



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 27 marzo 2026



Prime Pagine

27/03/2026	Corriere della Sera	11
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	Il Fatto Quotidiano	12
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	Il Foglio	13
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	Il Giornale	14
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	Il Giorno	15
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	Il Manifesto	16
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	Il Mattino	17
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	Il Messaggero	18
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	Il Resto del Carlino	19
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	Il Secolo XIX	20
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	Il Sole 24 Ore	21
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	Il Tempo	22
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	Italia Oggi	23
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	La Nazione	24
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	La Repubblica	25
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	La Stampa	26
Prima pagina del 27/03/2026		
27/03/2026	MF	27
Prima pagina del 27/03/2026		

Primo Piano

26/03/2026	Il Riformista	28
Crisi in Medio Oriente, i porti come crocevia tra incertezze e riforme		

Trieste

26/03/2026	Informatore Navale		30
ADSP DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE - ULTIMO MIGLIO E DIGITALIZZAZIONE: IL PORTO DI TRIESTE AL CENTRO DEL CONFRONTO EUROPEO			
26/03/2026	Ship 2 Shore		32
Ultimo miglio e digitalizzazione: Trieste laboratorio europeo della logistica intelligente			
26/03/2026	Ship Mag		34
Msc lancia il servizio "Phoenix" tra Estremo Oriente e Mediterraneo e tocca Trieste e Haifa			
26/03/2026	Shipping Italy		35
A Trieste torna la linea Msc con il Far East ma si allontana il Nord America			
26/03/2026	Trieste	<i>ZENO SARACINO</i>	36
La sfida dell'ultimo miglio per il porto di Trieste, Consalvo promette per i Varchi strumenti concreti			

Venezia

26/03/2026	Adriaports	<i>Riccardo Coretti</i>	38
Sistema-Veneto e interporti, Venezia chiede una ZIs estesa			
26/03/2026	La Gazzetta Marittima		40
Venezia al di là delle gondole: nel sistema portuale quasi 1.500 imprese e 27mila addetti			
26/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	42
'IncontraLavoro Economia del Mare': 15 aziende, 74 candidati e 170 colloqui			
26/03/2026	Ship Mag		43
Da aprile stop dei carichi di gas dal Qatar al terminal Adriatic Lng di Rovigo			
26/03/2026	Ship Mag		45
I porti di Venezia e Chioggia, con 15 miliardi di valore della produzione, trainano l'economia del Nordest			

Savona, Vado

26/03/2026	104 News		47
Porti di Genova e Savona-Vado anche la Regione Piemonte entra nella governance			
26/03/2026	Alessandria24	<i>Redazione Alessandria</i>	49
Logistica: Piemonte e Liguria uniscono le forze per una governance condivisa dei porti di Genova e Savona e per lo sviluppo di aree retroportuali			
26/03/2026	Il Torinese		52
Piemonte e Liguria insieme per la logistica. Governance condivisa dei porti di Genova e Savona			
26/03/2026	Il Vostro Giornale	<i>Gaia Cifone</i>	55
Autorità dei porti liguri, Bucci e Cirio: Il Piemonte deve entrare nella governance dei porti di Savona e Genova			
26/03/2026	Informatore Navale		59
FS LOGISTIX e LOGTAINER: al via i collegamenti ferroviari merci dai Porti di Genova e Vado verso Verona e Milano			
26/03/2026	Informazioni Marittime		60
FS Logistix e Logtainer, via ai collegamenti tra porto di Genova e Vado Ligure con Verona e Milano			

26/03/2026	La Gazzetta Marittima		61
Merci in treno dai porti di Genova e Vado verso i poli di Verona e Milano			
26/03/2026	La Voce di Asti		62
Piemonte e Liguria uniscono le forze per la logistica: asse strategico sui porti di Genova e Savona			
26/03/2026	Liguria 24	<i>Redazione lvg</i>	63
Autorità dei porti liguri, Bucci e Cirio: Il Piemonte deve entrare nella governance dei porti di Savona e Genova			
26/03/2026	Lo Spiffero		64
Il Piemonte fa rotta verso il porto. Cirio e Bucci, patto della Lanterna 6 foto			
26/03/2026	News Biella		66
Logistica, Piemonte e Liguria insieme per governance condivisa di porti Genova e Savona e sviluppo aree retroportuali			
26/03/2026	Primo Magazine		69
Collegamenti ferroviari dai porti di Genova e Vado verso Verona e Milano			
26/03/2026	PrimoCanale.it	<i>Filippo Serio</i>	70
Porti e retroporti, Liguria e Piemonte puntano a governance condivisa di Adsp di Genova e Savona			
26/03/2026	Radio Gold	<i>Francesco Conti</i>	73
Piemonte e Liguria insieme per la Governance dei porti di Genova e Savona e per lo sviluppo aree retroportuali			
26/03/2026	Savona News		76
Deposito di bitume al porto di Savona, il progetto torna sul tavolo: lettera al ministero			
26/03/2026	Savona News		77
Deposito di bitume a Savona, il Pd dice no: "Progetto rischioso e senza benefici per il territorio"			
26/03/2026	Savona News		78
Savona, il prefetto De Rogatis visita la sede della Transmare: focus su battellaggio e lotta all'inquinamento marino			
26/03/2026	Savona News		79
Funivie, un lettore: "Progetto di rilancio? Speriamo che sia solo una 'boutade' propagandistica..."			
26/03/2026	Savona News		80
Il Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado per rafforzare logistica e retroporti			
26/03/2026	Ship Mag		83
Il 2 aprile sciopero di 24 ore al porto di Savona-Vado Ligure, Cgil e Uil: "No al part time e alla precarietà"			
26/03/2026	TeleNord		84
Bucci e Cirio: "Liguria e Piemonte verso una governance condivisa dei porti di Genova e Savona-Vado"			
26/03/2026	TeleNord	<i>Gio Marzo</i>	87
Piemonte e Liguria insieme per la governance dei porti di Genova e Savona			
26/03/2026	Torino Oggi		90
Logistica: Piemonte e Liguria insieme per la governance dei porti di Genova e Savona			

Genova, Voltri

26/03/2026	PrimoCanale.it		93
Depositi chimici, se il Comune non si muove resteranno per anni tra le case di Multedo			
26/03/2026	Shipping Italy		96
Società Genovese Servizi nella rete accusata di contrabbando di tabacchi con fulcro a Genova			
26/03/2026	Shipping Italy		98
Vento forte a Genova, terminal in ordine sparso e un container in mare			

26/03/2026	Shipping Italy	100
Gara Mit per due navi ro-ro: San Giorgio del Porto unico cantiere in gara		

La Spezia

26/03/2026	Citta della Spezia	102
Zona logistica semplificata, incontro in Confcommercio. Camariora: "Fondamentale guardare anche alle imprese collaterali"		
26/03/2026	Gazzetta della Spezia	103
La Spezia punta sulla ZLS: Un'opportunità strategica per l'intero territorio		
26/03/2026	Liguria 24	104
Zona logistica semplificata, incontro in Confcommercio. Camariora: Fondamentale guardare anche alle imprese collaterali		
26/03/2026	Nuoto	105
Palmaria Open Water Clinic. Incontro Monotematico Acque libere.		
26/03/2026	Port Logistic Press	106
Zona Logistica Semplificata: in Confcommercio confronto tra enti, associazioni e imprenditori		
26/03/2026	Primo Magazine	107
AdSP Mar Ligure Orientale avvia la gestione digitale delle opere con il BIM		
26/03/2026	Ship Mag	108
Cavi, droni e la guerra ibrida sui fondali		
26/03/2026	Transport Online	110
A Bridge to Africa 2026: imprese e logistica guardano all'Africa		

Ravenna

26/03/2026	Ansa.it	112
Completate le principali opere nel nodo ferroviario di Ferrara		
26/03/2026	Giornale d'Italia	113
Acciona, firmato contratto da 111 milioni per adeguamento impianto di depurazione di Napoli Est; beneficiarie 800 mila persone e 14 comuni		
26/03/2026	ravennawebtv.it	115
Start Romagna guarda all'idrogeno: a Ravenna il vertice europeo sui porti del futuro		
26/03/2026	The Medi Telegraph	116
Porto di Ravenna, obiettivo Hub del Mediterraneo. Benevolo: "Siamo un grande cantiere che crea valore"		

Livorno

26/03/2026	La Gazzetta Marittima	117
«Ancora sangue sui 12 km più pericolosi, tutte le forze del territorio alzino la voce»		
26/03/2026	La Gazzetta Marittima	118
Toto-segretario per l'Authority: valanga di candidati, forse più di 50		
26/03/2026	Port News	120
Nasce una nuova società nel porto di Livorno		

