi e dice: «Finirà tutto molto presto, in Iran non ci sono più obiettivi da bombardare». SERVIZI / PAGINE 4-7



**RISCHIO AMBIENTALE
COSÌ IL GOLFO PERSICO
TORNA INDIETRO AL '91**
ALESSANDRO FARBUCCIA / PAGINA 6

LA PREMIER IN AULA

Paolo Cappelleri / PAGINA 7

Scontro Meloni-Pd l'appello bipartisan cade nel vuoto

Giorgia Meloni riferisce alla Camera sulla guerra contro l'Iran lanciando un appello bipartisan che cade nel vuoto: «Troppo tardi».

L'AVVOCATO PER IL SÌ



Romanelli: «Riforma chiave per la giustizia»

Marco Fagandini / PAGINA 9

Rinaldo Romanelli, avvocato del foro di Genova e segretario nazionale dell'Unione delle camere penali italiane, dice che esistono almeno tre ragioni chiave per votare Sì al referendum sulla giustizia. «La separazione delle carriere potrà allontanare il pm, rendendolo più vicino al cittadino». Secondo: «Ci sarà il superamento delle correnti, che non dovrebbero esistere». Infine: «L'Alta Corte disciplinare sarà un organo di garanzia effettiva».

ARTICOLO SGRADITO

ART. 21.

Tutti hanno diritto di manifestare liberamente il proprio pensiero con la parola, lo scritto e ogni altro mezzo di diffusione.
La stampa non può essere soggetta ad autorizzazioni o censure.

SAMPDORIA. PAROLA D'ORDINE: «COMBATTIAMO»

L'esordio di mister Lombardo: doppia seduta di allenamento

Damiano Basso e Fabio Marsiglia

Prima la pioggia, a Bogliasco, poi il sole. E un grido di battaglia scandito: «Com-bat-ti-a-mo». Attilio Lombardo, allenatore della Sampdoria dopo l'esonero della coppia Gregucci-Foti, riparte con la difesa a tre e un centro-campo più folto. In avanti, si fa strada la coppia Bruno-Begic. Ma, soprattutto, c'è la corsa. Ieri subito una doppia seduta di allenamento.



SERVIZI / PAGINE 34-35

IL DISCO CON TEDUA, BRESH, NADER, IZI E SAYF

Vaz Tè: «Canto i problemi» Con lui cinque amici al rap

Claudio Cabona

Torna sulla scena uno dei nomi più apprezzati della scena rap genovese: Vaz Tè, che domani pubblicherà il nuovo album «VT3SOR». Un progetto ricco di ospiti, tra cui Tedua, Bresh, Izi, Nader e Sayf, e dalle sonorità eterogenee. «Con le mie canzoni accendo i riflettori sui problemi che vedo intorno a me. A dare risposte devono essere le istituzioni e la politica».



L'ARTICOLO / PAGINA 33

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

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
**ACQUISTIAMO ORO A
€145/GR**
**ACQUISTIAMO ARGENTO A
€2.500/KG**
STERLINA €1000
*LE OPERAZIONI POSSONO LEGGERMENTE VARIARE IN BASE AL PRIMO
GIORNALIERO DELL'ORO SULLE BORSE INTERNAZIONALI

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Fisco internazionale
Beneficiari effettivi,
convenzioni
e dividendi: triplo
test anti abuso



Antonio
Veneruso
— a pag. 34

Domani con Il Sole
Dormire bene
e vivere meglio,
tutti i consigli
degli esperti



— a 1,00 euro
più il prezzo
del quotidiano



FTSE MIB 44772,96 -0,95% | SPREAD BUND 10Y 71,13 +4,55 | SOLE24ESG MORN. 1616,81 -1,08% | SOLE40 MORN. 1665,38 -0,97% | Indici & Numeri → p. 39-43

Petrolio, rilascio record delle riserve Iran: preparatevi ai 200 dollari al barile

Guerra in Medio Oriente

L'Aie sblocca 400 milioni di barili ma le quotazioni continuano a salire

Gli Usa: rischio di attacchi ai porti civili iraniani
Tre navi colpite nello stretto

L'Agenzia internazionale dell'energia ha sbloccato 400 milioni di barili di petrolio dalle sue riserve, la cifra più alta di sempre. L'Aie cerca di far fronte all'emergenza sui mercati che sta privando il mondo di un quarto dei barili esportati via mare. Sul campo la situazione resta caotica: gli Usa avvertono del rischio di attacchi ai porti civili iraniani, tre navi sono state colpite nello Stretto di Hormuz e l'Iran minaccia: preparatevi al greggio a 200 dollari. Il prezzo del Brent risale sopra ai 90 dollari.

Bello, Veronesi — a pag. 3-5

L'IMPATTO

LE MOSSE
DELL'AGENZIA
E I POSSIBILI
EFFETTI
SUI PREZZI

di Davide Tabarelli — a pag. 4

ANALISI SCOPE RATINGS

Stress test
per le aziende Ue:
più default
con il greggio
a 130 dollari

Morya Longo — a pag. 4

L'INDAGINE

L'inchiesta Usa:
il missile sulla
scuola di Minab
risulta lanciato
dagli americani

Marco Valsania — a pag. 5

Euro digitale al via con le transazioni tra le banche

Bce

A disposizione degli operatori finanziari l'euro sotto forma di «token»

La Bce metterà a disposizione degli operatori finanziari l'euro in forma digitalizzata «tokenizzata» per le loro transazioni all'ingrosso. La moneta della banca centrale è pronta a circolare sulle piattaforme decentralizzate (DLT) in forma di gettone digitale.

Isabella Bufacchi — a pag. 10

L'INTERVENTO



Piero
Cipollone,
Esecutivo
Board Member
della Bce

INFRASTRUTTURA
FINANZIARIA
DIGITALE
PER IL FUTURO

di Piero Cipollone — a pag. 10

IPERAMMORTAMENTI E 5.0

Nocivelli
(Confindustria):
«Il Governo
agisca, a rischio
gli investimenti»

Nicoletta Picchio — a pag. 12

INNOVAZIONE

Incentivi,
allo studio
crediti d'imposta
4.0 rafforzati
per esodati 5.0

Carminio Fotina — a pag. 12



Battaglia sull'uso dell'AI a fini militari. Braccio di ferro tra Anthropic e Pentagono. Nella foto soldati Usa sulla USS Gerald Ford

Edilizia, silenzio assenso più largo

Permessi di costruire

Il Consiglio di Stato allarga non poco la portata del silenzio assenso. Con una sentenza destinata a lasciare traccia e che si allinea anche al Dl Pnrr, stabilisce il principio in virtù del quale il silenzio assenso su un permesso di costruire si forma anche in presenza di dif-

formità urbanistiche. In altre parole, passati 90 giorni senza risposta, il Comune non può più annullare la domanda, a meno che non ci siano ragioni gravi, come la mancanza del progetto tra gli elaborati.

Giuseppe Latour — a pag. 33

PANORAMA

LA PREMIER IN PARLAMENTO

Meloni: «Non entriamo in guerra, il Governo non è complice di decisioni altrui»

«Il Governo non è complice di decisioni altrui né tantomeno un Governo isolato in Europa, e nemmeno colpevole delle conseguenze economiche che questa crisi può avere sui cittadini». Lo ha detto la premier Giorgia Meloni al Senato, nelle comunicazioni in vista del Consiglio europeo, lanciando un appello a «parlare con una voce sola» e ribadendo: «Noi non siamo in guerra e non vogliamo entrare in guerra».

— a pagina 7

L'INTERVISTA

Pocar: «Ecco perché l'attacco Usa è illegittimo»

Raffaella Calandra — a pag. 8

PUBBLICO IMPIEGO

Enti locali, sul tavolo aumenti da 135 euro

C'è la disponibilità di un miliardo per finanziare i nuovi aumenti per i dipendenti degli enti locali. Secondo i calcoli dell'Aran si tratta di 135,5 euro lordi al mese.

— a pag. 13

VERSO IL REFERENDUM

GIUSTIZIA,
PERCHÉ
VOTERÒ SÌ

di Chicco Testa — a pagina 17

AUTOMOTIVE/1

Stellantis colloca bond per 5 miliardi di euro

Stellantis colloca bond per 5 miliardi di euro per arginare la crisi dopo la maxi svalutazione in bilancio: un «cuscinetto di sicurezza» per affrontare l'anno in corso.

— a pagina 28

AUTOMOTIVE/2

Porsche, elettriche e dazi abbattano gli utili

Porsche punta a tornare a correre, dopo un deludente 2025 con un utile operativo caduto del 92,7% a 410 milioni (pesano dazi Usa ed elettrico). Al via il piano del nuovo Ceo.

— a pagina 28

Centro

Domani, in Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Marche, Abruzzo, Lazio e Molise

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scopri le offerte
ilsolc24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600

2mila

MASSE GESTITE IN MILIARDI
Il private credit gestisce attualmente masse stimate in oltre 2 mila miliardi di dollari, che secondo le ultime indicazioni, potrebbero salire a 3.350 miliardi nel 2028. Il 65% di questa attività è concentrato negli Usa.

BANCHE

JP Morgan riduce i prestiti al settore del private credit

Laura Cavestri — a pag. 29



Il fornitore globale di soluzioni intralogistiche

Automazione e robotica
Software WMS
Sistemi di stoccaggio

02 98836601
mecalux.it





OTTAVIO DI EUROPA LEAGUE
Oggi la Roma a Bologna
Totti prepara il ritorno
come ambasciatore
Pes e Turchetti alle pagine 26 e 27



CAOS MOBILITÀ
Odissea nella metro C
E la più moderna
ma la più disastrosa
Bernard alle pagine 18 e 19



IL CARRELLO DELLA SPESA
Cosa c'entra la guerra
con il rincaro delle zucchine
Coldiretti: ipotesi speculazione
Verucci a pagina 7



San Massimiliano, martire

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 12 marzo 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 70 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it



**C'è chi può
e chi non può
Gratteri può
proprio tutto?
Immagina se...**

DI DANIELE CAPEZZONE

Scena uno. Il procuratore Gratteri si presenta in tv e legge dal suo telefonino un'intervista inesistente a Giovanni Falcone, attribuendo a quel grande magistrato cose da lui mai dette né pensate.

Scena due. Il procuratore Gratteri si ripresenta in un'altra tv e, in solennità, qualifica come mafiosi e massoni devianti i sostenitori del sì. La cosa è stata poco notata: ma (guarda che «cultura della giurisprudenza»), una volta presa la rincorsa, il magistrato mette nel mazzo dei cattivi per il sì anche «gli imputati e gli indagati», cioè cittadini da considerare innocenti secondo quella Costituzione che proprio lui e i suoi colleghi brandiscono.

Scena tre. Sempre in tv il procuratore Gratteri, riferendosi ai commenti social critici nei suoi confronti, ha pronunciato parole sconcertanti: «Basta che lei vada sui social e vede le persone che scrivono sotto. (...) Ci sono persone perbene, ci sono pregiudicati, ci sono parenti di pregiudicati, c'è di tutto. (...) Ma questo è niente: poi vediamo più avanti se serve altro». Ah sì? Che vuol dire «altro»? Che facciamo (interpretando io sperando di aver capito male), organizziamo una bella indagine a carico di chi sui social osi pronunciarsi per il sì?

E infine, scena quattro. Interpellato dal quotidiano Il Foglio, dice soavemente: «Tanto, dopo il referendum con voi faremo i conti». Purtroppo non si tratta di diaboliche manipolazioni dell'intelligenza artificiale, ma delle parole di un procuratore che può chiedere - come si sa - di privare noi cittadini della libertà.

Provate a immaginare cosa sarebbe successo se la metà di queste cose le avesse dette un ministro del governo Meloni. Avremmo già manifestazioni di piazza, maratone televisive (a reti unificate), mobilitazioni antifasciste, e un paio di campioni a scelta (un grillino a caso, o un Sigrifo Ranucci, o un altro teletribuno a piacere) appesi ai lampadari come Tarzan per organizzare il contrattacco.

Ma, trattandosi di Gratteri, tutti zitti. Hanno finito i gigli sul telefonino e non possono twittare? O forse hanno il corso di pilates che li tiene impegnati? Chissà.

L'AVVERTIMENTO DI GRATTERI «FAREMO I CONTI»

L'ultima esibizione del procuratore di Napoli
Il testimonial del No minaccia Il Foglio
durante un'intervista sul referendum
Dalle dichiarazioni «fake» di Falcone
alle insinuazioni sul voto dei mafiosi
Scivoloni, polemiche e frasi choc

De Leo a pagina 2

DI DARIO MARTINI
L'ex pm svela
la guerra
nella procura
di Latina
a pagina 4

DI FRANCESCO STORACE
C'è un giudice
a Madrid
Elly, lo sceglie
Sanchez
a pagina 2



DI FEDERICO PUNZI
La giudice Giuffrida
«Gratteri non faccia
battute che sembrano
minacce»
a pagina 3

DI GIOVANNI M. JACOBazzi
Il giudice scarcerà
tre detenuti
per reati gravi
Promosso dal Csm
a pagina 5

Il Tempo di Oshø



"Così impari a
fare propaganda
per il Sì"



TORACIATA
Beatrice marcia su Venezia
Finalmente
Vincano merito
innovazione, gioventù
Era ora

Corsa degli Zingari
tradizione plurisecolare
PACENTRO (AQ)
5 - 6 SETTEMBRE
www.corsadeglizingari.it

CONFLITTO IN IRAN

Teheran minaccia: petrolio a 200 dollari. E l'Occidente immette 400 milioni di barili dalle riserve strategiche

Tre navi cargo colpite nello stretto di Hormuz Trump: «Attaccheremo ancora, non è finita»

Tre navi cargo sono state colpite ieri da «proiettili sconosciuti» nello stretto strategico di Hormuz. Teheran minaccia e promette «un colpo dopo l'altro» di portare il prezzo del barile a 200 dollari. Trump non cede: «Continueremo a colpire, la guerra finirà quando lo dirò io». Intanto l'Aie scongela 400 milioni di barili dalle riserve strategiche.

Riccardi a pagina 8

DI ALESSIO GALLICOLA

Non solo Iran
Quando il regime
avvelena i pozzi
a pagina 9

DI ROBERTO ARDITI

Colpita e affondata
la banca cassaforte
dei pasdaran
a pagina 9

ICONA DI BROADWAY

La vita è un cabaret
Gli ottant'anni
da superstar
di Liza Minnelli



Antini
a pagina 23

*IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GEREZIA)
*PUBBLICITÀ: 02/77000000 - 02/77000000 - 02/77000000 - 02/77000000



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Gualtieri (Univ. Torino): Le economie Usa e Ue sarebbero convergenti se non ci fosse Trump

Antonino D'Anna a pag. 8

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

PENSIONE PIÙ CARA

**Per coprire
un anno intero
di contributi
volontari,
il co.co.co.
dovrà sborsare
6.207 euro,
83 euro in più
rispetto
all'anno scorso**

Cirioli a pag. 28

NON PROFIT

Sono più di 140 mila gli enti iscritti al Runts, il Registro unico nazionale del terzo settore. Con una crescita di mille unità ogni mese

Fici a pag. 29

alle pag. 4 e 18

**Havas, nuova
sede nel centro
di Milano.
Un hub aperto
alla città**

* Galli a pag. 15

L'iperammortamento sta bloccando i progetti di investimento delle imprese



I pozzi ancora mancanti del puzzle dell'iperammortamento stanno generando un rallentamento generale dei progetti di investimento pianificati per il biennio 2026-2028. Mancano innanzitutto gli attesi decreti attuativi necessari all'avvio in concreto dell'agevolazione che dovranno chiarire i dettagli tecnici applicativi relativi ai beni di cui ai nuovi allegati I e V (beni materiali e immateriali). Un altro elemento di criticità riguarda la mancata definizione della modulistica per la perizia tecnica (che deve attestare il possesso dei requisiti 4.0 e che è richiesta per beni oltre i 300.000 euro) e dell'interconnessione dei beni al sistema aziendale.

Pagninici a pag. 27

DIRITTO & ROVESCIO

Sembra si sia scatenata in Italia (e non solo) una corsa all'acquisto di giornali e riviste. L'ultima (e la local). La Stampa di Torino è stata acquistata dal gruppo Sae di **Alberto Leonardis**, che già negli anni precedenti aveva acquistato diverse testate locali, tra cui la "Stampa" di Genova, il "Corriere della Nuova Sardegna" ecc. Sono in fase avanzata le trattative per la vendita di Repubblica e delle radio di proprietà di Gedi a Antenna Gruppale, e di Mediaset a Mediaset. Altri investitori, come **Leonardo Maria Del Vecchio** (Luxottica) e Nord est Multimedia sono in trattativa per l'acquisto di alcune testate e di media locali. Ma non è per realismo con bilanci quasi sempre in rosso? Forse ci si è accorti che, nella prospettiva dell'intelligenza artificiale, gli archivi delle testate e le competenze delle redazioni diventano sempre più un fattore strategico di successo!



14 e 15 MARZO 2026 • Nelle principali piazze italiane

Biscotti *di* Felicità



Scegli la biscottiera "Biscotti di Felicità" in edizione limitata: difenderai il **Dritto alla Felicità** di bambini affetti da malattie gravi o croniche e delle loro famiglie.
Vieni a trovarci.

DYNAMO CAMP
ti aspetta in piazza!



Sostieni Dynamo Camp:
SCOPRI TUTTE LE PIAZZE!
Inquadra il QR code o vai su www.dynamocamp.org



Marco e la sua mamma
fanno il divertono durante

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

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 12 marzo 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



FIRENZE Il ministro Valditarà all'apertura

Scuola, il futuro è Didacta
«Niente dimensionamenti per i prossimi tre anni»

Ciardi e Danti a pagina 14



TOSCANA Sarà tutto pubblico

Publiacqua non avrà più soci privati

Mecarozzi a pagina 21



Hormuz, colpite tre navi L'Iran: petrolio a 200 dollari

Mine nello Stretto, Teheran minaccia: «Non passerà nemmeno un litro di greggio»
Von der Leyen: «La crisi ci è già costata 3 miliardi». Missile su una base italiana in Iraq

Marin e Giacomini alle p. 2 e 3

L'ITALIA E LA GUERRA

«Noi, fuori dal conflitto»

Meloni, appello alla coesione
Poi scontro col Pd

Coppari a pagina 4

Intervista al senatore

Casini:
«La premier si smarchi da Trump»

De Robertis a pagina 5

Nomina Venezi, lascia consigliare

Invito alla Russia, a rischio i fondi Ue per la Biennale

D'Amato e Petrucci a pagina 11



Evade e uccide la ex a coltellate Il bracciale doveva arrivare oggi

Sarebbe dovuto arrivare oggi il bracciale elettronico per Santino Bonfiglio, 67 anni, finito ai domiciliari per l'ennesima aggressione nei confronti della sua ex, Daniela Zinnanti (foto), 50 anni. Il dispositivo non era ancora disponibile e così l'uomo ieri è

evaso, è andato a casa della donna, nel quartiere Lombardo di Messina, e l'ha massacrata con una quarantina di coltellate. «Un femminicidio annunciato», dicono i familiari di lei.

Femiani a pagina 12

DALLE CITTÀ

CULTURA La nomina della Regione



Carrara diventa capitale toscana dell'arte contemporanea

Lorenzi a pagina 17

EMPOLI Falsi militari ko

Novantenne sventa la truffa
«Mio figlio sta arrivando...»

Servizio in Cronaca

MONTESPERTOLI Il caso

Lupi fra tracce e avvistamenti
«Incontro ravvicinato in vigna»

Servizio in Cronaca

EMPOLESE VALDELSA Il report della Pm

Eccesso di velocità e strade pericolose
«Incidenti mortali in aumento»



Puccioni in Cronaca



Il magistrato contro 'Il Foglio'
Il centrodestra: no alle minacce

Referendum, Nordio blinda Bartolozzi
Bufera sulle frasi del procuratore Gratteri

Arminio a pagina 8



Francesca Lollobrigida (35) con il figlio

Intervista alla pattinatrice campionessa olimpica

Lollobrigida:
«Mamma e atleta, nel mio sport sono stata la prima
Un messaggio a tutte le donne»

Lorenzo a pagina 13

LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966

emanuela®

MODA COMFORT BENESSERE



la Repubblica



Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO



il venerdì

DOMANI IN EDICOLA

il venerdì
Annalisa si racconta:
"Cantare è una scienza"

Rcultura
Ricciardelli: "Vi svelo
Bertolucci mio zio"

di **ARIANNA FINOS**
a pagina 29



Giovedì
12 marzo 2026

Anno 51 - N° 58

Oggi con

door

In Italia **€ 2,50**

Droni su base italiana

Colpito a Erbil "camp Singara", dove addestriamo i peshmerga. Crosetto: "Nessuna vittima" Meloni in Parlamento apre e poi attacca il Pd: "Strabismo sugli Usa". Schlein: "Posi la clava"

La guerra ha bussato stavolta alla porta dell'Italia. Nella notte due droni hanno colpito la nostra base di Erbil "camp Singara", al confine tra Kurdistan, Turchia e Iraq, dove 300 nostri militari addestrano i peshmerga. Il ministro Crosetto assicura che "non ci sono vittime" e "tutti stanno bene". L'attacco è arrivato dopo una giornata in cui la premier ha affrontato le opposizioni in Parlamento. Dopo aver ribadito che "l'Italia non entrerà in guerra", ha prima invitato al dialogo e quindi attaccato il Pd.

di **DE CICCO, FOSCHINI, VECCHIO e VITALE**
alle pagine 2, 3 e 11

La giravolta della premier

di **ANNALISA CUZZOCREA**

S tretta tra una guerra che non vuole appoggiare né rinnegare e un referendum sulla giustizia che rischia di minare il suo governo, Giorgia Meloni va in affanno. Chiede un ruolo più forte dell'Europa, ma sostiene il diritto di veto con cui Orbán blocca gli aiuti all'Ucraina.

a pagina 19

Hormuz, l'Iran attacca tre navi "Il petrolio salirà a 200 dollari"

È cominciata la battaglia nello stretto di Hormuz, allo stato attuale controllato dai pasdaran. L'Iran attacca tre mercantili che volevano forzare il blocco e gli Stati Uniti silurano le posamine per impedire il deposito di esplosivi.

I pasdaran provocano: «Dallo stretto non passerà più un solo litro di petrolio. Preparatevi a spendere 200 dollari a barile». Intanto altri droni della Repubblica islamica sono finiti su basi americane del Golfo.

di **LOMBARDI e SANTELLI**
alle pagine 6 e 7

Ultima chiamata per salvare il diritto

LE IDEE

di **IAN BREMMER**

G li alleati degli Stati Uniti ritengono che Washington abbia abdicato al suo ruolo di difensore della sicurezza collettiva, del libero commercio e dello Stato di diritto.

a pagina 13



La nave battente bandiera thailandese a fuoco nello stretto di Hormuz



Rimadesio⁷⁰

Torture su minori in carcere orrore a Casal del Marmo

di **ANDREA OSSINO e CHIARA SPAGNOLO**

V i porto sopra e vi faccio come carne macinata». Era una promessa. La stessa che torna nelle carte dell'inchiesta della Procura di Roma su ciò che sarebbe accaduto tra febbraio e novembre del 2025 nell'istituto penale minorile di Casal del Marmo. Torture, lesioni, falsi. Reati commessi a vario titolo da 10 agenti, due dei quali sono indagati per tortura, cinque per lesioni e tre per falso ideologico in atto pubblico.

a pagina 26

Evade dai domiciliari e uccide la ex era senza braccialetto sarebbe arrivato oggi

di **CLAUDIA BRUNETTO**

a pagina 27

BIENNALE

Zelensky accusa: Putin usa l'arte per fare propaganda

di **SERENA RIFORMATO**



alle pagine 14 e 15
con un servizio di **DARIO PAPPALARDO**

FENICE

Caso Venezia, lascia consigliere del Mic: "La musica non conta"

di **MATTEO PUCCIARELLI**



a pagina 16

CINECITTÀ

Anche l'Anac indaga sugli appalti a Cacciamani

di **GIUSEPPE SCARPA**



a pagina 17

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. 06/498221 - Sped. Abb. Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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



con 11 capolavori di Georges Simenon € 12,40



LA STORIA
Lo Schindler d'Argentina
"Salvai 400 dissidenti"
FILIPPO FEMIA — PAGINA 18



LA BIENNALE DI VENEZIA
Buttafuoco, intrigo russo
La Ue taglia due milioni
AMABILE, CAPURSO — PAGINE 24 E 25



IL TEATRO LA FENICE
Venezi, dimissioni nel cda
"L'unanimità è un falso"
ALBERTO MATTIOLI — PAGINA 25

1,90 € II ANNO 160 II N. 68 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

GIOVEDÌ 12 MARZO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



LA PREMIER IN AULA: UN TAVOLO PER DISCUTERE DELLA GUERRA. SCHLEIN E CONTE: SUCCUBE DEGLI USA

Iran, l'offerta di Meloni No delle opposizioni

Battaglia a Hormuz, colpite 3 navi. Missile sulla base italiana a Erbil, nessuna vittima

IL COMMENTO

Un'occasione persa
nel clima avvelenato

MARCELLO SORGI

Se doveva servire a svenire il clima tra maggioranza e opposizioni di fronte al tragico evento della guerra in Iran, quella di ieri in Parlamento è stata chiaramente un'occasione perduta. Non tanto per mancanza di volontà di Meloni, riapparsa alle Camere dopo molte insistenze di Pd, 5S e Avs, e protagonista di uno sforzo, almeno nel tono, mirato a cercare il confronto. — PAGINA 23

DEL GATTO, GORIA, LOMBARDO, MAGRI SCHIANCHI, SIMON, STABILE, TIRITO
L'intervento più ecumenico di Giorgia Meloni in Parlamento da quando è premier si apre con un appello al centro-sinistra per affrontare «con spirito costruttivo» questo difficile momento storico, e si chiude in Senato con la disponibilità a un «tavolo con le opposizioni». Toni concilianti che evaporano nel pomeriggio. AGASSO, BARONI, CARRATELLI, GRIGNETTI — PAGINE 2-11

Giorgia e il macigno
del referendum

FLAVIA PERINA — PAGINA 3

LE ANALISI

Le bombe su Dubai
e l'Eldorado perduto

BILLEMMOTT — PAGINA 22

Perché Trump è finito
in un vicolo cieco

ALAN FRIEDMAN — PAGINA 9

Gaza, così nasce
una nuova colonia

FRANCESCA MANNOCCHI — PAGINA 11

BASEBALL, LA STORICA VITTORIA DELLA NOSTRA NAZIONALE CONTRO I MAESTRI AMERICANI



Diamante Italia

STEFANO SEMERARO

È tutto azzurro tranne il pallone

GIULIA ZONCA

L'azzurro Michael Lorenzen lancia contro gli Stati Uniti nel primo inning al Daikin Park

— PAGINA 19

IL CASO



Bufera Secolo XIX
"Da Bucci metodi
sudamericani"

NICCOLÒ ZANCAN

Dossieraggio. Una vecchia parola orribile, eppure ancora attuale, qui a Genova, nell'Italia 2026. Dove la vita della redazione dello storico quotidiano *Il Secolo XIX* è scossa da due indagini che stanno per svelare una trama di cui si chiacchierava da mesi. Lo staff della comunicazione della Regione Liguria collezionava articoli sgraditi. CAROSINI — PAGINE 14 E 15

LE IDEE

Se al litigio politico
manca il galateo

MARCO FOLLINI

Caro direttore, il litigio segue sempre la politica come un'ombra — fedele e inesorabile, più cupa oppure più sfocata a seconda del tempo che fa. A volte fa paura, mette ansia, esaspera gli animi. — PAGINA 23

IL PERSONAGGIO

La Russa, gli insulti
da terza elementare

ASSIANEUMANN DAYAN

Allora, io non la farei più lunga di quello che è, ma questo è quello che è: al mattino una persona si sveglia, va su internet e dà un'occhiata alle notizie. Questa persona si è dimenticata di fare il pieno alla macchina. — PAGINA 22

IL FEMMINICIDIO DI MESSINA

Uccisa dall'ex
ai domiciliari
senza il braccialetto
Lo Stato sconfitto

FABRIZIA GIULIANI



Un altro uomo, l'ennesimo, ha ucciso la sua ex compagna. Cominciamo a rovesciare i tempi verbali, perché la cultura che manca, quella che impedisce di spezzare la ripetizione, che non crea reti adeguate, ha a che fare col modo in cui leggiamo nomi e verbi nella descrizione dei fatti. A seconda di come li disponiamo le responsabilità vanno a fuoco o restano in ombra. ARRENA — PAGINE 16 E 22

IL DIBATTITO

Bimbi del bosco
all'estero più affidi

CHIARA SARACENO

L'inedita bagarre attorno alla vicenda delicata e dolorosa della cosiddetta «famiglia nel bosco» ha evocato in qualche rappresentante della maggioranza la reazione automatica di un'ennesima proposta di legge emergenziale. — PAGINA 23

L'AZIENDA DI MESTRE

"Siete tutti licenziati
ora utilizziamo l'AI"

LAURA BERLINGHIERI

Un'intera azienda svuotata. I suoi 37 dipendenti tutti licenziati, dalla mattina alla sera, e sostituiti dall'intelligenza artificiale. È l'incubo del futuro che irrompe nel presente. Lo fa a Marghera, nel distacco locale della InvestCloud. — PAGINA 17

Buongiorno

C'è un libro meraviglioso di Varlam Šalamov, *Tra le bestie la più feroce è l'uomo* (Adelphi), che mi è venuto in mente quando ho letto i motivi opposti dal ministro Alessandro Giuliani alla decisione di Pietrangelo Buttafuoco, presidente della Biennale di Venezia, di accettare artisti russi oltre che iraniani e palestinesi e israeliani: «Ritengo che l'arte di un'autocrazia sia libera soltanto nella misura in cui sia dissidente». Eppure sono sicuro che non c'è bisogno di ricordare a Giuliani (lo sono perché è mio amico da tanti anni, come lo è Buttafuoco) l'arte altissima di Leni Riefenstahl o di Robert Brasillach o di Mario Sironi o di Pietro Mascagni, a cui non passò neanche per la testa di animare la dissidenza a Hitler e a Mussolini. Ma il libro di Šalamov è meraviglioso perché va ancora oltre, e racconta lo strepitoso

fermento nella Mosca degli anni Venti, durante i quali la dittatura di Lenin e poi di Stalin già mordeva, ed erano anni percorsi da uno sbalorditivo drappello di poeti e scrittori giganteschi, da Pasternak a Bodganov, da Majakovskij a Cvetaeva, da Achmatova a Mandelstam, da Bulgakov a Solochov, fino allo stesso Šalamov. Scrivevano e discutevano e si chiedevano se si celasse fra di loro il nuovo Puskin che il comunismo avrebbe senz'altro prodotto perché, se il capitalismo è un sistema che calpesta e soffoca, il comunismo invece libera l'uomo e innalza l'artista a quote mai raggiunte... Non ci fu mai tanto genio, io credo, tutto insieme a cantare i peana di una dittatura. Finiranno tutti male proprio perché, a suo modo, la dittatura aveva fatto di ognuno di loro un nuovo Puskin.

Il nuovo Puskin

MATTIA FELTRI

**BANCA
DI ASTI**
bancadiasti.it

**BANCA
DI ASTI**
bancadiasti.it



La fusione convince: Mediobanca sale del 2,4%, Mps dell'1,2%

**Dopo 19 anni
in Campari
ora Kunze
scommette
sugli analcolici**



**Ferragamo
fa meno ricavi
e va in rosso
per 3 milioni**

Invece Inditex (Zara) aumenta il fatturato a 40 miliardi di euro

Camurati in *MF Fashion*

Anno XXXVII n. 050

Giovedì 12 M

€2.00 *Classical*

€2,00 ~~€2,50~~**VALLEVERDE**

Con MFF Magazine for Fashion n. 129 a € 7,90 (€ 2,90 + € 5,00) – Con MFF Magazine for Living n. 67 a € 7,90 (€ 2,90 + € 5,00) – Con Busti Vakari Huusticane Awards a € 5,50 (€ 2,00 + € 3,50)

FTSE MIB -0,95% 44.773

DOW JONES -0,71% 47.367**

NASDAQ -0,13% 22.667**

DAX -1,37% 23.640

SPREAD 73 (+4) €/\$ 1,1581

⁴⁴ Dati aggiornati alle ore 19,30

SONO LE SCORTE SU CUI L'EUROPA PUÒ CONTARE SE LA GUERRA CONTINUA

Solo tre mesi di petrolio

Lo stock d'emergenza, Italia compresa, è di un miliardo di barili. Per raffreddare i prezzi l'Aie ne svincola 400 milioni. Ma non basta: Brent in rialzo a 92 dollari

BORSE DI NUOVO GIÙ: PIAZZA AFFARI PERDE QUASI L'1%. SCIVOLONE DIASORIN

Bichiechi, Di Rocco e Zoppo alle pagine 2 e 3

**SCONTRO SU BORSA SPA**

Forza Italia: Cdp fa bene a opporsi a Euronext sulla nomina del ceo

Dal Maso a pagina 7

I CONTI DEL 2025

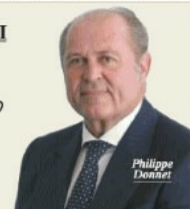
Tim fa profitti per 519 milioni grazie al Brasile e al canone 1998

Marcelli a pagina 13

PREVISIONI DEGLI ANALISTI

**Generali, attesi
utili in salita del 13%
a 4,2 miliardi
e cedola di 1,62 euro**

Messia a pagina 8



UniCredit Leasing

nostri specialisti sono al tuo fianco per individuare la soluzione più adatta alle esigenze della tua impresa. Grazie a piani flessibili e personalizzabili puoi rinnovare il tuo parco mezzi di veicoli leggeri o pesanti, senza immobilizzare il capitale. Tutto questo con canoni su misura e con la possibilità di riscattare o restituire il veicolo al termine del contratto.

unicreditleasing.it



Assicuraggio pubblicato con validità garantita.
Le polizze contrattuali del Fondo Unicredit sono emesse e sottoscritte da un'entità pubblica del settore assicurativo, l'Instituto de Seguros de España, società di diritto spagnolo, che gode di una solida tradizione assicurativa e di una solida reputazione internazionale. L'Instituto de Seguros de España è la controllata spagnola della Unicredit S.p.A. e, in quanto al merito della Compagnia, è la controllata spagnola della Unicredit S.p.A.

LETEXPO: i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale riuniti per discutere il futuro dei porti italiani

(FERPRESS) Roma, 11 MAR Il Presidente di Assoporti, Roberto Petri, è intervenuto in questi giorni alla manifestazione LETEXPO, nell'ambito delle conferenze organizzate presso Casa ALIS, portando all'attenzione della platea il ruolo strategico dei **porti** italiani nel sistema logistico e produttivo del Paese. Nel corso del suo intervento, il Presidente Petri ha sottolineato come la fase storica attuale sia caratterizzata da forti tensioni geopolitiche e da profonde trasformazioni delle catene globali del commercio, che rendono sempre più centrale il ruolo delle infrastrutture portuali e della logistica marittima. «I **porti** italiani ha evidenziato Petri rappresentano un'infrastruttura strategica per l'economia nazionale e per il posizionamento dell'Italia nel Mediterraneo e nei corridoi logistici europei. In un contesto internazionale segnato da instabilità e nuove dinamiche geopolitiche, è fondamentale rafforzare la capacità del sistema portuale di operare in modo coordinato, efficiente e competitivo». Il Presidente di Assoporti ha inoltre richiamato l'attenzione sull'importanza della riforma del sistema portuale attualmente in discussione, sottolineando come essa rappresenti un passaggio decisivo per consolidare il lavoro di squadra tra le Autorità di Sistema Portuale e per rafforzare il ruolo dei **porti** italiani nello scenario internazionale. La partecipazione di Assoporti a LETEXPO si inserisce in un momento particolarmente significativo per il sistema portuale italiano: nei due giorni centrali della manifestazione sono intervenuti tutti i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, offrendo un confronto articolato sulle principali sfide del settore, dalla transizione energetica alla digitalizzazione, fino alla resilienza delle catene logistiche globali. La forte partecipazione dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale alle iniziative di LETEXPO ha confermato la volontà del sistema portuale italiano di contribuire attivamente al dibattito sulla logistica e sul commercio internazionale, mettendo a disposizione competenze, progettualità e capacità infrastrutturale al servizio dello sviluppo economico della Nazione. Assoporti continuerà a promuovere il dialogo istituzionale e il confronto con tutti gli attori della filiera logistica e marittima, con l'obiettivo di rafforzare la competitività del sistema portuale italiano e sostenere il ruolo dell'Italia come piattaforma logistica strategica nel Mediterraneo.



Il Nautilus

Primo Piano

Il presidente dell'AdSP MTS, Davide Gariglio, è intervenuto al LetExpo 2026, promosso da ALIS

Fare sempre più squadra in una logica di sistema. Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, è questa la priorità per le Autorità Portuali. Dal LetExpo di Verona, la fiera di riferimento per il settore dei trasporti e della logistica, cui ha preso parte partecipando questo pomeriggio ad una tavola rotonda moderata sul tema della Risorsa Mare, Gariglio ha plaudito alla capacità di Alis di riuscire a organizzare un evento che metta insieme le Istituzioni e il mondo delle imprese e della logistica. "Si tratta di un approccio condivisibile - ha affermato - che il Ministero delle Infrastrutture ha fatto proprio quando ha deciso di riorganizzarsi in una direzione generale che tenesse insieme tutta la filiera". Lo stesso ragionamento può e deve essere fatto per i porti, che "non esistono da soli ma sono sempre di più hub geostrategici profondamente legati con i poli di consumo e i centri manifatturieri" è il concetto espresso da Gariglio. Che nel corso della tavola rotonda ha ribadito come le AdSP non debbano muoversi come delle monadi ma operare in una logica di squadra: "Le AdSP - ha precisato - devono rimanere autonome e questa autonomia va preservata, ma occorre che ci sia un coordinamento esterno da parte del MIT o di una realtà ad esso vicina". L'obiettivo è quello di far sì che ad ogni porto sia consentito di investire le risorse necessarie a promuovere la visione industriale del Governo. "In fondo - ha aggiunto - siamo come delle aziende che hanno bisogno di una holding forte. Noi presidenti non dobbiamo essere giudicati per il fatturato che portiamo ma per la nostra capacità di servire il Paese". Il presidente dei porti di Livorno e Piombino ha pubblicamente ringraziato **Assoporti** per il lavoro svolto sotto l'attenta conduzione del neo presidente **Roberto Petri**, che "sta svolgendo molto bene il proprio ruolo". E ha fatto presente come le Autorità Portuali stiano oggi facendo ognuno la propria parte per promuovere questo spirito di squadra: "Sotto l'egida dell'Associazione dei Porti Italiani ci stiamo muovendo in modo sinergico, studiando un approccio condiviso mirato alla risoluzione dei problemi comuni. Vedo i presidenti dell'AdSP lavorare insieme e accettare le decisioni che vengono prese a maggioranza. Ognuno vede nell'altro, non già un competitor, ma una parte del Sistema Paese, in cui ciascuno deve fare un pezzo del lavoro complessivo". E va proprio in questa logica, l'invito, pragmatico, di Gariglio, a ragionare sempre di più in termini di archi geografici: "Nel Piano Operativo Triennale che stiamo redigendo, ci consideriamo come parte integrante di un Sistema macro-territoriale che abbraccia tutto l'arco tirrenico-ligure, interessando non soltanto Livorno e Piombino, ma anche Genova, Savona e La Spezia. Abbiamo lo stesso sistema economico di riferimento: ritengo che oggi ci siano le condizioni perché questi sistemi portuali possano lavorare uno a fianco all'alto per portare in dote ai nostri porti nuove occasioni di crescita". Nel corso della tavola rotonda



Fare sempre più squadra in una logica di sistema. Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, è questa la priorità per le Autorità Portuali. Dal LetExpo di Verona, la fiera di riferimento per il settore dei trasporti e della logistica, cui ha preso parte partecipando questo pomeriggio ad una tavola rotonda moderata sul tema della Risorsa Mare, Gariglio ha plaudito alla capacità di Alis di riuscire a organizzare un evento che metta insieme le Istituzioni e il mondo delle imprese e della logistica. "Si tratta di un approccio condivisibile - ha affermato - che il Ministero delle Infrastrutture ha fatto proprio quando ha deciso di riorganizzarsi in una direzione generale che tenesse insieme tutta la filiera". Lo stesso ragionamento può e deve essere fatto per i porti, che "non esistono da soli ma sono sempre di più hub geostrategici profondamente legati con i poli di consumo e i centri manifatturieri" è il concetto espresso da Gariglio. Che nel corso della tavola rotonda ha ribadito come le AdSP non debbano muoversi come delle monadi ma operare in una logica di squadra: "Le AdSP - ha precisato - devono rimanere autonome e questa autonomia va preservata, ma occorre che ci sia un coordinamento esterno da parte del MIT o di una realtà ad esso vicina". L'obiettivo è quello di far sì che ad ogni porto sia consentito di investire le risorse necessarie a promuovere la visione industriale del Governo. "In fondo - ha aggiunto - siamo come delle aziende che hanno bisogno di una holding forte. Noi presidenti non dobbiamo essere giudicati per il fatturato che portiamo ma per la nostra capacità di servire il Paese". Il presidente dei porti di Livorno e Piombino ha pubblicamente ringraziato Assoporti per il lavoro svolto sotto l'attenta conduzione del neo presidente Roberto Petri, che "sta svolgendo molto bene il proprio ruolo". E ha fatto presente come le Autorità Portuali stiano oggi facendo ognuno la propria parte per promuovere questo spirito di squadra:

Il Nautilus

Primo Piano

Gariglio si è anche soffermato su temi di stretta pertinenza dell'Ente di cui è al timone, a cominciare dalla Darsena Europa. "Oggi - ammette - le navi sono sempre più grandi e con una capacità sempre maggiore. Le banchine non si evolvono con la stessa velocità con cui si evolve il mondo dello shipping". Ne deriva che molti porti storici non sono oggi in grado di far fronte alle esigenze dei big carrier: "La Darsena Europa nasce anche per questo motivo: che è quello di accogliere le navi di ultima generazione, e superare le limitazioni e i vincoli del porto commerciale".

Porti e logistica, Gariglio al LetExpo: «Le Autorità portuali devono fare squadra»

Il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale interviene alla fiera di Verona promossa da Alis Fare sempre più squadra e rafforzare la logica di sistema nel settore portuale e logistico. È questo il messaggio lanciato dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, intervenuto al LetExpo 2026 di Verona, la fiera dedicata ai trasporti e alla logistica promossa da ALIS-Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile. Gariglio ha partecipato a una tavola rotonda dedicata al tema della risorsa mare, sottolineando l'importanza di creare sinergie tra istituzioni, imprese e operatori della filiera. Il presidente ha elogiato la capacità di Alis di organizzare un evento capace di mettere insieme mondi diversi ma strettamente connessi tra loro. «Si tratta di un approccio condivisibile - ha affermato - che il Ministero delle Infrastrutture ha fatto proprio quando ha deciso di riorganizzarsi in una direzione generale che tenesse insieme tutta la filiera». Secondo Gariglio, lo stesso ragionamento deve essere applicato anche al sistema portuale. I porti, ha spiegato, non possono essere considerati realtà isolate ma rappresentano sempre più hub geostrategici collegati ai poli di consumo e ai centri manifatturieri. Da qui l'esigenza che le Autorità di Sistema Portuale lavorino in modo coordinato. «Le Adsp devono rimanere autonome e questa autonomia va preservata - ha precisato - ma occorre un coordinamento esterno da parte del MIT o di una realtà ad esso vicina». L'obiettivo è permettere a ogni porto di investire le risorse necessarie per sostenere la visione industriale del Governo. «In fondo siamo come aziende che hanno bisogno di una holding forte. Noi presidenti non dobbiamo essere giudicati per il fatturato che portiamo ma per la nostra capacità di servire il Paese», ha aggiunto. Nel suo intervento Gariglio, presidente dei porti di Livorno e Piombino, ha inoltre ringraziato Assoporti per il lavoro svolto sotto la guida del neopresidente Roberto Petri, sottolineando come oggi le Autorità portuali stiano collaborando sempre più strettamente per affrontare le sfide comuni del settore. «Sotto l'egida dell'Associazione dei Porti Italiani ci stiamo muovendo in modo sinergico, studiando un approccio condiviso per risolvere i problemi comuni. Oggi vedo i presidenti delle AdSP lavorare insieme e accettare decisioni prese a maggioranza. Ognuno vede nell'altro non un competitor ma una parte del Sistema Paese». Un approccio che, secondo Gariglio, deve estendersi anche alla pianificazione territoriale. Nel Piano Operativo Triennale che l'ente sta predisponendo, l'Autorità portuale guarda infatti a un sistema macro-territoriale che coinvolge l'intero arco tirrenico-ligure, comprendendo non solo Livorno e Piombino ma anche Genova, Savona e La Spezia. «Abbiamo lo stesso sistema economico di riferimento - ha spiegato - e oggi ci sono le condizioni perché questi sistemi portuali possano lavorare fianco a fianco per portare ai nostri porti nuove occasioni di crescita».



iltirreno.it
Porti e logistica, Gariglio al LetExpo: «Le Autorità portuali devono fare squadra»
03/11/2026 19:12
Il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale interviene alla fiera di Verona promossa da Alis Fare sempre più squadra e rafforzare la logica di sistema nel settore portuale e logistico. È questo il messaggio lanciato dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, intervenuto al LetExpo 2026 di Verona, la fiera dedicata ai trasporti e alla logistica promossa da ALIS-Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile. Gariglio ha partecipato a una tavola rotonda dedicata al tema della risorsa mare, sottolineando l'importanza di creare sinergie tra istituzioni, imprese e operatori della filiera. Il presidente ha elogiato la capacità di Alis di organizzare un evento capace di mettere insieme mondi diversi ma strettamente connessi tra loro. «Si tratta di un approccio condivisibile - ha affermato - che il Ministero delle Infrastrutture ha fatto proprio quando ha deciso di riorganizzarsi in una direzione generale che tenesse insieme tutta la filiera». Secondo Gariglio, lo stesso ragionamento deve essere applicato anche al sistema portuale. I porti, ha spiegato, non possono essere considerati realtà isolate ma rappresentano sempre più hub geostrategici collegati ai poli di consumo e ai centri manifatturieri. Da qui l'esigenza che le Autorità di Sistema Portuale lavorino in modo coordinato. «Le Adsp devono rimanere autonome e questa autonomia va preservata - ha precisato - ma occorre un coordinamento esterno da parte del MIT o di una realtà ad esso vicina». L'obiettivo è permettere a ogni porto di investire le risorse necessarie per sostenere la visione industriale del Governo. «In fondo siamo come aziende che hanno bisogno di una holding forte. Noi presidenti non dobbiamo essere giudicati per il fatturato che portiamo ma per la nostra capacità di servire il Paese», ha aggiunto. Nel suo intervento Gariglio, presidente dei porti di Livorno e Piombino, ha inoltre ringraziato Assoporti per il lavoro svolto sotto la guida del neopresidente Roberto Petri.

Nel corso della tavola rotonda il presidente si è soffermato anche su uno dei principali progetti infrastrutturali per il porto di Livorno: la Darsena Europa. Gariglio ha ricordato come l'evoluzione dello shipping stia portando in mare navi sempre più grandi, mentre molte banchine dei porti storici faticano ad adeguarsi alla stessa velocità. «Oggi le navi sono sempre più grandi e con una capacità crescente - ha osservato - mentre le banchine non si evolvono con la stessa rapidità con cui cambia il mondo dello shipping». Proprio per questo la Darsena Europa nasce con l'obiettivo di accogliere le navi di ultima generazione e superare i limiti strutturali del porto commerciale esistente.

Informatore Navale

Primo Piano

Portualità italiana protagonista a LETEXPO: i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale riuniti per discutere il futuro dei porti italiani

Il Presidente di **Assoport**, **Roberto Petri**, è intervenuto in questi giorni alla manifestazione LETEXPO, nell'ambito delle conferenze organizzate presso Casa ALIS, portando all'attenzione della platea il ruolo strategico dei porti italiani nel sistema logistico e produttivo del Paese. Nel corso del suo intervento, il Presidente **Petri** ha sottolineato come la fase storica attuale sia caratterizzata da forti tensioni geopolitiche e da profonde trasformazioni delle catene globali del commercio, che rendono sempre più centrale il ruolo delle infrastrutture portuali e della logistica marittima. «I porti italiani - ha evidenziato **Petri** - rappresentano un'infrastruttura strategica per l'economia nazionale e per il posizionamento dell'Italia nel Mediterraneo e nei corridoi logistici europei. In un contesto internazionale segnato da instabilità e nuove dinamiche geopolitiche, è fondamentale rafforzare la capacità del sistema portuale di operare in modo coordinato, efficiente e competitivo». Il Presidente di **Assoport** ha inoltre richiamato l'attenzione sull'importanza della riforma del sistema portuale attualmente in discussione, sottolineando come essa rappresenti un passaggio decisivo per consolidare il lavoro di squadra tra le Autorità di Sistema Portuale e per rafforzare il ruolo dei porti italiani nello scenario internazionale. La partecipazione di **Assoport** a LETEXPO si inserisce in un momento particolarmente significativo per il sistema portuale italiano: nei due giorni centrali della manifestazione sono intervenuti tutti i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, offrendo un confronto articolato sulle principali sfide del settore, dalla transizione energetica alla digitalizzazione, fino alla resilienza delle catene logistiche globali. La forte partecipazione dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale alle iniziative di LETEXPO ha confermato la volontà del sistema portuale italiano di contribuire attivamente al dibattito sulla logistica e sul commercio internazionale, mettendo a disposizione competenze, progettualità e capacità infrastrutturali al servizio dello sviluppo economico della Nazione. **Assoport** continuerà a promuovere il dialogo istituzionale e il confronto con tutti gli attori della filiera logistica e marittima, con l'obiettivo di rafforzare la competitività del sistema portuale italiano e sostenere il ruolo dell'Italia come piattaforma logistica strategica nel Mediterraneo.

Informatore Navale

Portualità italiana protagonista a LETEXPO: i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale riuniti per discutere il futuro dei porti italiani

03/11/2026 16:18

Il Presidente di Assoport, Roberto Petri, è intervenuto in questi giorni alla manifestazione LETEXPO, nell'ambito delle conferenze organizzate presso Casa ALIS, portando all'attenzione della platea il ruolo strategico dei porti italiani nel sistema logistico e produttivo del Paese. Nel corso del suo intervento, il Presidente Petri ha sottolineato come la fase storica attuale sia caratterizzata da forti tensioni geopolitiche e da profonde trasformazioni delle catene globali del commercio, che rendono sempre più centrale il ruolo delle infrastrutture portuali e della logistica marittima. «I porti italiani - ha evidenziato Petri - rappresentano un'infrastruttura strategica per l'economia nazionale e per il posizionamento dell'Italia nel Mediterraneo e nei corridoi logistici europei. In un contesto internazionale segnato da instabilità e nuove dinamiche geopolitiche, è fondamentale rafforzare la capacità del sistema portuale di operare in modo coordinato, efficiente e competitivo». Il Presidente di Assoport ha inoltre richiamato l'attenzione sull'importanza della riforma del sistema portuale attualmente in discussione, sottolineando come essa rappresenti un passaggio decisivo per consolidare il lavoro di squadra tra le Autorità di Sistema Portuale e per rafforzare il ruolo dei porti italiani nello scenario internazionale. La partecipazione di Assoport a LETEXPO si inserisce in un momento particolarmente significativo per il sistema portuale italiano: nei due giorni centrali della manifestazione sono intervenuti tutti i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, offrendo un confronto articolato sulle principali sfide del settore, dalla transizione energetica alla digitalizzazione, fino alla resilienza delle catene logistiche globali. La forte partecipazione dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale alle iniziative di LETEXPO ha confermato la volontà del sistema portuale italiano di contribuire attivamente al dibattito sulla logistica e sul commercio internazionale, mettendo a disposizione competenze, progettualità e capacità infrastrutturali al servizio dello sviluppo economico della Nazione. Assoport continuerà a promuovere il dialogo istituzionale e il confronto con tutti gli attori della filiera logistica e marittima, con l'obiettivo di rafforzare la competitività del sistema portuale italiano e sostenere il ruolo dell'Italia come piattaforma logistica strategica nel Mediterraneo.

Informatore Navale

Primo Piano

Il presidente dell'AdSP del del Mar Tirreno Settentrionale Davide Gariglio è intervenuto al LetExpo 2026 promosso da ALIS

Fare sempre più squadra in una logica di sistema. Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, è questa la priorità per le Autorità Portuali. Dal LetExpo di Verona, la fiera di riferimento per il settore dei trasporti e della logistica, cui ha preso parte partecipando questo pomeriggio ad una tavola rotonda moderata sul tema della Risorsa Mare, Gariglio ha plaudito alla capacità di Alis di riuscire a organizzare un evento che metta insieme le Istituzioni e il mondo delle imprese e della logistica. "Si tratta di un approccio condivisibile - ha affermato - che il Ministero delle Infrastrutture ha fatto proprio quando ha deciso di riorganizzarsi in una direzione generale che tenesse insieme tutta la filiera". Lo stesso ragionamento può e deve essere fatto per i porti, che "non esistono da soli ma sono sempre di più hub geostrategici profondamente legati con i poli di consumo e i centri manifatturieri" è il concetto espresso da Gariglio. Che nel corso della tavola rotonda ha ribadito come le AdSP non debbano muoversi come delle monadi ma operare in una logica di squadra: "Le AdSP - ha precisato - devono rimanere autonome e questa autonomia va preservata, ma occorre che ci sia un coordinamento esterno da parte del MIT o di una realtà ad esso vicina". L'obiettivo è quello di far sì che ad ogni porto sia consentito di investire le risorse necessarie a promuovere la visione industriale del Governo. "In fondo - ha aggiunto - siamo come delle aziende che hanno bisogno di una holding forte. Noi presidenti non dobbiamo essere giudicati per il fatturato che portiamo ma per la nostra capacità di servire il Paese". Il presidente dei porti di Livorno e Piombino ha pubblicamente ringraziato **Assoporti** per il lavoro svolto sotto l'attenta conduzione del neo presidente **Roberto Petri**, che "sta svolgendo molto bene il proprio ruolo". E ha fatto presente come le Autorità Portuali stiano oggi facendo ognuno la propria parte per promuovere questo spirito di squadra: "Sotto l'egida dell'Associazione dei Porti Italiani ci stiamo muovendo in modo sinergico, studiando un approccio condiviso mirato alla risoluzione dei problemi comuni. Vedo i presidenti dell'AdSP lavorare insieme e accettare le decisioni che vengono prese a maggioranza. Ognuno vede nell'altro, non già un competitor, ma una parte del Sistema Paese, in cui ciascuno deve fare un pezzo del lavoro complessivo". E va proprio in questa logica, l'invito, pragmatico, di Gariglio, a ragionare sempre di più in termini di archi geografici: "Nel Piano Operativo Triennale che stiamo redigendo, ci consideriamo come parte integrante di un Sistema macro-territoriale che abbraccia tutto l'arco tirrenico-ligure, interessando non soltanto Livorno e Piombino, ma anche Genova, Savona e La Spezia. Abbiamo lo stesso sistema economico di riferimento: ritengo che oggi ci siano le condizioni perché questi sistemi portuali possano lavorare uno a fianco all'altro per portare in dote ai nostri porti nuove occasioni di crescita". Nel corso della tavola rotonda Gariglio

Informatore Navale

Il presidente dell'AdSP del del Mar Tirreno Settentrionale Davide Gariglio è intervenuto al LetExpo 2026 promosso da ALIS

03/11/2026 20:08

Fare sempre più squadra in una logica di sistema. Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, è questa la priorità per le Autorità Portuali. Dal LetExpo di Verona, la fiera di riferimento per il settore dei trasporti e della logistica, cui ha preso parte partecipando questo pomeriggio ad una tavola rotonda moderata sul tema della Risorsa Mare, Gariglio ha plaudito alla capacità di Alis di riuscire a organizzare un evento che metta insieme le Istituzioni e il mondo delle imprese e della logistica. "Si tratta di un approccio condivisibile - ha affermato - che il Ministero delle Infrastrutture ha fatto proprio quando ha deciso di riorganizzarsi in una direzione generale che tenesse insieme tutta la filiera". Lo stesso ragionamento può e deve essere fatto per i porti, che "non esistono da soli ma sono sempre di più hub geostrategici profondamente legati con i poli di consumo e i centri manifatturieri" è il concetto espresso da Gariglio. Che nel corso della tavola rotonda ha ribadito come le AdSP non debbano muoversi come delle monadi ma operare in una logica di squadra: "Le AdSP - ha precisato - devono rimanere autonome e questa autonomia va preservata, ma occorre che ci sia un coordinamento esterno da parte del MIT o di una realtà ad esso vicina". L'obiettivo è quello di far sì che ad ogni porto sia consentito di investire le risorse necessarie a promuovere la visione industriale del Governo. "In fondo - ha aggiunto - siamo come delle aziende che hanno bisogno di una holding forte. Noi presidenti non dobbiamo essere giudicati per il fatturato che portiamo ma per la nostra capacità di servire il Paese". Il presidente dei porti di Livorno e Piombino ha pubblicamente ringraziato Assoporti per il lavoro svolto sotto l'attenta conduzione del neo presidente Roberto Petri, che "sta svolgendo molto bene il proprio ruolo". E ha fatto presente come le Autorità Portuali stiano oggi facendo ognuno la propria parte per promuovere questo spirito di squadra: "Sotto l'egida dell'Associazione dei Porti Italiani ci stiamo muovendo in modo sinergico, studiando un approccio condiviso mirato alla risoluzione dei problemi comuni. Vedo i presidenti dell'AdSP lavorare insieme e accettare le decisioni che vengono prese a maggioranza. Ognuno vede nell'altro, non già un competitor, ma una parte del Sistema Paese, in cui ciascuno deve fare un pezzo del lavoro complessivo". E va proprio in questa logica, l'invito, pragmatico, di Gariglio, a ragionare sempre di più in termini di archi geografici: "Nel Piano Operativo Triennale che stiamo redigendo, ci consideriamo come parte integrante di un Sistema macro-territoriale che abbraccia tutto l'arco tirrenico-ligure, interessando non soltanto Livorno e Piombino, ma anche Genova, Savona e La Spezia. Abbiamo lo stesso sistema economico di riferimento: ritengo che oggi ci siano le condizioni perché questi sistemi portuali possano lavorare uno a fianco all'altro per portare in dote ai nostri porti nuove occasioni di crescita". Nel corso della tavola rotonda Gariglio

Informatore Navale

Primo Piano

si è anche soffermato su temi di stretta pertinenza dell'Ente di cui è al timone, a cominciare dalla Darsena Europa. "Oggi - ammette - le navi sono sempre più grandi e con una capacità sempre maggiore. Le banchine non si evolvono con la stessa velocità con cui si evolve il mondo dello shipping". Ne deriva che molti porti storici non sono oggi in grado di far fronte alle esigenze dei big carrier: "La Darsena Europa nasce anche per questo motivo: che è quello di accogliere le navi di ultima generazione, e superare le limitazioni e i vincoli del porto commerciale".

Assoporti guarda con preoccupazione alla situazione mondiale

Il presidente Petri: Crisi del Mediterraneo più pesante da dopo la seconda guerra mondiale

VERONA Prima partecipazione a LetExpo per il nuovo presidente di **Assoporti Roberto Petri** che nelle scorse settimane ha iniziato un giro per l'Italia per visitare le Autorità di Sistema portuali. Ho sentito il dovere di rendermi conto da vicino delle esigenze di carattere pragmatico di ogni Autorità portuale e approfondire punti di debolezza e lacune per affrontarle dice. Le priorità le ha chiare: cercare di coniugare la problematica relativa al disegno legge di riforma dei porti con le esigenze locali: Voglio rendermi cioè conto del punto di equilibrio tra necessità di una guida centrale che renda armoniche le scelte periferiche e quella di autonomia dei territori, nonostante la scelta giusta del governo di una centralità spiega **Petri**. La situazione geopolitica Assoporti segue da vicino la crisi mondiale prendendo atto che ci troviamo di fronte alla crisi del Mediterraneo, dice il presidente, più pesante dalla fine della seconda guerra mondiale, la speranza è che sia di breve durata. La portualità guarda a questo momento con una certa preoccupazione perché la chiusura di Hormuz e il traffico a singhiozzo a Suez sta indebolendo i traffici. Compresa la crocieristica che sta subendo conseguenze con le compagnie che devono rivedere i progetti per evitare le zone di guerra. Il momento è critico con costi appesantiti. Tutto questo si ribalterà in quelle che sono i prezzi al consumo, siamo preoccupati e ci auguriamo che il conflitto cessi al più presto. In relazione invece all'agognata riforma della portualità nazionale, il numero uno di **Assoporti** ha tenuto a spazzare via sul nascere alcune piccole polemiche che sarebbero sorte dopo la sua recente visita all'Authority di Venezia: In relazione ai titoli di alcune testate locali riguardanti la dichiarazione del Presidente di **Assoporti Roberto Petri** nel corso del punto stampa del 9 marzo scorso presso la sede dell'AdSp del Mar Adriatico Settentrionale a Venezia, si precisa che lo stesso non ha mai dichiarato che la riforma portuale possa attendere a causa delle tensioni geopolitiche. La dichiarazione di **Petri** ha evidenziato la situazione difficile nella quale si trova la portualità italiana, sposando in pieno il DDL di riforma portuale già approvata in Consiglio dei Ministri.



Assoporti, a Venezia il confronto dei presidenti delle Autorità di sistema

Al centro riforma della governance, transizione energetica e nuove sfide della logistica globale

Andrea Puccini

VENEZIA Si è svolta a Venezia l'assemblea degli associati di Assoporti, ospitata dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale. All'incontro hanno preso parte i presidenti delle Autorità di sistema portuale italiane per confrontarsi sulle principali sfide che attendono la portualità nazionale in una fase caratterizzata da profondi cambiamenti economici, geopolitici e normativi. La riunione ha rappresentato un momento di discussione sulle prospettive di sviluppo dei porti italiani, anche alla luce della riforma della legislazione portuale attualmente in fase di definizione, che mira a rafforzare il coordinamento tra gli scali e a migliorare la competitività del sistema portuale italiano nello scenario internazionale. Tra i temi affrontati durante l'assemblea figurano l'evoluzione delle catene logistiche globali, la transizione energetica del settore marittimo-portuale, gli investimenti infrastrutturali e il ruolo dei porti come piattaforme logistiche ed energetiche strategiche nel Mediterraneo. Il confronto si è svolto in un contesto internazionale complesso, segnato da tensioni geopolitiche e da un progressivo riposizionamento delle rotte commerciali globali. In questo scenario i presidenti delle Autorità portuali hanno ribadito la necessità di rafforzare la collaborazione tra gli scali italiani e di promuovere una visione di sistema capace di sostenere la competitività del Paese. L'appuntamento di Venezia è stato inoltre il primo incontro degli associati presieduto da Roberto Petri fuori dalla sede di Roma, una scelta che punta a rafforzare il dialogo diretto con i territori portuali. Nel corso della giornata Petri ha visitato anche il porto veneziano insieme ai vertici dell'Autorità portuale, approfondendo i principali progetti infrastrutturali e le iniziative di sviluppo dello scalo. Il sistema portuale italiano - ha dichiarato Petri - sta attraversando una fase di trasformazione che richiede visione strategica e capacità di operare in modo coordinato. Rafforzare il lavoro di squadra tra i porti, valorizzando le specificità di ciascuno, è fondamentale per consolidare il ruolo dell'Italia nei traffici globali. Soddisfazione per l'evento è stata espressa anche dal presidente dell'Autorità di sistema portuale ospitante, Matteo Gasparato, che ha sottolineato l'importanza del confronto tra le istituzioni portuali per definire strategie condivise di sviluppo. Secondo Gasparato, i porti di Venezia e Chioggia sono pronti a contribuire alla crescita della Blue Economy, rafforzando la collaborazione con gli altri scali dell'Adriatico e con il sistema logistico e interportuale del territorio.



Ranking Sviluppo Sostenibile - Modelli virtuosi per la transizione e i trasporti

Un'analisi integrata dello stato di salute della Green Economy, della logistica e dei trasporti e delle sue eccellenze "La transizione non può essere solo un sogno, ma deve misurarsi con la realtà dei sistemi energetici e industriali nazionali". Gilberto Pichetto Fratin, ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica, è chiaro nel delineare l'agenda del governo in materia energetica e i temi chiave per il futuro, tra cui le opportunità del nucleare e il ruolo chiave dell'accumulo per la tenuta del sistema elettrico nazionale. La transizione ecologica non riguarda più solo le grandi decisioni politiche, ma coinvolge direttamente processi produttivi, gestione energetica, efficienza delle risorse e modelli di sviluppo a lungo termine, come rileva Edo Ronchi, presidente Fondazione Sviluppo Sostenibile. Per Marcella Mallen, presidente Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile, occorre accelerare la diffusione delle rinnovabili, l'elettrificazione dei processi industriali e l'economia circolare. Ognuno deve fare la propria parte. Istituzioni, politica e società civile. Anche le imprese. S4 Energia investe in fonti rinnovabili e pratiche responsabili per garantire efficienza, risparmio e fiducia ai propri clienti. L'impegno di Edison nella transizione del Paese si declina lungo tutta la filiera dell'energia. Il fotovoltaico rappresenta uno dei motori più dinamici. LD Energy trasforma l'energia solare in un'opportunità strategica di crescita per imprese e famiglie. Dal boom del fotovoltaico alla vera sfida che si giocherà nei prossimi dieci anni: garantire una gestione sostenibile, finanziariamente solida e industrialmente strutturata dei moduli a fine vita. Il Consorzio ERP Italia vede il Trust come infrastruttura strategica per il sistema Paese. Hisense presenta i suoi sistemi di accumulo per l'energia domestica. Lumie Impianti traccia il futuro degli impianti idroelettrici; D'Alessandro Termomeccanica valorizza residui agricoli e biomasse forestali per trasformarli in energia termica ad alto rendimento, offrendo una reale alternativa ai combustibili fossili. HBA spiega come si progettano, autorizzano e gestiscono impianti per la transizione energetica su tutto il territorio nazionale. Selin supporta aziende e privati nella gestione completa dei rifiuti. Servi6 è un punto di riferimento per gli impianti elettrici in alta, media e bassa tensione. Coservice2012 affianca le realtà produttive in un percorso di ottimizzazione che coniuga efficienza energetica, affidabilità operativa, sostenibilità economica e ambientale. Anythink Building combina competenze tecniche, consulenza strategica e gestione operativa per fornire soluzioni di risparmio energetico. Molte le case history di grande innovazione: NANDO illustra la sua piattaforma AI di monitoraggio dei rifiuti; NL Recycling Italia rivoluziona il riciclo della plastica; Piantami® identifica un progetto all'avanguardia nel settore del packaging, in un'ottica sempre più rigenerativa. Ecodrain ha sviluppato una pavimentazione ecocompatibile drenante. Vestal utilizza biotecnologie avanzate per la depurazione



biologica civile e industriale e nel trattamento dei reflui zootecnici. Syngenta guida l'innovazione in agricoltura; Cimbria - marchio di Grain & Protein Technologies - sviluppa soluzioni personalizzate per l'industria alimentare, cerealicola, sementiera, mangimistica e del riciclo. Miozzo Piping fornisce componenti affidabili che supportano proprio l'industria del riciclo. Blades Repair è specializzata nella manutenzione, riparazione e ottimizzazione delle pale per turbine eoliche. Dal Nord al Sud, l'Italia è unita sul fronte della sostenibilità e dell'innovazione, come dimostra il know how di Nappi Sud, attiva nella selezione e nel recupero degli imballaggi plastici, e di Va.Do.Plust, che confeziona kit monouso destinati alla ristorazione. IPS - Industria Produzione Semilavorati restituisce la sua esperienza nel recupero dei rifiuti inerti da costruzione e demolizione, che oggi rappresentano una risorsa strategica.

Il potere della logistica: "L'Italia deve smettere di considerare la logistica come un costo e iniziare a considerarla come una leva strategica di sviluppo nazionale". L'analisi del presidente di Federlogistica-Confrtrasporto, Davide Falteri, invita a considerare la complessità e la strategicità di un settore che non è più a bassa qualificazione. La prossima fiera di Verona LetExpo-Logistic Eco Transport permetterà di fare il punto sulle traiettorie evolutive dell'industria logistica. Il presidente di **Assoport**, **Roberto Petri**, introduce al varo della nuova riforma portuale e all'esigenza di un coordinamento centrale delle scelte chiave della portualità italiana. Stefano Messina, guida di Assarmatori, riflette sulle dinamiche del trasporto marittimo italiano, tra innovazione tecnologica e strategie per rendere le flotte più sostenibili, evidenziando il ruolo cruciale degli armatori nel collegare l'Italia al commercio internazionale. Le aziende della logistica e dei trasporti svelano le loro direttrici di sviluppo in uno scenario in costante crescita, ma anche complesso e mutevole. L'impegno di Anas è teso a garantire una mobilità sempre più sostenibile, tecnologica e integrata. Il Gruppo ASF offre soluzioni di trasporto internazionale altamente affidabili, attraverso un ecosistema strutturato che presidia l'intera catena del valore. Andreetto & Zanon opera nel panorama delle spedizioni internazionali, gestendo merci industriali ma anche preziose opere d'arte. Fratelli Foppiani Trasporti sostiene i settori strategici dell'energia e dell'oil & gas, in Italia e all'estero, grazie alla sua specializzazione nei sollevamenti eccezionali. DHL e Deliveryplus propongono servizi di consegna sempre più all'avanguardia. TDL Europa investe in nuovi settori e destinazioni. Emilcargo spiega come accompagnare le imprese nei mercati di tutto il mondo. Speed Trasporti racconta la sua evoluzione, in sinergia con i cambiamenti del comparto. La digitalizzazione resta una leva decisiva per la logistica oggi. Ad esempio, easyTrucking.it utilizza dati, geolocalizzazione e selezione qualificata dei trasportatori per rendere maggiormente rapido, efficiente e conveniente l'incontro tra domanda e offerta di trasporto merci. AgileVision realizza soluzioni DWS per corrieri espressi, trasportatori e logistiche; in particolare, SmartCube 3D Large Dinamico che trasforma la gestione dei pallet. Le realtà del trasporto e della logistica promuovono uno sviluppo del settore sempre più sostenibile attraverso investimenti continui in trasformazione tecnologica e sostenibilità, confermando il proprio impegno verso una mobilità più responsabile, efficiente e orientata al futuro.

«Sponsored

By Golfarelli editore» Per scaricare il magazine «Ranking Sviluppo Sostenibile» basta cliccare il link qui sotto:.

Port Logistic Press

Primo Piano

I Presidenti delle Autorità di Sistema a Letexpo per discutere il futuro dei porti italiani

Verona Il Presidente di Assoporti, Roberto Petri, è intervenuto a LETEXPO, nell'ambito delle conferenze organizzate presso Casa ALIS, portando all'attenzione della platea il ruolo strategico dei porti italiani nel sistema logistico e produttivo del Paese. Nel corso del suo intervento, il Presidente Petri ha sottolineato come la fase storica attuale sia caratterizzata da forti tensioni geopolitiche e da profonde trasformazioni delle catene globali del commercio, che rendono sempre più centrale il ruolo delle infrastrutture portuali e della logistica marittima. «I porti italiani - ha evidenziato Petri - rappresentano un'infrastruttura strategica per l'economia nazionale e per il posizionamento dell'Italia nel Mediterraneo e nei corridoi logistici europei. In un contesto internazionale segnato da instabilità e nuove dinamiche geopolitiche, è fondamentale rafforzare la capacità del sistema portuale di operare in modo coordinato, efficiente e competitivo». Il Presidente di Assoporti ha inoltre richiamato l'attenzione sull'importanza della riforma del sistema portuale attualmente in discussione, sottolineando come essa rappresenti un passaggio decisivo per consolidare il lavoro di squadra tra le

Autorità di Sistema Portuale e per rafforzare il ruolo dei porti italiani nello scenario internazionale. La partecipazione di Assoporti a LETEXPO si inserisce in un momento particolarmente significativo per il sistema portuale italiano: nei due giorni centrali della manifestazione sono intervenuti tutti i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, offrendo un confronto articolato sulle principali sfide del settore, dalla transizione energetica alla digitalizzazione, fino alla resilienza delle catene logistiche globali. La forte partecipazione dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale alle iniziative di LETEXPO ha confermato la volontà del sistema portuale italiano di contribuire attivamente al dibattito sulla logistica e sul commercio internazionale, mettendo a disposizione competenze, progettualità e capacità infrastrutturale al servizio dello sviluppo economico della Nazione. Assoporti continuerà a promuovere il dialogo istituzionale e il confronto con tutti gli attori della filiera logistica e marittima, con l'obiettivo di rafforzare la competitività del sistema portuale italiano e sostenere il ruolo dell'Italia come piattaforma logistica strategica nel Mediterraneo.



Sistema portuale italiano: a Venezia l'Assemblea delle Autorità associate a Assoporti

Venezia Si è svolta a Venezia l'Assemblea degli associati di Assoporti, ospitata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Alla riunione hanno partecipato i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale italiane, e ovviamente Bruno Pisano, Presidente dell'Autorità di sistema dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara, per discutere alcune delle principali sfide che attendono il sistema portuale nazionale in una fase di profonde trasformazioni economiche, geopolitiche e normative. L'incontro ha rappresentato un importante momento di confronto sulle prospettive di sviluppo della portualità italiana, anche alla luce della riforma della legislazione portuale attualmente in discussione, che punta a rafforzare la cooperazione tra i porti italiani e a migliorare la capacità del sistema nazionale di competere nello scenario internazionale. Nel corso dell'Assemblea sono stati affrontati diversi temi strategici, tra cui l'evoluzione delle catene logistiche globali, la transizione energetica del settore marittimo portuale, gli investimenti infrastrutturali e la necessità di consolidare il ruolo dei porti italiani come hub logistici ed energetici nel Mediterraneo. La riunione si è svolta in un contesto internazionale particolarmente complesso, caratterizzato da forti tensioni geopolitiche e da profondi cambiamenti nelle rotte del commercio globale. In questo scenario, i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale hanno ribadito l'importanza di rafforzare il coordinamento e la collaborazione tra i porti italiani, valorizzando una visione di sistema capace di rispondere alle sfide del mercato e di sostenere la competitività del Paese. L'Assemblea di Venezia rappresenta inoltre la prima riunione degli associati di Assoporti presieduta da Roberto Petri al di fuori della sede di Roma, a testimonianza della volontà di rafforzare il dialogo diretto con i territori portuali e con le diverse realtà del sistema portuale nazionale. Nel corso della giornata il Presidente Petri ha inoltre avuto modo di visitare il porto di Venezia e di incontrare i vertici dell'Autorità di Sistema Portuale, approfondendo alcune delle principali progettualità infrastrutturali e di sviluppo del sistema portuale lagunare. 'Il sistema portuale italiano - ha dichiarato il Presidente di Assoporti Roberto Petri - affronta una fase di trasformazione profonda che richiede visione strategica e capacità di lavorare come sistema. In uno scenario internazionale segnato da forti tensioni geopolitiche e da cambiamenti nelle catene logistiche globali, è fondamentale rafforzare il coordinamento tra i porti italiani, valorizzando le specificità di ciascun scalo ma con una prospettiva comune. La riforma della governance portuale rappresenta un passaggio importante per consolidare questo approccio e per rafforzare il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e nei traffici globali.' Dal canto suo, il Presidente dell'AdSP Mas, Matteo Gasparato ha voluto sottolineare la rilevanza dell'appuntamento odierno. 'Sono onorato e orgoglioso che Assoporti abbia scelto Venezia per il primo appuntamento itinerante dell'Assemblea Generale



Port Logistic Press

Primo Piano

dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. Il confronto fra gli Enti di gestione della portualità nazionale è un elemento necessario per contribuire alla definizione di strategie utili allo sviluppo del Paese. I Porti di Venezia e Chioggia, in coordinamento e collaborazione con tutte le realtà portuali nazionali, forniranno tutto il supporto possibile per lo sviluppo della Blue Economy, in un'ottica di relazione e integrazione con gli altri scali del medio e alto adriatico e con le realtà logistiche e interportuali di prossimità'.

Porti, l'importanza di fare lavoro di squadra

Fare sempre più squadra in una logica di sistema. Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, è questa la priorità per le Autorità Portuali. Dal LetExpo di Verona, la fiera di riferimento per il settore dei trasporti e della logistica, cui ha preso parte partecipando questo pomeriggio ad una tavola rotonda moderata sul tema della Risorsa Mare, Gariglio ha plaudito alla capacità di Alis di riuscire a organizzare un evento che metta insieme le Istituzioni e il mondo delle imprese e della logistica. Si tratta di un approccio condivisibile ha affermato che il Ministero delle Infrastrutture ha fatto proprio quando ha deciso di riorganizzarsi in una direzione generale che tenesse insieme tutta la filiera. Lo stesso ragionamento può e deve essere fatto per i porti, che non esistono da soli ma sono sempre di più hub geostrategici profondamente legati con i poli di consumo e i centri manifatturieri è il concetto espresso da Gariglio. Che nel corso della tavola rotonda ha ribadito come le AdSP non debbano muoversi come delle monadi ma operare in una logica di squadra: Le AdSP ha precisato devono rimanere autonome e questa autonomia va preservata, ma

occorre che ci sia un coordinamento esterno da parte del MIT o di una realtà ad esso vicina. L'obiettivo è quello di far sì che ad ogni porto sia consentito di investire le risorse necessarie a promuovere la visione industriale del Governo. In fondo ha aggiunto siamo come delle aziende che hanno bisogno di una holding forte. Noi presidenti non dobbiamo essere giudicati per il fatturato che portiamo ma per la nostra capacità di servire il Paese. Il presidente dei porti di Livorno e Piombino ha pubblicamente ringraziato **Aссоporti** per il lavoro svolto sotto l'attenta conduzione del neo presidente **Roberto Petri**, che sta svolgendo molto bene il proprio ruolo. E ha fatto presente come le Autorità Portuali stiano oggi facendo ognuno la propria parte per promuovere questo spirito di squadra: Sotto l'egida dell'Associazione dei Porti Italiani ci stiamo muovendo in modo sinergico, studiando un approccio condiviso mirato alla risoluzione dei problemi comuni. Vedo i presidenti dell'AdSP lavorare insieme e accettare le decisioni che vengono prese a maggioranza. Ognuno vede nell'altro, non già un competitor, ma una parte del Sistema Paese, in cui ciascuno deve fare un pezzo del lavoro complessivo. E va proprio in questa logica, l'invito, pragmatico, di Gariglio, a ragionare sempre di più in termini di archi geografici: Nel Piano Operativo Triennale che stiamo redigendo, ci consideriamo come parte integrante di un Sistema macro-territoriale che abbraccia tutto l'arco tirrenico-ligure, interessando non soltanto Livorno e Piombino, ma anche Genova, Savona e La Spezia. Abbiamo lo stesso sistema economico di riferimento: ritengo che oggi ci siano le condizioni perché questi sistemi portuali possano lavorare uno a fianco all'alto per portare in dote ai nostri porti nuove occasioni di crescita. Nel corso della tavola rotonda Gariglio si è anche soffermato su temi



Port News

Primo Piano

di stretta pertinenza dell'Ente di cui è al timone, a cominciare dalla Darsena Europa. Oggi ammette le navi sono sempre più grandi e con una capacità sempre maggiore. Le banchine non si evolvono con la stessa velocità con cui si evolve il mondo dello shipping. Ne deriva che molti porti storici non sono oggi in grado di far fronte alle esigenze dei big carrier: La Darsena Europa nasce anche per questo motivo: che è quello di accogliere le navi di ultima generazione, e superare le limitazioni e i vincoli del porto commerciale.

Quilivorno

Primo Piano

Il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio, è intervenuto al LetExpo 2026, promosso da ALIS

Giacomo Niccolini

Fare sempre più squadra in una logica di sistema. Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, è questa la priorità per le Autorità Portuali Fare sempre più squadra in una logica di sistema. Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, è questa la priorità per le Autorità Portuali. Dal LetExpo di Verona, la fiera di riferimento per il settore dei trasporti e della logistica, cui ha preso parte partecipando questo pomeriggio ad una tavola rotonda moderata sul tema della Risorsa Mare, Gariglio ha plaudito alla capacità di Alis di riuscire a organizzare un evento che metta insieme le Istituzioni e il mondo delle imprese e della logistica. Si tratta di un approccio condivisibile ha affermato che il Ministero delle Infrastrutture ha fatto proprio quando ha deciso di riorganizzarsi in una direzione generale che tenesse insieme tutta la filiera. Lo stesso ragionamento può e deve essere fatto per i porti, che non esistono da soli ma sono sempre di più hub geostrategici profondamente legati con i poli di consumo e i centri manifatturieri è il concetto espresso da Gariglio. Che nel corso della tavola rotonda ha ribadito come le **AdSP** non debbano muoversi come delle monadi ma operare in una logica di squadra: Le **AdSP** ha precisato devono rimanere autonome e questa autonomia va preservata, ma occorre che ci sia un coordinamento esterno da parte del MIT o di una realtà ad esso vicina. L'obiettivo è quello di far sì che ad ogni porto sia consentito di investire le risorse necessarie a promuovere la visione industriale del Governo. In fondo ha aggiunto siamo come delle aziende che hanno bisogno di una holding forte. Noi presidenti non dobbiamo essere giudicati per il fatturato che portiamo ma per la nostra capacità di servire il Paese. Il presidente dei porti di Livorno e Piombino ha pubblicamente ringraziato **Assoport** per il lavoro svolto sotto l'attenta conduzione del neo presidente Roberto Petri, che sta svolgendo molto bene il proprio ruolo. E ha fatto presente come le Autorità Portuali stiano oggi facendo ognuno la propria parte per promuovere questo spirito di squadra: Sotto l'egida dell'Associazione dei Porti Italiani ci stiamo muovendo in modo sinergico, studiando un approccio condiviso mirato alla risoluzione dei problemi comuni. Vedo i presidenti dell'**AdSP** lavorare insieme e accettare le decisioni che vengono prese a maggioranza. Ognuno vede nell'altro, non già un competitor, ma una parte del Sistema Paese, in cui ciascuno deve fare un pezzo del lavoro complessivo. E va proprio in questa logica, l'invito, pragmatico, di Gariglio, a ragionare sempre di più in termini di archi geografici: Nel Piano Operativo Triennale che stiamo redigendo, ci consideriamo come parte integrante di un Sistema macro-territoriale che abbraccia tutto l'arco tirrenico-ligure, interessando non soltanto Livorno e Piombino, ma anche Genova, Savona e La Spezia. Abbiamo lo stesso sistema economico



Fare sempre più squadra in una logica di sistema. Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, è questa la priorità per le Autorità Portuali Fare sempre più squadra in una logica di sistema. Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, è questa la priorità per le Autorità Portuali. Dal LetExpo di Verona, la fiera di riferimento per il settore dei trasporti e della logistica, cui ha preso parte partecipando questo pomeriggio ad una tavola rotonda moderata sul tema della Risorsa Mare, Gariglio ha plaudito alla capacità di Alis di riuscire a organizzare un evento che metta insieme le Istituzioni e il mondo delle imprese e della logistica. Si tratta di un approccio condivisibile ha affermato che il Ministero delle Infrastrutture ha fatto proprio quando ha deciso di riorganizzarsi in una direzione generale che tenesse insieme tutta la filiera. Lo stesso ragionamento può e deve essere fatto per i porti, che non esistono da soli ma sono sempre di più hub geostrategici profondamente legati con i poli di consumo e i centri manifatturieri è il concetto espresso da Gariglio. Che nel corso della tavola rotonda ha ribadito come le AdSP non debbano muoversi come delle monadi ma operare in una logica di squadra: "Le AdSP - ha precisato - devono rimanere autonome e questa autonomia va preservata, ma occorre che ci sia un coordinamento esterno da parte del MIT o di una realtà ad esso vicina". L'obiettivo è quello di far sì che ad ogni porto sia consentito di investire le risorse necessarie a promuovere la visione industriale del Governo. "In fondo - ha aggiunto - siamo come delle aziende che hanno bisogno di una holding forte. Noi presidenti non dobbiamo essere giudicati per il fatturato che portiamo ma per la nostra capacità di servire il Paese". Il presidente dei porti di Livorno e Piombino ha pubblicamente ringraziato Assoport per il lavoro svolto sotto l'attenta conduzione del neo presidente Roberto Petri, che

Quilivorno

Primo Piano

di riferimento: ritengo che oggi ci siano le condizioni perché questi sistemi portuali possano lavorare uno a fianco all'altro per portare in dote ai nostri porti nuove occasioni di crescita. Nel corso della tavola rotonda Gariglio si è anche soffermato su temi di stretta pertinenza dell'Ente di cui è al timone, a cominciare dalla Darsena Europa. Oggi ammette le navi sono sempre più grandi e con una capacità sempre maggiore. Le banchine non si evolvono con la stessa velocità con cui si evolve il mondo dello shipping. Ne deriva che molti porti storici non sono oggi in grado di far fronte alle esigenze dei big carrier: La Darsena Europa nasce anche per questo motivo: che è quello di accogliere le navi di ultima generazione, e superare le limitazioni e i vincoli del porto commerciale. 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.

Porti, rivoluzione a LETEXPO: il piano delle ADSP per salvare il PIL

A Verona il vertice di **Assoport** con tutti i Presidenti delle Autorità di Sistema: tra riforma della governance e banchine green, il settore marittimo accelera per trasformare l'Italia nell'hub logistico centrale del Mediterraneo. Verona - Il sistema portuale italiano ha scelto la vetrina di LETEXPO 2026 per lanciare un segnale di compattezza e visione strategica, riunendo a Casa ALIS tutti i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) in un confronto serrato sul futuro della logistica nazionale. Il Presidente di **Assoport**, **Roberto Petri**, ha aperto i lavori sottolineando come l'attuale instabilità geopolitica e le repentine trasformazioni delle rotte globali impongano all'Italia di agire non più come una somma di singoli scali, ma come un'unica, efficiente piattaforma logistica nel cuore del Mediterraneo. Il cuore del dibattito si è concentrato sulla necessità di accelerare la riforma del sistema portuale, intesa come lo strumento normativo indispensabile per garantire governance snelle, capaci di superare le lungaggini burocratiche e competere con i grandi hub del Nord Europa attraverso un coordinamento reale tra i nodi strategici del Paese. Parallelamente alla riorganizzazione istituzionale, i vertici delle AdSP hanno indicato nella transizione energetica la vera sfida competitiva del prossimo decennio, ponendo l'accento su progetti concreti di elettrificazione delle banchine (cold ironing) e sull'adozione di nuovi vettori energetici sostenibili come l'idrogeno e il GNL. In questo scenario, la digitalizzazione dei processi e la resilienza delle catene di approvvigionamento diventano pilastri fondamentali per proteggere l'economia nazionale dagli shock internazionali, trasformando i porti in "smart hub" tecnologici e green. La partecipazione corale dei Presidenti a Verona ha dunque confermato la volontà di mettere a sistema competenze e nuove progettualità infrastrutturali, ribadendo che solo attraverso un dialogo costante tra istituzioni e attori della filiera marittima l'Italia potrà consolidare il proprio ruolo di guida nei corridoi logistici europei e nello sviluppo economico della Nazione.



A Verona il vertice di Assoport con tutti i Presidenti delle Autorità di Sistema: tra riforma della governance e banchine green, il settore marittimo accelera per trasformare l'Italia nell'hub logistico centrale del Mediterraneo. Verona - Il sistema portuale italiano ha scelto la vetrina di LETEXPO 2026 per lanciare un segnale di compattezza e visione strategica, riunendo a Casa ALIS tutti i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) in un confronto serrato sul futuro della logistica nazionale. Il Presidente di Assoport, Roberto Petri, ha aperto i lavori sottolineando come l'attuale instabilità geopolitica e le repentine trasformazioni delle rotte globali impongano all'Italia di agire non più come una somma di singoli scali, ma come un'unica, efficiente piattaforma logistica nel cuore del Mediterraneo. Il cuore del dibattito si è concentrato sulla necessità di accelerare la riforma del sistema portuale, intesa come lo strumento normativo indispensabile per garantire governance snelle, capaci di superare le lungaggini burocratiche e competere con i grandi hub del Nord Europa attraverso un coordinamento reale tra i nodi strategici del Paese. Parallelamente alla riorganizzazione istituzionale, i vertici delle AdSP hanno indicato nella transizione energetica la vera sfida competitiva del prossimo decennio, ponendo l'accento su progetti concreti di elettrificazione delle banchine (cold ironing) e sull'adozione di nuovi vettori energetici sostenibili come l'idrogeno e il GNL. In questo scenario, la digitalizzazione dei processi e la resilienza delle catene di approvvigionamento diventano pilastri fondamentali per proteggere l'economia nazionale dagli shock internazionali, trasformando i porti in "smart hub" tecnologici e green. La partecipazione corale dei Presidenti a Verona ha dunque confermato la volontà di mettere a sistema competenze e nuove progettualità infrastrutturali, ribadendo che solo attraverso un dialogo costante tra istituzioni e attori della filiera marittima l'Italia potrà consolidare il proprio ruolo di guida nei

Shipping Italy

Primo Piano

Sulle concessioni portuali Adsp e Assoporti al Tar contro l'Authority dei Trasporti

Adsp di Genova e Bari guidano la fronda di porti e associazioni per tentare di stoppare l'intervento del Garante in materia Lo Stato contro lo Stato: anche due Autorità di sistema portuale (Genova e Bari), nonché l'associazione di categoria **Assoporti** ad adiuvandum, hanno depositato nelle scorse settimane un ricorso al Tribunale amministrativo regionale del Piemonte contro l'ultimo intervento dell'Autorità di regolazione dei trasporti in materia portuale. Si tratta della revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale emanate nel 2018, con cui lo scorso dicembre il garante con sede a Torino è intervenuto a rifinire il quadro regolatorio in materia di concessioni ex articolo 18 della legge portuale ed ex art. 36 del Codice della navigazione, definito nel frattempo dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti col regolamento di fine 2022 e le linee guida della primavera 2023. Matteo Paroli, numero uno dell'Adsp genovese, ha mantenuto il riserbo - "le motivazioni saranno esplicitate nel nostro ricorso" - mentre uno dei due legali incaricati (Ugo Patroni Griffi, ex presidente dell'Adsp barese; l'altro è Stefano Zunarelli) ha spiegato: "Art s'è autoconferita un potere di conformazione generale e vincolante dell'intera disciplina concessoria in ambito portuale. Anziché limitarsi a definire metodologie e criteri a presidio dell'accesso non discriminatorio, ha introdotto un vero e proprio 'quarto livello' regolatorio (oltre l. 84/94, Codice della navigazione e regolamenti Mit), che ridisegna durata, canoni, Pef, impegni concessori e flussi informativi. Non è dimostrata la necessità e idoneità delle prescrizioni rispetto agli obiettivi perseguiti, né è svolta una reale valutazione di alternative meno restrittive". Non solo, ha proseguito Patroni Griffi: "La delibera impugnata sposta il baricentro dalla regolazione dell'accesso alla pianificazione sostanziale dei modelli di business dei concessionari, della distribuzione dei traffici, della struttura dei mercati e persino delle condizioni per la sospensione o revoca delle concessioni. E le sue misure eccedono i margini di intervento consentiti dal regolamento europeo. La delibera inoltre tende ad attrarre indebitamente nel proprio ambito applicativo ogni concessione ex art. 36 cod. nav. insistente nell'area portuale, anche quando non funzionalmente collegata all'accesso all'infrastruttura portuale in senso proprio. Da ultimo una potestà regolatoria tanto ampia da conformare integralmente i rapporti concessori (durata, canoni, Pef, qualificazione dei servizi come Sieg, infrastrutture essenziali), potrebbe configurare profili di contrasto con gli artt. 23 e 97 della Costituzione". Il ricorso a legali esterni deriva presumibilmente dalla considerazione che l'Avvocatura di Stato difenderà l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, tanto più che resta da capire se e come si costituirà il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che dagli atti del Tar del Piemonte risulta fra i controinteressati. Certamente sul medesimo fronte delle Adsp le numerose sigle associative (o le imprese) che hanno impugnato,



Adsp di Genova e Bari guidano la fronda di porti e associazioni per tentare di stoppare l'intervento del Garante in materia Lo Stato contro lo Stato: anche due Autorità di sistema portuale (Genova e Bari), nonché l'associazione di categoria Assoporti ad adiuvandum, hanno depositato nelle scorse settimane un ricorso al Tribunale amministrativo regionale del Piemonte contro l'ultimo intervento dell'Autorità di regolazione dei trasporti in materia portuale. Si tratta della revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale emanate nel 2018, con cui lo scorso dicembre il garante con sede a Torino è intervenuto a rifinire il quadro regolatorio in materia di concessioni ex articolo 18 della legge portuale ed ex art. 36 del Codice della navigazione, definito nel frattempo dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti col regolamento di fine 2022 e le linee guida della primavera 2023. Matteo Paroli, numero uno dell'Adsp genovese, ha mantenuto il riserbo - "le motivazioni saranno esplicitate nel nostro ricorso" - mentre uno dei due legali incaricati (Ugo Patroni Griffi, ex presidente dell'Adsp barese; l'altro è Stefano Zunarelli) ha spiegato: "Art s'è autoconferita un potere di conformazione generale e vincolante dell'intera disciplina concessoria in ambito portuale. Anziché limitarsi a definire metodologie e criteri a presidio dell'accesso non discriminatorio, ha introdotto un vero e proprio 'quarto livello' regolatorio (oltre l. 84/94, Codice della navigazione e regolamenti Mit), che ridisegna durata, canoni, Pef, impegni concessori e flussi informativi. Non è dimostrata la necessità e idoneità delle prescrizioni rispetto agli obiettivi perseguiti, né è svolta una reale valutazione di alternative meno restrittive". Non solo, ha proseguito Patroni Griffi: "La delibera impugnata sposta il baricentro dalla regolazione dell'accesso alla pianificazione sostanziale dei modelli di business dei concessionari, della distribuzione dei traffici, della struttura dei mercati e persino delle condizioni per la sospensione o revoca delle concessioni. E le sue misure eccedono i margini di intervento consentiti dal regolamento europeo. La delibera inoltre tende ad attrarre indebitamente nel proprio ambito applicativo ogni concessione ex art. 36 cod. nav. insistente nell'area portuale, anche quando non funzionalmente collegata all'accesso all'infrastruttura portuale in senso proprio. Da ultimo una potestà regolatoria tanto ampia da conformare integralmente i rapporti concessori (durata, canoni, Pef, qualificazione dei servizi come Sieg, infrastrutture essenziali), potrebbe configurare profili di contrasto con gli artt. 23 e 97 della Costituzione". Il ricorso a legali esterni deriva presumibilmente dalla considerazione che l'Avvocatura di Stato difenderà l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, tanto più che resta da capire se e come si costituirà il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che dagli atti del Tar del Piemonte risulta fra i controinteressati. Certamente sul medesimo fronte delle Adsp le numerose sigle associative (o le imprese) che hanno impugnato,

Shipping Italy

Primo Piano

anche in autonomia in alcuni casi, gli stessi atti: Ancip, Confindustria, Assologistica, Fit-Cisl, Filt-Cgil, Uiltrasporti, Alis, Impresa Portuale Metropolitana Spa, **Assoport**, Assarmatori, Assiterminal. Il quid, anche per le associazioni, sarebbero le sovrapposizioni che la regolazione di Art causerebbe nel processo concessorio, fonte di inghippi e lungaggini temporali, anche se, anonimamente, un esponente del cluster si dice "pessimista sul ricorso. Il tema della confusione e della superfetazione normativo-burocratica è reale, ma è Bruxelles ad aver chiarito come le Adsp debbano essere considerate similmente ad imprese, non debbano occuparsi di regolazione e non possano quindi vantare prerogative sulla definizione dei criteri concessori. Che lo faccia l'Art è quindi naturale conseguenza di ciò". A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Porti italiani protagonisti a LetExpo 2026

I Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale riuniti a Verona: Assoporti rilancia il ruolo strategico dei porti italiani nella logistica e nel commercio internazionale.