26/03/2026	Shipping Italy	121
RT&L Spa apre a Livorno la nuova società Olitrans con due partner locali		

Piombino, Isola d' Elba

26/03/2026	La Gazzetta Marittima	122
Laviosa parte da Piombino: reindustrializzare si può, anzi è indispensabile		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

26/03/2026	Ancona Today	124
Hub crocieristico al Molo Clementino, Angelo Bonelli (Avs) porta il caso in Parlamento: «Non compatibile con la città»		
26/03/2026	Ansa.it	125
'No al nuovo hub per crociere ad Ancona', interrogazione di Bonelli		
26/03/2026	corriereadriatico.it	126
Piano rifiuti, concluse le audizioni: confronto ampio in Commissione su costi e gestione		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

26/03/2026	CivOnline	127
Doppio consiglio comunale: oggi l'audizione del presidente Latrofa		
26/03/2026	CivOnline	128
Tankoa, dalla Mattonara partono altri due yacht verso Genova		
26/03/2026	CivOnline	129
Notte di burrasca e vento a 50 nodi		
26/03/2026	CivOnline	130
Latrofa lancia il "modello Civitavecchia"		
26/03/2026	Fun Week	132
Porto di Civitavecchia, prosegue confronto su professioni settore turistico		
26/03/2026	Port Logistic Press	133
Boat Days: successo a Civitavecchia, il salone diffuso della nautica torna il prossimo weekend		
26/03/2026	ReveNews	135
Porto di Civitavecchia, prosegue confronto su professioni settore turistico		

Napoli

26/03/2026	Ansa.it	136
Lavori depuratore Napoli est al via entro due mesi, obiettivo piena balneabilità		
26/03/2026	Cronache Della Campania	137
Camorra, colpo al tesoro del clan Montescuro: sequestro milionario per un imprenditore del porto		

26/03/2026	Ildenaro.it	139
Napoli confronto sulla blue economy: da Bagnoli all'America's Cup, città hub strategico del Mediterraneo		
26/03/2026	Informatore Navale	141
La Guardia Costiera mette per un giorno la città di Napoli al centro del Mediterraneo		
26/03/2026	Napoli Today	143
Incidente al porto di Pozzuoli: le condizioni di Angelo, l'operaio 39enne rimasto gravemente ferito		
26/03/2026	Napoli Today	145
A imprenditore 59enne di San Giovanni a Teduccio sequestrati beni per milioni di euro		
27/03/2026	Stylo 24	147
Sequestro al cantiere Marina di Stabia per scarichi abusivi		

Bari

26/03/2026	PPN - Prima Pagina News	149
Breaking news Infrastrutture - Bari, accordo Autorità Portuale-Fincantieri: il Molo San Cataldo cambia volto		

Taranto

26/03/2026	Edicola del Sud	<i>Gabriella Casabona</i> 150
Taranto, il porto si fa grande: accordo sulle opere di dragaggio per il rilancio dello scalo ionico		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

26/03/2026	Ansa.it	151
Nuovo posto di controllo frontaliero nel porto di Gioia Tauro		
26/03/2026	Calabria 7	153
Porto di Gioia Tauro, consegnato al Ministero della Salute il nuovo presidio per i controlli alle frontiere		
26/03/2026	Il Nautilus	155
Nuovo Posto di Controllo Frontaliero nel porto di Gioia Tauro		
26/03/2026	Informazioni Marittime	157
A Gioia Tauro consegnato il nuovo Posto di Controllo Frontaliero nel porto		
26/03/2026	Inquieto Notizie	159
Gioia Tauro, consegnato al Ministero della Salute il nuovo Posto di Controllo Frontaliero: infrastruttura da 2,7 milioni		
26/03/2026	La Gazzetta Marittima	161
Il porto di Gioia Tauro ha una nuova struttura unificata per i controlli frontalieri		
26/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Francesco Filiali</i> 163
Nuovo posto di Controllo Frontaliero nel porto di Gioia Tauro		
26/03/2026	Primo Magazine	164
ADSP Mari Tirreno Meridionale e Ionio, nuovo comitato di gestione		
26/03/2026	Sea Reporter	165
Gioia Tauro si dota di un nuovo Posto di Controllo Frontaliero		

26/03/2026	Shipping Italy	166
Completato il nuovo Posto Unico di Ispezione Frontaliera al porto di Gioia Tauro		

Cagliari

26/03/2026	Algherolive	168
Sinistra Italiana Sardegna: No al traffico di armi nel porto di Cagliari verso Israele		
26/03/2026	Ansa.it	169
Cgil denuncia, 'nave con armi per Israele in porto a Cagliari'		
26/03/2026	Cagliaripad	170
Nave sospetta a Cagliari, scoppia il caso sui carichi: Materiale bellico per Israele?		<i>Redazione Cagliaripad</i>
26/03/2026	Labottegadelbarbieri.org	171
Sardegna: non siamo in guerra, siamo la guerra		<i>Benigno Moi</i>
26/03/2026	Rai News	173
Nave al porto con a bordo materiali per le armi israeliane, ispezioni in corso		
26/03/2026	SardegnaLive	174
Porto di Cagliari, polemica sulla nave sospettata di trasportare armi		<i>Redazione Sardegna</i>
26/03/2026	Sardinia Post	175
Cagliari, traffici di materiale bellico al porto? "Subito ispezioni e blocco dei container"		
26/03/2026	Sardinia Post	176
Cagliari, sospetto traffico di materiale bellico al porto. Deidda (Fdl): "Blocco sarebbe la morte dei nostri porti"		
26/03/2026	Sardinia Post	177
Materiale bellico al porto di Cagliari, mozione in Consiglio: "Verifiche urgenti, possono essere armamenti per Israele"		
26/03/2026	Sardinia Post	179
Materiale bellico al porto di Cagliari, 11 container bloccati dopo i controlli		
26/03/2026	Unica Radio	180
Porto di Cagliari: l'anno dei record con 600mila crocieristi		<i>Fabio Zanda</i>

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

26/03/2026	Dedalo Multimedia	182
Cantieristica navale, Messina punta al rilancio: dialogo avviato con Fincantieri		
26/03/2026	New Sicilia	183
Capo Peloro, nuove regole per la navigazione: stop ai motori nella laguna		
26/03/2026	Shipping Italy	184
Rizzo (Adsp Messina): "Interlocuzioni con Fincantieri per lo Stretto"		
26/03/2026	Stretto Web	185
Turismo, Caruso: "basta narrazioni distorte, Messina oggi ha una strategia vera"		
26/03/2026	TempoStretto	186
Cantieri navali a Messina. La Fiom: "C'è l'interesse di Fincantieri. Ma la Regione latita"		
26/03/2026	TempoStretto	188
Laghi di Ganzirri e Faro, scatta il divieto di navigazione a motore		

26/03/2026	TempoStretto	189
Messina, l'ex Fiera ora è un parco fronte mare VIDEO		
26/03/2026	TempoStretto	190
Aree sport, relax, giochi e cani: un nuovo parco inclusivo a Messina VIDEO		

Catania

26/03/2026	Catania Oggi	191
Comune di Catania, l'assessore Sangiorgio annuncia l'approvazione del Pudm entro 60 giorni		
26/03/2026	Il Fatto Nisseno	192
Gela, Alario(Ugl Caltanissetta): Fino a oggi l'assenza di un porto praticabile ha cancellato una fetta importante di economia		
26/03/2026	Quotidiano di Gela	193
Porto rifugio, Alario: "Serve celerità, i lavori non possono tardare ancora"		

Palermo, Termini Imerese

26/03/2026	Ansa.it	194
Musumeci, '17 milioni per prevenzione sismica isole minori Sicilia'		
26/03/2026	Italtpress.it	195
Musumeci "17 milioni per la prevenzione strutturale dei porti delle isole minori in Sicilia"		
26/03/2026	La Gazzetta Marittima	196
La commissaria Tardino con l'International Propeller all'ambasciata italiana a Londra		

Trapani

26/03/2026	Trapani Oggi	197
Ambiente. Il Ministero premia militari della Capitaneria di Trapani		

Focus

26/03/2026	Adnkronos.com	198
Lille batte Roma: sarà lei ad ospitare la futura Agenzia delle dogane dell'Ue. Sullo sfondo, il nodo cinese		
26/03/2026	Agenzia Giornalistica Opinione	200
MIT - MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI * : «CRISI GOLFO PERSICO: SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E TUTELA DEI LAVORATORI MARITTIMI»		
26/03/2026	AskaNews.it	201
Mediterraneo protagonista delle crociere. Se ne parla a S4 su Sportitalia		
26/03/2026	Corriere Marittimo	202
Ddl Risorsa Mare, Confindustria Nautica: "Auspichiamo per una rapida approvazione finale"		
26/03/2026	Il Nautilus	204
UNA VELA PER IL CUORE 2026: IL VIAGGIO DELLA PREVENZIONE TORNA SULLE PICCOLE ISOLE		

26/03/2026	Informare	208
Assarmatori, bene l'ok del Senato al disegno di legge "Valorizzazione della Risorsa Mare"		
26/03/2026	Informare	210
Stabile il grado di connessione dei porti italiani alla rete di servizi marittimi containerizzati mondiali		
26/03/2026	Informazioni Marittime	211
Senato approva Ddl Risorsa Mare. Messina (Assarmatori): "Ora l'ok della Camera arrivi in tempi rapidi"		
26/03/2026	Internazionale	<i>Koert Lindijer</i> 212
Il porto sul mar Rosso che fa gola a tutti		
26/03/2026	Italian Trade Agency	216
IL REGNO APRE UNA NUOVA ROTTA COMMERCIALE VERSO IL BAHRAIN		
26/03/2026	Italpress.it	217
Trasporti nodo strategico, focus all'europarlamento sul ruolo dell'Ue		
26/03/2026	La Gazzetta Marittima	218
Fra Bim, lot e Digital Twin, per i porti "smart" è qui il futuro (necessario?)		
26/03/2026	La Gazzetta Marittima	220
«Ddl Risorsa Mare: bene il sì del Senato, ora la Camera dica sì al più presto»		
26/03/2026	Port News	221
Il Senato approva il DDL Valorizzazione Risorsa Mare		
26/03/2026	Sea Reporter	222
Via libera del Senato al Ddl Mare, soddisfazione degli armatori e ora il passaggio alla Camera		
26/03/2026	Shipping Italy	223
Ok del Senato al Ddl Mare, passa la posizione di Assarmatori sul charter nautico		
26/03/2026	Transport Online	225
Crisi Golfo Persico: CISM affronta sicurezza e lavoratori marittimi		
26/03/2026	Transport Online	226
Stretto di Hormuz: l'Iran prepara un pedaggio per le navi		

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



**L'ex sindaco di Istanbul
Imamoglu dalla cella:
Turchia, mi candido**
di **Monica Ricci Sargentini**
a pagina 19



**L'anticipazione del libro
McInerney chiude
la saga dei Calloway**
di **Matteo Persivale**
a pagina 38

**DOMENICA TORNA
L'ORA LEGALE**
Alle 2
le lancette
dell'orologio
dovranno
essere
portate
sulle 3



La crescita, i salari

L'ECONOMIA E I NODI IRRISOLTI

di **Francesco Giavazzi**

Alcuni investitori internazionali, soprattutto americani, hanno manifestato stupore di fronte all'esito del referendum. Quasi non avessero pensato che un simile risultato fosse possibile. In realtà queste analisi sono spesso superficiali, anche perché siamo un Paese relativamente piccolo, e piccola è la quota del portafoglio internazionale investiti in Italia. Sono quindi analisi semplificate con alcuni stereotipi ricorrenti. Dall'inizio della legislatura Giorgia Meloni e Giancarlo Giorgetti hanno conquistato questi investitori: con il loro Atlantismo, il fermo sostegno all'Ucraina, lo stretto rapporto con il presidente Trump e, per Giorgetti, grazie al suo buon rapporto con Scott Bessent, ministro del Tesoro degli Stati Uniti. È vero che lo spread è caduto, ma i «fondamentali» non sono cambiati granché, anzi: la crescita ha se mai rallentato e il livello del nostro debito pubblico è rimasto invariato. Ma, come si dice negli Stati Uniti, «You can make a first impression only once», e la prima impressione che hanno fatto Meloni e Giorgetti ci è valsa una straordinaria riduzione del costo del debito. Lo spread in tre anni è sceso da 240 a 60 punti e questo ha ridotto il costo del debito: 5 miliardi l'anno in meno il primo anno e poi via via, se le condizioni rimanessero quelle attuali, fino a 36 miliardi l'anno di risparmi a regime.

continua a pagina 30

Stefania Craxi capogruppo al posto di Gasparri. Marina Berlusconi: da tempo sostengo l'apertura della classe dirigente

La scossa investe anche Forza Italia

Caso Santanchè, Meloni si tiene la delega al Turismo. Le scelte per rilanciare l'azione di governo

Gol di Tonali e Kean Martedì spareggio con la Bosnia



**Nazionale avanti
Ora il Mondiale
è un po' più vicino**

di **Neruzzi, Passerini e Tomaselli**
alle pagine 46, 47 e 49

**E Gattuso la spunta
(ma quanta fatica)**

di **Fabrizio Roncone**

**Il carattere c'è e vale
però serve il calcio**

di **Paolo Condò**

L'INTERVISTA / LA RUSSA

«Una sconfitta che farà bene»

di **Paola Di Caro**

«Ma al stati contro i giudici, dice La Russa: «Forse non ci siamo spiegati bene. Giorgia ne uscirà più forte di prima».

a pagina 7

IL RETROSCENA

La fase due della premier

di **Francesco Verderami**

Sapeva che se avesse perso sarebbe iniziata la caccia alla volpe.

continua a pagina 6

GIANNELLI

LE CELEBRAZIONI PER LA VITTORIA DEL REFERENDUM:
IL TRIONFO



SEPARAZIONE DELLE CARRIERE
da pagina 2 a pagina 13

Bergamo Su Telegram le minacce del 13enne a una ragazza

La prof accoltellata a scuola «Non vinca il buio, tornerò»

«Non provo rancore. Stiamo accanto al ragazzo che mi ha colpito». Ecco le prime parole della prof accoltellata.

alle pagine 22 e 23
Fasano, Ubbiali

LA RIFLESSIONE

La trappola social

di **Carlo Verdelli**

C'è un filo neanche tanto sottile che lega una scuola media in provincia di Bergamo, un tribunale di Los Angeles e una corte di Santa Fe, New Mexico. Per paradosso, l'elemento comune è un dispositivo che un filo non ce l'ha: lo smartphone.

alle pagine 24 e 25

IL PRESSING DEL TYCOON SU TEHRAN

Trump e i siti dell'energia: stop attacchi fino al 6 aprile

Trump minaccia Teheran ma intanto ferma gli attacchi ai siti dell'energia: «Noi saremo il loro peggior incubo se non accettano il piano». Ucciso anche il capo della marina iraniana.

alle pagine 14, 15 e 16 **L. Cremonesi, Mazza, Olimpico**

L'INTERVISTA / LARRY FINK (BLACKROCK)

«Con un Iran stabile il petrolio a 40 dollari»

di **Federico Fubini**

«Non serve un cambio di regime, l'Iran sfrutti meglio i suoi asset, il greggio calerà».

a pagina 17

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

L'unica cosa che conta

«L'unica cosa che conta sono io, nessun'altra vita ha importanza all'infuori della mia». Così sta scritto nel manifesto del tredicenne che ha tentato di sgozzare la professoressa di Francese. Non sappiamo se sia farina del suo sacco, dell'intelligenza artificiale o di quella più o meno naturale di qualche lucignolo conosciuto sul social. Sappiamo però che è la postura emotiva degli adolescenti di ogni epoca: quel sentirsi discriminati, incompresi e al tempo stesso superiori agli adulti e ai coetanei «stupidi, mediocri e copia-incollati da un progetto noioso», come recita il testo attribuito all'aggressore. Naturalmente non tutti coloro che condividono questa visione autocentrata del mondo girano per strada con un coltello in tasca

e la parola «vendetta» tatuata in rosso sulla t-shirt. Però gli umori dell'adolescenza sono quelli da sempre, e rimangono per lo più compressi e inespressi, crescendo all'ombra del silenzio come certe malattie di cui si ignorano o si trascurano i sintomi.