I porti italiani al centro del dibattito sulla logistica e sul commercio internazionale durante LetExpo 2026 . Il Presidente di Assoporti , Roberto Petri , è intervenuto nei giorni scorsi alla manifestazione, nell'ambito delle conferenze organizzate presso ALIS , portando all'attenzione della platea il ruolo strategico delle infrastrutture portuali nel sistema logistico e produttivo nazionale. Il ruolo dei porti italiani nello scenario globale Nel corso del suo intervento, il presidente di Assoporti ha sottolineato come l'attuale fase storica sia caratterizzata da forti tensioni geopolitiche e profondi cambiamenti nelle catene globali del commercio , elementi che rendono sempre più centrale il ruolo delle infrastrutture portuali e della logistica marittima . «I porti italiani rappresentano un'infrastruttura strategica per l'economia nazionale e per il posizionamento dell'Italia nel Mediterraneo e nei corridoi logistici europei», ha evidenziato Petri. Secondo il presidente di Assoporti, in un contesto internazionale segnato da instabilità e nuove dinamiche geopolitiche è fondamentale rafforzare la capacità del sistema portuale di operare in modo coordinato, efficiente e competitivo . Riforma del sistema portuale e collaborazione tra Autorità Nel suo intervento Petri ha inoltre richiamato l'attenzione sull'importanza della riforma del sistema portuale italiano , attualmente in discussione, sottolineando come rappresenti un passaggio decisivo per consolidare il lavoro di squadra tra le Autorità di Sistema Portuale . La riforma punta infatti a rafforzare il coordinamento tra le diverse autorità portuali, migliorando la governance del settore e sostenendo il ruolo dei porti italiani nello scenario logistico internazionale . Confronto tra i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale La partecipazione di Assoporti a LetExpo 2026 arriva in un momento particolarmente significativo per il sistema portuale nazionale. Nei due giorni centrali della manifestazione sono intervenuti tutti i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale , offrendo un confronto articolato sulle principali sfide del settore. Tra i temi al centro del dibattito: transizione energetica dei porti digitalizzazione delle infrastrutture portuali resilienza delle catene logistiche globali sviluppo dei corridoi logistici europei Il sistema portuale italiano e la logistica del Mediterraneo La forte partecipazione dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale alle iniziative di LetExpo 2026 ha confermato la volontà del sistema portuale italiano di contribuire attivamente al dibattito sulla logistica e sul commercio internazionale . Il settore portuale mette infatti a disposizione competenze, progettualità e capacità infrastrutturale per sostenere lo sviluppo economico del Paese. In questa prospettiva, Assoporti continuerà a promuovere il dialogo istituzionale e il confronto con tutti gli attori della filiera logistica e marittima, con l'obiettivo di rafforzare la competitività dei porti



Transport Online

Primo Piano

italiani e consolidare il ruolo dell'Italia come piattaforma logistica strategica nel Mediterraneo . Contatta ASSOPORTI

Il Nautilus

Venezia

NASCE A VENEZIA IL "POLO DEL MARE": FIRMATO L'ACCORDO PER LA FORMAZIONE E LA RICERCA SUL MARE

Mercoledì 11 marzo alle 11.30, nella Biblioteca "Dante Alighieri" nell'antico Arsenale di Venezia, la Marina Militare, l'Università Ca' Foscari Venezia, l'Università Iuav di Venezia e il CNR-ISMAR hanno firmato un accordo di collaborazione su formazione e ricerca multidisciplinare sul mare. Il Polo del Mare vuole essere un centro di eccellenza in grado di costruire un'offerta formativa di elevata specializzazione nel panorama nazionale ed europeo, capace di attrarre studentesse e studenti e valorizzare il patrimonio culturale, ambientale e scientifico unico di Venezia. Il mare è elemento fondamentale, dal punto di vista geopolitico, geoeconomico ed ambientale, da cui dipendono significativamente lo sviluppo socio-economico, la prosperità e la sicurezza dell'Italia; l'obiettivo dell'accordo è rafforzare e dare struttura alle collaborazioni bilaterali già esistenti con percorsi di formazione e ricerca integrati, che accrescano la consapevolezza sull'importanza della dimensione marittima e aprano la strada a nuovi orizzonti di conoscenza e profili di formazione innovativi, utili per sfruttare le potenzialità dell'ambiente marino e allo stesso tempo proteggerlo e preservarlo. Il tema del mare verrà affrontato

nelle sue più ampie declinazioni: dalle infrastrutture critiche sopra e sotto la superficie (attuali e future) fino alla blue economy, dallo sfruttamento sostenibile del "bene mare" fino alla sua tutela e difesa, da area di equilibrio geopolitico a dominio di confronto strategico, da luogo ove presidiare gli interessi nazionali ad ambiente di connessione per la cooperazione internazionale. La Marina Militare svolge attività di alta formazione per i propri Ufficiali presso l'Istituto di Studi Militari Marittimi di Venezia. Le Università Ca' Foscari e Iuav conducono percorsi formativi di primo, secondo e terzo livello. Il CNR-ISMAR svolge attività di ricerca avanzata. La collaborazione si inserisce in una delle direttrici di sviluppo della città lagunare, simbolicamente rappresentata dal progetto "Venezia città campus". Stefano Barbieri, Comandante delle Scuole della Marina Militare: "Quale componente navale della Difesa Italiana, la Marina Militare è molto impegnata nel promuovere e coniugare la cultura marittima con quella della sicurezza. Siamo particolarmente lieti di aver contribuito, con il nostro Istituto di Formazione di più alto livello, che ha sede qui a Venezia, alla creazione del "Polo del Mare". La Marina Militare metterà a disposizione le proprie competenze, nella convinzione che il mare rappresenti un bene di valore strategico per la Nazione. Integrare le nostre competenze con quelle delle altre Istituzioni, diversificate e complementari, rappresenta un passaggio indispensabile per comprendere e governare la complessità, affrontando con la dovuta preparazione le sfide dell'innovazione tecnologica, della sostenibilità, della governance degli spazi marittimi, della competizione su vasta



Mercoledì 11 marzo alle 11.30, nella Biblioteca "Dante Alighieri" nell'antico Arsenale di Venezia, la Marina Militare, l'Università Ca' Foscari Venezia, l'Università Iuav di Venezia e il CNR-ISMAR hanno firmato un accordo di collaborazione su formazione e ricerca multidisciplinare sul mare. Il Polo del Mare vuole essere un centro di eccellenza in grado di costruire un'offerta formativa di elevata specializzazione nel panorama nazionale ed europeo, capace di attrarre studentesse e studenti e valorizzare il patrimonio culturale, ambientale e scientifico unico di Venezia. Il mare è elemento fondamentale, dal punto di vista geopolitico, geoeconomico ed ambientale, da cui dipendono significativamente lo sviluppo socio-economico, la prosperità e la sicurezza dell'Italia; l'obiettivo dell'accordo è rafforzare e dare struttura alle collaborazioni bilaterali già esistenti con percorsi di formazione e ricerca integrati, che accrescano la consapevolezza sull'importanza della dimensione marittima e aprano la strada a nuovi orizzonti di conoscenza e profili di formazione innovativi, utili per sfruttare le potenzialità dell'ambiente marino e allo stesso tempo proteggerlo e preservarlo. Il tema del mare verrà affrontato nelle sue più ampie declinazioni: dalle infrastrutture critiche sopra e sotto la superficie (attuali e future) fino alla blue economy, dallo sfruttamento sostenibile del "bene mare" fino alla sua tutela e difesa, da area di equilibrio geopolitico a dominio di confronto strategico, da luogo ove presidiare gli interessi nazionali ad ambiente di connessione per la cooperazione internazionale. La Marina Militare svolge attività di alta formazione per i propri Ufficiali presso l'Istituto di Studi Militari Marittimi di Venezia. Le Università Ca' Foscari e Iuav conducono percorsi formativi di primo, secondo e terzo livello. Il CNR-ISMAR svolge attività di ricerca avanzata. La collaborazione si inserisce in una delle direttrici di sviluppo della città lagunare, simbolicamente rappresentata dal progetto "Venezia città campus". Stefano

Il Nautilus

Venezia

scala e dell'instabilità dell'ordine internazionale". Tiziana Lippiello, Rettrice Università Ca' Foscari **Venezia**: "Il Polo del Mare unisce le competenze e le specificità di quattro istituzioni per fare di **Venezia** un centro specializzato nello studio e nella ricerca sul mare. Un tema complesso e di grande attualità nelle sfide globali odierne che necessita di essere affrontato con un approccio specialistico e multidisciplinare. Ca' Foscari, con le sue competenze integrate fra ambito scientifico, economico, umanistico e linguistico, continuerà a offrire la propria collaborazione contribuendo all'approfondimento scientifico e alla formazione di figure professionali specializzate su queste tematiche: una sfida che fa di **Venezia** un luogo di innovazione per la ricerca e la formazione". Benno Albrecht, Rettore Università Luav di **Venezia**: "Il Polo del Mare è una grande opportunità per **Venezia**, per le sue comunità - presenti e future - per i cittadini che la vivono, gli studenti, i ricercatori e i docenti che da generazioni studiano questa città sospesa sul mare. È una grande opportunità per il sistema del triveneto e per il sistema paese anche nella prospettiva delle nuove economie, tra cui la Blue Economy. Il Polo riconosce come l'Italia debba necessariamente assumere il ruolo di cardine europeo sull'Adriatico e sul Mediterraneo. Quello che firmiamo oggi dimostra che fare sistema è possibile: unire competenze diverse senza perdere la propria identità, costruendo qualcosa che nessuna istituzione potrebbe realizzare da sola. Un modello che **Venezia** può offrire al Paese. L'Università Luav di **Venezia** esprime pieno entusiasmo per questo risultato. Il Polo del Mare - in piena sintonia con la visione di **Venezia** come Città Campus - è ciò su cui abbiamo concentrato i nostri sforzi, assumendo con orgoglio il ruolo di partner fondatore. Perché è qui che si gioca la capacità di intrecciare saperi diversi, affrontare la complessità del territorio e dell'ambiente, e rispondere alle sfide della contemporaneità attraverso il progetto." Mario Sprovieri, Direttore CNR-ISMAR: "La firma di oggi rappresenta un momento significativo non solo per **Venezia**, ma per l'intera comunità scientifica nazionale. Come CNR-ISMAR, portiamo al Polo del Mare decenni di ricerca d'eccellenza: dall'oceanografia al monitoraggio degli ecosistemi lagunari e costieri, fino allo studio dei cambiamenti climatici e del loro impatto sui sistemi acquatici. **Venezia** è un laboratorio naturale unico al mondo e le competenze presenti nel Polo del Mare hanno una valenza che va ben oltre la dimensione locale e puntano a costituire un polo di riferimento strategico di rilevanza nazionale in cui le tematiche marine saranno affrontate con un approccio olistico".

Informatore Navale

Venezia

NASCE A VENEZIA IL "POLO DEL MARE": FIRMATO L'ACCORDO PER LA FORMAZIONE E LA RICERCA SUL MARE

Al via la collaborazione multidisciplinare tra Marina Militare, Università Ca' Foscari e Iuav, CNR Ismar su formazione e ricerca multidisciplinare sul mare Mercoledì 11 marzo alle 11.30, nella Biblioteca "Dante Alighieri" nell'antico Arsenale di Venezia firmato un accordo di collaborazione tra Marina Militare, l'Università Ca' Foscari Venezia, l'Università Iuav di Venezia e il CNR-ISMAR. Il Polo del Mare vuole essere un centro di eccellenza in grado di costruire un'offerta formativa di elevata specializzazione nel panorama nazionale ed europeo, capace di attrarre studentesse e studenti e valorizzare il patrimonio culturale, ambientale e scientifico unico di Venezia. Il mare è elemento fondamentale, dal punto di vista geopolitico, geoeconomico ed ambientale, da cui dipendono significativamente lo sviluppo socio-economico, la prosperità e la sicurezza dell'Italia; l'obiettivo dell'accordo è rafforzare e dare struttura alle collaborazioni bilaterali già esistenti con percorsi di formazione e ricerca integrati, che accrescano la consapevolezza sull'importanza della dimensione marittima e aprano la strada a nuovi orizzonti di conoscenza e profili di formazione innovativi, utili per sfruttare le potenzialità dell'ambiente marino e allo stesso tempo proteggerlo e preservarlo. Il tema del mare verrà affrontato nelle sue più ampie declinazioni: dalle infrastrutture critiche sopra e sotto la superficie (attuali e future) fino alla blue economy, dallo sfruttamento sostenibile del "bene mare" fino alla sua tutela e difesa, da area di equilibrio geopolitico a dominio di confronto strategico, da luogo ove presidiare gli interessi nazionali ad ambiente di connessione per la cooperazione internazionale. La Marina Militare svolge attività di alta formazione per i propri Ufficiali presso l'Istituto di Studi Militari Marittimi di Venezia. Le Università Ca' Foscari e Iuav conducono percorsi formativi di primo, secondo e terzo livello. Il CNR-ISMAR svolge attività di ricerca avanzata. La collaborazione si inserisce in una delle direttrici di sviluppo della città lagunare, simbolicamente rappresentata dal progetto "Venezia città campus". Stefano Barbieri, Comandante delle Scuole della Marina Militare: "Quale componente navale della Difesa Italiana, la Marina Militare è molto impegnata nel promuovere e coniugare la cultura marittima con quella della sicurezza. Siamo particolarmente lieti di aver contribuito, con il nostro Istituto di Formazione di più alto livello, che ha sede qui a Venezia, alla creazione del "Polo del Mare". La Marina Militare metterà a disposizione le proprie competenze, nella convinzione che il mare rappresenti un bene di valore strategico per la Nazione. Integrare le nostre competenze con quelle delle altre Istituzioni, diversificate e complementari, rappresenta un passaggio indispensabile per comprendere e governare la complessità, affrontando con la dovuta preparazione le sfide dell'innovazione tecnologica, della sostenibilità, della governance degli spazi marittimi,

Informatore Navale

NASCE A VENEZIA IL "POLO DEL MARE": FIRMATO L'ACCORDO PER LA FORMAZIONE E LA RICERCA SUL MARE

03/11/2026 16:29

Al via la collaborazione multidisciplinare tra Marina Militare, Università Ca' Foscari e Iuav, CNR Ismar su formazione e ricerca multidisciplinare sul mare Mercoledì 11 marzo alle 11.30, nella Biblioteca "Dante Alighieri" nell'antico Arsenale di Venezia firmato un accordo di collaborazione tra Marina Militare, l'Università Ca' Foscari Venezia, l'Università Iuav di Venezia e il CNR-ISMAR. Il Polo del Mare vuole essere un centro di eccellenza in grado di costruire un'offerta formativa di elevata specializzazione nel panorama nazionale ed europeo, capace di attrarre studentesse e studenti e valorizzare il patrimonio culturale, ambientale e scientifico unico di Venezia. Il mare è elemento fondamentale, dal punto di vista geopolitico, geoeconomico ed ambientale, da cui dipendono significativamente lo sviluppo socio-economico, la prosperità e la sicurezza dell'Italia; l'obiettivo dell'accordo è rafforzare e dare struttura alle collaborazioni bilaterali già esistenti con percorsi di formazione e ricerca integrati, che accrescano la consapevolezza sull'importanza della dimensione marittima e aprano la strada a nuovi orizzonti di conoscenza e profili di formazione innovativi, utili per sfruttare le potenzialità dell'ambiente marino e allo stesso tempo proteggerlo e preservarlo. Il tema del mare verrà affrontato nelle sue più ampie declinazioni: dalle infrastrutture critiche sopra e sotto la superficie (attuali e future) fino alla blue economy, dallo sfruttamento sostenibile del "bene mare" fino alla sua tutela e difesa, da area di equilibrio geopolitico a dominio di confronto strategico, da luogo ove presidiare gli interessi nazionali ad ambiente di connessione per la cooperazione internazionale. La Marina Militare svolge attività di alta formazione per i propri Ufficiali presso l'Istituto di Studi Militari Marittimi di Venezia. Le Università Ca' Foscari e Iuav conducono percorsi formativi di primo, secondo e terzo livello. Il CNR-ISMAR svolge attività di ricerca avanzata. La collaborazione si inserisce in una delle direttrici di sviluppo della città lagunare, simbolicamente rappresentata dal progetto "Venezia città campus". Stefano Barbieri, Comandante delle Scuole della Marina Militare: "Quale componente navale della Difesa Italiana, la Marina Militare è molto impegnata nel promuovere e coniugare la cultura marittima con quella della sicurezza. Siamo particolarmente lieti di aver contribuito, con il nostro Istituto di Formazione di più alto livello, che ha sede qui a Venezia, alla creazione del "Polo del Mare". La Marina Militare metterà a disposizione le proprie competenze, nella convinzione che il mare rappresenti un bene di valore strategico per la Nazione. Integrare le nostre competenze con quelle delle altre Istituzioni, diversificate e complementari, rappresenta un passaggio indispensabile per comprendere e governare la complessità, affrontando con la dovuta preparazione le sfide dell'innovazione tecnologica, della sostenibilità, della governance degli spazi marittimi, della competizione su vasta scala e dell'instabilità dell'ordine internazionale". Tiziana

Informatore Navale

Venezia

della competizione su vasta scala e dell'instabilità dell'ordine internazionale". Tiziana Lippiello, Rettore Università Ca' Foscari **Venezia**: "Il Polo del Mare unisce le competenze e le specificità di quattro istituzioni per fare di **Venezia** un centro specializzato nello studio e nella ricerca sul mare. Un tema complesso e di grande attualità nelle sfide globali odierne che necessita di essere affrontato con un approccio specialistico e multidisciplinare. Ca' Foscari, con le sue competenze integrate fra ambito scientifico, economico, umanistico e linguistico, continuerà a offrire la propria collaborazione contribuendo all'approfondimento scientifico e alla formazione di figure professionali specializzate su queste tematiche: una sfida che fa di **Venezia** un luogo di innovazione per la ricerca e la formazione". Benno Albrecht, Rettore Università Luav di **Venezia**: " Il Polo del Mare è una grande opportunità per **Venezia**, per le sue comunità - presenti e future - per i cittadini che la vivono, gli studenti, i ricercatori e i docenti che da generazioni studiano questa città sospesa sul mare. È una grande opportunità per il sistema del triveneto e per il sistema paese anche nella prospettiva delle nuove economie, tra cui la Blue Economy. Il Polo riconosce come l'Italia debba necessariamente assumere il ruolo di cardine europeo sull'Adriatico e sul Mediterraneo. Quello che firmiamo oggi dimostra che fare sistema è possibile: unire competenze diverse senza perdere la propria identità, costruendo qualcosa che nessuna istituzione potrebbe realizzare da sola. Un modello che **Venezia** può offrire al Paese. L'Università Luav di **Venezia** esprime pieno entusiasmo per questo risultato. Il Polo del Mare - in piena sintonia con la visione di **Venezia** come Città Campus - è ciò su cui abbiamo concentrato i nostri sforzi, assumendo con orgoglio il ruolo di partner fondatore. Perché è qui che si gioca la capacità di intrecciare saperi diversi, affrontare la complessità del territorio e dell'ambiente, e rispondere alle sfide della contemporaneità attraverso il progetto." Mario Sprovieri, Direttore CNR-ISMAR: " La firma di oggi rappresenta un momento significativo non solo per **Venezia**, ma per l'intera comunità scientifica nazionale. Come CNR-ISMAR, portiamo al Polo del Mare decenni di ricerca d'eccellenza: dall'oceanografia al monitoraggio degli ecosistemi lagunari e costieri, fino allo studio dei cambiamenti climatici e del loro impatto sui sistemi acquatici. **Venezia** è un laboratorio naturale unico al mondo e le competenze presenti nel Polo del Mare hanno una valenza che va ben oltre la dimensione locale e puntano a costituire un polo di riferimento strategico di rilevanza nazionale in cui le tematiche marine saranno affrontate con un approccio olistico".

Gli effetti della crisi in Medio Oriente su trasporti e materiali: «Rischi per le imprese»

Confindustria preoccupata per la logistica legata al porto di Venezia. Confartigianato e Ance segnalano: costi in aumento in proporzione ai rincari del gasolio. La crisi in Medio Oriente e le tensioni nello stretto di Hormuz, che hanno già avuto ricadute immediate sui prezzi del carburante, preoccupano il mondo produttivo. A Venezia è interessata fin da subito l'operatività del sistema portuale: «La forte limitazione dei traffici sta già costringendo molte compagnie marittime a modificare le rotte commerciali: le navi sono obbligate a circumnavigare l'Africa, allungando i tempi di viaggio anche di due settimane e aumentando i costi di trasporto», fa presente Mirco Viotto, vicepresidente di Confindustria Veneto est. Per un porto come Venezia, che nel 2025 ha movimentato quasi 25,3 milioni di tonnellate di merci (26 milioni se si considera anche Chioggia), queste dinamiche si traducono in ritardi nelle catene di approvvigionamento, aumento dei noli e incertezza per le imprese manifatturiere. I cambiamenti strutturali nelle rotte marittime, avverte Viotto, possono avere ripercussioni sui flussi commerciali verso i Paesi medio-orientali, che nei primi nove mesi del 2025 hanno raggiunto i 3,7 miliardi di euro, in crescita dell'1,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, mentre nel 2024 si erano attestati a 5,2 miliardi di euro. «Il rischio è duplice: da un lato un rallentamento dei flussi commerciali e dall'altro un incremento dei costi logistici che pesa sulla competitività delle nostre aziende». Le conseguenze sui prezzi. Nel frattempo, come detto, l'aumento dei prezzi dei carburanti ha messo in allarme la categoria degli autotrasportatori, che nell'area metropolitana di Venezia conta 1.729 imprese e quasi 3mila addetti. «Con il prezzo del gasolio lievitato oltre i 2 euro, i costi di esercizio di un automezzo superano di gran lunga i ricavi, con la conseguenza che gli autisti saranno costretti a spegnere i motori per non lavorare in perdita», segnala la Confartigianato imprese metropolitana. Il carburante infatti rappresenta una delle principali voci di costo per le imprese dell'autotrasporto. «Mediamente, in condizioni normali, incide tra il 25% e il 35% - spiega Nazzareno Ortoncelli, presidente federazione trasporti Confartigianato Imprese metropolitana - quindi basta un aumento di pochi centesimi al litro per generare migliaia di euro di spesa in più all'anno per ogni mezzo pesante». Questo rischia di innescare una reazione a catena sulla filiera logistica, con ripercussioni sui prezzi dei beni al consumo. Per Confartigianato, inoltre, «la rapidità e l'entità di alcuni rincari fanno emergere il sospetto che non si tratti soltanto di dinamiche legate al costo del petrolio o alle crisi geopolitiche: l'impressione è che in alcuni casi si stiano manifestando fenomeni di speculazione da parte delle compagnie petrolifere». Edilizia indebolita. Tra le categorie che mostrano preoccupazione per l'aumento dei costi delle materie prime c'è il settore edile. Ance Veneto



Venezia Today

Venezia

(associazione costruttori edili) ha raccolto segnalazioni di imprese per rincari repentini anche del 20%, soprattutto per gas e carburante. «Il rischio - spiega il presidente Alessandro Gerotto - è che i lavori come minimo rallentino. E che i riflessi arrivino nelle tasche dei privati». Le prime previsioni per i primi 6 mesi del 2026 mostrano «un quadro di progressivo indebolimento del settore, soprattutto per la fine del Pnrr. Ma ora si dovranno rivedere le stime tenendo conto anche dell'effetto del conflitto in Medio Oriente. Senza un intervento urgente - fa presente Gerotto - le imprese saranno costrette a sopportare da sole gli effetti della guerra, con pesanti conseguenze anche sull'occupazione». Ance propone di adottare uno strumento simile a quello che fu introdotto già per la guerra in Ucraina, che sterilizzava l'aumento del gettito fiscale derivante dall'incremento dei prezzi, e di estenderlo a tutte le materie prime che risentono della crisi in atto.

Primo bunkeraggio gnl per Gnv Aurora nel porto di Genova

Catani (ad Gnv), conferma del percorso di innovazione della compagnia "L'operazione di oggi rappresenta un momento fondamentale per Gnv e per il porto di Genova. Non si tratta solo di un bunkeraggio, è la conferma concreta del percorso di innovazione intrapreso dalla compagnia, con nuove navi a Gnl che riducono significativamente le emissioni, aprono la strada al cold ironing e rafforzano l'impegno verso la sostenibilità ambientale. Questa transizione è strutturale, non episodica, e valorizza concretamente il lavoro quotidiano delle persone che operano sulle navi e nei porti". Lo ha detto oggi Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv, compagnia di traghetti del gruppo Msc, in occasione del primo rifornimento di Gnl, avvenuto nel porto di Genova, dove la nave opererà sulla linea Genova-Palermo a partire da aprile, della nuova nave Gnv Aurora, seconda nave della flotta GNV alimentata a Gnl e quarta unità della prima serie di traghetti di ultima generazione realizzati presso il cantiere cinese Csi di Guangzhou. "L'appuntamento di oggi - ha concluso - è il proseguimento del percorso iniziato con Gnv Virgo e conferma come la collaborazione tra porto, armatore e partner energetico sia la chiave per rendere il sistema marittimo sempre più moderno e sostenibile".



Carcere e lavoro, la Consulta di Genova propone dialogo con porto e municipalizzate

Attivare un dialogo del Comune con il **porto** di **Genova** e riattivare i contatti con le aziende municipalizzate affinché diventino partner attivi nei progetti di pubblica utilità per potenziare l'inserimento lavorativo e il recupero dei detenuti : è una delle proposte emerse questa mattina dal secondo appuntamento della Consulta Carcere-Città, l'organismo voluto dall'amministrazione comunale genovese per costruire un ponte solido tra la realtà penitenziaria e il tessuto urbano. Dopo il primo incontro, incentrato sull'istituzione della Consulta stessa, la seduta odierna si è focalizzata interamente sul tema del lavoro, inteso come strumento fondamentale di riabilitazione, dignità e sicurezza sociale.

L'incontro, coordinato in tandem dagli assessori al Welfare e al Lavoro del Comune di **Genova**, ha dato il via a un intenso percorso di ascolto che proseguirà fino a novembre, toccando temi cruciali quali diritti civili e anagrafe, salute, collocazione abitativa, tutela minori e donne e sicurezza e città. Attorno al tavolo sedevano, tra gli altri, le direttrici degli istituti di pena genovesi, esponenti della Regione, delle organizzazioni sindacali, del Terzo Settore, delle cooperative sociali, della Camera Penale, del Cnel e dell'Ufficio di

Esecuzione Penale Esterna. Al centro del dibattito, la necessità di mettere a sistema le risorse esistenti per potenziare l'attivazione dell'Articolo 21 dell'Ordinamento Penitenziario, la norma che permette ai detenuti di uscire dal carcere durante il giorno per prestare attività lavorativa o partecipare a corsi di formazione, favorendo un reinserimento graduale e monitorato. Tra le proposte avanzate emerse dai partecipanti quella di creare una rete che metta a sistema quanto oggi è già attivo, ma che necessita di maggiore interazione e coordinamento, anche coinvolgendo le categorie datoriali e rafforzando i protocolli con grandi enti e associazioni di categoria, per favorire una "buona accoglienza" dei detenuti nel mondo produttivo. Durante l'incontro è stato anche richiesto al Comune di farsi portavoce per la riapertura del Provveditorato regionale in loco, fondamentale per una gestione più efficiente dei flussi e del personale; di attivare un dialogo con il **porto** di **Genova** e nel contempo riattivare i contatti con le aziende municipalizzate affinché diventino partner attivi nei progetti di pubblica utilità. Tra le richieste avanzate e per cui è stato chiesto il supporto dell'amministrazione, anche l'ipotesi di creare una struttura di accoglienza monitorata per le detenute madri, nel caso di permessi premio, facilitando l'incontro con le famiglie che spesso risiedono lontano. «Vogliamo sapere ciò che vi aspettate da un'amministrazione comunale - ha detto l'assessora al Welfare Cristina Lodi - il nostro compito è raccogliere le vostre indicazioni per trasformarle in azioni concrete entro la fine di questo ciclo di tavoli a novembre. La sindaca ha molto a cuore l'attivazione degli Articoli 21 attraverso la macchina comunale, rilanciando i lavori socialmente utili per la manutenzione e il



03/11/2026 17:37

Attivare un dialogo del Comune con il porto di Genova e riattivare i contatti con le aziende municipalizzate affinché diventino partner attivi nei progetti di pubblica utilità per potenziare l'inserimento lavorativo e il recupero dei detenuti : è una delle proposte emerse questa mattina dal secondo appuntamento della Consulta Carcere-Città, l'organismo voluto dall'amministrazione comunale genovese per costruire un ponte solido tra la realtà penitenziaria e il tessuto urbano. Dopo il primo incontro, incentrato sull'istituzione della Consulta stessa, la seduta odierna si è focalizzata interamente sul tema del lavoro, inteso come strumento fondamentale di riabilitazione, dignità e sicurezza sociale. L'incontro, coordinato in tandem dagli assessori al Welfare e al Lavoro del Comune di Genova, ha dato il via a un intenso percorso di ascolto che proseguirà fino a novembre, toccando temi cruciali quali diritti civili e anagrafe, salute, collocazione abitativa, tutela minori e donne e sicurezza e città. Attorno al tavolo sedevano, tra gli altri, le direttrici degli istituti di pena genovesi, esponenti della Regione, delle organizzazioni sindacali, del Terzo Settore, delle cooperative sociali, della Camera Penale, del Cnel e dell'Ufficio di Esecuzione Penale Esterna. Al centro del dibattito, la necessità di mettere a sistema le risorse esistenti per potenziare l'attivazione dell'Articolo 21 dell'Ordinamento Penitenziario, la norma che permette ai detenuti di uscire dal carcere durante il giorno per prestare attività lavorativa o partecipare a corsi di formazione, favorendo un reinserimento graduale e monitorato. Tra le proposte avanzate emerse dai partecipanti quella di creare una rete che metta a sistema quanto oggi è già attivo, ma che necessita di maggiore interazione e coordinamento, anche coinvolgendo le categorie datoriali e rafforzando i protocolli con grandi enti e associazioni di categoria, per favorire una "buona accoglienza" dei detenuti nel mondo produttivo. Durante l'incontro è stato anche richiesto al Comune di farsi portavoce per la

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

decoro delle aree cimiteriali. È un'esperienza che in passato ha dato ottimi frutti e che intendiamo ripetere, coordinandoci con gli istituti di pena con cui abbiamo già avviato approfondimenti tecnici». «La Consulta ha il pregio di far dialogare simultaneamente soggetti che spesso operano in modo isolato - ha dichiarato l'assessore al Lavoro Emilio Robotti -. Sul tema del lavoro, il nostro obiettivo è passare dal confronto generale a progetti individuali e concreti. Nonostante i numeri siano contenuti, la sfida è integrare gli strumenti del welfare con le politiche attive del lavoro, agendo come collante tra Regione, Terzo Settore e realtà datoriali. Dobbiamo pensare 'in gruppo' per restituire alla comunità risultati tangibili che partano dal carcere e arrivino al post-pena». Il calendario della Consulta prevede nuovi incontri tematici cadenzati fino all'autunno, con l'obiettivo di redigere un documento programmatico che definisca il nuovo assetto delle politiche di inclusione per la città di **Genova**.

Informatore Navale

Genova, Voltri

AL VIA LA PRIMA FASE DEL METODO "NAVE ITALIA" A Genova l'incontro tra le 22 Associazioni della Campagna 2026

Si terrà lunedì 16 marzo presso gli spazi del **Genova** Blue District il primo incontro tra le 22 associazioni selezionate per partecipare alla campagna 2026 della Fondazione Tender to Nave Italia in partenza il 20 aprile da La Spezia. Ad aprire i lavori sarà il Professor Paolo Cornaglia Ferraris, Direttore Scientifico della Fondazione, che introdurrà il team di Fondazione Nave Italia e illustrerà il programma della giornata. Quest'anno a bordo di Nave Italia saliranno ventidue realtà tra fondazioni, istituti scolastici, università, enti e associazioni, selezionate tra oltre cinquanta candidature, provenienti da diverse regioni italiane, tra cui Lombardia, Marche, Lazio, Piemonte, Toscana, Val D'Aosta e Liguria. Tra queste si registra un significativo numero di nuove realtà che hanno scelto di candidarsi per la prima volta, segno di un interesse sempre più ampio nei confronti del progetto e del suo valore educativo e sociale. Saranno 7 i project manager coinvolti, chiamati a guidare i 22 progetti educativi scelti per salire a bordo del brigantino, che accoglierà circa 300 ragazzi e 100 accompagnatori, per un totale di oltre 400 partecipanti. Il Metodo Nave Italia si sviluppa attraverso tre fasi principali che accompagnano l'intero percorso educativo. Si comincia con la Fase 1, quella di preparazione, durante la quale vengono definiti obiettivi e attività in base alle esigenze e alle caratteristiche dei partecipanti. A questa segue la Fase 2, il cuore dell'esperienza: la vita di bordo, le attività condivise e il lavoro di squadra diventano strumenti concreti per stimolare autonomia, senso di responsabilità e crescita personale. Il percorso si conclude con la Fase 3 dedicata all'analisi dei risultati raggiunti, alla valorizzazione e al consolidamento delle competenze acquisite, affinché possano essere portate e applicate anche nella vita quotidiana dei partecipanti. Nel corso della giornata, i partecipanti saranno suddivisi in gruppi di lavoro per affrontare diverse tematiche, tra cui l'organizzazione dell'imbarco, la vita e le attività a bordo, la conoscenza dell'equipaggio e la gestione dei ruoli. Grazie al rinnovato accordo tra la Fondazione Tender To Nave Italia e il Mu.MA, anche per il 2026 le associazioni partecipanti, durante il loro percorso progettuale, avranno l'opportunità di visitare gratuitamente il Galata Museo del Mare, arricchendo così ulteriormente la loro esperienza formativa. Nel corso della primavera e dell'estate, Nave Italia toccherà i principali porti italiani dal nord al sud: da **Genova** a Civitavecchia, da Livorno a Palermo, da La Spezia a Reggio Calabria, passando per La Maddalena, Gallipoli, Cagliari e tanti altri, ampliando ulteriormente la rete dei territori coinvolti nel progetto. L'edizione 2026 di Nave Italia si conferma ancora una volta un'esperienza unica, un percorso strutturato e consolidato che ogni anno coinvolge centinaia di giovani e operatori, trasformando il mare in un potente strumento di inclusione, educazione e sviluppo personale, offrendo opportunità straordinarie a chi vive situazioni



Si terrà lunedì 16 marzo presso gli spazi del Genova Blue District il primo incontro tra le 22 associazioni selezionate per partecipare alla campagna 2026 della Fondazione Tender to Nave Italia in partenza il 20 aprile da La Spezia. Ad aprire i lavori sarà il Professor Paolo Cornaglia Ferraris, Direttore Scientifico della Fondazione, che introdurrà il team di Fondazione Nave Italia e illustrerà il programma della giornata. Quest'anno a bordo di Nave Italia saliranno ventidue realtà tra fondazioni, istituti scolastici, università, enti e associazioni, selezionate tra oltre cinquanta candidature, provenienti da diverse regioni italiane, tra cui Lombardia, Marche, Lazio, Piemonte, Toscana, Val D'Aosta e Liguria. Tra queste si registra un significativo numero di nuove realtà che hanno scelto di candidarsi per la prima volta, segno di un interesse sempre più ampio nei confronti del progetto e del suo valore educativo e sociale. Saranno 7 i project manager coinvolti, chiamati a guidare i 22 progetti educativi scelti per salire a bordo del brigantino, che accoglierà circa 300 ragazzi e 100 accompagnatori, per un totale di oltre 400 partecipanti. Il Metodo Nave Italia si sviluppa attraverso tre fasi principali che accompagnano l'intero percorso educativo. Si comincia con la Fase 1, quella di preparazione, durante la quale vengono definiti obiettivi e attività in base alle esigenze e alle caratteristiche dei partecipanti. A questa segue la Fase 2, il cuore dell'esperienza: la vita di bordo, le attività condivise e il lavoro di squadra diventano strumenti concreti per stimolare autonomia, senso di responsabilità e crescita personale. Il percorso si conclude con la Fase 3 dedicata all'analisi dei risultati raggiunti, alla valorizzazione e al consolidamento delle competenze acquisite, affinché possano essere portate e applicate anche nella vita quotidiana dei partecipanti. Nel corso della giornata, i partecipanti saranno suddivisi in gruppi di lavoro per affrontare diverse tematiche, tra cui l'organizzazione dell'imbarco, la vita e le attività a bordo, la conoscenza dell'equipaggio e la gestione dei ruoli. Grazie al rinnovato accordo tra la Fondazione Tender To Nave Italia e il Mu.MA, anche per il 2026 le associazioni partecipanti, durante il loro percorso progettuale, avranno l'opportunità di visitare gratuitamente il Galata Museo del Mare, arricchendo così ulteriormente la loro esperienza formativa. Nel corso della primavera e dell'estate, Nave Italia toccherà i principali porti italiani dal nord al sud: da Genova a Civitavecchia, da Livorno a Palermo, da La Spezia a Reggio Calabria, passando per La Maddalena, Gallipoli, Cagliari e tanti altri, ampliando ulteriormente la rete dei territori coinvolti nel progetto. L'edizione 2026 di Nave Italia si conferma ancora una volta un'esperienza unica, un percorso strutturato e consolidato che ogni anno coinvolge centinaia di giovani e operatori, trasformando il mare in un potente strumento di inclusione, educazione e sviluppo personale, offrendo opportunità straordinarie a chi vive situazioni

Informatore Navale

Genova, Voltri

di disagio o disabilità.

Paroli: 'Massimizzare le ferrovie e rafforzare la cybersecurity'

A LetExpo il presidente dei porti di Genova e Savona fa il punto su intermodalità, Terzo Valico e sicurezza informatica

Andrea Puccini

VERONA L'efficienza del trasporto ferroviario e la sicurezza digitale dei porti sono due delle priorità strategiche per il sistema logistico italiano. Lo ha sottolineato il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, intervenendo a margine di LetExpo 2026, la manifestazione dedicata a trasporti e logistica in corso a Verona. Nel corso del panel dedicato allo sviluppo dell'intermodalità, Paroli ha richiamato l'attenzione sull' utilizzo delle tracce ferroviarie nei collegamenti tra porti e retroporti. Il presidente ha ricordato come il sistema logistico stia attraversando una fase di grande trasformazione, segnata da importanti lavori sulla rete ferroviaria nazionale che, come tutti i cantieri infrastrutturali, comportano inevitabili criticità temporanee per il traffico. Secondo Paroli, proprio queste limitazioni rendono ancora più necessario sfruttare pienamente la capacità ferroviaria disponibile. Nei porti di Genova e Savona, ha spiegato, si registra da tempo un utilizzo non sempre ottimale delle tracce ferroviarie messe a disposizione dal gestore della rete , una situazione che oggi non può più essere tollerata. In una fase in cui molte linee sono parzialmente limitate dai cantieri - ha sottolineato - non possiamo permetterci di lasciare inutilizzate tracce ferroviarie disponibili. L'invito rivolto agli operatori logistici e ai soggetti di regolazione è quindi quello di vigilare affinché l'intera filiera sfrutti al massimo la capacità esistente. Avere tracce disponibili e scoprire successivamente che non sono state utilizzate è come avere piazzali portuali vuoti: è un lusso che non possiamo permetterci . L'obiettivo è garantire la massima efficienza almeno fino al completamento del potenziamento della rete ferroviaria nazionale previsto entro la fine del decennio. Un capitolo importante riguarda infatti l'arrivo del Terzo Valico dei Giovi, infrastruttura chiave per collegare i porti liguri al sistema logistico del Nord Italia e ai corridoi europei. In vista di questo passaggio l'Autorità portuale sta portando avanti un piano di investimenti pari a 167 milioni di euro nei porti di Genova e Savona. Gli interventi prevedono un significativo potenziamento delle infrastrutture ferroviarie portuali. A Genova sarà realizzato un sistema intermodale con nove binari da 750 metri, lunghezza standard per i treni merci europei, mentre a Savona saranno introdotti nuovi sistemi automatizzati di carico dei carri ferroviari direttamente dal piazzale dei terminal. Tra le opere previste figurano anche il potenziamento del Parco Rugna per la movimentazione delle locomotive e una nuova galleria di collegamento che conatterà direttamente il parco intermodale con la rete ferroviaria nazionale. Se il completamento di queste infrastrutture è previsto tra il 2028 e il 2029, Paroli ha ribadito che nel frattempo è indispensabile valorizzare le strutture esistenti, evitando qualsiasi spreco di capacità. Nel corso dell'incontro il presidente



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

ha affrontato anche un tema sempre più centrale per il settore portuale: la sicurezza informatica. I porti, ha spiegato, sono ormai bersaglio quotidiano di attacchi cibernetici provenienti da gruppi criminali o da soggetti legati a interessi geopolitici. Il sistema ha retto fino ad oggi - ha affermato - e la maggior parte degli attacchi è stata respinta o risolta nel giro di pochi minuti. Tuttavia la crescente sofisticazione delle minacce richiede un livello di attenzione sempre più elevato. Proprio per questo l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha deciso di destinare nel 2026 circa 5 milioni di euro a progetti legati alla cybersecurity e al miglioramento della gestione dei flussi di dati nei principali nodi informatici portuali. L'obiettivo è rafforzare la resilienza digitale di infrastrutture che rappresentano uno snodo essenziale per il commercio internazionale. Le tecniche difensive devono evolvere continuamente - ha concluso Paroli - perché anche quelle offensive diventano ogni anno più sofisticate. Nel settore della logistica un attacco informatico può generare danni enormi e per questo la vigilanza deve essere costante. **LEGGI ANCHE:** Paroli: ferrovie e investimenti privati per rafforzare i traffici

TrasportoEuropa

Genova, Voltri

Vegetali congelati fermi al porto di Genova

Michele Latorre

Mercoledì, 11 Marzo 2026 17:45 Da alcune settimane nel porto di Genova non sono convalidati i certificati sanitari relativi ai prodotti alimentari vegetali congelati, tra cui fragole, funghi, broccoli e carciofi. La situazione è stata segnalata a Spediporto da decine di importatori e spedizionieri che operano nello scalo ligure e deriva dall'assenza di strutture autorizzate secondo la normativa per ricevere questo tipo di merci in caso di controllo accresciuto disposto dal Veterinario di porto. In mancanza di presidi fisici idonei per eseguire le verifiche, l'Ufficio Veterinario non rilascia il nulla osta necessario per l'introduzione della merce nel territorio nazionale. Il blocco ha progressivamente assunto dimensioni rilevanti sul piano operativo. I contenitori con prodotti vegetali congelati restano infatti fermi in porto senza poter completare l'iter sanitario, con effetti diretti sui costi sostenuti dagli operatori. Le soste prolungate nei terminal generano spese aggiuntive per importatori e spedizionieri e rallentano il completamento della catena di distribuzione delle merci, in particolare per prodotti alimentari destinati alla grande distribuzione e all'industria alimentare. La questione non riguarda soltanto le partite già presenti nello scalo, ma anche i flussi in arrivo nelle prossime settimane. Gli operatori esprimono forte preoccupazione per i contenitori previsti in sbarco a Genova, per i quali al momento non è chiaro quale sarà la gestione operativa se la situazione non dovesse sbloccarsi rapidamente. Il rischio è quello di un ulteriore accumulo di merci ferme nei terminal portuali. Diversi operatori stanno valutando, o hanno già deciso, di dirottare lo sbarco delle merci su altri porti dotati di strutture autorizzate per effettuare i controlli previsti dalla normativa. Spediporto ha avviato da tempo un dialogo con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per sollecitare un intervento sulla questione. Dal canto suo l'Autorità portuale ha chiesto ai terminalisti di impegnarsi a dotarsi in tempi rapidi di strutture adeguate che consentano di effettuare i controlli previsti per questa tipologia di prodotti. Secondo quanto riferito dagli operatori, questo impegno potrebbe consentire nei prossimi giorni un progressivo allentamento delle tensioni operative. Ad aggravare ulteriormente il quadro si aggiunge un arretrato consistente nelle pratiche di convalida dei Noa, le prenotazioni di arrivo relative ad altre tipologie di merci soggette a controllo veterinario. Attualmente, secondo quanto segnalato dagli operatori, gli uffici stanno chiudendo pratiche risalenti al 25 febbraio 2026, con un accumulo che rallenta l'intero processo amministrativo legato all'ingresso delle merci. Si registra inoltre un ritardo rilevante nelle attività di campionamento necessarie per le analisi sanitarie. Gli operatori segnalano un arretrato di oltre 40 campioni ancora da prelevare, ulteriore elemento che contribuisce a rallentare l'iter dei controlli e ad allungare i tempi di sblocco delle merci. Nel complesso risultano oltre mille



03/11/2026 17:48

Michele Latorre

Mercoledì, 11 Marzo 2026 17:45 Da alcune settimane nel porto di Genova non sono convalidati i certificati sanitari relativi ai prodotti alimentari vegetali congelati, tra cui fragole, funghi, broccoli e carciofi. La situazione è stata segnalata a Spediporto da decine di importatori e spedizionieri che operano nello scalo ligure e deriva dall'assenza di strutture autorizzate secondo la normativa per ricevere questo tipo di merci in caso di controllo accresciuto disposto dal Veterinario di porto. In mancanza di presidi fisici idonei per eseguire le verifiche, l'Ufficio Veterinario non rilascia il nulla osta necessario per l'introduzione della merce nel territorio nazionale. Il blocco ha progressivamente assunto dimensioni rilevanti sul piano operativo. I contenitori con prodotti vegetali congelati restano infatti fermi in porto senza poter completare l'iter sanitario, con effetti diretti sui costi sostenuti dagli operatori. Le soste prolungate nei terminal generano spese aggiuntive per importatori e spedizionieri e rallentano il completamento della catena di distribuzione delle merci, in particolare per prodotti alimentari destinati alla grande distribuzione e all'industria alimentare. La questione non riguarda soltanto le partite già presenti nello scalo, ma anche i flussi in arrivo nelle prossime settimane. Gli operatori esprimono forte preoccupazione per i contenitori previsti in sbarco a Genova, per i quali al momento non è chiaro quale sarà la gestione operativa se la situazione non dovesse sbloccarsi rapidamente. Il rischio è quello di un ulteriore accumulo di merci ferme nei terminal portuali. Diversi operatori stanno valutando, o hanno già deciso, di dirottare lo sbarco delle merci su altri porti dotati di strutture autorizzate per effettuare i controlli previsti dalla normativa. Spediporto ha avviato da tempo un dialogo con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per sollecitare un intervento sulla questione. Dal canto suo l'Autorità portuale ha chiesto ai terminalisti di impegnarsi a dotarsi in tempi rapidi di strutture adeguate che consentano di effettuare i controlli previsti per questa tipologia di prodotti.

TrasportoEuropa

Genova, Voltri

pratiche in arretrato per un valore stimato superiore a 50 milioni di dollari (circa 46 milioni di euro). M.G. ©
TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché
rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it Puoi commentare
questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e
la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? Iscriviti alla nostra Newsletter con l'elenco ed i link
di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM! CONTENUTI SPONSORIZZATI.

Città della Spezia

La Spezia

A Fossamastra nasce "DesTeenAzione", lo spazio multifunzionale per gli adolescenti

È stato inaugurato questa mattina nel quartiere di Fossamastra il nuovo spazio "DesTEENazione - Desideri in azione", un luogo pensato per gli adolescenti e dedicato alla loro crescita, partecipazione e socialità. L'iniziativa rappresenta un importante passo avanti nelle politiche educative e sociali promosse dall'Amministrazione comunale a favore delle nuove generazioni e si inserisce all'interno di un percorso più ampio di interventi promossi dal Comune, finalizzati a favorire il benessere delle ragazze e dei ragazzi, sostenere le famiglie e prevenire fenomeni di disagio, dispersione scolastica ed emarginazione. Il progetto "DesTEENazione- Desideri in azione" è finanziato dal omonimo Avviso pubblico del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, nell'ambito del Programma Nazionale "Inclusione e lotta alla povertà 2021-2027". L'ambito territoriale sociale n° 18 è risultato beneficiario di un importante finanziamento nel triennio 2025-2027, destinato alla costituzione di spazi multifunzionali di esperienza rivolti agli adolescenti, con una fascia d'età target compresa tra 11-18 anni per tutte le attività e 18-21 per tirocini di inclusione. A livello nazionale sono stati ammessi a finanziamento 92 progetti.

Il progetto DesTEENazione - Desideri in azione offre supporto compiti, laboratori creativi ed esperienziali, orientamento scolastico e lavorativo, attività sportive, camminate nella natura, musica, giochi da tavolo, biliardino e ping-pong. È inoltre attivo un servizio di supporto psicologico dedicato ai ragazzi e alle famiglie, per accompagnare con professionalità e attenzione i momenti di crescita e le eventuali difficoltà. Fondamentale, per la realizzazione dell'iniziativa, è la collaborazione tra istituzioni, servizi educativi e sociali, realtà associative e territorio, nella convinzione che solo attraverso una rete di alleanze educative solide e condivise sia possibile rispondere in modo efficace alle sfide dell'adolescenza. "L'inaugurazione dello spazio DesTEENazione - Desideri in azione rappresenta un traguardo importante per la nostra città e per il quartiere di Fossamastra - dichiara il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini -. Questo progetto è nato grazie a un finanziamento di oltre 2,5 milioni di euro ottenuto attraverso un bando del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali nell'ambito del Programma Nazionale "Inclusione e lotta alla povertà 2021-2027", un risultato significativo che ha permesso al nostro territorio di rientrare tra i progetti selezionati a livello nazionale. Le risorse ci hanno consentito di attivare lo spazio multifunzionale che inauguriamo oggi dedicato agli adolescenti all'interno della palazzina Ex Tarros di viale San Bartolomeo, già oggetto di un importante intervento di riqualificazione che l'ha restituita alla città come struttura moderna e funzionale. Qui ha finalmente luogo un centro pensato per accompagnare i ragazzi nei loro percorsi di crescita, con attività educative, laboratori, momenti di aggregazione, supporto allo studio, percorsi di orientamento e opportunità di inclusione sociale e formativa. DesTEENazione



È stato inaugurato questa mattina nel quartiere di Fossamastra il nuovo spazio "DesTEENazione - Desideri in azione", un luogo pensato per gli adolescenti e dedicato alla loro crescita, partecipazione e socialità. L'iniziativa rappresenta un importante passo avanti nelle politiche educative e sociali promosse dall'Amministrazione comunale a favore delle nuove generazioni e si inserisce all'interno di un percorso più ampio di interventi promossi dal Comune, finalizzati a favorire il benessere delle ragazze e dei ragazzi, sostenere le famiglie e prevenire fenomeni di disagio, dispersione scolastica ed emarginazione. Il progetto "DesTEENazione- Desideri in azione" è finanziato dal omonimo Avviso pubblico del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, nell'ambito del Programma Nazionale "Inclusione e lotta alla povertà 2021-2027". L'ambito territoriale sociale n° 18 è risultato beneficiario di un importante finanziamento nel triennio 2025-2027, destinato alla costituzione di spazi multifunzionali di esperienza rivolti agli adolescenti, con una fascia d'età target compresa tra 11-18 anni per tutte le attività e 18-21 per tirocini di inclusione. A livello nazionale sono stati ammessi a finanziamento 92 progetti. Il progetto DesTEENazione - Desideri in azione offre supporto compiti, laboratori creativi ed esperienziali, orientamento scolastico e lavorativo, attività sportive, camminate nella natura, musica, giochi da tavolo, biliardino e ping-pong. È inoltre attivo un servizio di supporto psicologico dedicato ai ragazzi e alle famiglie, per accompagnare con professionalità e attenzione i momenti di crescita e le eventuali difficoltà. Fondamentale, per la realizzazione dell'iniziativa, è la collaborazione tra istituzioni, servizi educativi e sociali, realtà associative e territorio, nella convinzione che solo attraverso una rete di alleanze educative solide e condivise sia possibile rispondere in modo efficace alle sfide dell'adolescenza. "L'inaugurazione dello spazio DesTEENazione - Desideri in azione rappresenta un traguardo importante per la nostra città e per il quartiere di Fossamastra - dichiara il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini -. Questo progetto è nato grazie a un finanziamento di oltre 2,5 milioni di euro ottenuto attraverso un bando del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali nell'ambito del Programma Nazionale "Inclusione e lotta alla povertà 2021-2027", un risultato significativo che ha permesso al nostro territorio di rientrare tra i progetti selezionati a livello nazionale. Le risorse ci hanno consentito di attivare lo spazio multifunzionale che inauguriamo oggi dedicato agli adolescenti all'interno della palazzina Ex Tarros di viale San Bartolomeo, già oggetto di un importante intervento di riqualificazione che l'ha restituita alla città come struttura moderna e funzionale. Qui ha finalmente luogo un centro pensato per accompagnare i ragazzi nei loro percorsi di crescita, con attività educative, laboratori, momenti di aggregazione, supporto allo studio, percorsi di orientamento e opportunità di inclusione sociale e formativa. DesTEENazione

Città della Spezia

La Spezia

si inserisce inoltre in un percorso più ampio di attenzione e investimento che negli ultimi anni ha interessato il quartiere di Fossamastra, con interventi di riqualificazione urbana e nuovi servizi pensati per migliorare la qualità della vita dei cittadini, come la nuova via Rita Levi Montalcini, la riqualificazione del Parco Sabrina, di cui abbiamo completato il primo lotto e avviato il secondo, l'area verde e giochi esattamente dietro la palazzina Ex Tarros i cui lavori sono in conclusione; la realizzazione dell'area camper, il recupero della Batteria Valdilocchi, la demolizione delle gru che trasbordavano carbone e lo smantellamento del nastro trasportatore dell'ex Centrale Enel, la bonifica nell'area del giardino del plesso scolastico "Don Mario Scarpato", la progettazione dell'area di rispetto tra porto e città in sinergia con l'**Autorità di Sistema Portuale**. Con questo progetto vogliamo offrire ai giovani un luogo sicuro, aperto e dinamico dove poter esprimere le proprie idee, sviluppare talenti e costruire relazioni positive. Investire sui ragazzi significa investire sul futuro della nostra comunità e rafforzare il senso di appartenenza alla città". "DesTEENazione - Desideri in azione" sarà un luogo aperto e dinamico, pensato per accompagnare gli adolescenti nei loro percorsi di crescita e per promuovere una partecipazione attiva alla vita della comunità. Lo spazio sarà gestito dall'Ats con capofila Isforcoop e altre sette cooperative del territorio (Lindbergh, La Casa sulla Roccia, Mondo Nuovo Caritas, Mondo Aperto, Maris, Cocea, Gulliver) e sarà aperto dal lunedì al venerdì dalle 13.30 alle 19.30, il sabato mattina dalle 9.30 alle 12.30 e il sabato pomeriggio dalle 15.30 alle 18.30. Dal lunedì al venerdì dalle 9.00 alle 13.30 su appuntamento. Per informazioni contattare 347 1657588. Più informazioni.

Città della Spezia

La Spezia

Aktè, dove l'onda incontra la terra: un laboratorio d'arte per raccontare il mare

Aktè - Laboratorio del mare è il nome, ma anche il punto di partenza, di una serie di racconti che ci accompagneranno come un vero e proprio diario di bordo. Un viaggio narrativo e creativo che seguirà passo dopo passo un progetto artistico e di ricerca destinato ad attraversare tutto il 2026, coinvolgendo il Golfo della Spezia, la costa di Ameglia - gli "spiaggioni", per chi qui è cresciuto - e la foce del Magra, l'ultimo tratto di Liguria sotto lo sguardo delle Alpi Apuane, già quasi Toscana. Il termine viene dal greco e racchiude in sé un'immagine perfetta per descrivere questo territorio. Significa letteralmente "il luogo dove l'onda si infrange", ma può indicare anche la spiaggia, un'altura o un promontorio. È una parola che racconta bene l'equilibrio fragile e affascinante tra terra e mare, lo stesso equilibrio in cui da sempre vive chi abita queste coste. Qui l'acqua non è soltanto un elemento naturale: è il centro della vita quotidiana, il luogo - sopra e sotto la superficie - attorno al quale cresciamo, giochiamo, lavoriamo, ci incontriamo e ci innamoriamo. Da questa consapevolezza nasce il progetto. Il suo cuore è Spazi Fotografici, un piccolo ma vivace centro di ricerca fotografica radicato a Sarzana, nato dall'iniziativa di tre persone che hanno condiviso un sogno: portare la grande fotografia contemporanea tra Liguria e Lunigiana. Un territorio storicamente attraversato da commerci e culture diverse, crocevia di storie e di paesaggi, ma che per molto tempo è rimasto sorprendentemente ai margini dei grandi eventi artistici e dei centri di produzione culturale. Il Laboratorio del mare prende forma anche grazie a un'opportunità importante. Un anno fa la Fondazione Compagnia di San Paolo ha lanciato il bando "Starter. Cultura e creatività per la sfida ambientale", invitando realtà culturali a proporre progetti capaci di sensibilizzare le comunità sui temi ambientali attraverso l'arte. La proposta di Aktè è stata selezionata e ha ottenuto un sostegno superiore ai sessantamila euro. A questo contributo si aggiungeranno le risorse dei partner coinvolti, portando il valore complessivo dell'iniziativa a circa centomila euro. Partendo proprio dall'idea racchiusa nella parola Aktè, è stato immaginato un ciclo di residenze artistiche che porterà quattro autori da tutta Italia a lavorare sul territorio. Ognuno di loro dialogherà con uno dei quattro comuni coinvolti: La Spezia, Ameglia, Lerici e Portovenere. Gli artisti selezionati - Fabrizio Bellomo, Federica Mambrini, Alessandro Truffa e Ilaria Turba - saranno protagonisti di un percorso creativo che si svilupperà nel tempo, affiancato da numerose attività, incontri e iniziative che verranno svelate progressivamente. Il progetto ha una prospettiva lunga: il primo ciclo di attività proseguirà fino a marzo 2027, ma l'obiettivo è quello di continuare con nuove residenze anno dopo anno. L'idea è costruire, nel tempo, un vero e proprio percorso diffuso di arte contemporanea, capace di intrecciarsi con il paesaggio e con la comunità che lo abita. Dopo quasi un anno di progettazione, incontri, idee e organizzazione,



Aktè - Laboratorio del mare è il nome, ma anche il punto di partenza, di una serie di racconti che ci accompagneranno come un vero e proprio diario di bordo. Un viaggio narrativo e creativo che seguirà passo dopo passo un progetto artistico e di ricerca destinato ad attraversare tutto il 2026, coinvolgendo il Golfo della Spezia, la costa di Ameglia - gli "spiaggioni", per chi qui è cresciuto - e la foce del Magra, l'ultimo tratto di Liguria sotto lo sguardo delle Alpi Apuane, già quasi Toscana. Il termine viene dal greco e racchiude in sé un'immagine perfetta per descrivere questo territorio. Significa letteralmente "il luogo dove l'onda si infrange", ma può indicare anche la spiaggia, un'altura o un promontorio. È una parola che racconta bene l'equilibrio fragile e affascinante tra terra e mare, lo stesso equilibrio in cui da sempre vive chi abita queste coste. Qui l'acqua non è soltanto un elemento naturale: è il centro della vita quotidiana, il luogo - sopra e sotto la superficie - attorno al quale cresciamo, giochiamo, lavoriamo, ci incontriamo e ci innamoriamo. Da questa consapevolezza nasce il progetto. Il suo cuore è Spazi Fotografici, un piccolo ma vivace centro di ricerca fotografica radicato a Sarzana, nato dall'iniziativa di tre persone che hanno condiviso un sogno: portare la grande fotografia contemporanea tra Liguria e Lunigiana. Un territorio storicamente attraversato da commerci e culture diverse, crocevia di storie e di paesaggi, ma che per molto tempo è rimasto sorprendentemente ai margini dei grandi eventi artistici e dei centri di produzione culturale. Il Laboratorio del mare prende forma anche grazie a un'opportunità importante. Un anno fa la Fondazione Compagnia di San Paolo ha lanciato il bando "Starter. Cultura e creatività per la sfida ambientale", invitando realtà culturali a proporre progetti capaci di sensibilizzare le comunità sui temi ambientali attraverso l'arte. La proposta di Aktè è stata selezionata e ha ottenuto un sostegno superiore ai sessantamila euro. A questo contributo si aggiungeranno le risorse dei partner coinvolti, portando il valore complessivo dell'iniziativa a circa centomila euro. Partendo proprio dall'idea racchiusa nella parola Aktè, è stato immaginato un ciclo di residenze artistiche che porterà quattro autori da tutta Italia a lavorare sul territorio. Ognuno di loro dialogherà con uno dei quattro comuni coinvolti: La Spezia, Ameglia, Lerici e Portovenere. Gli artisti selezionati - Fabrizio Bellomo, Federica Mambrini, Alessandro Truffa e Ilaria Turba - saranno protagonisti di un percorso creativo che si svilupperà nel tempo, affiancato da numerose attività, incontri e iniziative che verranno svelate progressivamente. Il progetto ha una prospettiva lunga: il primo ciclo di attività proseguirà fino a marzo 2027, ma l'obiettivo è quello di continuare con nuove residenze anno dopo anno. L'idea è costruire, nel tempo, un vero e proprio percorso diffuso di arte contemporanea, capace di intrecciarsi con il paesaggio e con la comunità che lo abita. Dopo quasi un anno di progettazione, incontri, idee e organizzazione,

Città della Spezia

La Spezia

è arrivato finalmente il momento di partire pubblicamente. Il progetto sarà presentato con un incontro aperto a tutti, ospitato nella sede dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale . Un appuntamento pensato per chi è curioso, per chi vuole capire cosa sta nascendo e per chi nutre una passione per l'arte, e in particolare per la fotografia. Sarà anche l'occasione per conoscere tutte le persone e le realtà che hanno contribuito a rendere possibile questo viaggio. Interverranno innanzitutto i sindaci dei territori coinvolti - perché ogni progetto che parla di paesaggio parte prima di tutto da casa - e poi gli artisti protagonisti delle residenze. Accanto a loro ci sarà una rete di partner ampia e variegata senza la quale Aktè non avrebbe potuto prendere forma. Tra questi: Ape Consulting, che ha lavorato fianco a fianco alla progettazione; l'ISMAR - Istituto di Scienze Marine del CNR e l'INGV - Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia, punti di riferimento scientifico del progetto; la Sezione Operativa Navale della Guardia di Finanza della Spezia; l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale; Confartigianato; l'ASD Lerici Sub; il festival Altre Voci dal Mare; la Cooperativa Mitilicoltori Spezzini; Doc Creativity; l'Hotel Firenze & Continentale; il festival Lerici Legge il Mare; il Liceo Artistico Cardarelli; Mytiliade; il Parco e Area Marina Protetta di Portovenere; il Parco Montemarcello-Magra-Vara; la Società Marittima di Mutuo Soccorso; Sotto il Castello B&B e, come media partner, Città della Spezia. Ognuno di questi soggetti meriterebbe un racconto a parte. Ciò che colpisce, però, è la naturalezza con cui tutti hanno scelto di salire a bordo. Non sono servite grandi spinte: l'entusiasmo è stato immediato, come accade quando si riconosce il valore di un progetto condiviso. Per chi lo ha ideato e lo sta portando avanti, questo entusiasmo è insieme una gioia e una responsabilità. Una responsabilità bella, quasi emozionante, che si sente addosso mentre il viaggio sta per iniziare. Anche con un po' di stanchezza - quella buona, che arriva quando si lavora a qualcosa in cui si crede davvero. E proprio per questo il progetto ha bisogno della partecipazione di tutti: curiosi, appassionati, abitanti del territorio, studenti, pescatori, artisti, studiosi. Perché il mare, prima di essere un tema da raccontare, è un luogo da vivere insieme.

Il Terminal crociere location ideale per il Convegno nazionale di Polizia locale

LA SPEZIA - Il terminal **crociere** di Largo Fiorillo nel Porto della Spezia si conferma ideale per importanti appuntamenti della città, che a sua volta, in questo caso, si è confermata location ideale del Convegno nazionale di Polizia locale che si terrà oggi mercoledì 11 e domani giovedì 12 marzo. E' possibile visitare gli stand della mostra espositiva dove le aziende propongono soluzioni, strumenti e servizi a supporto dell'attività operativa e amministrativa degli operatori mentre si svolgeranno i confronti - dopo i saluti del sindaco della Spezia e presidente di Anci Liguria Pierluigi Peracchini e del comandante della Locale spezzina Francesco Bertoneri - confronti moderati da Gianluigi Soro, coordinatore tecnico della Commissione sicurezza e rappresentante di Anci Liguria, con Giuseppe Carmagnini, ufficiale della Pm di Prato, su "L'applicazione delle sanzioni accessorie sulla patente", Gaetano Noé, direttore ufficio Ambiente del Comune di Torino, su "Decreto Terra dei Fuochi: luci ed ombre nella applicazione pratica a 7 mesi dalla riforma"; M. Giulia Milone, ufficiale della PI di Milano, su "Azioni di contrasto all'occupazione arbitraria di alloggi". La mattinata proseguirà con "Polizia commerciale: le attività sanzionatorie di competenza del Suap a seguito dei controlli di polizia" a cura di Giacomo Cuniberti, comandante della Polizia Locale a Fossano (CN). Oggi alle ore 14.30 i lavori riprenderanno con la sessione Asaps "Circolazione stradale in pratica", aperta dai saluti di Giordano Biserni, presidente Asaps; moderata da Igor Aloï, comandante della Polizia locale di Savona, sarà dedicata ad aggiornamenti, approfondimenti e procedure. Il pomeriggio proseguirà con gli interventi di Fabio Piccioni, avvocato del Foro di Firenze, su "La rinnovata tutela penale degli animali e le implicazioni in materia di omicidio e lesioni stradali"; Pietro Caimmi, Alcooltest Marketing Italy, su "Sicurezza Stradale: dispositivi di nuova generazione per l'accertamento alcool e droga"; Gianluca Fazzolari, sostituto commissario coordinatore presso la Procura della Repubblica della Spezia, su "Persone, conducenti, veicoli. Tecniche di controllo di legittimità su strada"; infine Matteo Maria Berti, comandante della Polizia locale di Rignano sull'Arno, su "L'evoluzione normativa della legge n. 41/2016 a dieci anni dalla sua entrata in vigore: aspetti pratici e teorici". Domani giovedì 12 marzo i lavori riprenderanno nella mattinata, moderata da Francesco Passaretti, comandante della Polizia locale Firenze, alle 9 con "AI e Polizia Locale - Casi pratici per semplificare i processi e risparmiare tempo", a cura di Giovanna Panucci, avvocatessa, esperta in AI e privacy. Chiuderà il convegno la tavola rotonda "Le azioni di prevenzione e contrasto in materia di sicurezza urbana tra decreti, ordinanze e regolamenti", con Antonella Manzione, consigliere di Stato, Giuseppe Napolitano, direttore della Protezione civile di Roma capitale, e Massimo Ancillotti, già comandante, esperto e autore di pubblicazioni in materia. Il convegno è organizzato dal Gruppo Maggioli



03/11/2026 13:03

Ufficio Stampa

LA SPEZIA - Il terminal crociere di Largo Fiorillo nel Porto della Spezia si conferma ideale per importanti appuntamenti della città, che a sua volta, in questo caso, si è confermata location ideale del Convegno nazionale di Polizia locale che si terrà oggi mercoledì 11 e domani giovedì 12 marzo. E' possibile visitare gli stand della mostra espositiva dove le aziende propongono soluzioni, strumenti e servizi a supporto dell'attività operativa e amministrativa degli operatori mentre si svolgeranno i confronti - dopo i saluti del sindaco della Spezia e presidente di Anci Liguria Pierluigi Peracchini e del comandante della Locale spezzina Francesco Bertoneri - confronti moderati da Gianluigi Soro, coordinatore tecnico della Commissione sicurezza e rappresentante di Anci Liguria, con Giuseppe Carmagnini, ufficiale della Pm di Prato, su "L'applicazione delle sanzioni accessorie sulla patente", Gaetano Noé, direttore ufficio Ambiente del Comune di Torino, su "Decreto Terra dei Fuochi: luci ed ombre nella applicazione pratica a 7 mesi dalla riforma"; M. Giulia Milone, ufficiale della PI di Milano, su "Azioni di contrasto all'occupazione arbitraria di alloggi". La mattinata proseguirà con "Polizia commerciale: le attività sanzionatorie di competenza del Suap a seguito dei controlli di polizia" a cura di Giacomo Cuniberti, comandante della Polizia Locale a Fossano (CN). Oggi alle ore 14.30 i lavori riprenderanno con la sessione Asaps "Circolazione stradale in pratica", aperta dai saluti di Giordano Biserni, presidente Asaps; moderata da Igor Aloï, comandante della Polizia locale di Savona, sarà dedicata ad aggiornamenti, approfondimenti e procedure. Il pomeriggio proseguirà con gli interventi di Fabio Piccioni, avvocato del Foro di Firenze, su "La rinnovata tutela penale degli animali e le implicazioni in materia di omicidio e lesioni stradali"; Pietro Caimmi, Alcooltest Marketing Italy, su "Sicurezza Stradale: dispositivi di nuova generazione per l'accertamento alcool e droga"; Gianluca Fazzolari, sostituto commissario

Port Logistic Press

La Spezia

con il patrocinio del Comune capoluogo e di Anci Liguria e in collaborazione con Asaps e Comando di Polizia locale.

Port Logistic Press

La Spezia

Viaggio alla scoperta delle barche d'epoca in cura nei "Cantieri Navali di La Spezia"

LA SPEZIA - Sono state e sono incessanti le attività di restauro e manutenzione sulle imbarcazioni d'epoca e classiche nei "Cantieri Navali di La Spezia", dove nel corso degli anni sono stati ospitati numerosi scafi della flotta storica della Marina Militare. di Paolo Maccione e Sandro Bagno Attualmente sono presenti il Sangermani Marida del 1959, una lancia di Sciarrelli, Jalina del 1946 e il Requin Bianca del 1963. Il cantiere è inoltre proprietario di Aleph, uno splendido due alberi in legno varato nel 1951 dal cantiere tedesco Abeking & Rasmussen. Dopo i successi conseguiti in regata lo scorso anno, nel 2026 è prevista la sua partecipazione alle manifestazioni dedicate alle barche classiche. In futuro i Cantieri Navali della Spezia hanno inoltre deciso di riservare uno spazio dedicato esclusivamente al rimessaggio e alla manutenzione degli scafi storici. LE BARCHE D'EPOCA AI CANTIERI NAVALI DI LA SPEZIA Presenti nel Golfo dei Poeti da ben 60 anni , i Cantieri Navali di La Spezia www.cnlaspezia.com) non hanno mai cessato di essere un punto di riferimento nel settore delle imbarcazioni d'epoca e classiche. Qui, nel corso degli anni, è stata ospitata una parte della flotta storica della Marina Militare, da Capricia e Grifone del 1963 a Stella Polare del 1965, Artica II del 1956, Chaplin del 1974, Gemini del 1983 e, più recentemente, Tarantella , lo Sparkman & Stephens costruito dal Cantiere Carlini di Rimini nel 1969 entrato a fare parte del naviglio della Marina dopo la donazione avvenuta nel dicembre 2023 da parte dell'armatore tedesco Peter Schmidt. Non solo. I piazzali e i capannoni di rimessaggio hanno accolto grandi golette come il maestoso tre alberi Croce del Sud del 1931, Deva del 1930, Invader del 1905 e scafi minori come Aurora del 1905, il cutter Alcor del 1966 e Ellad , un raro Fife con la poppa a canoa costruito in teak nel 1957. Oggi i cantieri continuano ad essere guidati dal 31enne Marco Agnese , con alla direzione operativa il lunigianese Moreno Cantinotti . Nel corso della presente stagione sono proseguiti i lavori a bordo di alcuni scafi in legno, tra i quali Aleph del 1951, l'ammiraglia del cantiere che dopo le recenti vittorie conseguite nel 2025 tornerà alla partecipazione attiva in occasione dei raduni di vele d'epoca. IL RITORNO IN REGATA DI ALEPH DEL 1951 Aleph è uno splendido yawl Marconi lungo 16 metri, varato nel 1951 con il nome di Konigin dal cantiere tedesco Abeking & Rasmussen su progetto di quest'ultimo. Costruito in fasciame di pino e mogano Honduras su ordinate di acacia, nel 1970 è stato acquistato da Mario Pirri, futuro armatore di Latifa, un 21 metri di Fife del 1936. Con Aleph, Pirri ha attraversato l' Oceano Atlantico per quattro volte, di cui tre in solitario . Nel 2009 l'imbarcazione è stata rilevata dai Cantieri Navali di La Spezia per uso prettamente **crocieristico**. Tra settembre e ottobre del 2025 è tornata a regata ai raduni di vele d'epoca, partecipando alle Regate delle Isole di Imperia Le Vele d'Epoca in Passeggiata Morin alla Spezia e alla ventesima edizione



LA SPEZIA - Sono state e sono incessanti le attività di restauro e manutenzione sulle imbarcazioni d'epoca e classiche nei "Cantieri Navali di La Spezia", dove nel corso degli anni sono stati ospitati numerosi scafi della flotta storica della Marina Militare. di Paolo Maccione e Sandro Bagno Attualmente sono presenti il Sangermani Marida del 1959, una lancia di Sciarrelli, Jalina del 1946 e il Requin Bianca del 1963. Il cantiere è inoltre proprietario di Aleph, uno splendido due alberi in legno varato nel 1951 dal cantiere tedesco Abeking & Rasmussen. Dopo i successi conseguiti in regata lo scorso anno, nel 2026 è prevista la sua partecipazione alle manifestazioni dedicate alle barche classiche. In futuro i Cantieri Navali della Spezia hanno inoltre deciso di riservare uno spazio dedicato esclusivamente al rimessaggio e alla manutenzione degli scafi storici. LE BARCHE D'EPOCA AI CANTIERI NAVALI DI LA SPEZIA Presenti nel Golfo dei Poeti da ben 60 anni , i Cantieri Navali di La Spezia www.cnlaspezia.com) non hanno mai cessato di essere un punto di riferimento nel settore delle imbarcazioni d'epoca e classiche. Qui, nel corso degli anni, è stata ospitata una parte della flotta storica della Marina Militare, da Capricia e Grifone del 1963 a Stella Polare del 1965, Artica II del 1956, Chaplin del 1974, Gemini del 1983 e, più recentemente, Tarantella , lo Sparkman & Stephens costruito dal Cantiere Carlini di Rimini nel 1969 entrato a fare parte del naviglio della Marina dopo la donazione avvenuta nel dicembre 2023 da parte dell'armatore tedesco Peter Schmidt. Non solo. I piazzali e i capannoni di rimessaggio hanno accolto grandi golette come il maestoso tre alberi Croce del Sud del 1931, Deva del 1930, Invader del 1905 e scafi minori come Aurora del 1905, il cutter Alcor del 1966 e Ellad , un raro Fife con la poppa a canoa costruito in teak nel 1957. Oggi i cantieri continuano ad essere guidati dal 31enne Marco Agnese , con alla direzione operativa il lunigianese Moreno Cantinotti . Nel corso della presente

Port Logistic Press

La Spezia

del Raduno Vele Storiche Viareggio . In quest'ultima occasione, oltre a primeggiare sia nella Classifica CIM che nel proprio Raggruppamento, si è aggiudicata il Trofeo Vele Storiche Viareggio , riconoscimento assegnato all'imbarcazione che abbia mantenuto inalterata nel tempo la propria originalità. Quest'anno su Aleph, che tornerà a frequentare i campi di regata al comando dello skipper Steven Salamone , sono previsti interventi di pitturazione del bellissimo fasciame a vista e dell'alberatura, affidati al restauratore del cantiere Antonio Mascia MARIDA, UNO STORICO SANGERMANI DEL 1959 Marida è la costruzione numero 110 dello storico cantiere ligure Sangermani . Varato nel è un Il Classe RORC armato a yawl bermudiano lungo 13,48 metri. Marida è entrata ai Cantieri Navali di La Spezia lo scorso inverno per una serie di interventi di ebanisteria all'opera viva eseguiti dai maestri d'ascia Michele e Andrea Balistreri della Spezia, padre e figlio, da tanti anni maestranze di riferimento del cantiere. " Su Marida ", racconta Andrea Balistreri, " abbiamo sostituito una parte delle ordinate nella zona sinistra prodiera, sotto la linea di galleggiamento, affiancando rinforzi volgarmente detti 'bastardi'. Successivamente sono state posate le nuove tavole di fasciame in legno di mogano e ripristinata la tenuta stagna ". La barca è stata ceduta recentemente ad un nuovo armatore e si spera di vederla presto partecipare alle regate di vele d'epoca soprattutto nel corso del 2026, anno in cui i Cantieri Sangermani compiono ben 130 anni dalla fondazione. In oltre un secolo si calcola che questa realtà ligure abbia realizzato oltre imbarcazioni, di cui circa nella storica sede di Lavagna, attiva dal 1946.

BIANCA, UN REQUIN DEL 1963 Dopo la manutenzione invernale continuerà a navigare Bianca , un Classe Requin , monotipo da regata lungo 9,60 metri progettato nel 1931 dal finlandese Gunnar L. Stenbäck . Il nome originale del Requin è Hai , che in lingua scandinava significa "squalo", scelto come simbolo della Classe. Era l'epoca in cui la vela internazionale era praticata quasi esclusivamente su scafi appartenenti alle classi metriche, tra cui i blasonati 6 Metri Stazza Internazionale. Il Requin finlandese, così come lo svedese Tumlare e il norvegese Dragone , vennero definiti "i 6 Metri del povero", per il tipo di costruzione più economica e costi più accessibili. Il Requin è un'imbarcazione sensibile alla barra, divertente e veloce, utilizzata anche per brevi crociere costiere. Bianca (ex Ghost), numero di costruzione 306 , è stata varata nel presso il cantiere francese Pouvreau . Questo esemplare è privo di tuga e ha un unico grande pozzetto interamente scoperto. Nel 2009 era stato completato un importante restauro, dopo il quale aveva partecipato alle regate di vele d'epoca nel Golfo della Spezia. Si calcola che nel corso dei decenni siano stati costruiti oltre 500 Requin , presenti in Francia, Nord Europa, a Dakar, in Martinica, Algeria, Marocco, Svizzera e Libano. Esiste inoltre una versione moderna di questa barca, costruita in vetroresina e con l'alberatura in alluminio.

UNO SPAZIO DEDICATO ALLE BARCHE D'EPOCA " Tra i progetti in corso da parte del cantiere ", racconta Moreno Cantinotti, " vi è quello di riservare nuovi spazi dedicati alla cura, rimessaggio e manutenzione delle imbarcazioni d'epoca e classiche, di lunghezza compresa tra 6 e oltre 30 metri , affinché possano essere sottoposte a lunghi interventi di restauro o periodici lavori di risanamento ". Tra le barche più piccole una lancia a vela lunga circa 6 metri disegnata da

Port Logistic Press

La Spezia

Carlo Sciarrelli , il Maestro triestino della progettazione di barche classiche di cui quest'anno ricorrono i 20 anni dalla sua scomparsa. Presente anche Jalina , sloop Marconi lungo 13,46 metri varato nel dal cantiere francese P. Jouet di Sartrouville su progetto di Eugène Cornu . La barca, costruita con la " poppa a canoa " in fasciame di mogano su ossatura in quercia, nel 1953 ha vinto la prima edizione della mitica Regata della Giraglia nella propria categoria, replicando questo successo nei due anni successivi. Recentemente il piazzale esterno del cantiere ha ospitato Menorca , una navetta classica in acciaio lunga 48,50 metri adibita a crociere charter, costruita nel dal cantiere olandese Botje Ensing e sottoposta a interventi di aggiornamento e ricondizionamento dell'impiantistica di bordo. Immagini di Paolo Maccione LA SPEZIA - Proseguono le rilevazioni mensili della Camera di Commercio Riviera di Liguria sui.

Pressmare

Ravenna

Ravenna: protocollo per il refit del Moro di Venezia III, simbolo della sfida di Gardini

Il Moro di Venezia III, una delle imbarcazioni più rappresentative della stagione della vela italiana degli anni Novanta, sarà oggetto nei prossimi mesi di interventi di manutenzione nell'ambito di un'iniziativa condivisa tra enti pubblici e soggetti del territorio ravennate. Nei giorni scorsi è stato infatti 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 è finalizzato alla promozione della tradizione velica ravennate e allo sviluppo del turismo nautico attraverso una serie di iniziative di interesse pubblico. Tra le attività previste rientrano anche interventi di manutenzione straordinaria e ordinaria sul Moro di Venezia III, imbarcazione che nel tempo è diventata una delle testimonianze più riconoscibili del legame tra la città di Ravenna e il mondo della vela. Il protocollo avrà durata quadriennale dal 2026 al 2029. In questo quadro l'Autorità di Sistema Portuale metterà a disposizione un importo massimo di 30.000 euro per la manutenzione straordinaria dell'imbarcazione, a cui si aggiungerà un contributo di 2.500 euro annui per la manutenzione ordinaria. Le attività operative saranno affidate al Circolo Velico Ravennate, che gestirà anche il pontile della darsena di città, infrastruttura realizzata dall'Autorità Portuale con i fondi del Bando Periferie veicolati dal Comune. Il pontile sarà utilizzato anche per l'organizzazione di iniziative pubbliche dedicate alla vela. Al progetto partecipano anche altri soggetti del territorio. La Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna sosterrà le attività di promozione del turismo nautico e della tradizione velica con un contributo una tantum di 5.000 euro, mentre la Fondazione Raul Gardini metterà a disposizione 2.500 euro annui. Il Comune di Ravenna, concessionario delle aree della testata della darsena dove è ormeggiato il Moro di Venezia III, faciliterà lo svolgimento delle attività previste e sosterrà la promozione delle iniziative pubbliche. La Compagnia Portuale fornirà invece un supporto tecnico e logistico mettendo a disposizione mezzi e professionalità per le operazioni di manutenzione. Il Moro di Venezia III rappresenta una pagina significativa della storia sportiva italiana. L'imbarcazione ha vinto il Campionato del Mondo IACC nel 1991 ed è stata utilizzata successivamente come barca di prova nella preparazione della Louis Vuitton Cup. Nel 1995 venne acquistata da Diego Della Valle, che valutava la possibilità di promuovere una propria sfida all'America's Cup con Paul Cayard come skipper. In quegli anni l'imbarcazione navigò a San Diego, ospitando a bordo numerosi ospiti e potenziali sponsor durante l'edizione della Coppa vinta da Team New Zealand. Dopo alcuni anni Della Valle ha donato la barca all'Autorità Portuale di Ravenna, che inizialmente l'ha collocata in prossimità della propria sede. Nel 2021 l'imbarcazione è stata poi trasferita alla testata della darsena del porto, in una posizione



Pressmare

Ravenna

visibile al pubblico e a pochi passi dal centro storico. Oggi il Moro di Venezia III rimane uno dei simboli più riconoscibili della stagione della sfida velica lanciata da Raul Gardini e del legame tra Ravenna e il mare. Gli interventi previsti dal protocollo intendono preservare questa testimonianza storica e utilizzare il suo refitting come occasione per promuovere iniziative dedicate alla cultura della vela e allo sport velico. ©PressMare - riproduzione riservata.

Porto di Livorno, installata centralina per monitoraggio inquinamento

Sindaco: 'Segno nostro impegno mettere al primo posto sicurezza e salute' Installata la centralina fissa Atm2 per il monitoraggio dell'inquinamento in ambito portuale a **Livorno**: è operativa da da ieri, il test proseguirà per tutto marzo, mentre da aprile inizierà "il suo funzionamento ordinario e costante", spiega il sindaco Luca Salvetti. "Stiamo lavorando anche - aggiunge il primo cittadino - alle modalità per rendere facilmente accessibili i dati che saranno rilevati, secondo protocolli di legge. Come avevamo detto in tutte le sedi, l'attenzione dell'amministrazione su questo fronte è massima e punta a confermare un percorso che vede la nostra città progredire positivamente su tutti gli indicatori ambientali. Il tema dei fumi in **porto** è al centro del nostro lavoro sin dal periodo post covid, e la centralina posizionata in area portuale con la collaborazione di Regione Toscana, Arpat e Autorità di sistema portuale è l'ultimo passaggio di un percorso che su questo tema non ha mai visto rallentamenti. È il segnale concreto del nostro impegno nell'amministrare mettendo al primo posto questioni irrinunciabili come la sicurezza e la salute di tutti i cittadini".



Informazioni Marittime

Livorno

Monitoraggio inquinamento, installata nel porto di Livorno la centralina fissa Atm2

"Il tema dei fumi in ambito portuale - ha detto il sindaco Luca Salvetti - è al centro del nostro lavoro sin dal periodo post covid" A **Livorno** è operativa la centralina fissa Atm2 per il monitoraggio dell'inquinamento in ambito portuale. I test proseguiranno per tutto il mese di marzo, mentre da aprile è previsto il suo funzionamento ordinario e costante. "Stiamo lavorando anche alle modalità per rendere facilmente accessibili i dati che saranno rilevati, secondo protocolli di legge - ha spiegato il sindaco di **Livorno** Luca Salvetti -. Come avevamo detto in tutte le sedi, l'attenzione dell'amministrazione su questo fronte è massima e punta a confermare un percorso che vede la nostra città progredire positivamente su tutti gli indicatori ambientali". "Il tema dei fumi in **porto** - ha aggiunto il sindaco - è al centro del nostro lavoro sin dal periodo post covid, e la centralina posizionata in area portuale con la collaborazione di Regione Toscana, Arpat e Autorità di sistema portuale è l'ultimo passaggio di un percorso che su questo tema non ha mai visto rallentamenti". Condividi Tag porti **livorno** Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Monitoraggio inquinamento, installata nel porto di Livorno la centralina fissa Atm2



03/11/2026 15:30

"Il tema dei fumi in ambito portuale - ha detto il sindaco Luca Salvetti - è al centro del nostro lavoro sin dal periodo post covid" A Livorno è operativa la centralina fissa Atm2 per il monitoraggio dell'inquinamento in ambito portuale. I test proseguiranno per tutto il mese di marzo, mentre da aprile è previsto il suo funzionamento ordinario e costante. "Stiamo lavorando anche alle modalità per rendere facilmente accessibili i dati che saranno rilevati, secondo protocolli di legge - ha spiegato il sindaco di Livorno Luca Salvetti -. Come avevamo detto in tutte le sedi, l'attenzione dell'amministrazione su questo fronte è massima e punta a confermare un percorso che vede la nostra città progredire positivamente su tutti gli indicatori ambientali". "Il tema dei fumi in porto - ha aggiunto il sindaco - è al centro del nostro lavoro sin dal periodo post covid, e la centralina posizionata in area portuale con la collaborazione di Regione Toscana, Arpat e Autorità di sistema portuale è l'ultimo passaggio di un percorso che su questo tema non ha mai visto rallentamenti". Condividi Tag porti livorno Articoli correlati.

La "santa alleanza" dei porti turistici: insieme creiamo efficienza, qualità e sviluppo

Parte dalla Toscana l'idea di "Marine d'Italia": molto di più di un marchio ROSIGNANO. Stavolta non è un protocollo d'intesa, e nemmeno il solito organismo di categoria che si mettono insieme per ritagliarsi un po' d'attenzione nella politicosfera delle istituzioni: le "Marine d'Italia" è anche qualcosa di più di un marchio doc che "vende" il fascino ineguagliabile del Bel Paese. È una "santa alleanza" che nasce da una esigenza salita dal basso e dall'operatività concreta per farsi piattaforma nazionale. Come? Non con le belle dichiarazioni d'intenti ma connettendo in concreti qualcosa che ha già aggregato a livello regionale tante singole realtà dei porti turistici. Il punto di partenza è la "fotografia" della produzione di yacht sopra i 30 metri: il 52% della produzione mondiale è in mano a cantieri italiani. E, guardando dentro il dato tricolore emerge che il 40% di questo settore è concentrato in Toscana. È come se fra le Apuane e Capalbio fosse concentrato un "campionato" in cui giocano Bayern, Manchester United, Psg, Barcellona e Liverpool: tutti con la maglietta toscana. Possibile non accorgersi che è un "unicum" senza uguali in nessun altro tipo di attività manifatturiera? Possibile non capire che potrebbe essere la strada per evitare di imprigionarsi da soli in un territorio musealizzato e cartolinizzato? L'incubo all'orizzonte è che accada qualcosa di simile al prodotto auto: la Fiat era un gigante dell'industria europea, adesso ne è il ruotino di scorta. In una dozzina di anni, i cinesi sono passati da zero a rappresentare lo sforzo di penetrazione commerciale più forte in tutta la gamma dei veicoli: basti vedere che in tv la metà degli spot riguarda auto cinesi. Detto fra parentesi: non è forse vero che la massima vetrina internazionale del settore (Icomia) si terrà la prossima volta a Shanghai e che la Cina ha promesso nel frattempo di costruire 400 porti turistici? Come evitare di alzare bandiera bianca anche sul fronte del porto (turistico)? Sulla base del modello vincente di "Marine della Toscana", già in pista da sette anni, una costellazione di aggregazioni di rango regionale si è messa sotto le insegne di questa denominazione unificante: l'ha fatto con un evento-presentazione nel quartier generale del porto turistico di Marina Cala de' Medici, appena a sud di Castiglioncello, in territorio di Rosignano. Ai nastri di partenza, al di là della Toscana che fa gli onori di casa, gli esponenti di questa galassia delle tradizioni marinare di Sardegna, Liguria, Sicilia, Veneto e Puglia. L'obiettivo è chiaro: anziché una rappresentatività che nasca da enunciazioni e petizioni di principio, ecco l'intenzione di: sviluppare servizi omogenei e di elevata qualità, promuovere il sistema della portualità turistica italiana in modo unitario su scala internazionale connetterlo al mondo dei grandi yacht. Lo ripete Matteo Italo Ratti, presidente di "Marine della Toscana" e padrone di casa in qualità di "timoniere" del Cala de' Medici; lo ribadisce Pietro Angelini, direttore di Navigo, anima tecnica di questa collaborazione



Parte dalla Toscana l'idea di "Marine d'Italia": molto di più di un marchio ROSIGNANO. Stavolta non è un protocollo d'intesa, e nemmeno il solito organismo di categoria che si mettono insieme per ritagliarsi un po' d'attenzione nella politicosfera delle istituzioni: le "Marine d'Italia" è anche qualcosa di più di un marchio doc che "vende" il fascino ineguagliabile del Bel Paese. È una "santa alleanza" che nasce da una esigenza salita dal basso e dall'operatività concreta per farsi piattaforma nazionale. Come? Non con le belle dichiarazioni d'intenti ma connettendo in concreti qualcosa che ha già aggregato a livello regionale tante singole realtà dei porti turistici. Il punto di partenza è la "fotografia" della produzione di yacht sopra i 30 metri: il 52% della produzione mondiale è in mano a cantieri italiani. E, guardando dentro il dato tricolore emerge che il 40% di questo settore è concentrato in Toscana. È come se fra le Apuane e Capalbio fosse concentrato un "campionato" in cui giocano Bayern, Manchester United, Psg, Barcellona e Liverpool: tutti con la maglietta toscana. Possibile non accorgersi che è un "unicum" senza uguali in nessun altro tipo di attività manifatturiera? Possibile non capire che potrebbe essere la strada per evitare di imprigionarsi da soli in un territorio musealizzato e cartolinizzato? L'incubo all'orizzonte è che accada qualcosa di simile al prodotto auto: la Fiat era un gigante dell'industria europea, adesso ne è il ruotino di scorta. In una dozzina di anni, i cinesi sono passati da zero a rappresentare lo sforzo di penetrazione commerciale più forte in tutta la gamma dei veicoli: basti vedere che in tv la metà degli spot riguarda auto cinesi. Detto fra parentesi: non è forse vero che la massima vetrina internazionale del settore (Icomia) si terrà la prossima volta a Shanghai e che la Cina ha promesso nel frattempo di costruire 400 porti turistici? Come evitare di alzare bandiera bianca anche sul fronte del porto (turistico)? Sulla base del modello vincente di "Marine della Toscana", già in pista da sette anni, una costellazione di aggregazioni di rango regionale si è messa sotto le insegne di questa denominazione unificante: l'ha fatto con un evento-presentazione nel quartier generale del porto turistico di Marina Cala de' Medici, appena a sud di Castiglioncello, in territorio di Rosignano. Ai nastri di partenza, al di là della Toscana che fa gli onori di casa, gli esponenti di questa galassia delle tradizioni marinare di Sardegna, Liguria, Sicilia, Veneto e Puglia. L'obiettivo è chiaro: anziché una rappresentatività che nasca da enunciazioni e petizioni di principio, ecco l'intenzione di: sviluppare servizi omogenei e di elevata qualità, promuovere il sistema della portualità turistica italiana in modo unitario su scala internazionale connetterlo al mondo dei grandi yacht. Lo ripete Matteo Italo Ratti, presidente di "Marine della Toscana" e padrone di casa in qualità di "timoniere" del Cala de' Medici; lo ribadisce Pietro Angelini, direttore di Navigo, anima tecnica di questa collaborazione

La Gazzetta Marittima

Livorno

reale: «Stiamo parlando di una piattaforma di servizi che opera a supporto degli aggregati regionali, siano essi esistenti o in fase di costituzione, con l'obiettivo di rafforzarne la capacità operativa, commerciale, organizzativa e internazionale». Il Consorzio Marine della Toscana è stato visto sia a livello governativo che dalle altre regioni come una "buona prassi" alla quale guardare su scala nazionale, spiega Ratti. «Uniti si vince: ecco, la nuova piattaforma "Marine d'Italia" va proprio in questo senso. Dove sta il salto in avanti? Semplicemente nel fatto che, in un mercato sempre più internazionale come quello della portualità turistica, andiamo a presentarci all'estero con "Casa Italia", dando anche una risposta concreta dell'Italia alla Comunità Europea». La "bussola" per il fronte aggregato delle marine made in Italy? Proporsi come «strumento abilitante per: integrare sistemi di prenotazione e servizi tra le diverse realtà regionali, potenziare l'organizzazione di eventi condivisi, sviluppare iniziative comuni di promozione, attivare acquisti aggregati e ottimizzazione dei costi, favorire standard operativi coerenti tra reti territoriali». Come dire: «La piattaforma non sostituisce le identità locali né centralizza le decisioni, ma mette a disposizione strumenti comuni per rafforzare ciò che esiste e accompagnare la nascita di nuovi aggregati regionali» (cit. Ratti). Prendiamo l'esempio con le pinze, ma non dev'essere un caso se è Airbnb la cosa che salta fuori come "ingranaggio" dal quale prendere ispirazione: non in sé ovviamente ma per reclamare una differenza rispetto alle modalità consuete. Si pensi anche al fatto che, nel corso della presentazione, Marianna De Caro ha messo in vetrina la piattaforma online "Ormeggiando.it" come portale facilmente navigabile per offrire all'istante soluzioni per l'ormeggio anche contando sull'intelligenza artificiale per migliorare l'esperienza di scelta. Però non è solo una sorta di Booking.com che nasce dalle infrastrutture: è parecchio di più, soprattutto come cambiamento di prospettiva. In effetti, anche l'idea del portale ha bisogno di una postilla: è uno degli strumenti, ma quel che c'è dietro è una attitudine d'insieme che punta a presentarsi alla clientela internazionale con un volto unico. Una volta richiamata l'attenzione sui porti del Bel Paese, sarà la competizione sulla qualità dei servizi e sulla bellezza dei luoghi a fare la differenza. Ma dopo. Il termine giusto lo tira fuori Andrew Agius Muscat, che a Malta è il numero uno della Mediterranean Tourism Foundation e dell'organizzazione di categoria degli operatori del turismo: la chiama "co-petizione", un mix di collaborazione e di competitività. Non va sottovalutato il fatto che alla presentazione fossero presenti, nell'arcipelago di addetti ai lavori, anche figure di riferimento come Matteo Molinas (Porto Rotondo), Alberto Sonino (**Venezia** Certosa Marina), Giorgio Casareto (Portosole Sanremo) e Andrea Barbagelata (Marina Porto Antico) o anche Gianluca Sabato, esponente di un porto turistico che verrà, quello in costruzione nel Porto Mediceo a Livorno sotto le insegne di D-Marin. Sulla stessa lunghezza d'onda, ad esempio, la suggestione che arriva da Barbagelata: i porti turistici della Scozia si sono presentati facendo fronte comune fra le realtà dei marina e le società di charter, e fin qui è comprensibile, ma «in tandem con le aziende di whisky. «Non hanno da mettere in vetrina il solleone e le spiagge, dunque valorizzano giustamente quel che hanno: noi che abbiamo il fascino mediterraneo di coste e sole,

La Gazzetta Marittima

Livorno

perché non prenderne comunque esempio?». Non è tutto. Prendiamo il fatto che, come detto, in Toscana si concentra il "cuore" del meglio della produzione mondiale di yacht sopra i 30 metri. Grande risultato del quale, detto per inciso (ed è un problema), neanche noi toscani siamo consapevoli davvero. Però c'è un "però", e il motivo lo spiega Pietro Angelini puntando l' "occhio di bue" dei riflettori di scena sul fatto che spesso le infrastrutture «non crescono con la stessa velocità». È dunque qui che vuol giocarsi la partita l'aggregazione di "Marine d'Italia": lavorando in modo unitario «su efficientamento dei servizi, condivisione delle nuove pratiche, formazione professionale e rafforzamento del marchio Italia su scala mondiale». Vorrà pur dire qualcosa se il "calcio d'inizio" delle "Marine della Toscana" sta dentro un cartellone più ampio: quello dell'evento internazionale della "Tuscany Yachting Week" che sembra rappresentare una svolta nell'acquisizione della consapevolezza che se l'Emilia ha Maranello e la Motor Valley per il motorismo di altissimo livello, la Toscana può ben avere la Yachting Valley (anzi Coast, visto il genere di prodotto). Dice qualcosa anche una certa attitudine a dirsi le cose in faccia, com'è capitato con il sindaco rosignanesi Claudio Marabotti, una svolta politica nella tradizione delle amministrazioni del municipio dove sorge il Cala de' Medici: «Se fossi stato sindaco quando avete realizzato qui il porto vi avrei detto no». Ma c'è e invece che mettersi a piantarsi i bastoni fra le ruote, bisogna usare il principio di realtà e «farlo funzionare al meglio: io ci sto, parliamone a viso aperto». Nel frattempo, il calendario della "Tuscan Yachting Week" mette in agenda oggi mercoledì 11 marzo il via a uno degli eventi-clou: "Yare" sta in sigla per "Yachting Aftersales & Refit Experience" e tiene banco nella zona di Viareggio fino al 13 marzo con il rango di una fra le iniziative internazionali di riferimento nel campo del "refit" e dei servizi dedicati ai superyacht. Anche qui con un meccanismo un po' fuori dal comune: né stand né padiglioni, meglio il dialogo diretto e meeting specifici dedicati a profili ben precisi. Domani il debutto a Carrara per "Seatechnology", appuntamento-chiave in area mediterranea sotto il profilo dell'innovazione dell'industria dello yachting con una agenda dedicata a «Un mare di startup». Mauro Zucchelli.