Ascoltare chi non vuole parlare con te è impresa improba. Riescono a realizzarla solo i costruttori di pace e i grandi educatori. Richiede pazienza, empatia e soprattutto tempo, la risorsa più rara. Va bene vietare i coltelli e fare la faccia severa, ma si tratta di palliativi. Ritagliarsi pezzi di vita per mettersi in ascolto degli altri, aiutandoli a dare un nome e un senso alle loro emozioni, anche alle peggiori: forse è questa l'unica cosa che conta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'ennesimo monito della **Consulta** sulla **fine vita**: "Il Parlamento deve fare una legge, ma ignora i richiami". Poi tutti **strillano** contro la "supplenza dei giudici"



Venerdì 27 marzo 2026 - Anno 18 - n° 85
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00
Spedizione ab. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PARLA VITTORIO FELTRI
"Meloni ramazza scomposta rischia la fine alla Renzi"



RODANO A PAG. 4

MEGA-INCHIESTA A ROMA
Difesa perquisita: Mulè segnalò due manager indagati

BISIGNA E PACELLI A PAG. 7

MAXISCUDO ANTIMISSILI
Patto Vw-Israel per l'Iron Dome: lo paga l'Europa

CARIDI A PAG. 9

LA DOCUSERIE SU HBO
La Lollo, diva contesa fra i tre "oscuri" eredi

PONTIGGIA A PAG. 15

MINISTRO NEOPAGANO
Giulì ai Lincei per il best seller sulla dea Cibele

Ilaria Proietti

E va bene che l'anno scorso ha preso pure la laurea in Filosofia. Epperò il neo-dottore Alessandro Giulì sarà celebrato addirittura dall'Accademia dei Lincei, che il 14 aprile ospiterà la presentazione di *Venne la Magna Madre - I riti il culto e l'azione di Cibele Romana* (ultima edizione) e il suo autore, solo incidentalmente a capo del ministero che vigila sulla prestigiosa istituzione.

A PAG. 12

Mannelli



CON LA CONSUETA ELEGANZA SI DISSOLSE NEL SUO ACIDO

ROMA-MILANO L'inchiesta Hydra e i tentativi di "aggancio"

Delmastro, Santa&C: la rete dei Senese che incrocia FdI

Dall'inchiesta sul consorzio delle mafie al nord al riciclaggio della ristorazione romana, il clan prova a infiltrarsi anche nelle relazioni con esponenti politici, sia locali che nazionali

BORZI E MILOSA A PAG. 4-5



LA SLAVINA TORNA L'ABUSO D'UFFICIO E SALTA PURE GASPARRI

VIENE GIÙ TUTTO



MARINA B. CONTRO TAJANI CEFFONE EUROPEO A NORDIO. TAJANI SI AGGRAPPA A MELONI. LA LEGGE ELETTORALE GIÀ KO

DE CAROLIS, FROSINA, MANTOVANI, MARRA E SALVINI A PAG. 2-3 E 6

PARLA IL DOCENTE DI DIRITTO PENALE Gatta: "Nordio & C. hanno sbagliato tutto, l'abuso d'ufficio c'è in ogni altro Paese Ue. Ora va reintrodotta"

MILELLA A PAG. 6

LA CONDANNA A MILANO

I trucchi di Meta per la dipendenza social dei giovani



FESTA A PAG. 13

LE NOSTRE FIRME

- **Viesti** Il Sud del No preso sul serio a pag. 11
- **Fini** Rimpiangiamo (un po') la Dcici a pag. 14
- **Tomassini** Ragazzi della Provvidenza a pag. 16
- **Crapis** Battersi per l'autonomia Rai a pag. 11
- **Barbacetto** Sala e i centrini da Ztl a pag. 11
- **Palombi** E Marina B. fa la Cavaliere a pag. 10

La cattiveria

Gasparri, sfiduciato da 14 senatori, si dimette da capogruppo di Forza Italia. Ranucci: "Cognacchino?"

LA PALESTRA/MARCO FARFARANA

SCIOPERO DEI GIORNALISTI

Il Fatto aderisce allo sciopero per il rinnovo dei contratti di lavoro. Per questa ragione domani non troverete il giornale in edicola e oggi il sito non verrà aggiornato. Torniamo in edicola domenica

Ma non sarà troppo?

Marco Travaglio

Lunedì il trionfo del No. Martedì le dimissioni di Delmastro e Bartolozzi perché la Meloni dice che "da oggi non copro più nessuno", costringendo i giornali e i tg di destra a raccontare con otto giorni di ritardo cos'abbia combinato il sottosegretario Forchetti per spiegare all'ignaro pubblico perché diavolo se ne vada. Mercoledì le dimissioni della Santanchè e della bisteccaia Chiorino da vicepresidente del Piemonte, ma non da assessore con cinque deleghe (meraviglioso), mentre La Russa riceve i genitori del bosco e svincola i magistrati dell'Aquila: "Non critico le decisioni dei giudici" che la Meloni accusava di "strappare bambini dalle braccia dei genitori". Ieri la giubilazione del carotaio Gasparri da capogruppo FI al Senato, appena mitigata dai nomi della mandante e della sostituta: le figlie d'arte Marina B. e Stefania Craxi, affinché nessuno sospetti che c'entri l'etica. Ora traballa il capogruppo alla Camera, Barelli, che tenta di salvarsi in corner: "Abbiamo perso per la guerra" (tipo Alberto Sordi: "A me m'ha rovinato 'a guerra"). Poi Nordio annuncia che la disfatta è colpa sua e se ne assume la piena responsabilità, dunque resta (come la Meloni, batte il mea culpa sul petto degli altri, e poi lui lavorava per il No). La Procura di Roma sguinzaglia la Finanza al ministero della Difesa, a Terna, a Rfi e al Polo strategico nazionale, con 26 indagati per corruzione, riciclaggio, turbativa d'asta e traffico di influenze. E il Parlamento Ue impone a Nordio di ripristinare l'abuso d'ufficio coi voti delle destre italiane che l'avevano abolito.

Tutto in quattro giorni e quasi tutto - a parte le ultime due notizie - perché ha vinto il No. Ma non sarà troppo? Non rischiamo di abituarsi troppo bene? Questo regime change a rate andava centellinato in un lasso di tempo un po' più lungo, per il bene delle nostre coronarie già duramente provate dall'ansia referendaria. No, perché si tratta di pericolosi precedenti che rischiano di innescare un effetto domino infinito. Se le decisioni dei giudici dell'Aquila sulla famiglia nel bosco non si criticano più, il pericolo è che anche il caso Gasparri smetta di essere "una vergogna" e diventi ciò che è sempre stato: una normale indagine, finora senza uno straccio di novità in grado di ribaltare la condanna di Stasi in Cassazione, stronzata da un'immondicagnara mediatica. Ora non vorremmo che si dimettesse pure i nove decimi dei conduttori di talk che da un anno ci spappolano i cotiledoni a suon di balle. A proposito di balle: sarebbe il caso che la Meloni avvertisse le donne e i bambini che l'automatismo fra la vittoria del No e i battaglioni di pedofili e stupratori rimessi in libertà era così per dire: c'è gente che da lunedì cammina rasente ai muri con le mutande di ghisa.



ANNO XXXI NUMERO 73 DIRETTORE CLAUDIO CERASA VENERDI 27 MARZO 2026 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 49 + € 1,50 libro PARANNO A GESU

Basta un filtro bellezza per nascondere le crepe del governo? Voto sì o voto no. Domande minime per capire i prossimi referendum di Meloni

Sì o no? No o sì? I referendum, come gli esami, non finiscono mai, e una volta assorbita, si fa per dire, la scorpola della bocciatura della riforma della giustizia, ci saranno altre scelte rapide, importanti e decisive che la presidente del Consiglio dovrà fare per ragionare sul futuro del suo governo e anche su quello dell'Italia. Sì o no? No o sì? La mazzetta è stata forte, le teste hanno iniziato a ruotare, le rese dei conti sono iniziate non solo al governo ma anche nei partiti, la maggioranza inevitabilmente inizierà a ballare, lo sfilacciamento comincerà ad avvertirsi ogni giorno di più e, come capita ogni volta che una storia finisca a quel momento di successo incontra improvvisamente un ostacolo o un insuccesso non messo nel conto, le scelte diventano inevitabili e chiederli che strada prendere, per non andare a sbattere, diventa necessario.