Smog dalle navi a Livorno, operativa la centralina per il monitoraggio dei fumi

Il sindaco: attenzione massima, stiamo lavorando per rendere facilmente accessibili i dati **LIVORNO**. È stata installata la centralina fissa per il monitoraggio dell'inquinamento in ambito portuale a **Livorno**. Ne dà notizia il Comune di **Livorno** per bocca del sindaco Luca Salvetti, che segnala come sia operativa a partire da martedì 10 marzo: il test di monitoraggio proseguirà «per tutto marzo», il suo funzionamento ordinario e costante inizierà a partire da aprile. Nel mirino c'è l'inquinamento atmosferico causato dalle emissioni dai fumaioli delle navi in sosta in porto che per alimentare gli apparati di bordo sono costrette a tenere accesi i motori: l'impianto per fornire energia elettrica da terra è stato finanziato (su alcune banchine) tramite i soldi del Pnrr e i lavori sono in fase avanzata. C'è da dire che una sperimentazione-pilota era stata tentata a **Livorno**, nella zona del Punto Franco dieci anni fa ma è rimasta al palo perché probabilmente non erano ancora maturi i tempi e le condizioni operative (l'impianto c'era ma è rimasto di fatto inutilizzato). «Stiamo lavorando anche alle modalità per rendere facilmente accessibili i dati che saranno rilevati, secondo protocolli di legge», dice il sindaco. Lo ripete ribadendo che, «come avevamo detto in tutte le sedi», il governo locale livornese rivendica che la propria attenzione su questo fronte «è massima» e punta a confermare un percorso che vede «la nostra città progredire positivamente su tutti gli indicatori ambientali». Il tema dei fumi in porto - mette in risalto Salvetti - è «al centro del nostro lavoro sin dal periodo post Covid: la centralina posizionata in area portuale con la collaborazione di Regione Toscana, Arpat e Autorità di Sistema Portuale è l'ultimo passaggio di un percorso che su questo tema non ha mai visto rallentamenti». Per il sindaco labronico, indipendente alla guida di una coalizione di centrosinistra, è «il segnale concreto del nostro impegno nell'amministrare mettendo al primo posto questioni irrinunciabili come la sicurezza e la salute di tutti i cittadini».



La Gazzetta Marittima
Smog dalle navi a Livorno, operativa la centralina per il monitoraggio dei fumi
03/11/2026 16:29
Il sindaco: attenzione massima, stiamo lavorando per rendere facilmente accessibili i dati LIVORNO. È stata installata la centralina fissa per il monitoraggio dell'inquinamento in ambito portuale a Livorno. Ne dà notizia il Comune di Livorno per bocca del sindaco Luca Salvetti, che segnala come sia operativa a partire da martedì 10 marzo: il test di monitoraggio proseguirà «per tutto marzo», il suo funzionamento ordinario e costante inizierà a partire da aprile. Nel mirino c'è l'inquinamento atmosferico causato dalle emissioni dai fumaioli delle navi in sosta in porto che per alimentare gli apparati di bordo sono costrette a tenere accesi i motori: l'impianto per fornire energia elettrica da terra è stato finanziato (su alcune banchine) tramite i soldi del Pnrr e i lavori sono in fase avanzata. C'è da dire che una sperimentazione-pilota era stata tentata a Livorno, nella zona del Punto Franco dieci anni fa ma è rimasta al palo perché probabilmente non erano ancora maturi i tempi e le condizioni operative (l'impianto c'era ma è rimasto di fatto inutilizzato). «Stiamo lavorando anche alle modalità per rendere facilmente accessibili i dati che saranno rilevati, secondo protocolli di legge», dice il sindaco. Lo ripete ribadendo che, «come avevamo detto in tutte le sedi», il governo locale livornese rivendica che la propria attenzione su questo fronte «è massima» e punta a confermare un percorso che vede «la nostra città progredire positivamente su tutti gli indicatori ambientali». Il tema dei fumi in porto - mette in risalto Salvetti - è «al centro del nostro lavoro sin dal periodo post Covid: la centralina posizionata in area portuale con la collaborazione di Regione Toscana, Arpat e Autorità di Sistema Portuale è l'ultimo passaggio di un percorso che su questo tema non ha mai visto rallentamenti». Per il sindaco labronico, indipendente alla guida di una coalizione di centrosinistra, è «il segnale concreto del nostro impegno nell'amministrare mettendo al primo posto questioni irrinunciabili come la sicurezza e la salute di tutti i cittadini».

Marine d'Italia e refit globale: la nautica fa sistema al Propeller

A Livorno confronto su nautica, portualità turistica e sviluppo delle marine: focus su sinergie di sistema, refit e scenari internazionali

Francesco Filiali

LIVORNO Nel pieno della Yachting Week, il Propeller Club Port of Leghorn accende i riflettori sulla nautica nella Blue Economy , promuovendo un confronto dedicato all'evoluzione delle marine turistiche, alla crescita del refit e alle nuove prospettive di aggregazione del comparto. Ad aprire i lavori è stata la presidente del Propeller livornese Maria Gloria Giani , che ha richiamato la continuità del percorso avviato già lo scorso anno con gli eventi collegati allo Yare di Viareggio. 'Abbiamo voluto proporre un focus specifico sulla nautica - ha spiegato - anche alla luce del lancio del progetto Marine d'Italia e della presenza, tra i nostri soci, di protagonisti direttamente impegnati nello sviluppo di questo percorso. È giusto che i temi affrontati dal Propeller abbraccino l'intero universo della Blue Economy' . Secondo Giani , il settore rappresenta una leva economica fondamentale per il territorio. 'Approdi turistici, cantieristica, servizi e refitting costituiscono un sistema trainante per l'economia toscana, non solo marittima ma territoriale nel suo complesso' . Evoluzione delle infrastrutture e rapporto porto-territorio Nel corso del convegno sono stati approfonditi diversi aspetti tecnici e industriali.

Marco Pittori , di Interprogetti, ha presentato un'analisi sulle evoluzioni delle infrastrutture portuali dedicate allo yachting, evidenziando come la crescente dimensione delle imbarcazioni e l'intensificazione dei servizi di refit richiedano approdi sempre più specializzati. Il tema dell'integrazione con il territorio è stato invece affrontato da Michela Fucile , amministratore di Yacht Broker Srl, che ha sottolineato l'importanza di sviluppare modelli gestionali capaci di valorizzare il rapporto tra marina, turismo e tessuto urbano, in un'ottica di attrattività complessiva delle destinazioni nautiche. Geopolitica e nuove rotte del turismo nautico Tra i contributi anche quello dell'ingegner Alessandro Santi , past president di Federagenti, con il quale è stata condivisa una riflessione sugli effetti che le tensioni geopolitiche internazionali possono produrre sul traffico nautico e sulle rotte del turismo marittimo. 'Gli attuali equilibri globali richiedono attenzione e capacità di lettura strategica - ha osservato Giani -. In scenari complessi come quelli che interessano l'area del Golfo Persico, il Mediterraneo occidentale potrebbe rafforzare il proprio ruolo come destinazione di riferimento. È però necessario affrontare questi cambiamenti con senso di responsabilità e visione di sistema'. Marine d'Italia e la necessità di fare sistema Il tema della cooperazione tra territori e operatori è emerso come elemento centrale per il futuro del comparto. 'È sempre più evidente la necessità di superare logiche di campanile e costruire sinergie concrete. In questa prospettiva si inserisce pienamente il progetto Marine d'Italia , che punta a una rappresentanza unitaria e competitiva della portualità turistica nazionale' ribadisce



Messaggero Marittimo

Livorno

Giani. Il progetto, presentato nella stessa giornata a Marina Cala de' Medici, mira a creare un soggetto tecnico capace di promuovere il sistema italiano delle marine sui mercati internazionali. Matteo Italo Ratti, presidente del Consorzio Marine della Toscana, ha evidenziato l'esigenza di superare la frammentazione delle singole infrastrutture e di costruire una vera 'Casa Italia' della nautica, in grado di attrarre naviglio internazionale attraverso standard qualitativi condivisi. Nel corso del confronto è stata inoltre richiamata la crescita del segmento refit e la necessità di adeguare le infrastrutture portuali alle nuove dinamiche del mercato globale. In questo quadro, Pietro Angelini, direttore generale del Consorzio Marine della Toscana, ha sottolineato l'importanza di rafforzare il dialogo con le istituzioni europee per il riconoscimento della nautica come settore strategico nelle politiche industriali comunitarie. Il ruolo del Propeller come piattaforma neutrale. La presidente Giani ha infine ribadito la funzione del Propeller come luogo di confronto e networking per l'intero cluster marittimo. 'Il nostro compito è creare spazi di dialogo tra tutti gli attori dello shipping e della Blue Economy. La nautica, tra l'altro, si sta allineando rapidamente ai grandi processi di innovazione, dalla digitalizzazione dei servizi all'elettrificazione delle banchine per grandi yacht'. Uno sguardo anche alle attività future del Club. 'Continueremo a promuovere incontri che coinvolgano fornitori, marine, operatori energetici e analisti geopolitici, perché il Propeller è al servizio della comunità dello shipping. La sua natura non datoriale ma aggregante lo rende uno dei pochi soggetti in grado di muoversi con libertà e visione strategica'. Nel complesso, l'iniziativa ha restituito l'immagine di una nautica italiana in fase di consolidamento industriale, chiamata a fare sistema per affrontare le sfide infrastrutturali, geopolitiche e competitive del mercato globale.

LetExpo, Gariglio: "Nuovo segretario generale? A Livorno serve figura di alto profilo"

Il presidente dell'AdSp labronica sulla scelta di avviare la manifestazione d'interesse per l'incarico di numero due di Palazzo Rosciano. E anche sul Ponte sulla Fi-Pi-Li: Situazione sotto controllo

Andrea Puccini

VERONA Dal ponte mobile della Darsena Toscana alle prospettive infrastrutturali del porto, fino alla scelta del nuovo segretario generale dell'ente. Sono stati diversi i temi affrontati dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, a margine di LetExpo 2026 in corso a Verona. Il presidente ha innanzitutto fatto il punto sulla situazione del ponte di collegamento lungo la Strada di grande comunicazione FirenzePisaLivorno, interessato nei giorni scorsi dal cedimento del sistema di sollevamento. Dopo l'incidente, potenzialmente molto impattante sulla circolazione e sull'operatività portuale, la struttura è stata riallineata e riportata nella posizione corretta grazie a un intervento rapido che ha coinvolto numerosi soggetti istituzionali e tecnici. C'è stata una mobilitazione generale - ha spiegato Gariglio - con il contributo della Regione, della Città metropolitana, dell'azienda che gestisce il ponte, dell'Autorità portuale, della Capitaneria e del Comune. Decisivo l'intervento dell'impresa Bettarini & Serafini, che ha sollevato e riposizionato la parte mobile del ponte dopo il disallineamento. Attualmente il ponte si trova nella posizione corretta, ma il meccanismo di sollevamento non è ancora operativo: uno dei pistoni che consentono l'apertura per il passaggio delle imbarcazioni è infatti danneggiato. Sono quindi in corso verifiche tecniche per stabilire se la struttura possa essere utilizzata almeno per il traffico stradale leggero. Se il ponte risultasse stabile - ha spiegato Gariglio - potrebbe essere riaperto alle auto, mentre i mezzi pesanti continuerebbero a utilizzare il ponte di viale Mogadiscio. Secondo il presidente, nonostante le criticità, la situazione operativa nel porto è sotto controllo: anche i terminalisti, ha riferito, hanno confermato che le attività stanno proseguendo senza particolari difficoltà. Il ponte rappresenta infatti uno snodo fondamentale per l'accesso alla Darsena Toscana. L'area portuale della sponda ovest e la futura Darsena Europa sono collegate al resto dello scalo attraverso quattro ponti - tre stradali e uno ferroviario - che attraversano il Canale dei Navicelli e devono sollevarsi per consentire il passaggio delle imbarcazioni provenienti dalla Darsena Pisana. Una situazione che, secondo Gariglio, rappresenta da anni una 'servitù' per il porto e per il traffico logistico, oltre che per la cantieristica nautica dell'area pisana, sempre più orientata alla costruzione di yacht di grandi dimensioni. Proprio per superare questo limite infrastrutturale, l'Autorità portuale sta lavorando al progetto di un nuovo ponte mobile sul Canale Scolmatore dell'Arno. L'opera consentirebbe alle imbarcazioni provenienti da Pisa di raggiungere direttamente il mare senza attraversare il porto di Livorno e le Porte Vinciane, alleggerendo così il traffico portuale. Per avviare il progetto l'Autorità di sistema portuale ha stanziato 1,2 milioni di euro destinati alla progettazione preliminare



Messaggero Marittimo

Livorno

dell'infrastruttura , pur trattandosi di un'opera che ricade fuori dal perimetro portuale. L'obiettivo è predisporre un progetto solido da presentare alle altre istituzioni - Regione e Governo - per ottenere i finanziamenti necessari alla realizzazione. A Verona Gariglio ha affrontato anche un altro tema al centro del dibattito nelle ultime settimane: la scelta del nuovo segretario generale dell'Autorità portuale . Il presidente ha spiegato di aver avviato una manifestazione di interesse per individuare una figura con forte esperienza nella gestione dei porti e con requisiti professionali pienamente in linea con quanto previsto dalla normativa. La raccolta delle candidature si chiuderà il 26 Marzo. Successivamente il presidente presenterà una proposta al Comitato di gestione, unico organo competente per la nomina. Per governare un porto complesso come Livorno - ha concluso Gariglio - serve una figura di alto profilo. Le aspettative della comunità portuale sono alte: dobbiamo realizzare le opere, far crescere i traffici e risolvere problemi aperti da anni.

Ponte mobile sulla Fi-Pi-Li riaperto in tempi record dopo il cedimento

Traffico ripristinato con limitazioni per i mezzi pesanti. Ora al via gli interventi sul sistema di sollevamento per riattivare il passaggio delle imbarcazioni

Andrea Puccini

LIVORNO È stato riaperto in tempi rapidissimi il ponte mobile sulla Strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno (Fi-Pi-Li), all'altezza della Darsena Toscana, dopo il cedimento del sistema di sollevamento avvenuto venerdì scorso. Già nella giornata di ieri, 10 Marzo, la struttura è tornata percorribile, con alcune limitazioni, grazie a un intervento straordinario che ha coinvolto numerosi enti e operatori. Il viadotto è stato riaperto al traffico con un limite di velocità di 30 chilometri orari e con il divieto di transito per i mezzi pesanti superiori alle 3,5 tonnellate. I tir diretti al porto vengono infatti deviati sul vicino ponte di viale Mogadiscio, attualmente unico percorso alternativo per il traffico pesante. L'operazione di riallineamento dell'impalcato è stata completata in meno di 48 ore grazie all'impiego di tre grandi autogrù della ditta livornese Bettarini & Serafini, consentendo di ripristinare rapidamente la viabilità in ingresso allo scalo. La gestione dell'intervento è stata coordinata dalla Città Metropolitana di Firenze, ente competente per l'infrastruttura, con il supporto operativo di AVR S.p.A.. Fondamentale anche il contributo delle istituzioni coinvolte nelle operazioni di sicurezza e gestione della mobilità, tra cui i Vigili del Fuoco di Livorno, l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, la Capitaneria di Porto di Livorno e la polizia locale del Comune di Livorno. Anche il presidente dell'Autorità portuale, Davide Gariglio, ha evidenziato il valore della collaborazione istituzionale che ha permesso di restituire rapidamente un'infrastruttura strategica per la città e per il porto. Il cedimento era stato causato dalla rottura improvvisa di una delle cerniere del sistema di sollevamento del ponte, un cilindro d'acciaio di circa 30 centimetri di diametro. Si tratta di una frattura definita fragile, che può verificarsi senza segnali premonitori. Nei prossimi giorni proseguiranno le verifiche tecniche e gli interventi per riparare il meccanismo di apertura del ponte, indispensabile per consentire il passaggio delle imbarcazioni lungo il Canale dei Navicelli. Il collegamento è infatti fondamentale per la filiera della cantieristica nautica toscana: attraverso questo canale gli yacht costruiti nei cantieri dell'area pisana raggiungono il mare passando dallo Scolmatore e dalla Darsena Toscana, principale terminal container del porto di Livorno. Nel frattempo si lavora per ridurre al minimo i disagi alle attività portuali e logistiche. La società terminalistica Terminal Darsena Toscana ha infatti anticipato l'apertura dei varchi portuali alle ore 6 per facilitare le operazioni di export già programmate. Parallelamente, le istituzioni stanno valutando gli interventi strutturali definitivi sull'infrastruttura e il progetto del nuovo ponte sullo Scolmatore, ritenuto strategico per rafforzare l'accessibilità al porto.



Livorno, installata la centralina fissa ATM2 per il monitoraggio dell'inquinamento in ambito portuale

Operativa a partire da ieri per il test di monitoraggio. Il commento del sindaco Salvetti

Andrea Puccini

LIVORNO Installata la centralina fissa ATM2 per il monitoraggio dell'inquinamento in ambito portuale. Il commento del sindaco di Livorno Luca Salvetti. Salvetti darsena La centralina fissa ATM2 per il monitoraggio dell'inquinamento in ambito portuale: installata in questi giorni e operativa a partire da ieri per il test di monitoraggio che proseguirà per tutto Marzo. Da Aprile inizierà perciò il suo funzionamento ordinario e costante fa notare il primo cittadino Stiamo lavorando anche alle modalità per rendere facilmente accessibili i dati che saranno rilevati, secondo protocolli di legge. Come avevamo detto in tutte le sedi, l'attenzione dell'amministrazione su questo fronte è massima e punta a confermare un percorso che vede la nostra città progredire positivamente su tutti gli indicatori ambientali. Il tema dei fumi in porto è al centro del nostro lavoro sin dal periodo post covid, e la centralina posizionata in area portuale con la collaborazione di Regione Toscana, Arpat e Autorità di Sistema Portuale è l'ultimo passaggio di un percorso che su questo tema non ha mai visto rallentamenti. È il segnale concreto del nostro impegno nell'amministrare mettendo al primo posto questioni irrinunciabili come la sicurezza e la salute di tutti i cittadini.



I lavori in viale Caprera saranno finiti prima di Effetto Venezia

Simone Consigli

Livorno, 11 marzo 2026 Durante la presentazione del tema della prossima edizione di Effetto Venezia il sindaco Luca Salvetti è intervenuto sui lavori in viale Caprera e ha garantito che il ponte sarà aperto prima dell'inizio della kermesse: Naturalmente sono stati lavori lunghi e infiniti ma la struttura è completata, c'è solo da aprire la parte sottostante, un aspetto che riguarda il completamento del canale, che sarà realizzato in pietra serena per un rifacimento storico vincolato dalla Soprintendenza. Stiamo aspettando che arrivino le pietre da Carrara ma è garantito che sarà tutto finito per Effetto Venezia. Sempre sul quartiere Venezia in anteprima sulla manifestazione estiva il sindaco afferma di voler ripristinare due antichi collegamenti, i ponticelli verso la Cantina del Venezia e in via delle Acciughe. Saranno due nuovi passaggi pedonali per i quali sono già stati stanziati 300 mila euro. Intervento del sindaco anche sullo stato di degrado degli Scali del Refugio ed in particolare maniera sugli intonaci e sulle condizioni precarie del Palazzo dell'ex Carcere dei Domenicani che ospita l'archivio di Stato, promettendo di chiedere informazioni al Prefetto, al Governo e al Ministero, poiché la competenza sull'immobile non spetta al Comune di Livorno. Infine, per quanto riguarda i lavori per ridare acquaticità alla Fortezza Vecchia e fare un nuovo camminamento fino ai Quattro Mori, la responsabilità sul cronoprogramma spetta all'Autorità Portuale.



Rigassificatore, il WWF Italia: "La proroga dell'Aia di Piombino non è giustificata. Anche l'eventuale trasferimento in Liguria non elimina le criticità"

L'associazione ambientalista ha presentato le proprie osservazioni all'istanza di riesame presentata da Snam "La proroga dell'AIA per il FSRU di Piombino non è giustificata: l'opera risulta sostanzialmente inutile rispetto alla capacità già disponibile e ai consumi in calo, oltre a essere incoerente con la decarbonizzazione. La collocazione nel **porto** di Piombino presenta rischi e impatti ambientali rilevanti, aggravati dall'assenza di una VIA adeguata; anche l'eventuale trasferimento in Liguria non elimina le criticità, ma le ripropone su nuovi territori e habitat sensibili". Così il WWF Italia ha espresso la sua contrarietà inviando le proprie osservazioni al Ministero in merito all'istanza di riesame dell'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) rilasciata nel maggio 2023, presentata da Snam per la proroga dello stazionamento della nave rigassificatrice Italis Lng nel **porto** di Piombino. Il Dicastero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica infatti il 21 gennaio aveva comunicato l'avvio del procedimento amministrativo. L'autorizzazione ambientale attualmente in vigore scadrà il 3 luglio 2026, esattamente tre anni dopo l'entrata in esercizio dell'impianto. Il Ministero ha quindi voluto chiarire fin da subito che, qualora alla data di scadenza non dovesse esistere un provvedimento che autorizzi la permanenza della FSRU nella sua attuale collocazione a Piombino, il procedimento di riesame verrà archiviato senza possibilità di recuperare gli oneri già versati, venendo meno i presupposti stessi per il rilascio dell'autorizzazione. L'associazione ambientalista italiana ha "fin dal primo momento contestato sia il progetto sia la localizzazione (sia quella attuale, sia quella prevista successivamente) ed ha in tutte le sedi stigmatizzato la grave assenza di puntuale Valutazione di Impatto Ambientale, elemento che dovrebbe essere prodromico allo stesso rilascio dell'AIA, di fatto in deroga a quanto normato dal Codice dell'ambiente (D.lgs. 152/2006) e in contrasto con quanto stabilito dalle stesse norme comunitarie". Il WWF oltre a contestare l'utilità dell'opera nel contesto energetico italiano ha criticato la scelta progettuale di collocare l'impianto all'interno del **porto** toscano. Soffermandosi poi sull'ipotesi che pare essere tramontata definitivamente dello spostamento a 4 km dalla costa di **Vado** Ligure e a 2.9 km da Savona dopo il diniego del presidente della Regione Marco Bucci e le dichiarazioni del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin. "Tutte le contestazioni qui rivolte al riesame AIA per la permanenza del rigassificatore nel **porto** di Piombino non vanno altresì intese come un benestare al suo trasferimento in Liguria, sia per le ragioni precedentemente espresse (inutilità dell'opera per sicurezza energetica e in quanto in contrasto con il percorso di decarbonizzazione) sia per i gravi impatti ambientali che questa arrecherebbe anche nella nuova localizzazione - come possibile evincere dalle seguenti note riprese da quelle che il WWF aveva



L'associazione ambientalista ha presentato le proprie osservazioni all'istanza di riesame presentata da Snam "La proroga dell'AIA per il FSRU di Piombino non è giustificata: l'opera risulta sostanzialmente inutile rispetto alla capacità già disponibile e ai consumi in calo, oltre a essere incoerente con la decarbonizzazione. La collocazione nel porto di Piombino presenta rischi e impatti ambientali rilevanti, aggravati dall'assenza di una VIA adeguata; anche l'eventuale trasferimento in Liguria non elimina le criticità, ma le ripropone su nuovi territori e habitat sensibili". Così il WWF Italia ha espresso la sua contrarietà inviando le proprie osservazioni al Ministero in merito all'istanza di riesame dell'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA) rilasciata nel maggio 2023, presentata da Snam per la proroga dello stazionamento della nave rigassificatrice Italis Lng nel porto di Piombino. Il Dicastero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica infatti il 21 gennaio aveva comunicato l'avvio del procedimento amministrativo. L'autorizzazione ambientale attualmente in vigore scadrà il 3 luglio 2026, esattamente tre anni dopo l'entrata in esercizio dell'impianto. Il Ministero ha quindi voluto chiarire fin da subito che, qualora alla data di scadenza non dovesse esistere un provvedimento che autorizzi la permanenza della FSRU nella sua attuale collocazione a Piombino, il procedimento di riesame verrà archiviato senza possibilità di recuperare gli oneri già versati, venendo meno i presupposti stessi per il rilascio dell'autorizzazione. L'associazione ambientalista italiana ha "fin dal primo momento contestato sia il progetto sia la localizzazione (sia quella attuale, sia quella prevista successivamente) ed ha in tutte le sedi stigmatizzato la grave assenza di puntuale Valutazione di Impatto Ambientale, elemento che dovrebbe essere prodromico allo stesso rilascio dell'AIA, di fatto in deroga a quanto normato dal Codice dell'ambiente (D.lgs. 152/2006) e in contrasto con quanto stabilito dalle stesse norme comunitarie". Il WWF oltre a contestare l'utilità dell'opera nel contesto energetico italiano ha criticato la scelta progettuale di collocare l'impianto all'interno del **porto** toscano. Soffermandosi poi sull'ipotesi che pare essere tramontata definitivamente dello spostamento a 4 km dalla costa di **Vado** Ligure e a 2.9 km da Savona dopo il diniego del presidente della Regione Marco Bucci e le dichiarazioni del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin. "Tutte le contestazioni qui rivolte al riesame AIA per la permanenza del rigassificatore nel **porto** di Piombino non vanno altresì intese come un benestare al suo trasferimento in Liguria, sia per le ragioni precedentemente espresse (inutilità dell'opera per sicurezza energetica e in quanto in contrasto con il percorso di decarbonizzazione) sia per i gravi impatti ambientali che questa arrecherebbe anche nella nuova localizzazione - come possibile evincere dalle seguenti note riprese da quelle che il WWF aveva

Savona News

Piombino, Isola d' Elba

presentato al progetto di spostamento dell'impianto in provincia di Savona - spiegano nelle loro osservazioni dal WWF Italia - Infatti, nonostante le numerose modifiche al nuovo progetto apportate nelle varie riedizioni, il Proponente non è riuscito a risolvere la questione dell'impatto all'ambiente che, sia in fase di cantiere, sia di esercizio, devasterebbe il delicato habitat marino e danneggerebbe gravemente l'entroterra del Savonese: la procedura è infatti ancora in fase di Istruttoria tecnica ; le numerose osservazioni di WWF Italia sugli impatti ambientali e alla salute, al pari di quelle di altre associazioni, enti pubblici, privati cittadini e vari soggetti, sono rimaste irrisolte. In queste ci si chiedeva ad esempio come i 6 pali di ancoraggio lunghi 70 mt, diametro 3 metri, potessero essere conficcati nel fondale marino senza devastarlo, al bordo del profondo canyon di **Vado** dove si immergono gli odontoceti della zona, e rovesciandovi tonnellate di fango e pietre". "Si osservava inoltre che l'area funzionale, termine usato per definire il punto in mare in cui sarebbero scaricati i detriti dello scavo del microtunnel, e la fase di post-trenching, avrebbero causato la devastazione del fondale costiero a Cymodocea, e dei vicini habitat della Posidonia e Coralligeno della costa di Savona identificati dai sopralluoghi del Proponente. Inoltre, si osservava che la fase di esercizio di 22 anni, con la riduzione di biomassa nel mare dell'Area Marina Protetta Isola di Bergeggi e nella Zona Speciale di Conservazione Fondali NoliBergeggi, e il rumore sottomarino dei mezzi usati per rifornire il Terminale FSRU, avrebbe danneggiato gli habitat e le specie marine (insieme alla progressiva dispersione di acqua fredda e cloro visto che, dopo solo 30 giorni, era diffusa molto oltre a Bergeggi come espresso nelle simulazioni del Proponente) - continuano - Insieme agli impatti della fase di cantiere, questo sversamento continuo per anni porta al progressivo danneggiamento delle zone dove si posiziona il Terminale FSRU, nell'Area Marina Protetta o anche vicino all'Italis LNG, ad esempio presso la Secca del Mantice di fronte a Savona che ospita alcune specie vulnerabili come Dendrophyllia cornigera (i cosiddetti coralli gialli). Oltre all'impatto in mare venivano sottolineati gli aspetti riguardanti la lunghissima tratta terrestre della condotta sino ad Alessandria e il suo attraversamento di zone abitate, da **Vado** Ligure - già terra di numerosi impianti industriali e a Rischio di Incidente Rilevante - a Quiliano, alla bellissima Val Bormida - sede di varie Zone Speciali di Conservazione Rete Natura2000 - considerando i danni all'ambiente, all'agricoltura e la presenza anche nell'entroterra di zone industriali devastate da precedenti utilizzi". "Rimane alta anche la preoccupazione di cittadini e Sindaci per la pericolosità dell'impianto, essendo limitatamente analizzato l'impatto cumulativo con gli altri impianti della zona su salute e sicurezza, ed essendo il sistema posizionato in mare aperto, a circa 2.9 km dalla costa, e nella zona di accesso al **Porto** di **Vado** Ligure piuttosto trafficato in termini di navi mercantili e traghetti e oggetto di mareggiate stagionali" concludono.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Traffico e caos parcheggi in via Mattei, Confartigianato Imprese: «Così si blocca la logistica del porto»

Luca Bocchino, responsabile Trasporti e Logistica, denuncia una situazione di difficoltà per gli operatori: gli stalli riservati ai mezzi pesanti sono quotidianamente occupati dalle auto, mancano posteggi e le strade sono deteriorate **ANCONA** - Via Mattei ostaggio del traffico in entrata e in uscita dallo scalo dorico. Da mesi Confartigianato Imprese **Ancona** - Pesaro e Urbino denuncia le difficoltà del comparto Trasporti, presente al **porto** con consorzi e cooperative che garantiscono ogni giorno il passaggio di oltre 500 mezzi diretti in Italia e in Europa. A ciò si aggiunge il traffico pesante dei mezzi da e per l'estero. «I nostri operatori non riescono a parcheggiare i mezzi nonostante i 17 stalli a noi riservati in via Mattei, perché risultano occupati fin dalle prime ore del mattino dalle auto. Di recente abbiamo anche segnalato l'abbattimento della segnaletica verticale che riserva tali stalli ai mezzi pesanti» spiega Luca Bocchino, responsabile Trasporti e Logistica-. Comprendiamo che si tratti di auto di persone che lavorano, ma anche i trasportatori devono poter svolgere la propria attività. Gli stalli riservati lungo via Mattei rappresentano l'unica soluzione per la sosta, anche breve, dei mezzi impegnati nelle operazioni di ingresso e uscita dal **porto**. Già dal 2020 abbiamo perso i 70 stalli a noi riservati a causa dell'incendio dell'ex Tubimar. Oggi quell'area sarà destinata ad altro utilizzo e, al momento, non abbiamo alcuna garanzia su futuri spazi riservati. Di questo tema abbiamo discusso da tempo con l'Autorità Portuale e con la Regione, già in occasione del nuovo Piano Regolatore». Le criticità di via Mattei, dai solchi pericolosi del bypass agli asfalti deteriorati in via Einaudi e via Vanoni, così come la carenza di parcheggi scambiatori, rientrano invece nel confronto con il Comune, con il quale sono attive interlocuzioni quotidiane. Le soluzioni sono attese da tempo e, intanto, la cantieristica è cresciuta determinando un aumento delle auto che stazionano sugli stalli riservati ai mezzi pesanti. Questo penalizza fortemente il lavoro degli operatori che non trovano spazi liberi per mezzi articolati e rimorchi, trovano forti difficoltà nell'eseguire le operazioni necessarie e di conseguenza accumulano ritardi a discapito dell'intera filiera. A questo si somma il rischio di incidenti. Il recente parcheggio da 50 stalli realizzato sotto il bypass non ha certamente risolto la questione. «Abbiamo più volte richiesto l'intervento delle autorità, ma comprendiamo che il problema non possa essere demandato esclusivamente a chi svolge compiti di controllo, poiché deriva da un numero di auto superiore rispetto alla disponibilità di parcheggi» prosegue Bocchino-. Tra le proposte di Confartigianato, la riconversione dell'intera area sotto il viadotto della SS 681 (sottostante l'asse attrezzato del **porto** di **Ancona**), dove sarebbe possibile ricavare sia stalli per le auto dirette ai cantieri sia spazi per la sosta lunga dei mezzi pesanti».



Luca Bocchino, responsabile Trasporti e Logistica, denuncia una situazione di difficoltà per gli operatori: gli stalli riservati ai mezzi pesanti sono quotidianamente occupati dalle auto, mancano posteggi e le strade sono deteriorate ANCONA - Via Mattei ostaggio del traffico in entrata e in uscita dallo scalo dorico. Da mesi Confartigianato Imprese Ancona - Pesaro e Urbino denuncia le difficoltà del comparto Trasporti, presente al porto con consorzi e cooperative che garantiscono ogni giorno il passaggio di oltre 500 mezzi diretti in Italia e in Europa. A ciò si aggiunge il traffico pesante dei mezzi da e per l'estero. «I nostri operatori non riescono a parcheggiare i mezzi nonostante i 17 stalli a noi riservati in via Mattei, perché risultano occupati fin dalle prime ore del mattino dalle auto. Di recente abbiamo anche segnalato l'abbattimento della segnaletica verticale che riserva tali stalli ai mezzi pesanti» spiega Luca Bocchino, responsabile Trasporti e Logistica-. Comprendiamo che si tratti di auto di persone che lavorano, ma anche i trasportatori devono poter svolgere la propria attività. Gli stalli riservati lungo via Mattei rappresentano l'unica soluzione per la sosta, anche breve, dei mezzi impegnati nelle operazioni di ingresso e uscita dal porto. Già dal 2020 abbiamo perso i 70 stalli a noi riservati a causa dell'incendio dell'ex Tubimar. Oggi quell'area sarà destinata ad altro utilizzo e, al momento, non abbiamo alcuna garanzia su futuri spazi riservati. Di questo tema abbiamo discusso da tempo con l'Autorità Portuale e con la Regione, già in occasione del nuovo Piano Regolatore». Le criticità di via Mattei, dai solchi pericolosi del bypass agli asfalti deteriorati in via Einaudi e via Vanoni, così come la carenza di parcheggi scambiatori, rientrano invece nel

Difficoltà dei trasportatori del Porto di Ancona per mancanza di stalli dedicati

A sollevare la questione Confartigianato Imprese **Ancona** - Pesaro e Urbino Difficoltà di parcheggio e manto stradale dissestato. Due delle criticità evidenziate, da mesi, da Confartigianato Imprese **Ancona** - Pesaro e Urbino per gli autotrasportatori del **porto** di **Ancona**. "I nostri operatori - spiega Luca Bocchino responsabile Trasporti e Logistica - non riescono a parcheggiare i mezzi nonostante i 17 stalli a noi riservati in via Mattei, perché risultano occupati fin dalle prime ore del mattino dalle auto". Si tratta di auto di persone che lavorano, "ma anche i trasportatori devono poter svolgere la propria attività", prosegue Bocchino, ricordando come gli stalli riservati lungo via Mattei rappresentino l'unica soluzione per la sosta, anche breve, dei mezzi impegnati nelle operazioni di ingresso e uscita dal **porto**. Una situazione che si è aggravata dal 2020 quando, a causa dell'incendio dell'ex Tubimar si sono persi i 70 stalli riservati e "al momento non abbiamo alcuna garanzia su futuri spazi riservati", ricorda l'esponente dell'associazione di categoria evidenziando come di questo tema "si sia discusso da tempo con l'Autorità Portuale e con la Regione, già in occasione del nuovo Piano Regolatore". Le criticità di via Mattei, dai solchi pericolosi del bypass agli asfalti deteriorati in via Einaudi e via Vanoni, fa notare l'Associazione, così come la carenza di parcheggi scambiatori, rientrano invece nel confronto con il Comune, con il quale sono attive interlocuzioni quotidiane. Il recente parcheggio da 50 stalli realizzato sotto il bypass non ha certamente risolto la questione. Tra le proposte di Confartigianato, la riconversione dell'area sotto il viadotto della Ss 681 (sotto l'asse attrezzato del **porto** di **Ancona**), "dove sarebbe possibile ricavare sia stalli per le auto dirette ai cantieri sia spazi per la sosta lunga dei mezzi pesanti".



LetExpo, Garofalo: "Intermodalità, essenziali investimenti ferroviari e prossima apertura Brennero"

Verona - "Una strategia definita e investimenti programmati per lo sviluppo dell'intermodalità nel **porto** di **Ancona**, parte di un sistema Paese sempre più impegnato in questo campo". Così il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo, intervenendo nel confronto fra i presidenti Adsp su "Innovazione, visioni e politiche per lo sviluppo dell'intermodalità nazionale", che si è svolto a Let-Expo, fiera internazionale della logistica, organizzata da Alis a Verona. "Per il potenziamento dell'intermodalità puntiamo a rendere sempre più efficiente il Corridoio trasversale fra il **porto** di **Ancona** e quello di Civitavecchia - ha detto Garofalo - per cogliere le opportunità di incrementare i traffici marittimi fra la Penisola balcanica e quella iberica. Un'occasione che purtroppo deve fare i conti con le difficoltà economiche che gli operatori stanno affrontando con l'applicazione di alcune normative ambientali, come l'Ets, su cui occorrerebbe fare una riflessione collettiva". L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, ha sottolineato Garofalo, sta investendo sia sull'intermodalità, con il progetto di estensione a 650 metri dei binari alla darsena Marche, sia sui fondali del **porto**, con il piano di dragaggio delle banchine commerciali. "Con un maggiore pescaggio, possiamo accogliere navi commerciali più grandi che trasportano più merci - ha detto Garofalo - . Con l'intermodalità le spostiamo sui binari per portarle a destinazione senza impattare sul territorio". Essenziale, ha sottolineato ancora Garofalo, "sono ovviamente gli investimenti ferroviari, come hanno anche affermato di recente la Comunità europea delle compagnie e dei gestori ferroviari e l'Espo, l'associazione dei porti europei, e la necessità di essere pronti per cogliere le opportunità di nuovi collegamenti per la piattaforma logistica nazionale con la prossima apertura del Brennero".



Primo Magazine

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

LET-EXPO: Garofalo, sviluppo intermodalità nel porto di Ancona

11 marzo 2026 - "Una strategia definita e investimenti programmati per lo sviluppo dell'intermodalità nel **porto** di **Ancona**, parte di un sistema Paese sempre più impegnato in questo campo". Così il Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo, intervenendo nel confronto fra i Presidenti Adsp su "Innovazione, visioni e politiche per lo sviluppo dell'intermodalità nazionale", che si è svolto a Let-Expo, fiera internazionale della logistica, organizzata da Alis a Verona. "Per il potenziamento dell'intermodalità puntiamo a rendere sempre più efficiente il Corridoio trasversale fra il **porto** di **Ancona** e quello di Civitavecchia - ha detto Garofalo rispondendo a Nicola Capuzzo, Direttore di ShippingItaly - per cogliere le opportunità di incrementare i traffici marittimi fra la Penisola balcanica e quella iberica. Un'occasione che purtroppo deve fare i conti con le difficoltà economiche che gli operatori stanno affrontando con l'applicazione di alcune normative ambientali, come l'Ets, su cui occorrerebbe fare una riflessione collettiva". L'AdSP del Mare Adriatico centrale, ha sottolineato il Presidente Garofalo, sta investendo sia sull'intermodalità, con il progetto di estensione a 650 metri dei binari alla darsena Marche, sia sui fondali del **porto**, con il piano di dragaggio delle banchine commerciali. "Con un maggiore pescaggio, possiamo accogliere navi commerciali più grandi che trasportano più merci - ha detto Garofalo - Con l'intermodalità le spostiamo sui binari per portarle a destinazione senza impattare sul territorio. Essenziale sono ovviamente gli investimenti ferroviari, come hanno anche affermato di recente la Comunità europea delle compagnie e dei gestori ferroviari e l'Espo, l'associazione dei porti europei, e la necessità di essere pronti per cogliere le opportunità di nuovi collegamenti per la piattaforma logistica nazionale con la prossima apertura del Brennero".



Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La Capitaneria detta le regole dell'imminente gara per il rimorchio portuale ad Ancona

Serviranno tre rimorchiatori di prima linea e uno di seconda linea prevedendo l'impiego di sei equipaggi in rotazione continuativa. Con una comunicazione inviata alle associazioni datoriali degli armatori, la Capitaneria di **porto** di **Ancona** ha reso noto alcuni aspetti tecnici e operativi dell'imminente gara che sarà bandita il rilascio della concessione relativa all'esercizio del servizio di rimorchio portuale. L'attuale concessionario è Sers, azienda divenuta parte di Medtug e quindi della joint venture fra Boluda e Msc, e la concessione riguarda il **porto** e la rada di **Ancona** e gli approdi di Falconara Marittima. Dal punto di vista operativo l'organizzazione del servizio che l'autorità marittima, d'intesa con la locale Autorità di sistema portuale, intende porre a gara è costituita da 3 rimorchiatori di prima linea (con bollard pull rispettivamente superiore a 70 tonnellate per due mezzi e superiore a 60 tonnellate per un terzo rimorchiatore, tutti dotati di propulsione azimutale) a cui si aggiunge un quarto mezzo di seconda linea (con bollard pull superiore a 50 tonnellate e propulsione azimutale o convenzionale). Il servizio dovrà essere reso ovviamente giorno e notte (h24) e per tutto l'anno prevedendo l'impiego di sei equipaggi in rotazione continuativa. La capitaneria ha previsto il numero di sei equipaggi come requisito minimo di partecipazione alla gara ma la documentazione prevedrà un criterio premiale per gli equipaggi offerti in numero superiore al minimo. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Confartigianato: "Insostenibile la pressione sul mondo del trasporto nella zona di via Mattei al porto"

Da mesi Confartigianato Imprese Ancona - Pesaro e Urbino denuncia le difficoltà del comparto Trasporti, presente al porto con consorzi e cooperative che garantiscono ogni giorno l'entrata e l'uscita di oltre 500 mezzi diretti in Italia e in Europa. A ciò si aggiunge il traffico pesante dei mezzi da e per l'estero. "I nostri operatori non riescono a parcheggiare i mezzi nonostante i 17 stalli a noi riservati in via Mattei, perché risultano occupati fin dalle prime ore del mattino dalle auto. Di recente abbiamo anche segnalato l'abbattimento della segnaletica verticale che riserva tali stalli ai mezzi pesanti", spiega Luca Bocchino responsabile Trasporti e Logistica. "Comprendiamo che si tratti di auto di persone che lavorano, ma anche i trasportatori devono poter svolgere la propria attività. Gli stalli riservati lungo via Mattei rappresentano l'unica soluzione per la sosta, anche breve, dei mezzi impegnati nelle operazioni di ingresso e uscita dal porto. Già dal 2020 abbiamo perso i 70 stalli a noi riservati a causa dell'incendio dell'ex Tubimar. Oggi quell'area sarà destinata ad altro utilizzo e, al momento, non abbiamo alcuna garanzia su futuri spazi riservati. Di questo tema abbiamo discusso da tempo con l'**Autorità Portuale** e

con la Regione, già in occasione del nuovo Piano Regolatore". Le criticità di via Mattei, dai solchi pericolosi del bypass agli asfalti deteriorati in via Einaudi e via Vanoni, così come la carenza di parcheggi scambiatori, rientrano invece nel confronto con il Comune, con il quale sono attive interlocuzioni quotidiane. Le soluzioni sono attese da tempo e, intanto, la cantieristica è cresciuta determinando un aumento delle auto che stazionano sugli stalli riservati ai mezzi pesanti. Questo penalizza fortemente il lavoro degli operatori che non trovano spazi liberi per mezzi articolati e rimorchi, trovano forti difficoltà nell'eseguire le operazioni necessarie e di conseguenza accumulano ritardi a discapito dell'intera filiera. A questo si somma il rischio di incidenti. Il recente parcheggio da 50 stalli realizzato sotto il bypass non ha certamente risolto la questione. "Abbiamo più volte richiesto l'intervento delle **autorità**, ma comprendiamo che il problema non possa essere demandato esclusivamente a chi svolge compiti di controllo, poiché deriva da un numero di auto superiore rispetto alla disponibilità di parcheggi. Tra le proposte di Confartigianato, la riconversione dell'intera area sotto il viadotto della SS 681 (sottostante l'asse attrezzato del porto di Ancona), dove sarebbe possibile ricavare sia stalli per le auto dirette ai cantieri sia spazi per la sosta lunga dei mezzi pesanti". Questo è un articolo pubblicato il 11-03-2026 alle 10:51 sul giornale del 11 marzo 2026 0 letture Commenti.



Da mesi Confartigianato Imprese Ancona - Pesaro e Urbino denuncia le difficoltà del comparto Trasporti, presente al porto con consorzi e cooperative che garantiscono ogni giorno l'entrata e l'uscita di oltre 500 mezzi diretti in Italia e in Europa. A ciò si aggiunge il traffico pesante dei mezzi da e per l'estero. "I nostri operatori non riescono a parcheggiare i mezzi nonostante i 17 stalli a noi riservati in via Mattei, perché risultano occupati fin dalle prime ore del mattino dalle auto. Di recente abbiamo anche segnalato l'abbattimento della segnaletica verticale che riserva tali stalli ai mezzi pesanti", spiega Luca Bocchino responsabile Trasporti e Logistica. "Comprendiamo che si tratti di auto di persone che lavorano, ma anche i trasportatori devono poter svolgere la propria attività. Gli stalli riservati lungo via Mattei rappresentano l'unica soluzione per la sosta, anche breve, dei mezzi impegnati nelle operazioni di ingresso e uscita dal porto. Già dal 2020 abbiamo perso i 70 stalli a noi riservati a causa dell'incendio dell'ex Tubimar. Oggi quell'area sarà destinata ad altro utilizzo e, al momento, non abbiamo alcuna garanzia su futuri spazi riservati. Di questo tema abbiamo discusso da tempo con l'Autorità Portuale e con la Regione, già in occasione del nuovo Piano Regolatore". Le criticità di via Mattei, dai solchi pericolosi del bypass agli asfalti deteriorati in via Einaudi e via Vanoni, così come la carenza di parcheggi scambiatori, rientrano invece nel confronto con il Comune, con il quale sono attive interlocuzioni quotidiane. Le soluzioni sono attese da tempo e, intanto, la cantieristica è cresciuta determinando un aumento delle auto che stazionano sugli stalli riservati ai mezzi pesanti. Questo penalizza fortemente il lavoro degli operatori che non trovano spazi liberi per mezzi articolati e rimorchi, trovano forti difficoltà nell'eseguire le operazioni necessarie e di conseguenza accumulano ritardi a discapito dell'intera filiera. A questo si somma il rischio di incidenti. Il recente parcheggio da 50 stalli realizzato sotto il bypass

PCI: "Un'opera a perdere, la 'marchetta' del Molo Clementino"

Come Pci ci siamo opposti da sempre alla "grande opera" del Molo Clementino per le "grandi navi", in quanto insostenibile per il traffico **portuale**, dannosa per la salute dei lavoratori del porto e dei cittadini, e per lo stesso sviluppo delle attività portuali esistenti. Oltre che un obbrobrio per il porto antico e il valore storico-monumentale dell'arco di Traiano, tra i simboli principali della città. Apprendiamo ora con piacere di una presa di posizione contro l'opera proveniente dalla Cgil e dalla Cisl. Bene, benissimo, meglio tardi che mai! Apprezziamo in particolare l'onestà con cui il segretario della Filt-Cgil Marche Luca Polenta smonta il principale argomento che la Giunta Mancinelli sostenuta dal PD e satelliti aveva portato a sostegno dell'opera, e cioè che avrebbe portato ad Ancona nuovi posti di lavoro. È una narrativa destituita di fondamento: i lavoratori al porto non aumenterebbero, mentre al contrario le attività commerciali cittadine ne verrebbero penalizzate. Si svela anche la marchetta, o se si vuole il regalo, offerto alla MSC. La realizzazione della banchina comporta un investimento pubblico calcolato in quasi 100 milioni di Euro, mentre il rientro per le casse pubbliche derivante dal canone di affidamento sarebbe massimo di 100 mila euro annui, per la durata di 35 anni: per un totale di 3 milioni e mezzo! L'**Autorità portuale** è chiamata in causa per l'improvvisa accelerazione della pratica di affidamento, portata avanti senza informare l'opinione pubblica e a quanto pare neanche i presenti al tavolo concertativo. Il 12 dicembre 2025 ha emanato infatti un "avviso" sul fatto che la MSC aveva chiesto già il 15 marzo 2021 la concessione ad uso esclusivo, concedendo due mesi di tempo per presentare eventuali domande concorrenti, che nelle condizioni date ovviamente non si sono presentate. Ce n'è abbastanza per quanto ci riguarda per ribadire che l'opera non s'ha da fare e non si farà! Questo è un comunicato stampa pubblicato il 11-03-2026 alle 16:17 sul giornale del 11 marzo 2026 0 letture Commenti.