Sì o no? No o sì? La prima scelta da fare è forse quella più difficile ma anche quella più urgente: basta o è un'alternativa per evitare di togliere di dosso al governo l'odore della sconfitta? In politica, si sa, le batoste, anche sui leader vincenti, hanno lo stesso effetto prodotto dall'immersione di un corpo in una vasca di uova marce: il contatto con le uova marce può essere anche solo di qualche istante, ma prima di togliere di dosso quell'odore, di tempo ne passa. Tradotto in politica, è difficile che al governo Meloni sia sufficiente un filtro bellezza, come quelli deliziosi usati da Barbie Sandani, se su Instagram una volta ne utilizzo uno così potente da aver reso un diciottenne il Mario Draghi alle spalle che parlava in televisione, per togliersi di dosso l'odore della sconfitta che, come canterebbe Ligabue, seppure per al-

tre esperienze, quando l'hai addosso non va più via, si attacca qui. E' dunque, come sostenuto dai ministri del governo, la scelta da fare è evidente: o scegliere di farsi rosolare per un anno usando un filtro bellezza e cambiando qualche pedina nel governo, o scegliere di guardare in faccia la realtà e prendere di petto il problema, pescando dalle uniche due soluzioni possibili: andare subito, senza indugi, come avrebbe voluto fare Matteo Renzi nel 2016, oppure cambiare tutto con un secondo governo Meloni, lasciando in sella i ministri che meritano di restare e utilizzando le altre selle, circa il 50 per cento, per allargare il perimetro del governo, far vedere gli errori di questi mesi e ripartire fino alle prossime elezioni, utilizzando i dodici mesi rimanenti non per leccarsi le ferite ma per governare davvero. L'opzione delle

elezioni è coccolata da buona parte dei ministri del governo di Fratelli d'Italia, e anche dal ministro Giancarlo Giorgetti, ma sconsigliata dai ministri di peso per questioni legate, prima di tutto, alla guerra in corso: troppo pericoloso provare a votare con un conflitto, sempre che poi voler andare a votare coincida con l'andare al voto, e per questioni legate al rischio di entrare in una fase modello Papete. La seconda opzione, nuovo governo, presenta un tema legato alla difficoltà di trovare qualcuno che, con una nave che imbarca acqua, voglia sperimentare una navigazione a rischio, e presenta anche un tema legato al grande non detto del governo: riuscire a portare avanti questo esecutivo almeno per altri duecento giorni, per permettere al governo Meloni di battere ogni record di durata. (segue a pagina quattro)

CONFUSIONE A DESTRA

Meloni prende l'interim di Santanchè. Cadono ancora teste. Fazzolari e Giorgetti per la linea: al voto!

Giovinazza, giovinazza. La patacca trasversale del giovanilismo, da Marina B. fino a Elly

Roma. Stanno rimanendo più colli che teste. Rotola la quarta, ma è già giottina l'ultima. Si dimette il capogruppo di FI al Senato, Gasparri, e sono già tutti sul vassoio di Meloni quelli dei presidenti delle partecipate di stato che devono essere rinnovate. Si toccano il collo della camicia gli ad. Meloni, dopo un colloquio con Mattarella, assume l'interim al posto di Santanchè. In due spiegano adesso, a Meloni, la virtù dello spargimento, il voto. Fazzolari è per la linea "senza paura", al voto, e anche Giorgetti pensa che dopo sarà tardi: "il momento è ora". Il potere si è fatto piccolo, doloroso, come un funicolo. (Cassano segue nell'inserto 11)

Tutti mobilitati

Così le due coalizioni vogliono rendere permanenti i comitati referendari (preparandosi alle urne)

Roma. Non vogliono farsi trovare impreparati, ché, chissà, andare a votare anticipatamente "non succede, ma se succede?". E allora cercano di non disperdere il lavoro fatto finora. Da una parte e dall'altra, nella maggioranza e tra l'opposizione. Per ragioni diverse. Ne sanno qualcosa in Forza Italia, dove il vicepremier Tajani ha chiesto ai suoi di trasformare i comitati referendari in comitati permanenti "per una giustizia giusta". A presidio di un preciso bacino elettorale. Ma lo stesso sta facendo Elly Schlein, che sta invitando tutti i comitati del No a "restare mobilitati" e a dare una mano. (Roberto segue nell'inserto 11)

La regia di Marina B.

Avvicendamento al Senato tra Gasparri e Craxi. Tajani più debole. Scambi, telefonate e veleni

Roma. E' il primo passo. A farne le spese è Maurizio Gasparri, "sfiducia" da 14 senatori, tra cui i ministri Zangrillo e Casellati. Si dimette da capogruppo. Il rinnovamento di Forza Italia per ora porta il nome di Stefania Craxi, che prenderà il suo posto: "E' un avvicendamento previsto da tempo", spiega. Ma dietro le porte ufficiali c'è altro: il malcontento nel partito e soprattutto il via libera di Marina Berlusconi, che da tempo chiederà un cambio di passo. Dopo la scorpola referendaria era inevitabile. Antonio Tajani - raccontano - è una furia, fa quel che può. Adesso è più debole, anche al governo. Alla Camera Paolo Barelli, fedelissimo tajano, reside. Ma per quanto? (Ombrosone segue nell'inserto 11)

Faide e referendum

Dalle liti per i sindaci in Campania alla giunta siciliana a pezzi. Le ragioni della sconfitta a Sud

Roma. E' forse la decomposizione, da Roma in giù, a rendere il Nord un paradiso di garantismo. E' forse la faida, a Sud, a prevalere sul civismo e su una battaglia ritenuta centrale. Nel Mezzogiorno, il centrodestra ha perso clamorosamente. Il Sì ha fallito. E il malumore, adesso, è fortissimo. Parliamo dalla Campania, dove il voto prende pieghe particolarmente tribali. E dove i voti del No sono sopravvissuti ai voti delle elezioni regionali. Nulla è cambiato, qui. Anzi. (Laguarda segue nell'inserto 11)

In Italia la giovinazza è un valore etereo, che è già di per sé una contraddizione degna di nota. L'ultima vittima viene da Forza Italia, che ha deciso

DI SALVATORE MIERO

di rinnovarsi su invito di Marina Berlusconi. A tradurre ieri in pratica il giudizio editoriale della figlia del Cavaliere è stato Claudio Lotito, sessantotto anni, proprietario della Lazio, parlamentare noto ai colleghi per la vivacità con cui ha animato i lavori d'Aula, almeno nei momenti in cui non si appassiva. Lotito ha raccolto le firme di quattordici senatori per rimuovere Maurizio Gasparri dalla presidenza del gruppo troppo vecchio, troppo consumato, da troppo tempo lì. Il sostituto è Stefania Craxi, classe 1960, figlia di Bettino, in politica dal 2006. Lei prende il posto di Gasparri, e diventa capogruppo. Gasparri prende il posto di lei, e diventa presidente della commissione Esteri. La ventata di novità è percepibile. L'Italia, si sa, ha con il novismo un rapporto che i clinici chiamerebbero collassivo. Tutto cominciò con una canzone del secolo scorso che non prometteva libertà né prosperità ma giovinazza, e giovinazza dava. Da allora il ritornello non si è mai fermato. Renzi lo riscopri a Firenze, ci costruì sopra una carriera a Roma, e invece anche lì, come fu per noi tutti, rotamattati compresi, il talento, del resto, non dipende dall'età ma dalla persona. Longanesi diceva che giovani non si nasce ma si diventa, e Croce sosteneva che l'unico dovere del giovane è di diventare. (segue nell'inserto 11)

LA FAKE NEWS SULL'ABUSO D'UFFICIO DA REINTRODURRE Antonucci nell'inserto V

Povera anche la Santa

Il giochetto del garantismo cinico di quelli che ora dicono che non si doveva dimettere

Qua che le teste del governo cadono come una matura, ora che anche i più nerboruti frontisti del No si sono rilassati in poltrona e con-

DI MAURIZIO CARRA

cordano, come nulla fosse stato, sulla necessità di una riforma, viene persino facile considerare plausibili certi commenti, tutti garantisti, persino l'onore delle armi, letti a proposito della sempre spregiata "Pittinesse", la ministra che ha detto "obbedisco". Poi si può farlo con più eleganza o con pura ipocrisia, dipende dallo stile, ma l'intendimento e l'esito del giochetto di società è lo stesso: usare la testa mozzata di Daniela Santanchè, fingendo di rispettarla, per lanciaarla contro Giorgetti. Con più eleganza: la prosa di Francesco Merlo, uno che definiva un ministro "della Apocalypse Now" ma che ieri ricamava un puro barocco siciliano. (segue nell'inserto 11)

Andrea's Version

Ma tu guarda. Matteo Renzi, che si era procurato da solo la sfiducia da una carriera politica per aver voluto politicizzare un referendum su se stesso, se la vedrà troncata una seconda volta per aver evitato fino alla fine di politicizzare questo. Nasconde tuttora cosa ha votato e lo sanno anche le penne, che ha votato Sì. E che la storia, questo lui non lo vuole capire, si presenta la prima volta come tragedia e la seconda come un'altra tragedia.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20:30

La guerra al regime finisce in mare

Trump vuole la fine del conflitto con Teheran e senza un accordo, prepara il "colpo finale". Hormuz è centrale e non soltanto per i ricatti iraniani. L'eliminazione del comandante della Marina dei pasdaran