Norwegian Luna, eccellenza della cantieristica italiana: Fincantieri tra innovazione e sostenibilità

Rotelli e De Carolis: "Il **porto** di **Civitavecchia** si conferma uno snodo fondamentale per il traffico crocieristico nel Mediterraneo" "Norwegian Luna rappresenta l'eccellenza della cantieristica italiana. Il lavoro di Fincantieri dimostra la capacità della nostra industria di coniugare innovazione, sostenibilità e qualità produttiva , coinvolgendo una filiera strategica fatta di imprese e lavoratori altamente qualificati". Così il deputato Mauro Rotelli presidente della Commissione Ambiente, Territorio e Lavori pubblici della Camera , e Marco De Carolis , componente dell' Osservatorio nazionale del Turismo , a margine della visita alla nave Norwegian Luna "Questa unità, tra le più moderne della flotta Norwegian Cruise Line - hanno aggiunto - integra soluzioni avanzate per efficienza energetica e tecnologie di bordo. Il **porto** di **Civitavecchia** si conferma inoltre uno snodo fondamentale per il traffico crocieristico nel Mediterraneo. Cogliamo l'occasione per ringraziare il presidente di Fincantieri Biagio Mazzotta e l' Ad e direttore generale Pierroberto Folgiero per la maestria tecnica e leadership industriale che hanno reso possibile il raggiungimento di un risultato straordinario



Fiumicino Online

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Latrofa a LetExpo: I porti di Roma e del Lazio motore della logistica sostenibile

Dario Nottola

A Verona il presidente dell'Autorità Portuale rilancia il ruolo strategico del network Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta tra intermodalità, innovazione energetica e grandi infrastrutture di collegamento. Durante il confronto con altri presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, Latrofa ha evidenziato il ruolo strategico del network dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, sottolineando come il sistema dei porti di Roma e del Lazio rappresenti già oggi una realtà avanzata sotto il profilo dell'integrazione logistica. Civitavecchia si consolida sempre più come hub logistico e crocieristico di livello mediterraneo ha spiegato il Presidente mentre Gaeta evidenzia importanti margini di crescita nel traffico delle rinfuse solide. Fiumicino, con il traffico energetico a servizio dell'aeroporto intercontinentale Leonardo da Vinci, continua a svolgere una funzione strategica per il sistema infrastrutturale nazionale. Latrofa ha inoltre ribadito l'importanza del completamento delle grandi infrastrutture di collegamento, a partire dalla trasversale Civitavecchia-Orte, destinata a collegare il porto con l'interporto di Orte, l'autostrada A1 e quindi con il corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T. Nel suo intervento il Presidente dell'AdSP ha inoltre richiamato l'impegno del sistema portuale sul fronte della transizione energetica e dell'innovazione, ricordando il progetto della prima hydrogen valley portuale italiana, in fase di realizzazione proprio a Civitavecchia in collaborazione con l'interporto di Cfft. L'iniziativa prevede anche la sperimentazione nello scalo del primo treno a idrogeno, un progetto che punta a rafforzare la sostenibilità ambientale del sistema logistico e a promuovere nuove tecnologie per il trasporto ferroviario a basse emissioni. Infine Latrofa ha evidenziato due strumenti fondamentali per lo sviluppo del sistema portuale: l'approvazione del Documento di Programmazione di Sistema Strategico (DPSS), base per la pianificazione tra aree portuali e retroportuali, e le politiche di sviluppo economico come la Zona Logistica Semplificata per i porti di Civitavecchia e Fiumicino e la zona franca doganale per la provincia di Latina, e il porto di Gaeta, che potranno rafforzare l'integrazione tra porti, retroporti e sistema produttivo del territorio.



Fiumicino Online

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto commerciale di Fiumicino, verso lo slittamento i lavori della darsena pescherecci

Dario Nottola

Maltempo e mareggiate rallentano il cantiere. L'Autorità portuale verifica il cronoprogramma: possibile slittamento dalla fine del 2026 alla primavera 2027. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale sta a quanto si è appreso oggi effettuando infatti una verifica tecnica sullo stato di avanzamento dei lavori con particolare riferimento al cronoprogramma dell'opera ed all'impatto che le condizioni meteo degli ultimi mesi hanno avuto sulle attività di cantiere. Le lavorazioni in mare aperto, infatti, sono state interessate da prolungati periodi di maltempo e da ripetute mareggiate, che viene spiegato- hanno rallentato alcune fasi operative legate alla realizzazione delle infrastrutture marittime. Il contratto attualmente in vigore prevede il completamento dei lavori entro il 31 dicembre 2026 viene sottolineato dall'Autorità portuale. Tuttavia, alla luce delle difficoltà operative registrate negli ultimi mesi, l'Autorità portuale sta valutando, insieme all'impresa esecutrice, l'eventuale riallineamento delle tempistiche di realizzazione, che potrebbe comportare uno slittamento delle attività fino alla primavera del 2027. Nei prossimi giorni sono previsti approfondimenti tecnici e un confronto con

l'impresa appaltatrice, finalizzati a verificare nel dettaglio lo stato delle lavorazioni e ad aggiornare, se necessario, il cronoprogramma dell'intervento. Il nuovo porto commerciale di Fiumicino rappresenta un'opera strategica per il sistema portuale e per lo sviluppo dell'economia marittima del territorio evidenzia il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Raffaele Latrofa. Stiamo monitorando con la massima attenzione l'andamento del cantiere. Le verifiche in corso servono proprio a garantire una pianificazione realistica delle lavorazioni, tenendo conto delle condizioni meteo che hanno interessato il litorale negli ultimi mesi. L'obiettivo resta quello di completare l'opera rispettando sostanzialmente le tempistiche previste contrattualmente e assicurando qualità, sicurezza e piena funzionalità delle infrastrutture. L'Autorità di Sistema Portuale continuerà a seguire costantemente l'evoluzione del cantiere, assicurando la massima attenzione al rispetto degli standard tecnici e alla realizzazione di un'infrastruttura fondamentale per il futuro della portualità laziale.



03/11/2026 19:23

Dario Nottola

Maltempo e mareggiate rallentano il cantiere. L'Autorità portuale verifica il cronoprogramma: possibile slittamento dalla fine del 2026 alla primavera 2027. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale sta a quanto si è appreso oggi - effettuando infatti una verifica tecnica sullo stato di avanzamento dei lavori con particolare riferimento al cronoprogramma dell'opera ed all'impatto che le condizioni meteo degli ultimi mesi hanno avuto sulle attività di cantiere. Le lavorazioni in mare aperto, infatti, sono state interessate da prolungati periodi di maltempo e da ripetute mareggiate, che - viene spiegato- hanno rallentato alcune fasi operative legate alla realizzazione delle infrastrutture marittime. Il contratto attualmente in vigore prevede il completamento dei lavori entro il 31 dicembre 2026 - viene sottolineato dall'Autorità portuale - Tuttavia, alla luce delle difficoltà operative registrate negli ultimi mesi, l'Autorità portuale sta valutando, insieme all'impresa esecutrice, l'eventuale riallineamento delle tempistiche di realizzazione, che potrebbe comportare uno slittamento delle attività fino alla primavera del 2027. Nei prossimi giorni sono previsti approfondimenti tecnici e un confronto con l'impresa appaltatrice, finalizzati a verificare nel dettaglio lo stato delle lavorazioni e ad aggiornare, se necessario, il cronoprogramma dell'intervento. Il nuovo porto commerciale di Fiumicino rappresenta un'opera strategica per il sistema portuale e per lo sviluppo dell'economia marittima del territorio - evidenzia il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Raffaele Latrofa. - Stiamo monitorando con la massima attenzione l'andamento del cantiere. Le verifiche in corso servono proprio a garantire una pianificazione realistica delle lavorazioni, tenendo conto delle condizioni meteo che hanno interessato il litorale negli ultimi mesi. L'obiettivo resta quello di completare l'opera rispettando sostanzialmente le tempistiche previste contrattualmente e assicurando qualità,

Latrofa: 'Intermodalità, innovazione e sostenibilità per i porti di Roma e del Lazio'

A Verona il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno Centro Settentrionale sottolinea il ruolo strategico del network CivitavecchiaFiumicinoGaeta

Andrea Puccini

VERONA In occasione della quinta edizione di LetExpo, in corso a Verona, l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha portato al centro del dibattito il tema dello sviluppo dell'intermodalità e della sostenibilità nel sistema logistico nazionale. Il presidente dell' AdSp Del Mar Tirreno Centro Settentrionale Raffaele Latrofa è intervenuto come relatore al panel dedicato a 'Idee, visioni e politiche per lo sviluppo dell'intermodalità nazionale', confrontandosi con altri vertici delle Autorità di sistema portuale italiane. Nel corso del suo intervento Latrofa ha evidenziato il ruolo strategico del network portuale costituito dagli scali di Porto di Civitavecchia, Porto di Fiumicino e Porto di Gaeta, sottolineando come il sistema dei porti di Roma e del Lazio rappresenti già oggi una realtà avanzata sotto il profilo dell'integrazione logistica. Civitavecchia si consolida sempre più come hub logistico e crocieristico di livello mediterraneo - ha spiegato - mentre Gaeta mostra significativi margini di crescita nel traffico delle rinfuse solide. Fiumicino, grazie al traffico energetico a servizio dell'aeroporto intercontinentale Aeroporto Leonardo da Vinci, continua a svolgere una funzione strategica per il sistema infrastrutturale nazionale. Tra i temi centrali richiamati dal presidente dell'AdSp anche il completamento delle grandi infrastrutture di collegamento, a partire dalla trasversale Civitavecchia-Orte, considerata un'opera chiave per connettere il porto laziale con l'interporto di Orte, con l'autostrada A1 e quindi con il corridoio europeo Corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T. Un ulteriore capitolo dell'intervento è stato dedicato alla transizione energetica e all'innovazione tecnologica nel settore portuale. Latrofa ha ricordato, in particolare, il progetto della prima hydrogen valley portuale italiana, in fase di realizzazione proprio a Civitavecchia in collaborazione con l'interporto di CFFT. L'iniziativa prevede anche la sperimentazione del primo treno a idrogeno nello scalo, con l'obiettivo di rafforzare la sostenibilità ambientale della logistica e promuovere nuove tecnologie ferroviarie a basse emissioni. In conclusione, il presidente dell'AdSp ha richiamato l'importanza di due strumenti ritenuti fondamentali per lo sviluppo del sistema portuale: l'approvazione del Documento di Programmazione di Sistema Strategico (DPSS), che costituisce la base per la pianificazione integrata tra aree portuali e retroportuali, e le politiche di sviluppo economico territoriale. Tra queste, la Zona Logistica Semplificata per i porti di Civitavecchia e Fiumicino e la zona franca doganale prevista per la provincia di Latina e per il porto di Gaeta, strumenti destinati a rafforzare l'integrazione tra porti, retroporti e sistema produttivo del territorio.



Porti, Latrofa: "Intermodalità, 'innovazione e sostenibilità per rafforzare sistema Roma e Lazio"

Verona, 10 mar. (Adnkronos) - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale partecipa alla V edizione di LetExpo, la più grande rassegna dedicata al trasporto e alla logistica sostenibili, organizzata da Alis a Verona. Nel corso dell'evento il Presidente dell'AdSP Raffaele Latrofa è intervenuto oggi come relatore al panel "Idee, visioni e politiche per lo sviluppo dell'intermodalità nazionale". Durante il confronto con altri presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, Latrofa ha evidenziato il ruolo strategico del network dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, sottolineando come il sistema dei porti di Roma e del Lazio rappresenti già oggi una realtà avanzata sotto il profilo dell'integrazione logistica. "Civitavecchia si consolida sempre più come hub logistico e crocieristico di livello mediterraneo - ha spiegato il Presidente - mentre Gaeta evidenzia importanti margini di crescita nel traffico delle rinfuse solide. Fiumicino, con il traffico energetico a servizio dell'aeroporto intercontinentale Leonardo da Vinci, continua a svolgere una funzione strategica per il sistema infrastrutturale nazionale". Latrofa ha inoltre ribadito l'importanza del completamento delle grandi infrastrutture di collegamento, a partire dalla trasversale Civitavecchia-Orte, destinata a collegare il porto con l'interporto di Orte, l'autostrada A1 e quindi con il corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo della rete Ten-T. Nel suo intervento il Presidente dell'AdSP ha inoltre richiamato l'impegno del sistema portuale sul fronte della transizione energetica e dell'innovazione, ricordando il progetto della prima hydrogen valley portuale italiana, in fase di realizzazione proprio a Civitavecchia in collaborazione con l'interporto di Cfft. L'iniziativa prevede anche la sperimentazione nello scalo del primo treno a idrogeno, un progetto che punta a rafforzare la sostenibilità ambientale del sistema logistico e a promuovere nuove tecnologie per il trasporto ferroviario a basse emissioni. Infine Latrofa ha evidenziato due strumenti fondamentali per lo sviluppo del sistema portuale: l'approvazione del Documento di Programmazione di Sistema Strategico (DPSS), base per la pianificazione tra aree portuali e retroportuali, e le politiche di sviluppo economico come la Zona Logistica Semplificata per i porti di Civitavecchia e Fiumicino e la zona franca doganale per la provincia di Latina, e il porto di Gaeta, che potranno rafforzare l'integrazione tra porti, retroporti e sistema produttivo del territorio.



Napoli, torna l'incubo posti barca. In campo l'Associazione Diportisti, che difende la "piccola nautica". Piano per super yacht e Coppa America

"Ci siamo costituiti da poco ma siamo pronti a recuperare il tempo perduto facendo sentire la nostra voce alla città, alla Regione, al Comune, all'**autorità portuale**". Con queste parole inizia l'intervento della neonata associazione dei diportisti. "Napoli - prosegue il documento - è una delle capitali naturali della nautica nel Mediterraneo, eppure attraversa una fase di grave difficoltà, dovuta non solo al deficit di posti barca, ma alla mancanza di una strategia chiara sul futuro. Un futuro che non deve guardare solo a risolvere il problema dell'accoglienza di super yacht e mega yacht, ma tenere in considerazione anche i problemi dei proprietari di piccoli natanti, gommoni o barchette, quelle che potremmo definire utilitarie del mare. E' con questi mezzi che molti vorrebbero godersi il mare della propria città, ma non sono messi in condizione di farlo. Noi faremo di tutto per confrontarci con chi di dovere per risolvere questi problemi, ma intanto - si legge nelle ultime righe del documento - poniamo una domanda molto chiara: la città ha un progetto? Esiste una strategia?" L'Associazione Diportisti del Golfo è stata costituita da un mese e non è ancora molto conosciuta, ma il suo presidente, Dino Monfrecola, fa sapere che sarà presente con un proprio stand al Napoli Boat Show in programma a Marina di Stabia dal 18 al 22 marzo. "In quell'occasione - anticipa - convocheremo una conferenza stampa proprio con l'obiettivo di far conoscere i nostri programmi. Abbiamo già uno statuto e tra gli obiettivi che ci siamo prefissi ci sono attività mirate a stimolare il turismo costiero e la diffusione della cultura del diportismo". Sulla questione della portualità continua invece l'incomprensibile silenzio di Confindustria Nautica, che pure ha firmato un accordo strategico con America's Cup Events (ACE) per supportare l'organizzazione delle regate in programma a Napoli nel 2027. "Un accordo - fu pubblicamente detto all'indomani della firma - che mira a coinvolgere la filiera produttiva italiana, promuovere il territorio e generare un impatto economico stimato in 1,2 miliardi di euro". Come si possano raggiungere questi obiettivi in mancanza di portualità turistica, ovvero nell'impossibilità di accogliere in città i diportisti che faranno rotta su Napoli in occasione delle regate di Coppa America, è tutto da dimostrare. Nelle più recenti dichiarazioni rilasciate dal presidente dell'**Autorità Portuale**, Eliseo Cuccaro, si fa riferimento ai bandi di gara e si parla non di certezze ma della "speranza" che per l'estate 2027 potranno essere assegnate autorizzazioni a nuovi concessionari che avranno vinto le gare. Intanto, per la primavera-estate 2026, è stata concessa la proroga delle concessioni ai vari gestori di posti barca: un provvedimento che ha richiesto più tempo del previsto in quanto è stato necessario agire in linea con la normativa europea e, soprattutto, concordare il tutto con l'amministrazione comunale, vista la natura turistico-ricreativa del dispositivo. Il rinnovo delle concessioni provvisorie non consentirà



"Ci siamo costituiti da poco ma siamo pronti a recuperare il tempo perduto facendo sentire la nostra voce alla città, alla Regione, al Comune, all'autorità portuale". Con queste parole inizia l'intervento della neonata associazione dei diportisti. "Napoli - prosegue il documento - è una delle capitali naturali della nautica nel Mediterraneo, eppure attraversa una fase di grave difficoltà, dovuta non solo al deficit di posti barca, ma alla mancanza di una strategia chiara sul futuro. Un futuro che non deve guardare solo a risolvere il problema dell'accoglienza di super yacht e mega yacht, ma tenere in considerazione anche i problemi dei proprietari di piccoli natanti, gommoni o barchette, quelle che potremmo definire utilitarie del mare. E' con questi mezzi che molti vorrebbero godersi il mare della propria città, ma non sono messi in condizione di farlo. Noi faremo di tutto per confrontarci con chi di dovere per risolvere questi problemi, ma intanto - si legge nelle ultime righe del documento - poniamo una domanda molto chiara: la città ha un progetto? Esiste una strategia?" L'Associazione Diportisti del Golfo è stata costituita da un mese e non è ancora molto conosciuta, ma il suo presidente, Dino Monfrecola, fa sapere che sarà presente con un proprio stand al Napoli Boat Show in programma a Marina di Stabia dal 18 al 22 marzo. "In quell'occasione - anticipa - convocheremo una conferenza stampa proprio con l'obiettivo di far conoscere i nostri programmi. Abbiamo già uno statuto e tra gli obiettivi che ci siamo prefissi ci sono attività mirate a stimolare il turismo costiero e la diffusione della cultura del diportismo". Sulla questione della portualità continua invece l'incomprensibile silenzio di Confindustria Nautica, che pure ha firmato un accordo strategico con America's Cup Events (ACE) per supportare l'organizzazione delle regate in programma a Napoli nel 2027. "Un accordo - fu pubblicamente detto all'indomani della firma -

però di dare risposta concreta alla richiesta di nuovi posti barca. Posti destinati addirittura a ridursi, vista la mancata autorizzazione ad allestire un campo boe davanti al lungomare Caracciolo, nei pressi del porto di Mergellina. Secondo calcoli approssimativi la città disporrebbe, attualmente, di non più di 2.500 posti barca, ma è probabile che tra i porticcioli dei circoli privati e ormeggi provvisori si arrivi a 3.000, probabilmente anche qualcosa in più. "Il problema - tuona però Gennaro Amato, presidente dell'Afina, l'Associazione Filiera Italiana della Nautica - è che ne servirebbero il doppio, se non il triplo, per rispondere alla domanda locale e all'accoglienza dei turisti che arrivano in barca e sono costretti ad ancorare in rada". Secondo Amato "per la posizione che occupa la città di Napoli, al centro del golfo più bello del mondo, non distante da capitali del turismo quali Sorrento, Capri, la Costiera Amalfitana, Ischia, Procida, dovrebbero esserci tre marina, porti turistici moderni e attrezzati per aprire le porte a un turismo ricco e qualificante per il territorio. E invece nulla si muove. Solo parole, promesse e persino fiumi di danaro che ci scorrono invisibili sotto gli occhi". Gli fa eco Massimo Luise, gestore dell'omonimo molo allestito in concessione nel porto di Mergellina, dichiarandosi però "speranzoso che venga attuato al più presto il Pua", ovvero il piano urbanistico attuativo elaborato dall'amministrazione comunale, grazie al quale si dovrebbero guadagnare possibilità di ormeggio anche nella zona orientale della città, fino a San Giovanni a Teduccio. Intanto la società che fa capo alla famiglia Luise, nonostante le difficoltà in cui è costretta a operare, ha incassato un'importante commessa: con la controllata di Luise Group BWA Yachting è stata nominata partner ufficiale del Programma Superyacht come "Preferred Yacht Agent per la 38ma America's Cup Louis Vuitton" del 2027. Ciò vuol dire che l'agenzia napoletana dovrà supervisionare, attraverso il Superyacht Programme, il **sistema** centralizzato di prenotazione e curare il calendario ufficiale degli eventi sociali dedicati ai proprietari di superyacht e ai loro ospiti, oltre che garantire un'assegnazione impeccabile degli ormeggi e l'accesso a una raffinata serie di eventi di ospitalità e socializzazione pensati per completare lo spettacolo delle regate. Possibile? Come potranno gli operatori napoletani assicurare accoglienza a yacht, super yacht e mega yacht vista la scarsissima disponibilità di posti barca adeguati? "Come già avvenuto in passato - viene spiegato - si metterà a frutto l'esperienza della struttura e la capacità di gestire gli ormeggi, la logistica e i servizi di assistenza sfruttando tutte le possibilità offerta dal golfo di Napoli, ovvero sfruttando anche il Main Port di Castellammare di Stabia, i porti di Capri, Ischia, Procida, oltre all'alternativa delle soste in rada". Francesco Luise, managing partner del Gruppo che porta il suo nome, non è per niente preoccupato. "Siamo profondamente onorati di far parte di questo prestigioso evento internazionale" dice. E aggiunge: "Si tratta di un'occasione eccezionale e sono certo che l'impegno organizzativo e professionale del Gruppo Luise contribuirà al successo di questa manifestazione, per il bene della città di Napoli e del nostro Paese. Come sempre opereremo in collaborazione con la Direzione Marittima Regionale e l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, seguendo le linee guida del sindaco Manfredi e dell'amministrazione comunale, per promuovere al meglio

Napoli nel mondo". Insomma, una ventata d'ottimismo beneaugurante, legata comunque alla lunga esperienza del Gruppo Luise e alla prospettiva di doversi occupare, in occasione della prossima America's Cup, quasi esclusivamente di imbarcazioni di grandi dimensioni (anche oltre i 100 metri), tradizionalmente non "obbligate" a trovare posto all'interno di un porto. Nel golfo di Napoli ne arrivano sempre molte, anche per l'attività di promozione del turismo nautico che a fronte delle oggettive difficoltà del territorio il Gruppo Luise continua a fare. Tra le tante iniziative, la presenza nei principali boat show internazionali, come quello in programma a Palm Beach, in Florida, tra due settimane, dove l'agenzia napoletana sarà rappresentata da Massimo Luise. Inutile dire che a fronte di queste eccellenze rimane l'amarezza per il mancato pieno sfruttamento dell'indotto legato al turismo nautico. E, soprattutto, permane l'aggravarsi della crisi registrata dai cantieri nautici produttori di barche e gommoni. Secondo il presidente di Afina, Gennaro Amato, che rappresenta circa 200 aziende locali, "la mancanza di posti barca ha provocato un crollo della produzione del 40%, in alcuni casi addirittura del 60%". Nonostante tutto, l'associazione continua a darsi da fare, con l'obiettivo di tenere viva l'attenzione sul comparto, in particolare su quella parte della cantieristica che produce unità fino a 10/12 metri. E infatti, nonostante il flop dell'ultimo Nauticsud, è stata confermata, nel calendario fieristico locale, l'organizzazione dell'edizione autunnale di Navigare, saloncino aperto gratuitamente al pubblico in programma a novembre 2026. "Contiamo di esporre e rendere disponibili per prove in mare almeno 200 tra barche e gommoni" anticipa Amato, aggiungendo però che "se non si sbloccherà la situazione della portualità potremo contare solo sulle visite da fuori provincia. Ormai ogni potenziale cliente napoletano che si avvicina ai nostri prodotti chiede prima il posto barca e poi la barca".

I porti campani al lavoro (anche) per l'America's cup

Il presidente Cuccaro: Progetti del Pnrr chiusi entro il 30 Giugno

Giulia Sarti

VERONA La data dell'America's Cup sembra ancora lontana, ma l'organizzazione è già a lavoro. E coinvolge direttamente anche l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale come ci conferma a margine di LetExpo a Verona, il presidente Eliseo Cuccaro. I lavori proseguono, con il commissario di governo che sta realizzando questa grande opera nella baia di Bagnoli. Le istituzioni sono allineate perche l'evento sia una grande opportunità per il paese, sottolinea Cuccaro, e lavoriamo alla pianificazione di interventi che consentano le regate di prova nella prossima estate. Porti e Pnrr I porti del sistema portano avanti anche tutti i progetti legati al Pnrr e non credo che avremo problemi a concludere il tutto entro il 30 Giugno. A Napoli abbiamo quasi terminato l'investimento sulla Darsena di Levante e siamo nella fase avanzata per il ripristino della traccia ferroviaria. Di fronte alla situazione mondiale attuale il presidente Cuccaro ritiene si tratti di un evento particolare che ridefinisce geopoliticamente un'area e ridisegna rapporti nel sistema mondo. Spero che il conflitto possa terminare nelle prossime settimane, non conviene a nessuno portare avanti questa guerra che non blocca solo un'area strategica, ma il sistema mondiale del trasporto marittimo.



Otto Pagine

Napoli

Napoli, il mare torna "eccellente" a Posillipo, ma la costa Est è un purgatorio

A Posillipo è corsa contro il tempo per le concessioni dei lidi San Giovanni e Pietrarsa restano nel "limbo" della Nuova Classificazione Napoli Non è solo un miglioramento statistico, ma una promozione sul campo che ridisegna la geografia del turismo balneare campano. I dati ARPAC 2026, recepiti dall'ultima delibera della Regione Campania, certificano il "sorpasso" della qualità: Napoli e la Costiera dicono addio alle maglie nere del passato, mentre a Posillipo si apre una partita giudiziaria e commerciale ad alta tensione per le nuove concessioni. La mappa del nuovo mare: da via Partenope a Vietri In Campania vengono monitorati circa 480 km di costa, vengono effettuati oltre 2.500 prelievi a stagione. I campionamenti su Escherichia coli ed Enterococchi intestinali parlano chiaro. Il tratto di mare antistante Donn'Anna e Nazario Sauro compie il salto di qualità, passando da «buono» a «eccellente». Segno più anche per via Partenope, che conquista la classificazione «buona». Il sindaco Gaetano Manfredi rivendica il risultato: "Sono i frutti degli investimenti sulla rete fognaria e degli impianti di sollevamento di ABC. Il prossimo passo sarà il piano d'intervento per le zone Est e Ovest, già sottoposto alla Regione." Anche a Torre del Greco si fanno progressi, qui dove il disinquinamento del Sarno sta finalmente restituendo ossigeno (e trasparenza) alle acque. Resta invece l'attesa per Bagnoli: il divieto persiste per i sedimenti industriali, ma il progetto di bonifica guarda già alla sfida dell'America's Cup 2027. L'inchiesta sulle concessioni: i "Big" si sfidano a Posillipo Se il mare è pulito, la battaglia per gestirne le rive è appena iniziata. L'Autorità Portuale accelera per assegnare i lotti di Posillipo e della Spiaggia delle Monache prima dell'inizio della stagione. Dopo lo stop dell'Agcom, che aveva bocciato il primo bando perché "limitante per la concorrenza", la nuova gara ha attirato nomi di peso. Oltre ai gestori storici (Bagno Elena, Ideal e Sirena), la sorpresa è Edoardo Trotta, patron di Palazzo Petrucci, deciso a sbarcare sull'arenile. Ma il nome che scuote l'ambiente è quello dell'imprenditore Alfredo Romeo: le indiscrezioni lo danno in partita per il lotto delle Monache, proprio sotto la sua residenza. Canoni e Servizi: la sfida del "Sociale" Il Presidente del Porto, Eliseo Cuccaro, ha confermato basi d'asta popolari: 3.000 euro l'anno. Una cifra destinata a lievitare sensibilmente con i rilanci, ma che porta con sé oneri pesanti. Chi vincerà dovrà garantire accesso libero (il 50% degli arenili resterà spiaggia pubblica), e servizi gratuiti (pulizia, salvataggio e manutenzione anche invernale per le aree libere saranno a carico dei privati). Con i nomi dei vincitori attesi tra poche settimane, la sfida è logistica: allestire strutture d'eccellenza in tempo record per non perdere il treno della stagione 2026. Come si fa la classificazione delle acque Per approfondire i dettagli tecnici del monitoraggio ARPAC, dobbiamo guardare oltre i semplici aggettivi "buono" o "eccellente". La classificazione



Otto Pagine
Napoli, il mare torna "eccellente" a Posillipo, ma la costa Est è un purgatorio
03/11/2026 12:22
A Posillipo è corsa contro il tempo per le concessioni dei lidi San Giovanni e Pietrarsa restano nel "limbo" della Nuova Classificazione Napoli Non è solo un miglioramento statistico, ma una promozione sul campo che ridisegna la geografia del turismo balneare campano. I dati ARPAC 2026, recepiti dall'ultima delibera della Regione Campania, certificano il "sorpasso" della qualità: Napoli e la Costiera dicono addio alle maglie nere del passato, mentre a Posillipo si apre una partita giudiziaria e commerciale ad alta tensione per le nuove concessioni. La mappa del nuovo mare: da via Partenope a Vietri In Campania vengono monitorati circa 480 km di costa, vengono effettuati oltre 2.500 prelievi a stagione. I campionamenti su Escherichia coli ed Enterococchi intestinali parlano chiaro. Il tratto di mare antistante Donn'Anna e Nazario Sauro compie il salto di qualità, passando da «buono» a «eccellente». Segno più anche per via Partenope, che conquista la classificazione «buona». Il sindaco Gaetano Manfredi rivendica il risultato: "Sono i frutti degli investimenti sulla rete fognaria e degli impianti di sollevamento di ABC. Il prossimo passo sarà il piano d'intervento per le zone Est e Ovest, già sottoposto alla Regione." Anche a Torre del Greco si fanno progressi, qui dove il disinquinamento del Sarno sta finalmente restituendo ossigeno (e trasparenza) alle acque. Resta invece l'attesa per Bagnoli: il divieto persiste per i sedimenti industriali, ma il progetto di bonifica guarda già alla sfida dell'America's Cup 2027. L'inchiesta sulle concessioni: i "Big" si sfidano a Posillipo Se il mare è pulito, la battaglia per gestirne le rive è appena iniziata. L'Autorità Portuale accelera per assegnare i lotti di Posillipo e della Spiaggia delle Monache prima dell'inizio della stagione. Dopo lo stop dell'Agcom, che aveva bocciato il primo bando perché "limitante per la concorrenza", la nuova gara ha attirato nomi di peso. Oltre ai gestori storici (Bagno Elena, Ideal e Sirena), la sorpresa è Edoardo Trotta, patron di Palazzo Petrucci, deciso a sbarcare sull'arenile. Ma il nome che scuote l'ambiente è quello dell'imprenditore Alfredo Romeo: le indiscrezioni lo danno in partita per il lotto delle Monache, proprio sotto la sua residenza. Canoni e Servizi: la sfida del "Sociale" Il Presidente del Porto, Eliseo Cuccaro, ha confermato basi d'asta popolari: 3.000 euro l'anno. Una cifra destinata a lievitare sensibilmente con i rilanci, ma che porta con sé oneri pesanti. Chi vincerà dovrà garantire accesso libero (il 50% degli arenili resterà spiaggia pubblica), e servizi gratuiti (pulizia, salvataggio e manutenzione anche invernale per le aree libere saranno a carico dei privati). Con i nomi dei vincitori attesi tra poche settimane, la sfida è logistica: allestire strutture d'eccellenza in tempo record per non perdere il treno della stagione 2026. Come si fa la classificazione delle acque Per approfondire i dettagli tecnici del monitoraggio ARPAC, dobbiamo guardare oltre i semplici aggettivi "buono" o "eccellente". La classificazione

Otto Pagine

Napoli

non è un'istantanea del momento, ma il risultato di un rigoroso protocollo statistico basato sulla normativa europea (Direttiva 2006/7/CE) e nazionale (D.lgs. 116/08). Ecco i pilastri tecnici che regolano la balneabilità a Napoli e in Campania per la stagione 2026: Il Quadriennio di Monitoraggio La classificazione pubblicata con la Delibera di Giunta Regionale n. 42 del 19 febbraio 2026 non si basa solo sui rilievi dell'ultimo anno. ARPAC utilizza l'elaborazione statistica dei dati raccolti nel quadriennio 2022-2025. Perché 4 anni? Per evitare che un singolo evento eccezionale (come un'alluvione o uno sversamento accidentale) comprometta ingiustamente il giudizio su un tratto di mare, garantendo una valutazione della qualità "storica" e strutturale.

2. I Parametri Batteriologici (I "Killer" della balneazione) La legge impone il controllo di due specifici indicatori di contaminazione fecale. I limiti di legge per definire un campione "conforme" sono: Escherichia coli: limite massimo 500 UFC/100 ml (Unità Formanti Colonia). Enterococchi intestinali: limite massimo 200 UFC/100 ml. Se un prelievo supera anche solo uno di questi valori, scatta immediatamente il divieto temporaneo di balneazione, che può essere revocato solo dopo un prelievo "suppletivo" che confermi il rientro nei limiti.

Le Acque di "Nuova Classificazione": focus su Napoli Est Analizzando i dati tecnici ARPAC 2026, emerge un quadro a due velocità tra l'area d'élite di Posillipo e la frontiera del risanamento di Napoli Est. Qui la situazione è più complessa. Tecnicamente, queste acque non hanno ancora una classificazione definitiva (come "Eccellente" o "Buona") ma sono catalogate come "Nuova Classificazione". I tratti di Pietrarsa e San Giovanni, citati come "nuova classificazione", sono aree che erano precedentemente vietate o non monitorate. Per uscire da questa dicitura e ricevere una classe (es. Buona o Eccellente), ARPAC deve raccogliere un set minimo di 16 campioni distribuiti in modo omogeneo. Fino ad allora, restano sotto osservazione speciale ma sono considerati balneabili a inizio stagione, salvo diverse ordinanze comunali. Dunque la dicitura "Nuova Classificazione" non è un giudizio di merito sulla pulizia dell'acqua, ma uno stato amministrativo di transizione. In termini semplici: è un periodo di "osservazione speciale" obbligatorio prima che un tratto di mare possa essere dichiarato ufficialmente Eccellente, Buono, Sufficiente o Scarso. Si può fare il bagno? Sì. A meno che non ci sia un'ordinanza sindacale di divieto per altri motivi (es. inquinamento del suolo o pericoli strutturali), le acque in "Nuova Classificazione" sono considerate temporaneamente balneabili. Tuttavia, poiché non hanno ancora una "patente" di stabilità, sono soggette a controlli più frequenti e a una revoca immediata della balneabilità al primo prelievo fuori norma. Per la legge (D.lgs 116/08), un'area che era vietata per inquinamento può essere riaperta solo dopo un monitoraggio intensivo. San Giovanni è al suo terzo anno di monitoraggio positivo. I prelievi effettuati nel 2025 e i primi del 2026 mostrano valori entro i limiti di legge, ma la zona resta "sensibile" a causa della vicinanza con l'Alveo Volla. In caso di forti piogge, il sistema di sollevamento può andare in overflow, sversando reflui non trattati direttamente a mare. Per questo motivo, anche se la classificazione è in miglioramento, San Giovanni resta un'area "a rischio di divieto temporaneo" molto più alto.

Bonifica degli Arenili: A San Giovanni, oltre alla qualità dell'acqua (batteriologica), il problema

Otto Pagine

Napoli

è il suolo. Gli Arenili 2 e 4 sono stati oggetto di bonifica dai metalli pesanti (residui industriali). L'ARPAC sta conducendo le "controanalisi" sui terreni: la balneabilità tecnica dell'acqua è inutile se la spiaggia non viene certificata come bonificata. Raccomandato per te.

La fregata missilistica italiana è in area Cipro per difendere l'isola

A bordo della Martinengo 160 militari della Marina ROMA - La fregata missilistica 'Federico Martinengo', la nave della Marina militare italiana partita dal porto di Taranto venerdì scorso, è giunta nell'area di Cipro, per la difesa dell'isola. La fregata ha a bordo oltre 160 militari italiani, per un'operazione che avviene nell'ambito di un assetto in coordinamento tra Italia, Spagna, Francia e Olanda. La fregata si è ricongiunta al gruppo della portaerei francese Charles De Gaulle.



La fregata missilistica italiana è in area Cipro per difendere l'isola



03/11/2026 16:52

A bordo della Martinengo 160 militari della Marina ROMA - La fregata missilistica 'Federico Martinengo', la nave della Marina militare italiana partita dal porto di Taranto venerdì scorso, è giunta nell'area di Cipro, per la difesa dell'isola. La fregata ha a bordo oltre 160 militari italiani, per un'operazione che avviene nell'ambito di un assetto in coordinamento tra Italia, Spagna, Francia e Olanda. La fregata si è ricongiunta al gruppo della portaerei francese Charles De Gaulle.

Fregata italiana a Cipro. Missioni Aspides e Atalanta rafforzate se serve

A Roma presto il comando dell'operazione di scorta a navi mercantili nel Mar Rosso. L'Italia è in mare per difendere l'Europa, e non solo, nella crisi scoppiata in Medioriente. La fregata missilistica 'Federico Martinengo' - la nave della Marina con a bordo oltre 160 militari italiani partita dal **porto** di **Taranto** venerdì scorso - è giunta nell'area di Cipro a protezione dell'isola. La Fremm, che sta operando nell'ambito di un assetto in coordinamento tra Italia, Spagna, Francia e Olanda, si è ricongiunta al gruppo della portaerei francese Charles De Gaulle. L'obiettivo è di difendere l'isola dagli attacchi provenienti da Iran o Libano: potranno avvistare con i radar eventuali droni o razzi fino a circa duecento chilometri di distanza mentre a neutralizzare le minacce potrebbero essere i missili Aster, attivi nel raggio di cento chilometri. Non c'è solo la Martinengo. Altre due navi si trovano nel quadrante geografico coinvolto dalla crisi, impegnate nelle due diverse missioni Aspides e Atalanta: ora non si esclude che possano essere rafforzate, così come prevede la risoluzione di maggioranza approvata in Parlamento in queste ore. L'eventualità di un "adattamento e rafforzamento di tali missioni" si verificherebbe - si spiega nel documento - "in raccordo con le istituzioni europee e gli Stati membri, qualora la situazione sul terreno lo richiedesse". Proprio l'Italia - secondo quanto già prevede la turnazione al comando delle missioni all'estero - assumerà la prossima settimana il comando della forza navale di Aspides, con la nave Rizzo, attualmente nel Mar Rosso davanti alle coste dello Yemen, per scortare in sicurezza il traffico mercantile europeo. Nata nel 2024 in risposta agli attacchi Houthi contro le navi di passaggio, l'operazione riguarda le principali linee marittime di comunicazione in quell'area. Prima dello scoppio della guerra in Iran - secondo quanto si legge dal sito della stessa Marina militare - era prevista "l'attività di accompagnamento di unità mercantili nelle aree a basso rischio ovvero nell'area dello stretto di Hormuz". Adesso però gli scenari sono cambiati e si rifletterà sui limiti e le possibilità di questo schieramento, di cui fanno parte anche Belgio, Francia, Germania, Grecia, Paesi Bassi e Svezia. La nave Bianchi è invece impegnata nella missione Atalanta, per il pattugliamento anti pirateria lungo le coste della Somalia. L'urgenza è di evitare che l'escalation in Medioriente, di fatto estesa al territorio dell'Unione, possa allargarsi ulteriormente. Si stanno quindi valutando tutte le iniziative comuni, soprattutto a livello diplomatico, per tentare di riportare stabilità nella regione. Oltre alla sicurezza, il vertice del Gruppo E5 Difesa (Francia, Germania, Italia, Polonia e Regno Unito) si è riunito per coordinarsi anche sul piano economico ed energetico, assicurando al contempo continuità al sostegno all'Ucraina.



Calabria - Brasile. Il presidente del Consiglio regionale della Calabria accoglie a Palazzo Campanella la Delegazione governativa della Regione di Santa Catarina

(AGENPARL) - Wed 11 March 2026 Calabria - Brasile. Il presidente del Consiglio regionale della Calabria accoglie a Palazzo Campanella la Delegazione governativa della Regione di Santa Catarina. Il presidente del Consiglio regionale della Calabria, Salvatore Cirillo, ha accolto oggi a Palazzo Campanella la delegazione governativa della Regione di Santa Catarina, in Brasile, in visita istituzionale in Calabria nell'ambito di un percorso di dialogo e collaborazione finalizzato a rafforzare i rapporti, non solo economici e commerciali, ma anche culturali tra i due territori. La delegazione era composta da João Paulo Tavares Bastos, sovrintendente del **Porto** di Itajaí, da Thiago Morastoni, avvocato e assessore esecutivo del **Porto** di Itajaí, e da Dayane Nunes, responsabile dell'Ufficio Comunicazione del **Porto** di Itajaí. Ad accompagnare la delegazione erano Veronica Salgado, avvocatessa che coordina la presenza istituzionale del gruppo brasiliano, e il professor Nicodemo Misiti. All'incontro, al quale ha preso parte una rappresentanza dei sindaci della Piana di **Gioia Tauro**, è intervenuto anche il consigliere regionale Domenico Giannetta. L'incontro ha rappresentato un'importante occasione per rinsaldare e concretizzare i rapporti istituzionali, economici e commerciali avviati in questi giorni, con particolare attenzione alle prospettive di cooperazione tra il **porto** di **Gioia Tauro** e il **porto** di Itajaí, due realtà strategiche nei rispettivi contesti territoriali e logistici. Nel corso del confronto, ospitato presso il Polo Culturale del Consiglio regionale, è stata condivisa la volontà di proseguire lungo un percorso comune capace di favorire scambi, relazioni e opportunità di sviluppo, valorizzando il ruolo della Calabria nel Mediterraneo e quello di Santa Catarina nello scenario economico brasiliano. «Accogliere a Palazzo Campanella la delegazione della Regione di Santa Catarina - ha dichiarato il presidente del Consiglio regionale della Calabria, Salvatore Cirillo - significa confermare la volontà della Calabria di aprirsi sempre di più al dialogo internazionale e di costruire relazioni concrete, capaci di produrre sviluppo e nuove opportunità per il nostro territorio. Il confronto avviato in queste ore rappresenta un passaggio significativo per rafforzare il legame con una realtà importante del Brasile e per valorizzare la centralità strategica del **porto** di **Gioia Tauro**». Il presidente Cirillo ha quindi ribadito l'importanza di proseguire nel solco della collaborazione istituzionale, favorendo occasioni di confronto utili a trasformare i rapporti avviati in progetti e percorsi condivisi. (foto stretta di mano: Il presidente del Consiglio regionale Salvatore Cirillo e João Paulo Tavares Bastos sovrintendente del **Porto** di Itajaí) Francesco Chindemi Portavoce del Presidente del Consiglio regionale della Calabria, Salvatore Cirillo Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo



Agenparl

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Porti e sviluppo, Calabria e Brasile rafforzano il dialogo: Gioia Tauro al centro della cooperazione

Il presidente del Consiglio regionale Salvatore Cirillo accoglie a Palazzo Campanella la delegazione governativa della Regione di Santa Catarina REGGIO CALABRIA. Quando un **porto** diventa più di un'infrastruttura, trasformandosi in un ponte tra territori, culture e opportunità, la Calabria mostra tutta la sua ambizione internazionale. È questo lo spirito che ha animato il confronto finale della delegazione brasiliana dello Stato di Santa Catarina a Palazzo Campanella - Polo Culturale, chiudendo due giorni di incontri, visite e dialoghi che hanno messo al centro il **porto di Gioia Tauro** e le sue potenzialità come hub strategico del Mediterraneo. La delegazione era composta da João Paulo Tavares Bastos, sovrintendente del **Porto di Itajaí**; Thiago Morastoni, avvocato e assessore esecutivo del **Porto di Itajaí**; Dayane Nunes, responsabile dell'Ufficio Comunicazione del **Porto di Itajaí**. Ad accompagnare il gruppo brasiliano erano Veronica Salgado, avvocatessa che coordina la presenza istituzionale, e il professor Nicodemo Misiti. All'incontro ha preso parte anche una rappresentanza dei sindaci della Piana di **Gioia Tauro** e il consigliere regionale Domenico Giannetta. «Già 12 anni fa, quando ero primo cittadino, abbiamo intrattenuto rapporti con la splendida città di Cuiabá e sono stato invitato in occasione del bicentenario della città. Oggi vogliamo far nascere un protocollo tra la Regione Calabria e lo Stato di Santa Catarina, per promuovere non solo scambi commerciali, ma anche relazioni culturali. Ci proponiamo di intrattenere questo tipo di rapporti con il territorio della Piana, perché le ragioni di questa collaborazione sono nate e cresciute negli anni». Un aspetto particolarmente rilevante è il **porto di Gioia Tauro**, che con questa collaborazione assume una connotazione sempre più internazionale. Considerando che molti prodotti brasiliani finiscono nel Nord Europa, potrebbero arrivare direttamente a **Gioia Tauro**, risparmiando giorni di transito rispetto al percorso tradizionale verso Rotterdam: la notte successiva potrebbero essere caricati su un treno e arrivare a destinazione in tempi molto più rapidi. Questo rappresenta una concreta opportunità di risparmio e di efficienza per tutte le attività collegate all'area portuale, ma è solo il primo passo per andare oltre lo scambio commerciale e sviluppare anche relazioni culturali».



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, affidato il servizio medico-sanitario all'interno dell'area portuale

L'attività risponde all'esigenza di tutela della salute in ambito lavorativo e alla sicurezza all'interno dello scalo calabrese. L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, guidata dal presidente Paolo Piacenza, ha affidato il servizio di Gestione del presidio di primo intervento medico-sanitario all'interno dell'ambito portuale di **Gioia Tauro** e il relativo servizio di trasporto in autoambulanza a favore di tutti gli utenti portuali. Si tratta di un servizio di particolare importanza che risponde all'esigenza di tutela della salute in ambito lavorativo e alla sicurezza in porto dei suoi lavoratori. L'obiettivo è quello di assicurare l'attività medico sanitaria di primo intervento, considerata rilevante all'interno di uno scalo portuale che ospita quotidianamente migliaia di utenti, al fine altresì di assicurare un'assistenza essenziale agli oltre 1500 dipendenti diretti dello scalo portuale. Della durata di 24 mesi, prorogabile di ulteriori 24, il servizio è stato affidato alla RTI composto da Bourelly Health Service S.r.l. e Consorzio Sicilia. Considerata l'importanza del servizio, al fine di garantirne la migliore organizzazione anche rispetto all'operatività del porto che si sviluppa, senza soluzione di continuità, nell'arco delle ventiquattro ore, sarà avviato nei prossimi giorni un tavolo concertativo con i Terminalisti, i soggetti autorizzati ad operare nel porto di **Gioia Tauro** e le sigle sindacali per individuare e condividere le migliori sinergie operative. Condividi Tag porti **gioia tauro** Articoli correlati.