Roma. Uno dei vecchi moti dell'intelligence israeliana, usato per far capire che in medio oriente la strategia è soggetta ai dadi, quindi ai colpi di fortuna, e la pianificazione è lungo a termine è una virata soppiantata dalla capacità veloce di adattamento al rischio, è in Israele non giochiamo a scacchi, giochiamo a backgammon. Anche in Iran si gioca a backgammon, è una delle tante somiglianze fra i due paesi, e quando ieri il genero di Donald Trump, Jared Kushner, ha paragonato i piani di guerra della Repubblica islamica a quelli di un giocatore di backgammon alle ultime mosse prima della sconfitta, lo ha fatto perché spesso, prima di riconoscere la vittoria dell'avversario, nel backgammon si tenta il caso. La Repubblica islamica, ora che sa che Trump vuole negoziare, probabilmente non sente la sconfitta sul collo, vede l'apertura diplomatica come una delle vie di fuga, non tanto per conquistare una vittoria vera - impossibile con la leadership decapitata, il programma nucleare neutralizzato se non fosse per le riser-

ve di uranio arricchito al sessanta per cento, e l'arsenale missilistico ridotto gravemente - ma per dichiararla e decretare che il regime è sopravvissuto. Anche il presidente americano vuole dichiarare "vittoria", sa che la parola è pesante e che non basterà dire di aver ottenuto dagli iraniani un dono, come le "dieci grandi petroliere" in dimostrazione della serietà dei negoziati, né di aver ottenuto rassicurazioni sullo Stretto di Hormuz. Servirà qualcosa di definitivo, come a giugno dello scorso anno fu il bombardamento dell'impianto nucleare di Fordo per mettere fine alla Guerra dei dodici giorni. Trump vuole mettere fine alla guerra, ma non negoziando frettolosamente come scrive Axios, al Pentagono si fanno piani per un "final blow", il colpo finale. Ieri il capo della Casa Bianca ha rilasciato molte dichiarazioni, la maggior parte confuse, messaggi confusi per prendere tempo ora che si avvicina la scadenza dell'ultimo. Mentre Trump parlava, era circondato dai suoi massimi collaboratori. (Pomellini segue nell'inserto 11)

La lezione ucraina che Trump ignora

L'Iran sa fare la guerra dei droni, gli americani meno, per arrabbiare

Milano. Le milizie irachene sostenute dall'Iran hanno pubblicato alcuni video in cui si vedono dei droni pilotati tramite un sottile cavo in fibra, che trasmette immagini e comandi in tempo reale, eliminando la necessità di segnali radar rendendo il drone "più invisibile", cioè immune al jamming e ad altre interferenze elettroniche. Nelle clip si vedono questi droni che sorvolano una base americana in Iraq e poi altri droni Fiv - i droni in fibra ottica sono un'evoluzione dei droni first-person-view, che colpiscono gli obiettivi, nella fattispecie un elicottero Black Hawk e un sistema di difesa aerea. Yarasla Trofimov serve sul Wall Street Journal che questi video "risultano familiari in modo inquietante per chi ha seguito la guerra in Ucraina", perché i russi sono stati in grado di intercettare i droni in fibra ottica con cui avevano riconquistato, alla fine del 2024, la parte della regione russa del Kursk conquistata dagli ucraini nell'agosto

di quell'anno e dal momento che, come ha confermato il portavoce del Cremlino Dmitri Peskov, c'è un intenso dialogo "con la leadership di Teheran", significa che gli iraniani stanno assorbendo le lezioni russe su come si fa la guerra oggi. La collaborazione tra Russia e Iran viene dettagliata ogni giorno da fonti e da racconti nuovi: il Financial Times ieri ha citato fonti e documenti di intelligence occidentali che dicono che Mosca ha fatto una consegna di droni, medicine e cibo a Teheran, assieme alle immagini satellitari degli obiettivi americani in medio oriente e altri dati di intelligence che erano già stati forniti nelle settimane scorse. Secondo queste fonti, "la consegna" sarà completata alla fine di questo mese, ma non bisogna fermarsi ai mezzi o alle informazioni che giungono dalla porta di questa collaborazione: gli iraniani imparano dai russi cose che gli americani si ostinano a non voler imparare dagli ucraini. (Pellicani segue nell'inserto 11)

A caccia di legittimità

Il Pakistan vuole sedere al tavolo dei negoziati. Gli serve contro l'Afghanistan e l'India

Roma. Il Pakistan sta lavorando per ritagliarsi un ruolo centrale nei negoziati indiretti tra Stati Uniti e Iran. Il coinvolgimento di Islamabad è stato confermato ieri anche dall'invito speciale dell'Amministrazione Trump, Steve Witkoff. E non si tratta soltanto di facilitare contatti fra Washington e Teheran, perché il governo guidato formalmente da Shabbaz Sharif può posizionarsi come un attore indispensabile in una crisi che rischia di non essere più solo regionale. Il ministro degli Esteri, Abdul Basit, ha detto ieri che i colloqui tra Stati Uniti e Iran per ora avvengono "indirettamente" attraverso messaggi trasmessi dal Pakistan. Secondo le ricostruzioni dei media pakistani, Islamabad si sta muovendo indipendentemente per aprire canali diplomatici, ma per domenica scorsa il presidente americano Donald Trump ha telefonato al capo delle Forze armate pakistane, Asim Munir. (Pomellini segue nell'inserto 11)

Schiavi sbagliati

AlfOnu la risoluzione sulla tratta atlantica. La tratta islamica invece resta tabù

Roma. L'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha approvato una storica risoluzione per definire la tratta transatlantica degli schiavi provenienti dall'Africa "il più grave crimine contro l'umanità". L'Onu incoraggia gli stati membri delle Nazioni Unite ad avviare azioni riparatorie per il loro eventuale ruolo nella tratta degli schiavi. Solo tre paesi hanno votato contro, Stati Uniti, Israele e Argentina, mentre 52 si sono astenuti, Italia compresa. L'iniziativa culmina anni di tentativi dell'Organizzazione per la cooperazione islamica, il più grande blocco di paesi votanti all'Onu (57 su 193), per inserire la schiavitù e il colonialismo nella lista dei crimini contro l'umanità. Non una sola parola nella risoluzione fa riferimento agli schiavi politicamente scorretti che superano di gran lunga quelli portati in America: la tratta di schiavi che per secoli ha segnato il mondo islamico. (Merita segue nell'inserto 11)

Bisteccheria Italia

Pesce, carne o fusion? Oltre Delmastro, i politici si sono dati in massa alla ristorazione

Ai netto della questione "Bisteccheria d'Italia", notevole non è lo, peraltro, con una doppia costata tra forchetta e coltello, si sfonda tra colore, e al netto delle questioni giudiziarie che il ristorante sulla Tuscolana che Delmastro si porterà dietro, va detto che il caso, appunto, bisteccheria, segna anche un cambio di paradigma non solo politico ma culinario. Un tempo la questione che turbava le coscienze era dove mangiassero i politici, si sprecavano gli articoli soprattutto nella prima e seconda Repubblica, su quali locali ospitassero a pranzo e cena i leader dei diversi schieramenti. I socialisti per esempio andavano all'Aragosta o alla Rosetta per il pesce, o da Fiammetta per la pizza; i democristiani da Fortunato al Pantheon. I renziani poi piluccavano nei ristoranti localisti intorno a Piazza di Pietra, i grillini si cibavano al muretto. La base in fondo a via Cavour, vicino all'hotel di Beppe Grillo. Molti invece non ci andavano proprio al ristorante, come Berlusconi, che preferiva inviare a casa, a palazzo Grazioli, col famoso cuoco Michele (che a un certo punto mise su una pizzeria). Oggi si fa che la destra ama Romolo al Porto ad Anzio, mitico indirizzo per il pesce come da tradizione della sinistra gourmet, vedi Gentilini. Ma qualcosa a un certo punto è cambiato. I politici non volevano più solo andare al ristorante, volevano andare al loro ristorante. I politici si sono fatti, insomma, otti. La cosa ha ovviamente un senso, perché come diceva Boris, la ristorazione è l'unica cosa seria in Italia; e dunque non c'è ministro, viceministro, deputato sempre, che non sia ormai foodie e che non abbia, o non abbia sognato, da sé o coi congiunti, il suo locale di proprietà, a Roma e non solo. Partendo dalla ex pitagorica Santanchè: come è noto il suo compagno Dimitri Kunz (talvolta d'Assburgo) ha rilevato El Caminetto di Cortina, in quello che è in fondo un quartiere di Roma. Il locale, che sembra famoso per cibi semplici come gli spaghetti alle cipolle e oggi invece per quel nuovo tipo di ristorazione cafona con musiche altissime, durante le Olimpiadi è diventato la salita frequentata da atleti e da politici. Ma a parte Cortina, negli altri quartieri della capitale si concentrano lo sforzo e lo sfarzo culinario di governo e opposizioni. (Mancini segue a pagina quattro)

Riforme capitali

Oggi in Cdm arriva il nuovo Tuf per rendere i mercati finanziari più competitivi. Obiettivi e rischi

Roma. Ieri il rinvio di un giorno del Consiglio dei ministri ha creato un po' di apprensione al Mef, perché così si rischiava l'abbandono del piano di lavoro per l'approvazione della riforma del Tuf oggi, infatti, scade la delega al governo che peraltro era stata prorogata l'anno scorso fino, appunto, al 27 marzo 2026. Se non ci saranno intoppi, il Cdm oggi approverà una riforma a cui il Mef - in particolare il sottosegretario Federico Freni - lavora da un paio d'anni, a partire dalla legge Capitali del marzo 2024, con l'obiettivo di migliorare la competitività dei mercati finanziari italiani. (Cassano segue a pagina quattro)

Riarmo o ricalcolo?

L'Italia supera il 2 per cento Nato riclassificando le spese. Su 12 miliardi in più solo 3 in armamenti

Roma. Dodici miliardi di euro in più per la difesa, un aumento del 2,3 per cento, che l'Italia dichiara alla Nato nel 2025: da 33,4 a 45,3 miliardi, arrivando così al 2,01 per cento del Pil, appena sopra la soglia fissata 11 anni fa dagli alleati e mai raggiunta prima da Roma. Il rapporto sulle spese Nato del 2025, presentato dal Segretario generale Mark Rutte, registra così per l'Italia una variazione reale del 38 per cento, tra le più alte dell'Alleanza. Eppure di quei 12 miliardi aggiuntivi non c'è traccia in nessuna legge speciale, in nessun piano di riarmo e in nessun dibattito pubblico proporzionato alla grandezza dell'aumento di budget. (Mancini segue a pagina quattro)

L'ALLEANZA A PEZZI

Trump dice che la Nato non lo aiuta (falso) e che è inutile (falso)

EDITORIALE A PAGINA TRE

L'occhio che uccide

Sembra passato un secolo o un'era di ghiaccio, ma era solo il 2019 quando Christchurch, Nuova Zelanda, di-

CONTRO MASTRO CILIEGIA

venne tristemente famosa per il primo mass shooting ripreso in soggettiva, con una telecamera, e trasmesso in diretta su Facebook Live. L'idea non era già allora nuovissima, chi ha qualche anno in più si ricorda l'impatto emotivo mondiale di The Blair Witch Project, un rivoluzionario film horror del 1999 che si fingeva frutto di riprese reali e che era girato esclusivamente in soggettiva finto-sorvegliata. Non era nemmeno quella la prima volta, la trovata della morte in soggettiva è ancorata ad almeno un film di culto del 1960, L'occhio che uccide, dello specialista Michael Powell, in cui un killer maniacale (Freeping Tom) ammazza le donne con una cinepresa-pulsante. Tutto questo per dire che il tredicesimo di Francesco Balzani che ha accolto la sua professoresca a scuola, filmando il tutto in soggettiva e rilasciando le immagini su un social media, non ha inventato nulla. Anzi è lui stesso vittima, in questo caso sì, dei social media. Come a loro, sono, ma lo sa decisamente e più grave, i siti e testate che ieri hanno deciso di mettere online quelle immagini confuse eppure tremende. Una spettacolarizzazione vecchia di decenni, multiple "peeping news". (Maurizio Crippa)

ITALIA-NORD IRLANDA 2-0

La Nazionale di Gattuso ringhia e va in finale degli spareggi mondiali

Di Dio e Ordine a pagina 30



il Giornale

Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATO DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO



www.ilgiornale.it
059 7332401 (e-mail: info@ilgiornale.it)
VENERDI 27 MARZO 2026
Anno LIII - Numero 73 - 1.50 euro*



controcorrente

IL CAMPO LARGO DEI MIRAGGI

di Tommaso Cerno

Nell'oasi politica torna il miraggio della crisi di un governo che in crisi non è. Dopo il flop referendario (viva le libere elezioni), è sembrato tutto buio e poi il terremoto. Le dimissioni sono arrivate, da quelle di Andrea Delmastro, il paladino antimafia contro il 41bis che - ve lo dice uno che non crede alle coincidenze - stranamente è finito invischiato in una storiaccia romana guardacaso in odore proprio di mafia (beati gli sciocchi e i creduloni), fino a quelle di Daniela Santanchè, la pitonessa che da ormai due anni risponde di accuse legate alla gestione di un'azienda che nulla ha a che vedere con il suo ministero. Ma che ha fatto un passo indietro perché la premier Meloni ne facesse uno in avanti. Poi c'è la polpa politica del pasticciaccio. Ed ecco il miraggio del campo largo. Quella sinistra bicefala Conte-Schlein che vince il referendum ma si convince di aver vinto le elezioni. E lo stesso errore che fece la sinistra bicefala Prodi-D'Alema quando impallinò il Professore, pensando che un voto parlamentare valesse quello popolare. E lo stesso peccato originale della coppia bicefala Letta-Renzi, quando l'ex rottamatore rasserennò l'enfant prodige di Andreotta senza passare dalle urne, ma poi vinse le Europee e si persuase di avere un mandato popolare. Che invece gli fu sempre negato, pur essendo uno dei più forti leader emersi nel Dopoguerra. Il fantasma torna anche adesso. Il vecchio vizio della sinistra di guardare a Palazzo Chigi sempre per «interposta elezione» e questo perché dopo il Professore le elezioni vere non le hanno più vinte. Forza Italia docet: Berlusconi le vinse sempre in proprio.



Il pm Scarpinato Il giustiziere dei giornalisti

di Filippo Facci a pagina 6



la stanza di Vittorio Feltri Proteggere gli indesi

a pagina 20

*ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA
*SOLAMENTE PER I POSTI DI 122 E 123
*SOLAMENTE PER I POSTI DI 122 E 123

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



Svolta azzurra

IL PIANO B. per Forza Italia

Stefania Craxi al posto di Gasparri. Marina Berlusconi: «Aprire la classe dirigente»

Francesco Boezi, Giuseppe Alberto Falci e Stefano Zurlo alle pagine 4-5

LA NUOVA CAPOGRUPPO

«Abbiamo la forza per scelte coraggiose»

Fabrizio de Feo a pagina 4

IL RETROSCENA

Manuale del centrodestra per non logorarsi

di Augusto Minzolini a pagina 6

A Milano

Sfregio del Pd a Bossi: «No al minuto di silenzio»

di Antonio Ruzzo a pagina 7



ICONA Umberto Bossi, fondatore della Lega Nord

INTERVISTA PECORECCIA A MAURO CORONA

Repubblica parla del lato B della premier
Valeria Braghieri a pagina 6

LA GUERRA IN IRAN

Ora il regime arruola anche i bambini

Gala Cesare a pagina 14

ADOTTATO IL «MODELLO ALBANIA»

Meloni cambia passo E sull'immigrazione l'Europa ora ci copia

Rimpatri, ok agli hub nei Paesi terzi. La premier sente il Colle e assume l'interim del Turismo

Adalberto Signore e Francesco Giubilei

Il Parlamento europeo ha approvato il sistema con gli hub per i rimpatri in Paesi terzi, anche se non collegati all'origine delle persone migranti. Via libera anche all'inasprimento dei periodi di detenzione. Il regolamento è cruciale per aumentare il tasso dei rimpatri ed è la pietra angolare di una nuova spinta contro l'immigrazione irregolare.

alle pagine 2-3

LE PERQUISIZIONI ALLA DIFESA

Urne chiuse, fuoco sull'uomo del «Sì»

Le perquisizioni di ieri sono la coda dell'inchiesta che nell'ottobre del 2024 aveva già terremotato Sogei, società in house del Mef. Ma sono state innescate da un esposto del ministro di Crosetto.

Lodovica Bulfin e Felice Manti alle pagine 8-9

DA TORINO A LECCO

Sinistra in moschea a elemosinare voti

Il legame tra islamisti e politici di sinistra è palese. E se molti di loro si appellano alla necessità di favorire un dialogo interreligioso, ci sono anche intrecci politici, fiscali e perfino urbanistici.