Gioia Tauro prepara le carte per il riconoscimento a Interporto

Piacenza: Abbiamo tutte le caratteristiche necessarie

Giulia Sarti

VERONA Se la situazione nel Golfo Persico ancora non arriva direttamente sulle banchine dei porti italiani, qualche piccola criticità si inizia a vedere. E' il caso di Gioia Tauro, che, come ci spiega il presidente dell'AdSp dei mari Tirreno meridionale e Ionio Paolo Piacenza da LetExpo a Verona, non ha subito ripercussioni a livello di riduzione di traffico. Quello che si nota sono semmai ritardi delle schedule navi -precisa- e quindi la possibilità di saturazione dei piazzali con la riorganizzazione del lavoro. Terminalisti e operatori stanno facendo lo sforzo di garantire spazi nei piazzali per un flusso ordinato delle merci. Verso il riconoscimento come Interporto Il presidente Piacenza annuncia poi l'avvio di un percorso per il riconoscimento di Interporto per Gioia Tauro. Abbiamo tutte le carte in regola per avere l'ok: il collegamento con il porto e l'aeroporto e anche quello ferroviario alla rete. Gioia Tauro si trova poi all'interno del corridoio scandinavo-mediterraneo delle reti Ten-t, aspetto che completa il quadro voluto dalla recente riforma degli interporti. Gli spazi poi non mancano. Siamo convinti che per dare sviluppo alla retroportualità e all'intermodalità occorra un punto di riferimento come un interporto appunto. Gioia Tauro può candidarsi a divenire un punto di riferimento e fare la propria parte come gateway.



Liceo Alberti di Cagliari, poche aule e struttura carente: "L'edificio deve essere messo in sicurezza"

Daniele Chirico

Seguici anche sul nostro canale Whatsapp CAGLIARI. Io mando mia figlia a scuola e voglio che l'edificio sia in sicurezza. Sono le parole della presidente del consiglio d'istituto Fausta Mulas sulla grave carenza di spazi all'interno del liceo Alberti a Cagliari. Di recente, infatti, l'istituto è stato costretto a rifiutare almeno ottanta iscrizioni, su un totale di oltre trecento inviate, per mancanza di aule disponibili. A tal proposito il comitato Una sede per il liceo Alberti ha puntato il dito contro le istituzioni locali per non essere ancora intervenute, nonostante le promesse fatte in occasione della campagna elettorale del 2024. Nonostante da diversi anni questa sia una scuola in crescita e l'amministrazione sa che abbiamo bisogno di aule, ma queste ci vengono negate sia per questioni strutturali sia perché questa non è una sede definitiva sulla quale nessuno in questo momento può investire, spiega la docente e presidente del comitato liceo Alberti Elisabetta Carta. Ad aggravare la situazione c'è anche il nodo legato alla concessione per l'utilizzo della sede di viale Colombo che scadrà a dicembre 2027 e che attualmente è sotto la gestione dell'autorità portuale. Se questa sede rimane ancora nelle mani dell'autorità portuale con una concessione così limitata nel tempo, nessuno potrà metterci mano. La città metropolitana non potrà fare interventi e noi rimarremo con tre sedi geograficamente distanti, con tutti i disagi che ne derivano, soprattutto per i nostri studenti pendolari, ha detto Carta. Una situazione che a detta di docenti e genitori starebbe minando il diritto allo studio degli studenti, in particolar modo di quelli pendolari, che rappresentano circa il 65% dell'istituto e che già vanno incontro alle difficoltà legate ai viaggi. Per questo motivo, le richieste sono quelle di accelerare le tempistiche per trovare una soluzione e quella di trovare una nuova sede moderna. Dicono che i ragazzi non hanno voglia di studiare, non è vero, gli viene chiusa una porta in faccia. Chiediamo che ai ragazzi venga, invece, spalancato un portone, con una scuola dignitosa, spiega Mulas. Abbiamo sempre chiesto che venga costruita una nuova scuola, in un'area vicino a piazza Matteotti che ci raduni tutti. Non deve spaventare a livello di investimento, perché investire sui ragazzi è come investire su di noi, fa sapere Carta. Daniele Chirico.



Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

L'Italia si prepara a riconsegnare la nave militare Ibn Haritha alla Libia

Alle battute finali il programma di rimessa in sesto della nave da sbarco della flotta di Gheddafi, nell'ambito del discusso accordo di cooperazione tra i due paesi in vigore dal 2017. È alle battute finali il programma di 'rimessa in sesto' della Ibn Haritha, nave da sbarco (Landing Ship Tank) delle forze navali militari libiche che dallo scorso anno è 'ospite' della Marina Militare in Sicilia. Costruita nel 1977 in Francia, poi sopravvissuta al conflitto del 2011 che aveva decimato la flotta navale di Gheddafi, lunga 100 metri e in grado di accogliere fino a 11 carrarmati, la nave nel marzo 2025 aveva lasciato Tripoli alla volta della base della Marina Militare di Augusta per essere sottoposta a lavori a carico della Difesa italiana, nell'ambito del discusso programma di cooperazione tra Italia e Libia sul contrasto all'immigrazione avviato nel 2017. Più precisamente, nel contesto delle attività di defence capacity building che fanno parte dell'intesa, la Navarm (la direzione degli armamenti navali della Marina Militare) aveva predisposto lo scorso anno le attività tecnico-amministrative finalizzate all'ammodernamento e ripristino delle performance nominali della nave, affidate poi 'in casa' ad Agenzia Industrie Difesa, che gestisce gli stabilimenti produttivi della Difesa, a fronte di un budget di 9,5 milioni di euro. L'ente era stato ritenuto il soggetto più adatto anche perché, come naturale, avrebbe presentato il conto solo per le 'spese vive' e le eventuali lavorazioni esterne dato che "gli oneri per il personale [...] sono compresi nello stato di previsione della Difesa" e le sue infrastrutture "sono cedute in uso dal Ministero della Difesa all'Agenzia stessa". Nel dettaglio, segnalava il documento, le attività avrebbero dovuto includere già ammodernamento, rinnovamento, manutenzione straordinaria ed adeguamento dei sistemi di piattaforma, propulsione, sorveglianza e comando, nonché quelle relative alla risoluzione delle eventuali "non conformità" rilevate in corso d'opera. Ora l'ultimo passaggio, che prepara il saluto alla Ibn Haritha e il suo ritorno al servizio delle forze navali libiche. La Navarm ha infatti dato il via nei giorni scorsi a una consultazione di mercato, del valore di 6,8 milioni di euro, sostanzialmente allo scopo di escludere che altri operatori (verosimilmente oltre alla stessa Agenzia Industrie Difesa) possano farsi carico di attività di manutenzione e lavorazioni necessarie alla riconsegna della nave, ora peraltro già ormeggiata negli spazi di Aid a **Messina**. Interventi che in ogni caso, chiarisce il documento, dovranno ultimati entro il mese di settembre. Date le condizioni della carena e per assicurare la sicurezza della lavorazione, l'avviso evidenzia che saranno favoriti gli operatori distanti massimo 125 miglia marine dal **porto di Messina** (e comunque a meno di 24 ore di navigazione) e che questi dovranno disporre di un bacino di almeno 110 metri di lunghezza, fondale di minimo 5 metri e portata utile superiore alle 3.000 tonnellate (quello in muratura dell'arsenale).



Alle battute finali il programma di rimessa in sesto della nave da sbarco della flotta di Gheddafi, nell'ambito del discusso accordo di cooperazione tra i due paesi in vigore dal 2017. È alle battute finali il programma di 'rimessa in sesto' della Ibn Haritha, nave da sbarco (Landing Ship Tank) delle forze navali militari libiche che dallo scorso anno è 'ospite' della Marina Militare in Sicilia. Costruita nel 1977 in Francia, poi sopravvissuta al conflitto del 2011 che aveva decimato la flotta navale di Gheddafi, lunga 100 metri e in grado di accogliere fino a 11 carrarmati, la nave nel marzo 2025 aveva lasciato Tripoli alla volta della base della Marina Militare di Augusta per essere sottoposta a lavori a carico della Difesa italiana, nell'ambito del discusso programma di cooperazione tra Italia e Libia sul contrasto all'immigrazione avviato nel 2017. Più precisamente, nel contesto delle attività di defence capacity building che fanno parte dell'intesa, la Navarm (la direzione degli armamenti navali della Marina Militare) aveva predisposto lo scorso anno le attività tecnico-amministrative finalizzate all'ammodernamento e ripristino delle performance nominali della nave, affidate poi 'in casa' ad Agenzia Industrie Difesa, che gestisce gli stabilimenti produttivi della Difesa, a fronte di un budget di 9,5 milioni di euro. L'ente era stato ritenuto il soggetto più adatto anche perché, come naturale, avrebbe presentato il conto solo per le 'spese vive' e le eventuali lavorazioni esterne dato che "gli oneri per il personale [...] sono compresi nello stato di previsione della Difesa" e le sue infrastrutture "sono cedute in uso dal Ministero della Difesa all'Agenzia stessa". Nel dettaglio, segnalava il documento, le attività avrebbero dovuto includere già ammodernamento, rinnovamento, manutenzione straordinaria ed adeguamento dei sistemi di piattaforma, propulsione, sorveglianza e comando, nonché quelle relative alla risoluzione delle eventuali "non conformità" rilevate in corso d'opera. Ora l'ultimo passaggio, che prepara il saluto alla Ibn Haritha e il suo ritorno al servizio delle forze navali libiche. La Navarm ha infatti dato il via nei giorni scorsi a una consultazione di mercato, del valore di 6,8 milioni di euro, sostanzialmente allo scopo di escludere che altri operatori (verosimilmente oltre alla stessa Agenzia Industrie Difesa) possano farsi carico di attività di manutenzione e lavorazioni necessarie alla riconsegna della nave, ora peraltro già ormeggiata negli spazi di Aid a **Messina**. Interventi che in ogni caso, chiarisce il documento, dovranno ultimati entro il mese di settembre. Date le condizioni della carena e per assicurare la sicurezza della lavorazione, l'avviso evidenzia che saranno favoriti gli operatori distanti massimo 125 miglia marine dal **porto di Messina** (e comunque a meno di 24 ore di navigazione) e che questi dovranno disporre di un bacino di almeno 110 metri di lunghezza, fondale di minimo 5 metri e portata utile superiore alle 3.000 tonnellate (quello in muratura dell'arsenale).

Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

di **Messina** è lungo 150 metri e ha una altezza sulle taccate di 7,6; un'altra struttura con capacità adeguata nelle vicinanze potrebbe essere il cantiere di Palumbo, nello stesso **porto**, o cantiere navale Noè di Augusta). Il documento spiega inoltre nel dettaglio quali interventi subirà la Ibn Haritha prima della riconsegna: il rinnovamento e ammodernamento dello scafo, degli impianti elettrici, degli impianti di propulsione e generazione, nonché di quelli relativi ai sistemi di sicurezza, con dettaglio delle lavorazioni previste. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Ponte Messina, Tardino (Adsp Sicilia occidentale): "Progetto strategico, parte Rete Ten-T"

'Suo valore dipenderà da integrazione con resto sistema trasporti' "Quando si discute del Ponte sullo Stretto di Messina il confronto pubblico finisce spesso per concentrarsi su argomentazioni emotive o su posizioni legate a interessi locali. Esiste, però, una prospettiva diversa, che troppo frequentemente viene trascurata: quella europea. Il Ponte, infatti, non rappresenta soltanto una grande infrastruttura nazionale, ma costituisce anche una componente strutturale della Rete trans-europea dei trasporti (Ten-T), un progetto strategico volto a rafforzare i collegamenti tra le regioni europee e a renderle più competitive, sostenibili e integrate". A dirlo è stata Annalisa Tardino, commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, intervenendo oggi a 'LetExpo', appuntamento nazionale e internazionale di riferimento per i trasporti con attenzione alle attuali dinamiche geopolitiche e alla sostenibilità ambientale, economica e sociale, organizzato da Alis Service, in collaborazione con Veronafi.

"Le reti Ten-T costituiscono la vera ossatura dei collegamenti continentali - ha spiegato -: un sistema integrato composto da ferrovie, porti, strade, nodi logistici e aeroporti

progettato per consentire la circolazione continua di merci e persone in tutta l'Unione, da nord a sud e da est a ovest. In questo contesto l'Italia, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, riveste un ruolo strategico. Tuttavia, è nel Mezzogiorno che si gioca la partita decisiva: senza un collegamento stabile tra la Sicilia e la Penisola, l'intero progetto europeo rimane incompleto. Naturalmente, come per tutte le grandi opere infrastrutturali - ha sottolineato Tardino -, il valore del Ponte dipenderà dalla sua integrazione con il resto del sistema dei trasporti. Senza il potenziamento della rete ferroviaria e delle infrastrutture logistiche dell'Isola, il rischio sarebbe quello di avere un'opera isolata. Se, invece, verrà inserito in una strategia più ampia di sviluppo delle infrastrutture del Mezzogiorno, il Ponte potrà rappresentare un elemento di riequilibrio territoriale e di rafforzamento della competitività logistica del Paese".

Demografica, leggi lo Speciale Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.



LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): "Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete europea dei trasporti"

"Il ponte sullo Stretto, qualora venisse realizzato e ci auguriamo di sì, sarebbe un collegamento stabile tra la Sicilia e l'intera penisola e andrebbe a colmare un gap infrastrutturale che viene rilevato anche a livello europeo, perché il ponte sullo Stretto è previsto nella rete europea dei trasporti, la rete TEN-T e che al momento costituisce un collo di bottiglia". Annalisa Tardino, Commissario Straordinario Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ha rilasciato queste dichiarazioni all'Adnkronos durante la quinta edizione di LetExpo, la kermesse punto di riferimento per i trasporti, la logistica, i servizi alle imprese e la sostenibilità, organizzata da Alis Service in collaborazione con Veronafi e promossa da Alis - Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, in corso dal 10 al 13 marzo 2026. Demografica, leggi lo Speciale Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.



[Comune Palermo] Mobilità. Ordinanza limitazione circolazione lavori manutenzione via Crispi, Bersagliere e piazza Don Bosco

(AGENPARL) Wed 11 March 2026 COMUNE DI PALERMO AREA DELLA POLIZIA MUNICIPALE UFFICIO TRAFFICO E MOBILITÀ URBANA Polo Tecnico Via Ausonia, 69 90146 PALERMO ORDINANZA N° 385 del 10/03/2026 Responsabile della U.O.: E.Q. Arch. Francesco Palazzo OGGETTO: Lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria via Crispi (carreggiata direzione Montepellegrino) e dei marciapiedi di Piazza Don Bosco (lato Via Di Giorgio) e Via del Bersagliere. Il Responsabile del procedimento Vista la nota dell'Ufficio Infrastrutture varie e per la Mobilità a firma del RUP, n. prot. N. prot. AREG/194630/2026 del 02/03/2026, con la quale viene richiesta apposita Ordinanza per l'esecuzione dei lavori nelle vie di cui all'oggetto; Vista la mail del RUP del Sistema Tram arch. A.A. del 03/03/2026, acquisita in pari data al ns. prot. AREG/2026/199499, che si riporta integralmente esaminata la documentazione inerente alla Richiesta ordinanza di limitazione al traffico per i Lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria strade e marciapiedi da via Crispi (carreggiata direzione Montepellegrino), si evidenzia che per i lavori su via Crispi i lavori di rifacimento del manto stradale sono invero interferenti con le opere di realizzazione dell'ampliamento del Sistema Tram della Città di Palermo Tratta F, lavori che a partire da Piazza Giachery e proseguendo sulla via Crispi, interesseranno l'intera fascia viaria in entrambi i versi, compreso il sottopassaggio che interseca Piazza XIII Vittime e proseguendo anche oltre, sulla via Cala e sul Foro Italico. Considerato la priorità di questa Amministrazione a dover provvedere con urgenza al ripristino del manto stradale, oggi estremamente deteriorato al punto di rendere pericolosa la circolazione, il RUP del Sistema Tram della Città di Palermo rilascia Nulla Osta all'esecuzione delle opere di manutenzione di che trattasi, nella considerazione che la realizzazione dell'infrastruttura tranviaria non avrà inizio prima del 2027, essendo le opere oggetto di affidamento mediante l'istituto dell'Appalto integrato, che prevede l'attività propedeutica di redazione della progettazione esecutiva da parte dell'appaltatore, nonché l'approvazione in sede ministeriale, la verifica da parte dell'organismo preposto ed infine la validazione, prima di poter dare corso alle attività di cantiere. Nulla Osta per le opere riguardanti i marciapiedi di Piazza Don Bosco (lato Via Di Giorgio) e Via del Bersagliere che non sono interessati da interferenza con le realizzande opere del sistema tranviarie. Vista l'O.D. n.141 del 30/01/2026 di Limitazione temporanea della circolazione pedonale e veicolare e della sosta nel tratto Via Francesco Crispi, per lavori di interfaccia città-porto, da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale; completamento posa tubazione nell'area Autorità di Sistema Portuale- piazzetta della Pace; Visto l'art. 107 del Testo Unico sull'Ordinamento degli Enti Locali adottato con Decreto Legislativo sulla disciplina



Agenparl

Palermo, Termini Imerese

della circolazione stradale e successive modificazioni ed integrazioni, nonché le norme del Regolamento di esecuzione e di attuazione del predetto Decreto Legislativo approvato modificazioni; modificazioni; approvato il Disciplinare Tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo; Visto il Decreto Interministeriale del 22 gennaio 2019 integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare. Segue O.D. n° 385 del 10/03/2026 Considerato che la Ditta, dovrà attenersi agli schemi tipo approvati col predetto Decreto Ministeriale, da adottare per il segnalamento temporaneo; della Strada è stata individuata la classificazione funzionale delle strade comunali di Palermo; Considerato che all'Ufficio Traffico e Mobilità Urbana spetta l'attività di Authority scavi, per il coordinamento e la programmazione degli interventi; Considerato che l'esecuzione dei lavori va espletata con le necessarie misure di cautela per la salvaguardia della pubblica incolumità e quindi è opportuno provvedere in ogni caso alla regolamentazione della circolazione veicolare e della sosta in prossimità dell'area interessata dai lavori; Considerato che trattasi di lavori appaltati dal Comune di Palermo e che necessita la chiusura al transito ed alla sosta veicolare dell'intero tratto interessato ai lavori. Propone Così come richiesto dall'Ufficio Infrastrutture e per la mobilità e come da planimetria allegata parte integrante del provvedimento, le seguenti limitazioni alla circolazione veicolare e pedonale, per l'esecuzione dei lavori di che trattasi a decorrere dalla data di comunicazione dell'inizio dei lavori al Rifacimento manto stradale su via Crispi lato mare da Sottopasso via F.sco Crispi a via dell'Arsenale (esclusa) meta carreggiata lato mare nei tratti come da planimetria: Istituzione del divieto di sosta 0-24, in ambo i lati con rimozione coatta; Chiusura al transito veicolare, per le operazioni di scarifica ed asfalto, in semi carreggiata e per tratti di m. 500 regolamentata da movieri e/o semaforo a cura e spese della Ditta esecutrice dei lavori e comunque per stralci funzionali dei singoli isolati al fine di garantire i percorsi alternativi. Chiusura al transito pedonale nei marciapiedi interessati dai lavori; Contestuale creazione in corrispondenza del perimetro del cantiere di apposito percorso pedonale protetto; Dal sopra citato tratto stradale da asfaltare sono esclusi l'area di cantiere dell'Autorità Portuale d'interfaccia Porto/Città giusta O.D. n.141 del 30/01/2026, e l'area indicata nella planimetria allegata, oggetto di richiesta per lavori di completamento posa tubazione nell'area Autorità di Sistema Portuale- piazzetta della Pace. Rifacimento marciapiedi su via del Bersagliere e piazza Don Bosco come da planimetria: Istituzione del divieto di sosta 0-24 con rimozione coatta nei tratti interessati dai lavori; Chiusura al transito pedonale nei marciapiedi oggetto di rifacimento; Contestuale creazione in corrispondenza del perimetro del cantiere di apposito percorso pedonale protetto; Firmato da Il Responsabile del procedimento Francesco Palazzo Arch.Data: F. Palazzo 17:37:01 CET IL DIRIGENTE vista e condivisa la superiore proposta vista la L. 241/1990 e, s.m.i. vista la L.R. 7/2019 e, s.m.i. ORDINA Così come richiesto dall'Ufficio Infrastrutture

Agenparl

Palermo, Termini Imerese

e per la mobilità e come da planimetria allegata parte integrante del provvedimento, le seguenti limitazioni alla circolazione veicolare e pedonale, per Segue O.D. n° 385 del 10/03/2026 l'esecuzione dei lavori di che trattasi a decorrere dalla data di comunicazione dell'inizio dei lavori al Rifacimento manto stradale su via Crispi lato mare da Sottopasso via F.sco Crispi a via dell'Arsenale (esclusa) meta carreggiata lato mare nei tratti come da planimetria: Istituzione del divieto di sosta 0-24, in ambo i lati con rimozione coatta; Chiusura al transito veicolare, per le operazioni di scarifica ed asfalto, in semi carreggiata e per tratti di m. 500 regolamentata da movieri e/o semaforo a cura e spese della Ditta esecutrice dei lavori e comunque per stralci funzionali dei singoli isolati al fine di garantire i percorsi alternativi. Chiusura al transito pedonale nei marciapiedi interessati dai lavori; Contestuale creazione in corrispondenza del perimetro del cantiere di apposito percorso pedonale protetto; Dal sopra citato tratto stradale da asfaltare sono esclusi l'area di cantiere dell'Autorità Portuale d'interfaccia Porto/Città giusta O.D. n.141 del 30/01/2026, e l'area indicata nella planimetria allegata, oggetto di richiesta per lavori di completamento posa tubazione nell'area Autorità di Sistema Portuale- piazzetta della Pace. Segue O.D. n° 385 del 10/03/2026 Rifacimento marciapiedi su via del Bersagliere e piazza Don Bosco come da planimetria: Istituzione del divieto di sosta 0-24 con rimozione coatta nei tratti interessati dai lavori; Chiusura al transito pedonale nei marciapiedi oggetto di rifacimento; Contestuale creazione in corrispondenza del perimetro del cantiere di apposito percorso pedonale protetto; La circolazione veicolare dei mezzi di trasporto pubblico dovrà essere consentita in tutto il tratto dell'intervento del presente provvedimento, per tutta la durata dei lavori al fine di garantire la continuità del servizio. La presente è valida dalla data di inizio e fine dei lavori che la Ditta comunicherà al committente, al Comando di Polizia Municipale ed all'Ufficio Traffico e Mobilità Urbana; Al fine di agevolare il flusso viario in prossimità di dette aree di cantiere la DITTA, Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Ponte Messina, Tardino (Adsp Sicilia occidentale): "Progetto strategico, parte Rete Ten-T"

(Adnkronos) - "Quando si discute del Ponte sullo Stretto di Messina il confronto pubblico finisce spesso per concentrarsi su argomentazioni emotive o su posizioni legate a interessi locali. Esiste, però, una prospettiva diversa, che troppo frequentemente viene trascurata: quella europea. Il Ponte, infatti, non rappresenta soltanto una grande infrastruttura nazionale, ma costituisce anche una componente strutturale della Rete trans-europea dei trasporti (Ten-T), un progetto strategico volto a rafforzare i collegamenti tra le regioni europee e a renderle più competitive, sostenibili e integrate". A dirlo è stata Annalisa Tardino, commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, intervenendo oggi a 'LetExpo', appuntamento nazionale e internazionale di riferimento per i trasporti con attenzione alle attuali dinamiche geopolitiche e alla sostenibilità ambientale, economica e sociale, organizzato da Alis Service, in collaborazione con Veronafi. "Le reti Ten-T costituiscono la vera ossatura dei collegamenti continentali - ha spiegato -: un sistema integrato composto da ferrovie, porti, strade, nodi logistici e aeroporti progettato per consentire la circolazione continua di merci e persone in tutta l'Unione, da nord a sud e da est a ovest. In questo contesto l'Italia, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, riveste un ruolo strategico. Tuttavia, è nel Mezzogiorno che si gioca la partita decisiva: senza un collegamento stabile tra la Sicilia e la Penisola, l'intero progetto europeo rimane incompleto. Naturalmente, come per tutte le grandi opere infrastrutturali - ha sottolineato Tardino -, il valore del Ponte dipenderà dalla sua integrazione con il resto del sistema dei trasporti. Senza il potenziamento della rete ferroviaria e delle infrastrutture logistiche dell'Isola, il rischio sarebbe quello di avere un'opera isolata. Se, invece, verrà inserito in una strategia più ampia di sviluppo delle infrastrutture del Mezzogiorno, il Ponte potrà rappresentare un elemento di riequilibrio territoriale e di rafforzamento della competitività logistica del Paese". -economiawebinfo@adnkronos.com (Web Info).



MSC Crociere, 700 candidature ai recruiting days di Palermo e Agrigento

Ricevute oltre 700 candidature, di queste si prevede di inserirne circa il 10% **Palermo** - Grande successo per i recruiting days di MSC Crociere, organizzati il 4 e 6 marzo ad Agrigento e **Palermo**, in collaborazione con Leader School e il centro per l'impiego di Agrigento a cui hanno chiesto di partecipare oltre 700 giovani. Durante le due giornate il team di Talent Acquisition di MSC Crociere ha intervistato circa 150 giovani tra gli oltre 700 che si erano candidati. Le figure professionali dedicate al contatto con gli ospiti e del dipartimento Food & Beverage sono risultate le più richieste dai candidati. "Siamo molto soddisfatti della grande risposta da parte dei giovani siciliani, che ancora una volta si sono dimostrati interessati alle professioni ricercate a bordo delle navi da crociera" - ha spiegato Fortuna Izzo, Crew Talent Acquisition Business Partner di MSC Crociere - "Alcuni candidati hanno superato con successo la selezione in loco; per gli altri stiamo finalizzando l'iter di selezione e valutazione, in particolare per alcune figure specializzate che dovranno effettuare un ulteriore colloquio online per approfondire le competenze tecniche. La Sicilia si conferma per la Compagnia un importante bacino d'utenza per il personale marittimo".

Corriere Marittimo

MSC Crociere, 700 candidature ai recruiting days di Palermo e Agrigento



03/11/2026 11:24

Ricevute oltre 700 candidature, di queste si prevede di inserirne circa il 10% Palermo - Grande successo per i recruiting days di MSC Crociere, organizzati il 4 e 6 marzo ad Agrigento e Palermo, in collaborazione con Leader School e il centro per l'impiego di Agrigento a cui hanno chiesto di partecipare oltre 700 giovani. Durante le due giornate il team di Talent Acquisition di MSC Crociere ha intervistato circa 150 giovani tra gli oltre 700 che si erano candidati. Le figure professionali dedicate al contatto con gli ospiti e del dipartimento Food & Beverage sono risultate le più richieste dai candidati. "Siamo molto soddisfatti della grande risposta da parte dei giovani siciliani, che ancora una volta si sono dimostrati interessati alle professioni ricercate a bordo delle navi da crociera" - ha spiegato Fortuna Izzo, Crew Talent Acquisition Business Partner di MSC Crociere - "Alcuni candidati hanno superato con successo la selezione in loco; per gli altri stiamo finalizzando l'iter di selezione e valutazione, in particolare per alcune figure specializzate che dovranno effettuare un ulteriore colloquio online per approfondire le competenze tecniche. La Sicilia si conferma per la Compagnia un importante bacino d'utenza per il personale marittimo".

Ponte Messina, Tardino (Adsp Sicilia occidentale): "Progetto strategico, parte Rete Ten-T"

Palermo, 10 mar. (Adnkronos) - "Quando si discute del Ponte sullo Stretto di Messina il confronto pubblico finisce spesso per concentrarsi su argomentazioni emotive o su posizioni legate a interessi locali. Esiste, però, una prospettiva diversa, che troppo frequentemente viene trascurata: quella europea. Il Ponte, infatti, non rappresenta soltanto una grande infrastruttura nazionale, ma costituisce anche una componente strutturale della Rete trans-europea dei trasporti (Ten-T), un progetto strategico volto a rafforzare i collegamenti tra le regioni europee e a renderle più competitive, sostenibili e integrate". A dirlo è stata Annalisa Tardino, commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, intervenendo oggi a 'LetExpo', appuntamento nazionale e internazionale di riferimento per i trasporti con attenzione alle attuali dinamiche geopolitiche e alla sostenibilità ambientale, economica e sociale, organizzato da Alis Service, in collaborazione con Veronafiere. "Le reti Ten-T costituiscono la vera ossatura dei collegamenti continentali - ha spiegato -: un sistema integrato composto da ferrovie, porti, strade, nodi logistici e aeroporti progettato per consentire la circolazione continua di merci e persone in tutta l'Unione, da nord a sud e da est a ovest. AD In questo contesto l'Italia, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, riveste un ruolo strategico. Tuttavia, è nel Mezzogiorno che si gioca la partita decisiva: senza un collegamento stabile tra la Sicilia e la Penisola, l'intero progetto europeo rimane incompleto. Naturalmente, come per tutte le grandi opere infrastrutturali - ha sottolineato Tardino -, il valore del Ponte dipenderà dalla sua integrazione con il resto del sistema dei trasporti. Senza il potenziamento della rete ferroviaria e delle infrastrutture logistiche dell'Isola, il rischio sarebbe quello di avere un'opera isolata. Se, invece, verrà inserito in una strategia più ampia di sviluppo delle infrastrutture del Mezzogiorno, il Ponte potrà rappresentare un elemento di riequilibrio territoriale e di rafforzamento della competitività logistica del Paese".



LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): "Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete europea dei trasporti"

(Adnkronos) - "Il ponte sullo Stretto, qualora venisse realizzato e ci auguriamo di sì, sarebbe un collegamento stabile tra la Sicilia e l'intera penisola e andrebbe a colmare un gap infrastrutturale che viene rilevato anche a livello europeo, perché il ponte sullo Stretto è previsto nella rete europea dei trasporti, la rete TEN-T e che al momento costituisce un collo di bottiglia". Annalisa Tardino, Commissario Straordinario **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale, ha rilasciato queste dichiarazioni all'Adnkronos durante la quinta edizione di LetExpo, la kermesse punto di riferimento per i trasporti, la logistica, i servizi alle imprese e la sostenibilità, organizzata da Alis Service in collaborazione con Veronafi e promossa da Alis - Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, in corso dal 10 al 13 marzo 2026. POTREBBE INTERESSARTI.



LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete

Unisciti al canale Telegram di CrotoneNews per essere sempre aggiornato Il ponte sullo Stretto, qualora venisse realizzato e ci auguriamo di sì, sarebbe un collegamento stabile tra la Sicilia e l'intera penisola e andrebbe a colmare un gap infrastrutturale che viene rilevato anche a livello europeo, perché il ponte sullo Stretto è previsto nella rete europea dei trasporti, la rete TEN-T e che al momento costituisce un collo di bottiglia. Annalisa Tardino, Commissario Straordinario Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ha rilasciato queste dichiarazioni all'Adnkronos durante la quinta edizione di LetExpo, la kermesse punto di riferimento per i trasporti, la logistica, i servizi alle imprese e la sostenibilità, organizzata da Alis Service in collaborazione con Veronafi e promossa da Alis Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, in corso dal 10 al 13 marzo 2026.



LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete

Il ponte sullo Stretto, qualora venisse realizzato e ci auguriamo di sì, sarebbe un collegamento stabile tra la Sicilia e l'intera penisola e andrebbe a colmare un gap infrastrutturale che viene rilevato anche a livello europeo, perché il ponte sullo Stretto è previsto nella rete europea dei trasporti, la rete TEN-T e che al momento costituisce un collo di bottiglia. Annalisa Tardino, Commissario Straordinario Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ha rilasciato queste dichiarazioni all'Adnkronos durante la quinta edizione di LetExpo, la kermesse punto di riferimento per i trasporti, la logistica, i servizi alle imprese e la sostenibilità, organizzata da Alis Service in collaborazione con Veronafi e promossa da Alis Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, in corso dal 10 al 13 marzo 2026. Grazie per aver letto questo articolo... Da 20 anni offriamo una informazione libera a difesa della filiera agricola e dei piccoli produttori e non ha mai avuto fondi pubblici. Il lavoro che svolgiamo ha un costo economico non indifferente e la pubblicità dei privati, in questo periodo, è semplicemente ridotta e non più in grado di sostenere le spese. Per questo chiediamo ai lettori, speriamo, ci apprezzino, di darci un contributo in base alle proprie possibilità. Anche un piccolo sostegno, moltiplicato per le migliaia di lettori, può diventare Importante. Per tali liberalità ricevute non si ravvisa l'esistenza di un rapporto sinallagmatico tra le parti e pertanto non dev'essere emessa fattura (né autofattura).



Il Centro Tirreno

Palermo, Termini Imerese

LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): "Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete europea dei trasporti"

(Adnkronos) - "Il ponte sullo Stretto, qualora venisse realizzato e ci auguriamo di sì, sarebbe un collegamento stabile tra la Sicilia e l'intera penisola e andrebbe a colmare un gap infrastrutturale che viene rilevato anche a livello europeo, perché il ponte sullo Stretto è previsto nella rete europea dei trasporti, la rete TEN-T e che al momento costituisce un collo di bottiglia". Annalisa Tardino, Commissario Straordinario Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ha rilasciato queste dichiarazioni all'Adnkronos durante la quinta edizione di LetExpo, la kermesse punto di riferimento per i trasporti, la logistica, i servizi alle imprese e la sostenibilità, organizzata da Alis Service in collaborazione con Veronafi e promossa da Alis Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, in corso dal 10 al 13 marzo 2026. Author: Red Website: <http://ilcentrotirreno.it/> Email: red@ilcentrotirreno.it.



Il Moderatore

Palermo, Termini Imerese

Tardino a LetExpo: Il Ponte sullo Stretto è parte della rete europea dei trasporti, non solo un'opera nazionale

Redazione ilModeratore

Il commissario dell'**AdSP** di Sicilia occidentale ha parlato a Verona di logistica, reti TEN-T e del ruolo strategico dell'isola nel Mediterraneo LOGISTICA E INFRASTRUTTURE Tardino a LetExpo: Il Ponte sullo Stretto non è solo un'opera nazionale, è il tassello mancante della rete europea dei trasporti Il commissario straordinario dell'**AdSP** di Sicilia occidentale interviene al forum internazionale di Verona e rilancia la sfida logistica della Sicilia nel Mediterraneo Ieri Verona ha ospitato LetExpo , uno dei principali appuntamenti internazionali dedicati ai trasporti, alla logistica e alla sostenibilità. Tra i protagonisti del panel sull'intermodalità nazionale è intervenuta Annalisa Tardino , commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale , che ha portato sul palco una lettura precisa e scomoda: il dibattito sul Ponte sullo Stretto è rimasto troppo spesso intrappolato in argomenti locali, mentre la vera posta in gioco è europea. La Sicilia ha tutto, ma manca ancora l'integrazione Tardino ha aperto il suo intervento con una fotografia della Sicilia che non ha lasciato spazio a equivoci. L'isola possiede tre vantaggi competitivi che pochi territori europei possono vantare contemporaneamente : una posizione geografica centrale nel Mediterraneo, un sistema portuale già strutturato e un traffico Ro-Ro consolidato. Il punto debole, però, c'è ed è concreto. La vera sfida non è la posizione, ma l'integrazione infrastrutturale: collegamenti ferroviari efficienti, retroporti e piattaforme logistiche. Se questi elementi verranno sviluppati, la Sicilia potrà diventare una piattaforma logistica euro-mediterranea di grande rilevanza. Un obiettivo ambizioso, ma non utopico: è la direzione indicata da chi, ogni giorno, gestisce le banchine e le rotte di uno dei porti più strategici del Mediterraneo centrale. Il Ponte e la prospettiva europea che il dibattito ha ignorato È sul Ponte sullo Stretto di Messina che il commissario ha affrontato il nodo più delicato. Il confronto pubblico, ha osservato Tardino, ha continuato a girare attorno a posizioni emotive o a interessi locali, trascurando una dimensione che dovrebbe essere centrale: quella europea. Il Ponte non rappresenta soltanto una grande infrastruttura nazionale, ma costituisce anche una componente strutturale della Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T), un progetto strategico volto a rafforzare i collegamenti tra le regioni europee e a renderle più competitive, sostenibili e integrate. Le reti TEN-T sistema integrato di ferrovie, porti, strade, nodi logistici e aeroporti rappresentano la spina dorsale della mobilità continentale, progettata per connettere l'Unione da nord a sud e da est a ovest senza interruzioni. In questo schema, l'Italia occupa una posizione strategica grazie al suo asse nel Mediterraneo. Ma senza un collegamento stabile tra Sicilia e Penisola, l'intero disegno europeo resta incompleto. Opera isolata o leva di sviluppo: dipende dalle scelte che verranno fatte Tardino non ha evitato la complessità. Il valore



Il Moderatore

Palermo, Termini Imerese

del Ponte, ha chiarito, non è automatico : dipenderà da come verrà inserito nel sistema dei trasporti più ampio. Senza il potenziamento della rete ferroviaria e delle infrastrutture logistiche dell'isola, il rischio sarebbe quello di avere un'opera isolata. Se, invece, verrà inserito in una strategia più ampia di sviluppo delle infrastrutture del Mezzogiorno, il Ponte potrà rappresentare un elemento di riequilibrio territoriale e di rafforzamento della competitività logistica del Paese. Una voce siciliana al centro del dibattito nazionale Il panel di LetExpo al quale hanno partecipato anche altri presidenti di **AdSP** italiane ha confermato che la partita sulla logistica del Mezzogiorno si gioca nei tavoli dove si decidono investimenti, priorità e strategie di lungo periodo. La presenza di Tardino a Verona ha segnalato che la Sicilia vuole stare in quel dibattito da protagonista , non da territorio da recuperare. La sfida è rimasta quella di sempre: trasformare una posizione geografica privilegiata in una funzione logistica reale, capace di intercettare i flussi del Mediterraneo e di agganciare l'isola alle grandi direttrici europee. Il Ponte, in questo scenario, non sarebbe il punto d'arrivo. Sarebbe il punto di partenza. Tag Annalisa Tardino Autorità Portuale Sicilia Occidentale Economia Sicilia Infrastrutture Intermodalità letexpo verona logistica mediterraneo ponte sullo stretto porti italiani rete ten-t Sicilia sviluppo Mezzogiorno trasporti e logistica trasporti europei verona letexpo 2026.

Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

GRANDE SUCCESSO PER I RECRUTING DAYS DI MSC CROCIERE A PALERMO E AGRIGENTO

Palermo - Grande successo per i recruiting days di MSC Crociere, organizzati il 4 e 6 marzo ad Agrigento e **Palermo**, in collaborazione con Leader School e il centro per l'impiego di Agrigento a cui hanno chiesto di partecipare oltre 700 giovani. Durante le due giornate il team di Talent Acquisition di MSC Crociere ha intervistato circa 150 giovani tra gli oltre 700 che si erano candidati. Le figure professionali dedicate al contatto con gli ospiti e del dipartimento Food & Beverage sono risultate le più richieste dai candidati. "Siamo molto soddisfatti della grande risposta da parte dei giovani siciliani, che ancora una volta si sono dimostrati interessati alle professioni ricercate a bordo delle navi da crociera" ha spiegato Fortuna Izzo, Crew Talent Acquisition Business Partner di MSC Crociere. Alcuni candidati hanno superato con successo la selezione in loco; per gli altri stiamo finalizzando l'iter di selezione e valutazione, in particolare per alcune figure specializzate che dovranno effettuare un ulteriore colloquio online per approfondire le competenze tecniche. La Sicilia si conferma per la Compagnia un importante bacino d'utenza per il personale marittimo".



Lo Speciale

Palermo, Termini Imerese

LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete europea dei trasporti

Lettore video in fase di caricamento. Riproduci il video Play Skip Backward Skip Forward Disattiva l'audio Orario attuale Durata Caricato Tipo di streaming LIVE Seek to live, currently behind live LIVE Tempo rimanente 1x Velocità di riproduzione Capitolo Capitolo Descrizioni Descrizioni disattivate , selezionato Sottotitoli Impostazioni sottotitoli , aprire le impostazioni dei sottotitoli Senza sottotitoli , selezionato Traccia audio Picture-in-Picture Schermo intero This is a modal window. Inizio della finestra di dialogo. Il tasto Esc annullerà l'operazione e chiuderà la finestra. Testo Colore Bianco Nero Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Opaco Semi-Trasparente Sfondo testo Colore Nero Bianco Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Opaco Semi-Trasparente Trasparente Sfondo area sottotitoli Colore Nero Bianco Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Trasparente Semi-Trasparente Opaco Dimensione dei caratteri Stile dei bordi del testo Nessuno Raised Depressed Uniforme Ombra Carattere Sans-Serif proporzionale Sans-Serif monospaziato Serif proporzionale Serif monospaziato Casual Script Maiuscoletto Reinizializza Fatto Chiudi la finestra

di dialogo Fine della finestra di dialogo. (Adnkronos) Il ponte sullo Stretto, qualora venisse realizzato e ci auguriamo di sì, sarebbe un collegamento stabile tra la Sicilia e l'intera penisola e andrebbe a colmare un gap infrastrutturale che viene rilevato anche a livello europeo, perché il ponte sullo Stretto è previsto nella rete europea dei trasporti, la rete TEN-T e che al momento costituisce un collo di bottiglia. Annalisa Tardino, Commissario Straordinario Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ha rilasciato queste dichiarazioni all'Adnkronos durante la quinta edizione di LetExpo, la kermesse punto di riferimento per i trasporti, la logistica, i servizi alle imprese e la sostenibilità, organizzata da Alis Service in collaborazione con Veronafi e promossa da Alis Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, in corso dal 10 al 13 marzo 2026.



Lettore video in fase di caricamento. Riproduci il video Play Skip Backward Skip Forward Disattiva l'audio Orario attuale Durata Caricato Tipo di streaming LIVE Seek to live, currently behind live LIVE Tempo rimanente 1x Velocità di riproduzione Capitolo Capitolo Descrizioni Descrizioni disattivate , selezionato Sottotitoli Impostazioni sottotitoli , aprire le impostazioni dei sottotitoli Senza sottotitoli , selezionato Traccia audio Picture-in-Picture Schermo intero This is a modal window. Inizio della finestra di dialogo. Il tasto Esc annullerà l'operazione e chiuderà la finestra. Testo Colore Bianco Nero Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Opaco Semi-Trasparente Trasparente Sfondo testo Colore Nero Bianco Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Opaco Semi-Trasparente Sfondo area sottotitoli Colore Nero Bianco Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Trasparente Semi-Trasparente Opaco Dimensione dei caratteri Stile dei bordi del testo Nessuno Raised Depressed Uniforme Ombra Carattere Sans-Serif proporzionale Sans-Serif monospaziato Serif proporzionale Serif monospaziato Casual Script Maiuscoletto Reinizializza Fatto Chiudi la finestra

Money

Palermo, Termini Imerese

LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): "Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete europea dei trasporti"

(Adnkronos) - "Il ponte sullo Stretto, qualora venisse realizzato e ci auguriamo di sì, sarebbe un collegamento stabile tra la Sicilia e l'intera penisola e andrebbe a colmare un gap infrastrutturale che viene rilevato anche a livello europeo, perché il ponte sullo Stretto è previsto nella rete europea dei trasporti, la rete TEN-T e che al momento costituisce un collo di bottiglia". Annalisa Tardino, Commissario Straordinario Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ha rilasciato queste dichiarazioni all'Adnkronos durante la quinta edizione di LetExpo, la kermesse punto di riferimento per i trasporti, la logistica, i servizi alle imprese e la sostenibilità, organizzata da Alis Service in collaborazione con Veronafi e promossa da Alis Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, in corso dal 10 al 13 marzo 2026. Argomenti:.

Money

LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): "Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete europea dei trasporti"

03/11/2026 11:06

(Adnkronos) - "Il ponte sullo Stretto, qualora venisse realizzato e ci auguriamo di sì, sarebbe un collegamento stabile tra la Sicilia e l'intera penisola e andrebbe a colmare un gap infrastrutturale che viene rilevato anche a livello europeo, perché il ponte sullo Stretto è previsto nella rete europea dei trasporti, la rete TEN-T e che al momento costituisce un collo di bottiglia". Annalisa Tardino, Commissario Straordinario Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ha rilasciato queste dichiarazioni all'Adnkronos durante la quinta edizione di LetExpo, la kermesse punto di riferimento per i trasporti, la logistica, i servizi alle imprese e la sostenibilità, organizzata da Alis Service in collaborazione con Veronafi e promossa da Alis - Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, in corso dal 10 al 13 marzo 2026. Argomenti:.

Notizie

Palermo, Termini Imerese

LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): "Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete

Il ponte sullo Stretto, qualora venisse realizzato e ci auguriamo di sì, sarebbe un collegamento stabile tra la Sicilia e l'intera penisola e andrebbe a colmare un gap infrastrutturale che viene rilevato anche a livello europeo, perché il ponte sullo Stretto è previsto nella rete europea dei t... Il ponte sullo Stretto, qualora venisse realizzato e ci auguriamo di sì, sarebbe un collegamento stabile tra la Sicilia e l'intera penisola e andrebbe a colmare un gap infrastrutturale che viene rilevato anche a livello europeo, perché il ponte sullo Stretto è previsto nella rete europea dei trasporti, la rete TEN-T e che al momento costituisce un collo di bottiglia. Annalisa Tardino, Commissario Straordinario Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, ha rilasciato queste dichiarazioni all'Adnkronos durante la quinta edizione di LetExpo, la kermesse punto di riferimento per i trasporti, la logistica, i servizi alle imprese e la sostenibilità, organizzata da Alis Service in collaborazione con Veronafiare e promossa da Alis Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, in corso dal 10 al 13 marzo 2026. [embed width=600 height=400]<https://www.youtube.com/watch?v=P2dfYsIP0ns>[/embed].



Port Logistic Press

Palermo, Termini Imerese

Dai recruiting days di MSC Crociere ricevute oltre 700 candidature per 70 posti

Palermo S uccesso per i recruiting days di MSC Crociere, organizzati il 4 e 6 marzo ad Agrigento e Palermo, in collaborazione con Leader School e il centro per l'impiego di Agrigento a cui hanno chiesto di partecipare oltre 700 giovani. Durante le due giornate il team di Talent Acquisition di MSC Crociere ha intervistato circa 150 giovani tra gli oltre 700 che si erano candidati. Le figure professionali dedicate al contatto con gli ospiti e del dipartimento Food & Beverage sono risultate le più richieste dai candidati. ' Siamo molto soddisfatti della grande risposta da parte dei giovani siciliani, che ancora una volta si sono dimostrati interessati alle professioni ricercate a bordo delle navi da crociera ' ha spiegato Fortuna Izzo , Crew Talent Acquisition Business Partner di MSC Crociere. Alcuni candidati hanno superato con successo la selezione in loco; per gli altri stiamo finalizzando l'iter di selezione e valutazione, in particolare per alcune figure specializzate che dovranno effettuare un ulteriore colloquio online per approfondire le competenze tecniche. La Sicilia si conferma per la Compagnia un importante bacino d'utenza per il personale marittimo '.



Ponte Messina, Tardino (Adsp Sicilia occidentale): "Progetto strategico, parte Rete Ten-T"

(Adnkronos) - "Quando si discute del Ponte sullo Stretto di Messina il confronto pubblico finisce spesso per concentrarsi su argomentazioni emotive o su posizioni legate a interessi locali. Esiste, però, una prospettiva diversa, che troppo frequentemente viene trascurata: quella europea. Il Ponte, infatti, non rappresenta soltanto una grande infrastruttura nazionale, ma costituisce anche una componente strutturale della Rete trans-europea dei trasporti (Ten-T), un progetto strategico volto a rafforzare i collegamenti tra le regioni europee e a renderle più competitive, sostenibili e integrate". A dirlo è stata Annalisa Tardino, commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, intervenendo oggi a 'LetExpo', appuntamento nazionale e internazionale di riferimento per i trasporti con attenzione alle attuali dinamiche geopolitiche e alla sostenibilità ambientale, economica e sociale, organizzato da Alis Service, in collaborazione con Veronafiare. "Le reti Ten-T costituiscono la vera ossatura dei collegamenti continentali - ha spiegato -: un sistema integrato composto da ferrovie, porti, strade, nodi logistici e aeroporti progettato per consentire la circolazione continua di merci e persone in tutta l'Unione, da nord a sud e da est a ovest. In questo contesto l'Italia, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, riveste un ruolo strategico. Tuttavia, è nel Mezzogiorno che si gioca la partita decisiva: senza un collegamento stabile tra la Sicilia e la Penisola, l'intero progetto europeo rimane incompleto. Naturalmente, come per tutte le grandi opere infrastrutturali - ha sottolineato Tardino -, il valore del Ponte dipenderà dalla sua integrazione con il resto del sistema dei trasporti. Senza il potenziamento della rete ferroviaria e delle infrastrutture logistiche dell'Isola, il rischio sarebbe quello di avere un'opera isolata. Se, invece, verrà inserito in una strategia più ampia di sviluppo delle infrastrutture del Mezzogiorno, il Ponte potrà rappresentare un elemento di riequilibrio territoriale e di rafforzamento della competitività logistica del Paese".



Sea Reporter

Palermo, Termini Imerese

MSC Crociere, boom di candidature in Sicilia: in 700 per i nuovi posti a bordo

Palermo - La Sicilia si conferma un serbatoio fondamentale di talenti per l'industria del mare. Si sono conclusi con numeri record i recruiting days di MSC **Crociere**, svoltisi tra il 4 e il 6 marzo ad Agrigento e Palermo. L'iniziativa, nata dalla collaborazione con la Leader School e il Centro per l'impiego di Agrigento, ha visto una mobilitazione massiccia: oltre 700 giovani hanno inviato la propria candidatura nella speranza di ottenere un imbarco sulla flotta della compagnia. Selezione e profili ricercati Durante le due giornate di selezione intensiva, il team di Talent Acquisition di MSC ha incontrato e intervistato circa 150 ragazzi, selezionati tra la vasta platea di aspiranti. Il maggiore interesse si è concentrato sulle figure del dipartimento Food & Beverage e sui ruoli dedicati all' accoglienza e al contatto diretto con gli ospiti, comparti cruciali per l'esperienza di lusso offerta a bordo. "Siamo molto soddisfatti della risposta dei giovani siciliani, che hanno dimostrato grande interesse per le professioni crocieristiche", ha commentato Fortuna Izzo, Crew Talent Acquisition Business Partner di MSC **Crociere**. "La Sicilia si conferma per la nostra Compagnia un bacino d'utenza imprescindibile per il personale marittimo". Il percorso di inserimento L'iter selettivo non si è concluso con l'incontro dal vivo. Mentre alcuni candidati hanno già ricevuto un riscontro positivo direttamente in loco, per molti altri è in corso la fase finale di valutazione. Per le figure più specializzate è previsto un ulteriore passaggio tecnico tramite colloquio online, necessario per verificare le competenze specifiche richieste dagli standard internazionali di MSC. Il successo dell'iniziativa ribadisce l'attrattività del settore crocieristico come sbocco professionale concreto in un territorio che vede nell'economia del mare un pilastro per il proprio futuro occupazionale.



Ponte sullo Stretto, Tardino: "progetto strategico, parte della Rete Ten-T"

"Quando si discute del Ponte sullo Stretto di Messina il confronto pubblico finisce spesso per concentrarsi su argomentazioni emotive o su posizioni legate a interessi locali. Esiste, però, una prospettiva diversa, che troppo frequentemente viene trascurata: quella europea. Il Ponte, infatti, non rappresenta soltanto una grande infrastruttura nazionale, ma costituisce anche una componente strutturale della Rete trans-europea dei trasporti (Ten-T), un progetto strategico volto a rafforzare i collegamenti tra le regioni europee e a renderle più competitive, sostenibili e integrate". Lo ha affermato Annalisa Tardino, commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, intervenendo a "LetExpo". "Senza un collegamento stabile tra la Sicilia e la Penisola, l'intero progetto europeo rimane incompleto"

"Le reti Ten-T costituiscono la vera ossatura dei collegamenti continentali: un sistema integrato composto da ferrovie, porti, strade, nodi logistici e aeroporti progettato per consentire la circolazione continua di merci e persone in tutta l'Unione, da nord a sud e da est a ovest. In questo contesto l'Italia, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, riveste un ruolo strategico. Tuttavia, è nel Mezzogiorno che si gioca la partita decisiva: senza un collegamento stabile tra la Sicilia e la Penisola, l'intero progetto europeo rimane incompleto", evidenzia Tardino. "Naturalmente, come per tutte le grandi opere infrastrutturali il valore del Ponte dipenderà dalla sua integrazione con il resto del sistema dei trasporti. Senza il potenziamento della rete ferroviaria e delle infrastrutture logistiche dell'Isola, il rischio sarebbe quello di avere un'opera isolata. Se, invece, verrà inserito in una strategia più ampia di sviluppo delle infrastrutture del Mezzogiorno, il Ponte potrà rappresentare un elemento di riequilibrio territoriale e di rafforzamento della competitività logistica del Paese", conclude Tardino.



"Quando si discute del Ponte sullo Stretto di Messina il confronto pubblico finisce spesso per concentrarsi su argomentazioni emotive o su posizioni legate a interessi locali. Esiste, però, una prospettiva diversa, che troppo frequentemente viene trascurata: quella europea. Il Ponte, infatti, non rappresenta soltanto una grande infrastruttura nazionale, ma costituisce anche una componente strutturale della Rete trans-europea dei trasporti (Ten-T), un progetto strategico volto a rafforzare i collegamenti tra le regioni europee e a renderle più competitive, sostenibili e integrate". Lo ha affermato Annalisa Tardino, commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, intervenendo a "LetExpo". "Senza un collegamento stabile tra la Sicilia e la Penisola, l'intero progetto europeo rimane incompleto" "Le reti Ten-T costituiscono la vera ossatura dei collegamenti continentali: un sistema integrato composto da ferrovie, porti, strade, nodi logistici e aeroporti progettato per consentire la circolazione continua di merci e persone in tutta l'Unione, da nord a sud e da est a ovest. In questo contesto l'Italia, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, riveste un ruolo strategico. Tuttavia, è nel Mezzogiorno che si gioca la partita decisiva: senza un collegamento stabile tra la Sicilia e la Penisola, l'intero progetto europeo rimane incompleto", evidenzia Tardino. "Naturalmente, come per tutte le grandi opere infrastrutturali il valore del Ponte dipenderà dalla sua integrazione con il resto del sistema dei trasporti. Senza il potenziamento della rete ferroviaria e delle infrastrutture logistiche dell'Isola, il rischio sarebbe quello di avere un'opera isolata. Se, invece, verrà inserito in una strategia più ampia di sviluppo delle infrastrutture del Mezzogiorno, il Ponte potrà rappresentare un elemento di riequilibrio territoriale e di rafforzamento della competitività logistica del Paese", conclude Tardino.

Ponte Messina, Tardino (Adsp Sicilia occidentale): "Progetto strategico, parte Rete Ten-T"

(Adnkronos) - "Quando si discute del Ponte sullo Stretto di Messina il confronto pubblico finisce spesso per concentrarsi su argomentazioni emotive o su posizioni legate a interessi locali. Esiste, però, una prospettiva diversa, che troppo frequentemente viene trascurata: quella europea. Il Ponte, infatti, non rappresenta soltanto una grande infrastruttura nazionale, ma costituisce anche una componente strutturale della Rete trans-europea dei trasporti (Ten-T), un progetto strategico volto a rafforzare i collegamenti tra le regioni europee e a renderle più competitive, sostenibili e integrate". A dirlo è stata Annalisa Tardino, commissario straordinario dell'**Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale, intervenendo oggi a 'LetExpo', appuntamento nazionale e internazionale di riferimento per i trasporti con attenzione alle attuali dinamiche geopolitiche e alla sostenibilità ambientale, economica e sociale, organizzato da Alis Service, in collaborazione con Veronafiare. "Le reti Ten-T costituiscono la vera ossatura dei collegamenti continentali - ha spiegato -: un **sistema** integrato composto da ferrovie, porti, strade, nodi logistici e aeroporti progettato per consentire la circolazione continua di merci e persone in tutta l'Unione, da nord a sud e da est a ovest. In questo contesto l'Italia, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo, riveste un ruolo strategico. Tuttavia, è nel Mezzogiorno che si gioca la partita decisiva: senza un collegamento stabile tra la Sicilia e la Penisola, l'intero progetto europeo rimane incompleto. Naturalmente, come per tutte le grandi opere infrastrutturali - ha sottolineato Tardino -, il valore del Ponte dipenderà dalla sua integrazione con il resto del **sistema** dei trasporti. Senza il potenziamento della rete ferroviaria e delle infrastrutture logistiche dell'Isola, il rischio sarebbe quello di avere un'opera isolata. Se, invece, verrà inserito in una strategia più ampia di sviluppo delle infrastrutture del Mezzogiorno, il Ponte potrà rappresentare un elemento di riequilibrio territoriale e di rafforzamento della competitività logistica del Paese".



LetExpo, Tardino (Autorità Portuale): Ponte sullo Stretto infrastruttura chiave per la rete europea dei trasporti

(Adnkronos) La realizzazione del ponte sullo Stretto rappresenterebbe un importante collegamento tra la Sicilia e il resto d'Italia, contribuendo a superare le attuali carenze infrastrutturali, un tema che risuona anche a livello europeo. Infatti, il ponte è parte integrante della rete transeuropea dei trasporti, nota come TEN-T, e al momento rappresenta un punto critico nella mobilità. Queste sono state le parole di Annalisa Tardino, Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, durante un'intervista con l'Adnkronos in occasione della quinta edizione di LetExpo. Questo evento, che si svolge dal 10 al 13 marzo 2026, è un'importante manifestazione dedicata ai trasporti, alla logistica, ai servizi per le imprese e alla sostenibilità, organizzata da Alis Service in collaborazione con Veronafiore e promossa da Alis Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile.



"Preparatevi al petrolio a 200 dollari al barile": l'Iran minaccia mercato energetico globale

Le promesse di Teheran sul costo dell'energia e i tre scenari all'orizzonte "Preparatevi a un petrolio a 200 dollari al barile", così il portavoce del comando unificato iraniano Khatam al Anbiya, Ebrahim Zolfaqari, smonta le rassicurazioni di Trump e fa salire le tensioni sul rincaro della benzina: "il prezzo del petrolio dipende dalla sicurezza regionale che avete destabilizzato", ricorda Zolfaqari. Ma quanto sono concrete le minacce di Teheran e di quanto può ancora aumentare il costo dell'energia, già schizzato nei dopo l'avvio dell'Operazione Epic Fury? Facciamo il punto. Guerra in Iran: gli effetti sul costo del petrolio. I numeri sono eloquenti. Il 27 febbraio, alla vigilia del conflitto, il Brent si scambiava a circa 71 dollari al barile. Dopo undici giorni di guerra, quel valore è salito a 91,91 dollari, secondo i dati di Market Screener circa in poco più di una settimana. Trading Economics conferma che nell'ultimo mese il Brent è cresciuto del, ai massimi da oltre un anno. La causa principale di questi rincari è la chiusura dello Stretto di Hormuz che ha effetti sul costo del greggio (dallo Stretto passa circa un quinto del petrolio globale), e anche su quello del gas: da Hormuz passa circa il 20% del commercio mondiale di Gas naturale liquefatto Gnl. Anche in questo caso, le conseguenze si sono viste subito: il Ttf europeo è passato da 32 euro per megawattora - il prezzo del 27 febbraio - a circa 65 euro, con un rialzo dell'80% in pochi giorni. Se il blocco dello Stretto di Hormuz si prolungasse oltre i due mesi, il Ttf potrebbe superare i 100 euro/MWh, innescando quello che alcuni analisti definiscono una "distruzione della domanda": consumi e produzione sarebbero costretti a calare perché i costi diventerebbero insostenibili. Benzina, diesel, bollette: tre scenari all'orizzonte. Gli effetti delle tensioni in Medio Oriente sono già arrivati ai distributori. In soli dieci giorni il prezzo del gasolio alla pompa è aumentato di oltre il 14%, portando un pieno di diesel a costare 12,3 euro in più rispetto a fine febbraio: lo certifica il Codacons, su base dei prezzi medi regionali comunicati dal Ministero delle imprese e del made in Italy (Mimit). Le proiezioni a medio termine sono più pesanti. Il Fondo Monetario Internazionale distingue tre scenari: con il Brent intorno agli 80 dollari, l'impatto rimane "limitato e gestibile"; a 100 dollari, la crescita globale potrebbe perdere quasi 0,5 punti percentuali e l'inflazione salire di circa 2 punti; a 120 dollari, il mondo si avvicina alla recessione. Gli analisti di Barclays e delle principali banche internazionali stimano un Brent tra 100 e 130 dollari se il conflitto dovesse durare quattro settimane come "promesso" da Trump con punte estreme - quelle minacciate da Jabbari - che toccano i 200 dollari al barile. A queste cifre, il prezzo alla pompa smette di essere (solo) un problema di mobilità e diventa un moltiplicatore di inflazione che percorre tutta la filiera: trasporti, logistica, produzione industriale, riscaldamento.



domestico. Lo abbiamo imparato bene con la guerra in Ucraina. La minaccia dei 200 dollari può restare sulla carta (i mercati energetici sono abituati alle minacce di Teheran), ma il Brent è già a 92 dollari, il gas europeo ha raddoppiato il suo prezzo in una settimana, e lo Stretto di Hormuz - per ora - rimane un corridoio estremamente rischioso, persino per chi osa sfidare i pasdaran come l'armatore greco George Prokopiou "Bruceremo ogni nave": il piano iraniano. Il generale dei Guardiani della Rivoluzione Sardar Jabbari ha delineato la strategia punto per punto: "Attaccheremo anche gli oleodotti e non permetteremo che una sola goccia di petrolio esca dalla regione. Bruceremo ogni nave che tenterà di passare attraverso lo Stretto di Hormuz. Ora il prezzo del petrolio ha superato gli 80 dollari e presto raggiungerà i 200", riferisce Jabbari, citato dai media della Repubblica islamica. La strategia militare iraniana si basa su mine navali, droni, motovedette veloci e missili costieri. Dall'inizio del conflitto l'Iran ha già colpito almeno tre petroliere nelle acque del Golfo e ha dichiarato che ogni nave o carico diretto verso Usa, Israele o i loro alleati sarà considerato "un obiettivo legittimo". Almeno 150 petroliere, comprese navi gasiere, hanno gettato l'ancora nelle acque aperte del Golfo e grandi compagnie come Msc hanno ordinato alle proprie navi di redirigere verso **porti** sicuri. Il 3 marzo Trump ha annunciato la possibilità di scorte militari per le petroliere che attraversano lo Stretto. Per rispondere all'emergenza, l'Agenzia internazionale dell'energia (Aie) ha sbloccato 400 milioni di barili di riserve di emergenza, il più grande rilascio della sua storia.

Rimini aderisce Coalizione di città, porti, regioni e isole per la Missione europea Oceani e Acque. Il lancio in occasione degli European Ocean days a Bruxelles

(AGENPARL) - Wed 11 March 2026 Comune di Rimini Ufficio Stampa Rimini

11 marzo 2026 comunicato stampa Rimini aderisce Coalizione di città, **porti**,

regioni e isole per la Missione europea Oceani e Acque. Il lancio in occasione

degli European Ocean days a Bruxelles Il Comune di Rimini ha partecipato a

Bruxelles al lancio ufficiale della Coalizione di città, **porti**, regioni e isole per la

Missione Oceani e Acque, promossa dal progetto europeo CO-WATERS,

durante le Giornate europee dell'oceano 2026. Ospitata alla sede

Charlemagne della Commissione europea a Bruxelles, la sessione di lavori ha

riunito rappresentanti delle comunità della Missione dei quattro bacini marittimi

e fluviali europei (Atlantico-Artico, Mediterraneo, Baltico-Mare del Nord,

Danubio-Mar Nero), per scambiare esperienze, discutere le sfide ancora da

affrontare ed esplorare come la collaborazione possa accelerare i progressi

nell'ambito della Missione dell'UE "Ripristinare i nostri oceani e le nostre acque

entro il 2030". La Coalizione, attraverso il progetto CO-WATERS, riunisce

autorità costiere e partner locali impegnati nella tutela delle acque marine e

interne. Rimini, quale città pilota del progetto, è tra i primi aderenti alla

Coalizione e insieme alle altre città, isole e regioni pilota accedere a servizi gratuiti di supporto, tra cui formazione,

mentoring, scambio di esperienze, networking e consulenza su finanziamenti e strategie di investimento. La

Coalizione introdurrà anche un marchio a sostegno della missione Oceani e acque, pensato per valorizzare l'impegno

delle città, delle regioni e delle isole che contribuiscono all'obiettivo della missione dell'UE. Per Rimini dunque

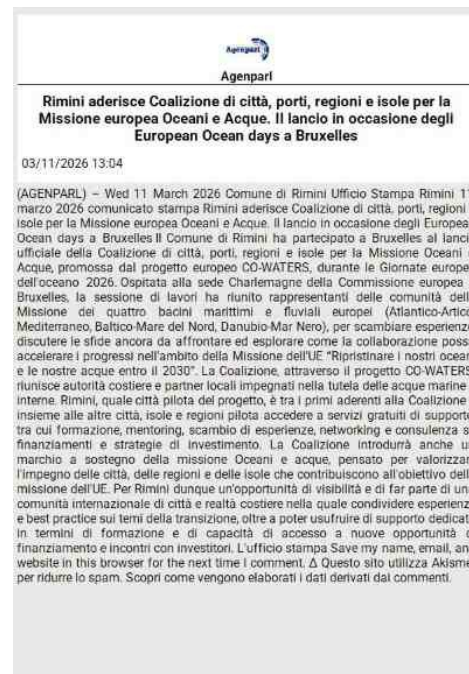
un'opportunità di visibilità e di far parte di una comunità internazionale di città e realtà costiere nella quale condividere

esperienze e best practice sui temi della transizione, oltre a poter usufruire di supporto dedicato in termini di

formazione e di capacità di accesso a nuove opportunità di finanziamento e incontri con investitori. L'ufficio stampa

Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per

ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



ASSOMELA * IRAN: «DALL'INIZIO DEL CONFLITTO LA SITUAZIONE HA RETTO ALLO SCOSSONE CAUSATO DALLA GUERRA, AD OGGI CARICHI IN ARRIVO E PORTI PRINCIPALI OPERATIVI»

Ad una settimana dall'inizio del conflitto, possiamo dire che il comparto melicolo italiano, non nuovo ad affrontare situazioni di crisi ed instabilità geopolitica, ha sostanzialmente retto allo scossone causato dalla guerra: le difficoltà sorte sullo Stretto di Hormuz hanno preoccupato il settore ma toccato solo lateralmente le attività commerciali dei consorzi produttori di mele. Ad oggi i carichi stanno arrivando e i **porti** principali sono operativi. Ricordiamo che le mele hanno qualità intrinseche che permettono un'ottima conservazione anche su lunghe tratte, consentendo di affrontare imprevisti di vario genere e cambi di logistica non pianificati. Speriamo ovviamente in un rapido ridimensionamento del conflitto, che in caso contrario potrebbe riservare spiacevoli risvolti sotto diversi punti di vista." Così il Presidente di Assomela, Ennio Magnani sugli ultimi sviluppi causati dall'inasprirsi della guerra in Medio Oriente. Aggiunge il Direttore di Assomela, Giovanni Missanelli: "Stiamo monitorando la situazione giorno per giorno, alcune situazioni sono imprevedibili. Ma il periodo della stagione ci aiuta, visto che la stagione commerciale verso i Paesi del Medio Oriente si trova oggi nella fase finale, in quanto era già stato previsto per l'inizio di marzo l'arrivo del prodotto proveniente dall'Emisfero Sud ed una conseguente e progressiva diminuzione della merce proveniente dall'Italia. Confidiamo quindi di continuare il trend positivo degli ultimi mesi." Ieri si è svolta anche la periodica riunione del Comitato Marketing di Assomela con i responsabili commerciali e i direttori generali delle principali organizzazioni dei produttori di mele italiane per un confronto sull'andamento del mercato nell'ultimo mese. Le giacenze al 1° marzo evidenziano una situazione positiva per le vendite del mese di febbraio. I dati di vendita relativi alle mele da tavola risultano infatti superiori del 4,4% rispetto alla media degli ultimi tre anni. La giacenza di Golden Delicious del Trentino-Alto Adige è inferiore del 3,9% rispetto alla media del triennio. La Red Delicious registra ancora una volta uno dei livelli di giacenza più bassi: il dato, pari a 38.432 tonnellate, risulta inferiore del 40% rispetto alla media degli ultimi tre anni. Gli stock di Gala, che dovrebbero esaurirsi entro la prima metà del prossimo mese, ammontano a 33.667 tonnellate, in linea con la media del triennio e pari all'8% del prodotto.



Informazioni Marittime

Focus

Emergenza Hormuz, Confitarma: "Rafforzare presenza navale italiana per tutelare i mercantili"

Il presidente Mario Zanetti ha scritto al ministro della Difesa Guido Crosetto e per conoscenza al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Non è mai stato così preoccupante il quadro della sicurezza marittima nel Golfo Persico e nello Stretto di Hormuz. Ne è ben consapevole il presidente di Confitarma Mario Zanetti che ha scritto al ministro della Difesa Guido Crosetto e per conoscenza al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e alle altre autorità competenti, per richiamare l'attenzione delle Istituzioni sull'escalation del rischio per i marittimi impiegati sul naviglio mercantile impegnato nell'area. Il presidente, nel ribadire l'apprezzamento dell'armamento nazionale per l'azione che la Marina Militare e il Corpo delle Capitanerie di **Porto** - Guardia Costiera da sempre svolgono quotidianamente per la tutela della sicurezza marittima e degli interessi nazionali, ha evidenziato quanto lo Stretto di Hormuz rappresenti uno snodo strategico per il commercio marittimo ed energetico mondiale. Secondo i dati del Centro Studi di Confitarma, si tratta di uno dei principali chokepoint energetici globali: attraverso questo passaggio transita normalmente circa il 38% delle

esportazioni mondiali di petrolio trasportato via mare, pari a circa il 20% dell'offerta energetica globale, oltre a circa il 30% del commercio marittimo di GPL e il 20% di quello di Gnl. Per l'Italia il tema è particolarmente rilevante: nel 2025 il nostro Paese ha importato dai Paesi del Golfo Persico circa 14,3 milioni di tonnellate di prodotti energetici, pari a oltre il 13% delle importazioni energetiche complessive, volumi che arrivano interamente via mare. In tale contesto, il naviglio mercantile - e soprattutto i marittimi imbarcati - si trova ad operare in condizioni di rischio crescente, con potenziali ripercussioni sulla sicurezza delle rotte commerciali e sulla continuità delle catene logistiche internazionali. Alla luce della rilevanza degli interessi nazionali coinvolti e del ruolo che la flotta operata dall'armamento italiano svolge per garantire la sicurezza degli approvvigionamenti e la fluidità e continuità degli scambi commerciali, Confitarma ritiene particolarmente importante il rafforzamento del dispositivo nazionale di presenza e sorveglianza marittima nelle aree interessate dalla crisi, anche attraverso il possibile dislocamento in mare di unità della Marina Militare a tutela della libertà di navigazione e della sicurezza del traffico mercantile. Un tale presidio contribuirebbe a rafforzare le condizioni di sicurezza per il naviglio commerciale e per i marittimi imbarcati, oltre a rappresentare un segnale concreto di attenzione alla tutela degli interessi strategici del Paese e alla stabilità delle rotte marittime internazionali. "La sicurezza della navigazione e dei marittimi rappresentano priorità assolute per il nostro Paese. In una fase caratterizzata da forti tensioni geopolitiche, come quella che stiamo osservando nell'area del Golfo Persico e dello Stretto di Hormuz, è fondamentale garantire il libero svolgimento del traffico



Il presidente Mario Zanetti ha scritto al ministro della Difesa Guido Crosetto e per conoscenza al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini. Non è mai stato così preoccupante il quadro della sicurezza marittima nel Golfo Persico e nello Stretto di Hormuz. Ne è ben consapevole il presidente di Confitarma Mario Zanetti che ha scritto al ministro della Difesa Guido Crosetto e per conoscenza al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e alle altre autorità competenti, per richiamare l'attenzione delle Istituzioni sull'escalation del rischio per i marittimi impiegati sul naviglio mercantile impegnato nell'area. Il presidente, nel ribadire l'apprezzamento dell'armamento nazionale per l'azione che la Marina Militare e il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera da sempre svolgono quotidianamente per la tutela della sicurezza marittima e degli interessi nazionali, ha evidenziato quanto lo Stretto di Hormuz rappresenti uno snodo strategico per il commercio marittimo ed energetico mondiale. Secondo i dati del Centro Studi di Confitarma, si tratta di uno dei principali chokepoint energetici globali: attraverso questo passaggio transita normalmente circa il 38% delle esportazioni mondiali di petrolio trasportato via mare, pari a circa il 20% dell'offerta energetica globale, oltre a circa il 30% del commercio marittimo di GPL e il 20% di quello di Gnl. Per l'Italia il tema è particolarmente rilevante: nel 2025 il nostro Paese ha importato dai Paesi del Golfo Persico circa 14,3 milioni di tonnellate di prodotti energetici, pari a oltre il 13% delle importazioni energetiche complessive, volumi che arrivano interamente via mare. In tale contesto, il naviglio mercantile - e soprattutto i marittimi imbarcati - si trova ad operare in condizioni di rischio crescente, con potenziali ripercussioni sulla sicurezza delle rotte commerciali e sulla continuità delle catene logistiche internazionali. Alla luce della rilevanza degli interessi nazionali coinvolti e del ruolo che la flotta operata dall'armamento italiano svolge per garantire la sicurezza degli

Informazioni Marittime

Focus

mercantile internazionale", ha evidenziato Zanetti. "La flotta operata dall'armamento italiano svolge un ruolo essenziale per la continuità degli approvvigionamenti energetici e commerciali del Paese e per mantenere attive le rotte del commercio globale. Per questo riteniamo importante il rafforzamento del dispositivo nazionale di presenza e sorveglianza marittima nell'area, anche attraverso il possibile dispiegamento di unità della Marina Militare, a tutela della libertà di navigazione e degli interessi strategici del Paese", ha aggiunto Zanetti. Confitarma sottolinea, infine, il proprio impegno nell'ambito del Comitato Interministeriale per la Sicurezza Marittima (CISM), al quale partecipa sin dalla sua istituzione, contribuendo nel tempo al confronto con le Amministrazioni competenti sui temi della sicurezza della navigazione. Condividi Tag confitarma Articoli correlati.

Trasporti & Logistica Magazine - 11/3/2026

ROMA (ITALPRESS) - In questo numero: - L'Unione europea vara la sua nuova strategia marittima e portuale - **Crocieristica** motore strategico per la crescita in Europa - Il trasporto ferroviario merci tra crisi e resilienza sat/gsl.



Metamorfosi industriale, passando dai pionieri del container ai giganti tecnologici di oggi

Se negli anni '80 il porto di una grande città era un mosaico di decine di "loghi" diversi, oggi lo sguardo è catturato da poche grandissime compagnie di navigazione che dominano l'orizzonte. In soli 45 anni, l'industria dello shipping dei container ha compiuto una trasformazione radicale, passando da un mercato frammentato a una concentrazione di potere economico senza precedenti. I numeri parlano chiaro: nel 1981 la flotta globale gestiva circa 1,2 milioni di teu. Oggi, nel 2026, quella cifra è esplosa a 33,5 milioni. Non è cresciuto solo il volume totale, ma la dimensione stessa del potere: i primi tre vettori al mondo (Msc, Maersk e Cma Cgm) controllano oggi quasi la metà della capacità globale. Il consolidamento non è avvenuto per caso. Una serie incessante di fusioni, acquisizioni e alleanze strategiche ha spazzato via i vecchi operatori regionali. Laddove un tempo c'erano compagnie di bandiera e piccoli armatori specializzati, oggi troviamo giganti integrati che non si limitano a spostare "scatole" in mare, ma controllano intere catene logistiche: dai **porti** ai camion, fino ai magazzini automatizzati. Secondo gli esperti di Maritime Analytica, il processo di consolidamento è ormai irreversibile. Tuttavia, la dimensione non è più l'unico fattore di successo. La competizione si è spostata su tre fronti critici: L'uso dell'intelligenza artificiale per massimizzare il profitto di ogni slot a bordo La transizione verso carburanti verdi (metanolo e ammoniaca) per rispondere alle normative ambientali sempre più stringenti. La capacità di tracciare e gestire il carico "door-to-door" con la precisione di un'azienda tech. In questo scenario di giganti, c'è ancora spazio per i "piccoli"? La risposta è sì, ma solo per chi sa innovare. Le compagnie di medie dimensioni sopravvivono focalizzandosi su mercati specifici o offrendo servizi "premium" ad alta velocità, dove la rapidità e l'efficienza superano i vantaggi della scala industriale. L'industria dello shipping non è più solo una questione di navi e mare: è diventata il sistema nervoso centrale dell'economia globale. Sempre più concentrato, sempre più verde e, inevitabilmente, sempre più digitale. Angelo Roma (Angelo Roma, consulente marittimo, è stato fino a poco tempo fa vicepresidente di Interporto Toscano di Guasticce, nel curriculum anche il periodo alla guida di Toremar e, in anni più lontani, il ruolo di port captain di Zim, la compagnia di navigazione israeliana).



Rixi: "Una riforma con una visione pluriennale degli investimenti"

Monitoraggio dello stato di salute dei porti per rispondere ai cambiamenti veloci del mercato

Giulia Sarti

VERONA Il viceministro ai trasporti Edoardo Rixi arriva a LetExpo e fa il punto allo stand di Ram della Piattaforma logistica nazionale, un ottimo lavoro che permette di armonizzare un sistema che era frammentato dice. In un momento in cui è sempre più chiara l'importanza della connettività marittima e della catena logistica, avere uno strumento che semplifichi i processi diventa essenziale. La parte marittima sostiene quella economica e la piattaforma permette un cambiamento che non riguarda solo il passaggio dalla carta al digitale, ma anche di mentalità. In un sistema continuamente sotto stress è importante fare squadra e mettere insieme le best practices che permettono una migliore sicurezza dei nodi logistici come i porti e che sostengono gli operatori del settore. Quello che sembrava stabile ieri, oggi non lo è più -aggiunge Rixi- ed è necessario rispondere velocemente ai cambiamenti, intercettando in anticipo gli avvenimenti cercando, se necessario, nuovi mercati di sbocco. Tutto questo per giocare un ruolo fondamentale a livello europeo fuori e dentro i porti. Oggi il 70% dell'import e export passa dai valichi e va via terra, ma è evidente che le vie marittime sono più gestibili e adattabili. Per quest ragione il viceministro chiede ancora più attenzione agli investimenti per il mare perchè l'Italia possa diventare un punto di riferimento nel Mediterraneo. Ets e riforma dei porti Come poi ribadito dal palco di Casa Alis nel dialogo con Nunzia de Girolamo, il viceministro sottolinea che in questo senso è necessario rinunciare al sistema Ets e guardare a nuovi mercati con regole omogenee. E' uno dei tre pilastri della nuova riforma: in ottica di attrazione di investimenti, soprattutto esteri, nei nostri porti, non possiamo presentare un Paese dove ogni scalo ha regole diverse per operare. Come ha più volte detto pubblicamente, la nuova riforma punta a una regia centrale capace di uniformare la qualità dei servizi e allo stesso tempo permettere una visione pluriennale degli investimenti: Oggi le richieste arrivano da Settembre a Novembre a finanziaria chiusa, spesso così non si possono accogliere tutte le richieste dai porti. Una visione più lunga permetterebbe una migliore programmazione nel bilancio delle risorse necessarie. Questa cosa è evidente nelle opere in corso legate ai porti: le due più grandi in corso, la diga di Genova e la Darsena Europa di Livorno richiedono investimenti che si collocano poco sopra il miliardo di euro. Se si guarda al settore ferroviario, dove appunto la gestione è pluriennale, gli investimenti che superano diversi miliardi riguardano un numero maggiore di opere. Ultimo richiamo a una riforma, che, dice, può essere ancora migliorata, è la possibilità di un monitoraggio continuo dello stato di salute del sistema portuale: Considerato che il mercato non è stabile, questo aiuterebbe a gestirlo. Alla base c'è quindi la revisione di un sistema che riguarda tutta la catena logistica italiana che abbia la capacità di riadattarsi alle veloci modifiche delle logiche di mercato.



Cognolato Assiterminal: "Ad oggi indenni i terminal portuali"

La logistica reagisce come sempre essendo uno dei settori più flessibili e adattabili

Giulia Sarti

VERONA Non si registrano al momento ripercussioni evidenti o clamorose sui traffici dei terminal portuali italiani. Lo conferma il presidente di Assiterminal Tomaso Cognolato che incontriamo allo stand dell'associazione a LetExpo, l'evento in corso a Verona. Succede quello che vediamo tutti a livello nazionale con l'aumento dei costi, mentre la logistica reagisce come sempre essendo uno dei settori più flessibili e adattabili. Gli armatori riprogrammano itinerari per arrivare ai porti di destinazione, qualcuno modificando il sistema di trasporto e passando alla ferrovia. In ogni caso c'è il passaggio obbligato da un porto sottolinea Cognolato ma ad oggi non registriamo crolli importanti come ai tempi della pandemia. E neanche la questione noli è la stessa di sei anni fa: Credo si tratti di una situazione temporanea, anche se il mercato reagisce come è evidente. Qui a LetExpo Assiterminal inizia già i festeggiamenti per i suoi 25 anni che saranno celebrati a Maggio in occasione dell'assemblea pubblica. Siamo soddisfatti perchè i nostri soci crescono, probabilmente perchè diamo garanzie di serietà e coerenza su quello che portiamo avanti.



Il record dei superyacht e il paradosso dei porti: la tecnologia italiana che salva le banchine

Mentre i cantieri nazionali dominano il mercato mondiale con unità sempre più imponenti, le infrastrutture restano ancorate a sistemi obsoleti. La soluzione arriva da Seares: un ammortizzatore idraulico intelligente che protegge gli scafi, genera energia e tutela i fondali. L'Italia si conferma la regina assoluta dei mari, ma è un primato che rischia di scricchiolare sotto il peso di infrastrutture non più adeguate. Secondo i dati del Global Order Book 2026, i cantieri nazionali sono al primo posto nel mondo con ben 568 unità in costruzione. Si tratta di superyacht sempre più imponenti, pesanti e tecnologicamente avanzati. Eppure, una volta varati, questi giganti del lusso si scontrano con una realtà paradossale: molte marine del Mediterraneo utilizzano ancora sistemi di ormeggio rimasti fermi a tecnologie di trent'anni fa, basati su cime elastiche e molle in acciaio progettate per imbarcazioni di stazza decisamente inferiore. Il divario tra l'eccellenza costruttiva e la fragilità delle banchine genera rischi concreti. Un ormeggio non adeguatamente dimensionato causa stress strutturale a bitte e infrastrutture, usura accelerata delle linee e danni agli scafi che, in caso di eventi meteo estremi ormai frequenti, si traducono in costi esorbitanti tra riparazioni e franchigie assicurative. Non è più solo una questione di sicurezza, ma di sostenibilità economica delle marine. A colmare questo gap interviene Seares, PMI toscana fondata nel 2018 da un team di ingegneri meccatronici. L'azienda ha sviluppato Seadamp, un ammortizzatore idraulico coperto da 13 brevetti internazionali, capace di ridurre fino al 90% i picchi di carico sulle linee di ormeggio. A differenza delle soluzioni tradizionali, il sistema idraulico garantisce prestazioni costanti, non si degrada con gli agenti atmosferici e assorbe progressivamente le sollecitazioni, distribuendole in modo controllato. "La nautica italiana produce le barche migliori del mondo, ma le infrastrutture portuali spesso non sono all'altezza", spiega Giorgio Cucè, CEO di Seares. "Noi lavoriamo esattamente su quel divario". L'innovazione trasforma il posto barca in un nodo intelligente: grazie a un sistema di monitoraggio in tempo reale, la banchina fornisce dati oggettivi sui carichi effettivi, supportando la manutenzione predittiva e migliorando la gestione del rischio assicurativo. Ma non è tutto: il sistema integra una tecnologia di recupero energetico dal moto ondoso, convertendo i movimenti dell'imbarcazione in energia elettrica per i servizi di banchina. L'impatto è anche ecologico: stabilizzando le forze sui corpi morti, si riduce l'impatto meccanico sui fondali. Seares stima di aver già contribuito alla salvaguardia di oltre 500.000 metri quadrati di praterie di Posidonia oceanica, pianta fondamentale per l'equilibrio del Mediterraneo. La sfida della nautica del futuro si vince dunque garantendo che il porto diventi un'estensione tecnologica, sicura e green dell'imbarcazione stessa.



Mentre i cantieri nazionali dominano il mercato mondiale con unità sempre più imponenti, le infrastrutture restano ancorate a sistemi obsoleti. La soluzione arriva da Seares: un ammortizzatore idraulico intelligente che protegge gli scafi, genera energia e tutela i fondali. L'Italia si conferma la regina assoluta dei mari, ma è un primato che rischia di scricchiolare sotto il peso di infrastrutture non più adeguate. Secondo i dati del Global Order Book 2026, i cantieri nazionali sono al primo posto nel mondo con ben 568 unità in costruzione. Si tratta di superyacht sempre più imponenti, pesanti e tecnologicamente avanzati. Eppure, una volta varati, questi giganti del lusso si scontrano con una realtà paradossale: molte marine del Mediterraneo utilizzano ancora sistemi di ormeggio rimasti fermi a tecnologie di trent'anni fa, basati su cime elastiche e molle in acciaio progettate per imbarcazioni di stazza decisamente inferiore. Il divario tra l'eccellenza costruttiva e la fragilità delle banchine genera rischi concreti. Un ormeggio non adeguatamente dimensionato causa stress strutturale a bitte e infrastrutture, usura accelerata delle linee e danni agli scafi che, in caso di eventi meteo estremi ormai frequenti, si traducono in costi esorbitanti tra riparazioni e franchigie assicurative. Non è più solo una questione di sicurezza, ma di sostenibilità economica delle marine. A colmare questo gap interviene Seares, PMI toscana fondata nel 2018 da un team di ingegneri meccatronici. L'azienda ha sviluppato Seadamp, un ammortizzatore idraulico coperto da 13 brevetti internazionali, capace di ridurre fino al 90% i picchi di carico sulle linee di ormeggio. A differenza delle soluzioni tradizionali, il sistema idraulico garantisce prestazioni costanti, non si degrada con gli agenti atmosferici e assorbe progressivamente le sollecitazioni, distribuendole in modo controllato. "La nautica italiana produce le barche migliori del mondo, ma le infrastrutture portuali spesso non sono all'altezza", spiega Giorgio Cucè, CEO di Seares. "Noi lavoriamo

I porti ultraperiferici dell'UE fanno squadra a Bruxelles: «Strategie su misura per non restare isolati»

Le autorità portuali di Spagna, Francia e Portogallo presentano una posizione comune alla Commissione Europea. Al centro dell'istanza: deroghe sulle normative green, un comitato permanente e più fondi per la transizione energetica. I **porti** delle regioni ultraperiferiche (RUP) dell'Unione Europea serrano i ranghi e presentano un fronte comune a Bruxelles per definire la futura Strategia portuale europea. L'iniziativa, frutto di oltre un anno di coordinamento tra le autorità portuali di Spagna, Francia e Portogallo, punta a ottenere politiche differenziate che tengano conto dei vincoli geografici e strutturali di territori come Madera, le Azzorre, le Canarie e i dipartimenti d'oltremare francesi. Questi scali, pur essendo vitali per la connettività dei rispettivi territori, operano in condizioni di isolamento e forte dipendenza dal trasporto marittimo, esponendoli a una concorrenza aggressiva da parte dei **porti** extracomunitari vicini. Il documento di posizione inviato alla Commissione Europea si articola su quattro pilastri strategici fondamentali. In primo luogo, i **porti** ultraperiferici chiedono un'applicazione flessibile delle normative "green" dell'UE, come il sistema di scambio delle emissioni (ETS) e

i regolamenti FuelEU Maritime e AFIR. Il timore è che regole troppo rigide possano causare una fuga di traffici verso scali non UE, con ricadute sproporzionate sui costi dei servizi essenziali per queste regioni. Per evitare che tali specificità vengano trascurate, il gruppo di lavoro propone inoltre l'istituzione di un Comitato permanente dei **porti** delle RUP all'interno della Commissione, che garantisca un dialogo costante e strutturato con le istituzioni di Bruxelles. Parallelamente alla governance, la strategia punta sul rafforzamento del capitale umano e sugli investimenti. Attraverso programmi di formazione e scambi di personale, le autorità portuali intendono accelerare i processi di decarbonizzazione e innovazione operativa. Tuttavia, per modernizzare le infrastrutture e centrare gli obiettivi climatici dell'Unione, il documento sottolinea l'urgenza di migliorare l'accesso ai finanziamenti europei, considerati indispensabili per la resilienza a lungo termine di questi avamposti marittimi. Con questa azione coordinata, i **porti** delle RUP riaffermano la volontà di essere protagonisti della transizione europea, chiedendo però che il principio di coesione territoriale impedisca a queste regioni di restare indietro rispetto al resto del continente.



03/11/2026 16:15 Redazione Seareporter

Le autorità portuali di Spagna, Francia e Portogallo presentano una posizione comune alla Commissione Europea. Al centro dell'istanza: deroghe sulle normative green, un comitato permanente e più fondi per la transizione energetica. I porti delle regioni ultraperiferiche (RUP) dell'Unione Europea serrano i ranghi e presentano un fronte comune a Bruxelles per definire la futura Strategia portuale europea. L'iniziativa, frutto di oltre un anno di coordinamento tra le autorità portuali di Spagna, Francia e Portogallo, punta a ottenere politiche differenziate che tengano conto dei vincoli geografici e strutturali di territori come Madera, le Azzorre, le Canarie e i dipartimenti d'oltremare francesi. Questi scali, pur essendo vitali per la connettività dei rispettivi territori, operano in condizioni di isolamento e forte dipendenza dal trasporto marittimo, esponendoli a una concorrenza aggressiva da parte dei porti extracomunitari vicini. Il documento di posizione inviato alla Commissione Europea si articola su quattro pilastri strategici fondamentali. In primo luogo, i porti ultraperiferici chiedono un'applicazione flessibile delle normative "green" dell'UE, come il sistema di scambio delle emissioni (ETS) e i regolamenti FuelEU Maritime e AFIR. Il timore è che regole troppo rigide possano causare una fuga di traffici verso scali non UE, con ricadute sproporzionate sui costi dei servizi essenziali per queste regioni. Per evitare che tali specificità vengano trascurate, il gruppo di lavoro propone inoltre l'istituzione di un Comitato permanente dei porti delle RUP all'interno della Commissione, che garantisca un dialogo costante e strutturato con le istituzioni di Bruxelles. Parallelamente alla governance, la strategia punta sul rafforzamento del capitale umano e sugli investimenti. Attraverso programmi di formazione e scambi di personale, le autorità portuali intendono accelerare i processi di decarbonizzazione e innovazione operativa. Tuttavia, per modernizzare le infrastrutture e centrare gli obiettivi

Shipping Italy

Focus

Mercato crociere alle prese con cancellazioni e cambi di programma per le navi bloccate in Golfo Persico

Secondo l'Imo sono 15mila i passeggeri rimasti bloccati dall'attacco all'Iran. Compagnie al lavoro per il rimpatrio. Le compagnie di crociera stanno lavorando senza sosta per rimpatriare i passeggeri sbarcati dalle navi rimaste bloccate nei porti di Dubai, Doha e Abu Dhabi a seguito del conflitto in Iran e nel Golfo Persico. Diverse crociere sono state cancellate e l'Imo ha riferito che 15mila crocieristi sono rimasti bloccati nella regione, con navi di diversi operatori (tra cui Msc, Tui, Celestyal e Aroya) ferme in porti chiave. Lunedì la compagnia di crociere greca Celestyal ha confermato che le sue navi si trovano ancora nel Golfo, con la Celestyal Discovery attualmente a Dubai e la Celestyal Journey a Doha. La società ha fatto sapere che i passeggeri sono sbarcati in sicurezza a Dubai e che gli ospiti rimasti a bordo della Celestyal Journey dovrebbero lasciare la nave in Qatar "nelle prossime 24 ore. Entrambe le navi sono pienamente operative e pronte a salpare", la loro partenza dalla regione avverrà "in linea con le indicazioni delle autorità competenti". I disagi hanno però costretto Celestyal a cancellare due crociere tra le isole greche del programma "Iconic Aegean", con partenza prevista più avanti nel mese. Ai passeggeri prenotati sulle partenze interessate verrà offerto un rimborso totale oppure un credito per una futura crociera. Anche altri operatori crocieristici sono stati costretti a modificare o sospendere i propri programmi nella regione. Aroya Cruises, sostenuta dall'Arabia Saudita, ha confermato di avere annullato completamente il resto della sua stagione invernale nel Golfo Arabico. La compagnia ha dichiarato che tutti i passeggeri a bordo della sua nave sono sbarcati in sicurezza a Dubai il 7 marzo, dopo la decisione presa "a causa delle attuali considerazioni operative nella regione e in coordinamento con le autorità marittime e nazionali competenti". Nel frattempo, Msc Crociere ha organizzato voli di rimpatrio per i passeggeri che erano in viaggio a bordo di Msc Euribia a Dubai. La compagnia ha fatto sapere di avere predisposto voli per oltre 1.500 ospiti per permettere loro di lasciare la regione. Sono già partiti sette voli, tra cui servizi charter dedicati e posti acquistati su vettori di linea. I viaggiatori sono stati riportati in Paesi tra cui Regno Unito, Italia, Germania, Spagna, Stati Uniti e Brasile. Il comandante della Msc Euribia, Paolo Benini, ai passeggeri rimasti a bordo ha comunicato lo sbarco obbligatorio entro giovedì 12 marzo. "Entrando nella prossima fase operativa, Msc Euribia deve essere mantenuta in condizioni tali da poter salpare in qualsiasi momento. Ciò richiede che tutte le partenze degli ospiti siano completate. Di conseguenza, tutti gli ospiti ancora a bordo dovranno sbarcare entro e non oltre le ore 11:00 di giovedì 12 marzo" è scritto nel messaggio. "Gli ospiti che non viaggiano con un volo prenotato tramite Msc Crociere e che non sono ancora riusciti a organizzare il proprio rientro dovranno completare il check-out e trasferirsi in una sistemazione a



Secondo l'Imo sono 15mila i passeggeri rimasti bloccati dall'attacco all'Iran. Compagnie al lavoro per il rimpatrio. Le compagnie di crociera stanno lavorando senza sosta per rimpatriare i passeggeri sbarcati dalle navi rimaste bloccate nei porti di Dubai, Doha e Abu Dhabi a seguito del conflitto in Iran e nel Golfo Persico. Diverse crociere sono state cancellate e l'Imo ha riferito che 15mila crocieristi sono rimasti bloccati nella regione, con navi di diversi operatori (tra cui Msc, Tui, Celestyal e Aroya) ferme in porti chiave. Lunedì la compagnia di crociere greca Celestyal ha confermato che le sue navi si trovano ancora nel Golfo, con la Celestyal Discovery attualmente a Dubai e la Celestyal Journey a Doha. La società ha fatto sapere che i passeggeri sono sbarcati in sicurezza a Dubai e che gli ospiti rimasti a bordo della Celestyal Journey dovrebbero lasciare la nave in Qatar "nelle prossime 24 ore. Entrambe le navi sono pienamente operative e pronte a salpare", la loro partenza dalla regione avverrà "in linea con le indicazioni delle autorità competenti". I disagi hanno però costretto Celestyal a cancellare due crociere tra le isole greche del programma "Iconic Aegean", con partenza prevista più avanti nel mese. Ai passeggeri prenotati sulle partenze interessate verrà offerto un rimborso totale oppure un credito per una futura crociera. Anche altri operatori crocieristici sono stati costretti a modificare o sospendere i propri programmi nella regione. Aroya Cruises, sostenuta dall'Arabia Saudita, ha confermato di avere annullato completamente il resto della sua stagione invernale nel Golfo Arabico. La compagnia ha dichiarato che tutti i passeggeri a bordo della sua nave sono sbarcati in sicurezza a Dubai il 7 marzo, dopo la decisione presa "a causa delle attuali considerazioni operative nella regione e in coordinamento con le autorità marittime e nazionali competenti". Nel frattempo, Msc Crociere ha organizzato voli di rimpatrio per i passeggeri che erano in viaggio a bordo di Msc Euribia a Dubai. La

Shipping Italy

Focus

terra a proprie spese, continuando nel frattempo a organizzare i successivi spostamenti". Come preannunciato dal presidente Pierfrancesco Vago a **Genova**, la compagnia sta cercando di capire se e quando potrà esserci una possibilità di trasferire la nave fuori dal Golfo Persico in convoglio con la scorta delle forze militari occidentali. L'operatore tedesco Tui Cruises ha annunciato che le prossime traversate della Mein Schiff 4 sono state cancellate fino al viaggio con inizio il 23 marzo incluso, mentre le partenze della Mein Schiff 5 sono cancellate fino al viaggio con inizio il 12 marzo incluso. La Mein Schiff 4 è attualmente ormeggiata ad Abu Dhabi e negli ultimi giorni sono già stati organizzati "i viaggi di ritorno per tutti gli ospiti e per numerosi membri dell'equipaggio". I passeggeri a bordo della Mein Schiff 5 restano sulla nave a Doha, dove le operazioni "proseguono normalmente, per quanto possibile nelle circostanze attuali". I rientri di passeggeri ed equipaggio vengono organizzati "in modo continuativo" tramite voli charter messi a disposizione da Tui Cruises e posti riservati su Qatar Airways. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.