Andrea Indini e Giulia Sorrentino a pagina 10

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

FUORI PROGRAMMA

Mentre a destra si prolunga la notte dei lunghi coltelli e a sinistra furoreggiano le purghe staliniane contro i nemici del popolo che hanno votato Sì, il Campo largo - vinto il referendum -, prima di cercare il leader, sta già preparando il programma di governo con cui presentarsi alle prossime elezioni. Perché adesso non è un problema di persone, ma di idee. Eccole.

Primo: l'antifascismo. Secondo, per essere chiari: anti-anti-fascismo. Terzo: giù le mani fasciste dalla Costituzione antifascista.

Messi in chiaro i punti cardine dell'agenda politica, non resta che cesellare le linee programmatiche.



che. Ad esempio. Ripristinare il reddito di cittadinanza abolito da quei topi di fogna dei fascisti. Salario minimo per gli antifascisti e patrimoniale sulle grandi ricchezze per i fascisti. Basta aiuti agli ucraini, che in fondo sono un po' fascisti anche loro. Sostegno incondizionato a Iran, palestinesi e Cuba, che saranno quello che sono, ma sanno cos'è l'antifascismo. E poi riportare Maduro in Venezuela, da dove l'ha portato via quel fascismo di Trump. «Però anche Putin è un fascista...», «Sì, ma lui almeno una volta era comunista...» Ah! E soprattutto - ecco l'altro punto inderogabile - NO alle tasse fasciste, NO al ponte sullo Stretto (leghista e fascista), NO ai rimpatri fascisti dei clandestini, NO a un'altra mostra sul futurismo, NO alla Venezia e No anche a Venezia! («Ma cosa c'entra?». «Niente, così»).

Un bel programma dài. Del resto, sul NO sono bravi.



IL GIORNO

QWEEKEND
L'INTERVISTA
Michelangelo
Vizzini**Magazine**
CINQUE ITINERARIVENERDÌ 27 marzo 2026
1,60 Euro**Nazionale Lodi Crema Pavia +**FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it**BRESCIA** Sopralluogo della Corte con la superteste: il racconto regge

Piazza Loggia, il viaggio «Strage ideata a Verona»

Raspa a pagina 14



La scossa di Marina in FI Craxi nel vertice del partito

Gasparri si dimette da capogruppo al Senato. Al suo posto la figlia del leader socialista
I Berlusconi benedicono la scelta. La premier Meloni prende l'interim del TurismoCoppari
e Passeri
alle pagine 2 e 3**La senatrice Ronzulli**«Solo normali
aggiustamenti
a un anno dal voto»

Arminio alle pagine 2 e 3

Intervista al governatore toscano**Giani: «Schlein
e centrosinistra
più uniti e forti»**

Baldi a pagina 5

L'Iran mina l'isola del GolfoGli Usa preparano
l'invasione di Kharg
E Trump critica
ancora la Nato

Ottaviani e Mantignoni alle p. 10 e 11

Gli azzurri superano
l'Irlanda del Nord
con le reti realizzate
da Tonali e Kean
nel secondo tempo
Martedì la partita decisiva
per andare ai Mondiali**L'ITALIA C'È**

Mola, Todisco e commento di Rabotti nel Qs

DALLE CITTÀ**OSSAGO LODIGIANO** Contro i licenziamenti**Crisi Airpack:
lavoratori
in presidio
giorno e notte**

Arensi nelle Cronache

GERRE DE' CAPRIOLI Contestato il sindacoCartello degli animalisti:
«Giù le mani dalle nutrie»

Rescaglio nelle Cronache

MONZA Ok in giunta ai lavori per blindare il futuroAutodromo primo via libera
su nuove tribune e hospitality

Galvani a pagina 16

BERGAMO Dall'Atalanta al Napoli, la sua firma**Gol e miliardi
Addio a Savoldi
il bomber
di un'altra era**

Giu. Tassi nel Qs

Bergamo, i deliri social del 13enne**La prof pugnalata
dall'alunno:
«Non porto rabbia
Forse neanche lui
sa perché
mi ha colpita»**Donadoni, Vagli, Ponchia
e Piero Fachin da p. 6 a p. 9

L'insegnante Chiara Mocchi, 57 anni

**Bergamo, decapitato il corpo****Modella uccisa,
profanata la tomba**

Andreucci e Tavecchio a pagina 12

Banca Valsabbina

La banca delle persone.

www.bancavalsabbina.com



**Domani su Alias****BERTOLUCCI, IL NOVECENTO**

Una mostra a Parma celebra i 50 anni del film, opera indocile che segna la maturità del regista

**È in edicola****LA FINE DEL MONDO** Un numero storico con la "divinità" del fumetto underground Usa, Robert Crumb. E per festeggiare passiamo da 72 a 80 pagine**Culture****JEVHENIJA KONONENKO** La scrittrice di Kiev indaga l'identità culturale ucraina in «Una storia russa», per e/o
Guido Caldiron pagina 10

■ CON
LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

■ CON
LA FINE DEL MONDO
+ EURO 4,00

quotidiano comunista

il manifesto

VENERDÌ 27 MARZO 2026 - ANNO LVI - N° 73

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Lo spoglio delle schede per il referendum costituzionale in un seggio a Roma foto Cecilia Fabiano/LaPresse



La slavina

La maggioranza continua a precipitare sotto il peso della sconfitta nel referendum. Nuove vittime. Esplode anche Forza Italia: la famiglia Berlusconi licenzia il capogruppo Gasparri. Meloni prova a rimediare da sola: non sa più di chi fidarsi

pagine 2,3

L'ora delle scelte

La vittoria
presenta il conto
alle opposizioni

EMILIANO BRANCACCIO

È stato detto che bisogna avere caos dentro per generare una stella dante. È un'immagine che descrive bene l'Italia di questi giorni. Il tentativo di Meloni e accoliti di assoggettare anche il potere giudiziario al governo è stato affossato dalla vittoria del no al referendum.

— segue a pagina 5 —

No Kings

Tra urne e piazza,
un protagonismo
che non delega

CARLOTTA COSSUTTA

Il 13 aprile 1964 Malcolm X pronuncia il discorso passato alla storia come *The ballot or the bullet* in cui pone le basi del nazionalismo nero ma si interroga anche sul rapporto tra rivolte sociali e schede elettorali, sulle lotte per i diritti che vengono sempre traditi nelle logiche parlamentari.

— segue a pagina 3 —

«SE NON TRATTANO SAREMO IL LORO PEGGIORE INCUBO»: LA CASA BIANCA ONDEGGIA TRA BOMBE E ACCORDI

Iran, Trump non sa più come uscirne



■ Se l'Iran non accetta di negoziare «saremo il loro peggiore incubo»: Trump non sa più come uscire dalla "trappola dell'escalation" in cui si è ficcato, una volta annuncia negoziati e la seguente bombardamenti, mentre mobilita truppe come per un attacco di terra ma dichiara «sospesi

per 10 giorni» gli attacchi al sistema dell'energia. La crisi picchia negli Usa, le stime Ocse dicono inflazione al 4,2% e pil a picco. La sparizione della promessa vittoria-lampo infiamma anche le opinioni pubbliche di Israele, che deve sostanzialmente chiudere l'aeroporto di Tel Aviv: per

volare via dal paese gli israeliani questa volta devono fare i salti mortali (drammi negli aeroporti anche negli Usa, ma per colpa dell'Ice). Nel panico anche l'Ucraina: le armi destinate a Kiev starebbero per essere dirottate in Medio Oriente.

BRUSA,

CATUCCI, GIORGIO, LUCI PAGINE 8, 9

SIGARETTE E OLIO «MERCÌ VIETATE»**Israele blocca gli aiuti Onu a Gaza**

■ «Prodotti non consentiti»: Israele trova merci vietate negli aiuti Unip per Gaza e blocca di nuovo tutto, come già i carichi dell'Unicef per l'infanzia. Nien-

te entra più nella Striscia tranne il lucroso contrabbando gestito anche da ex militari. Le merci vietate, stavolta, erano sigarette e olio da motori. RIVA PAGINA 7

Tratta degli schiavi I crimini passati e i tentativi di rimozione

FRANCESCO STRAZZARI

Con 123 voti a favore, 3 contrari e 52 astensioni, il 25 marzo l'Assemblea Generale dell'Onu ha approvato una risoluzione che definisce la tratta transatlantica degli africani ridotti in schiavitù come «il più grave crimine contro l'umanità».

— segue a pagina 14 —

Coltellate alla prof La lontananza mortale dagli adulti

MARCO ROVELLI

«La soluzione finale» è il titolo scelto per il messaggio scritto su Telegram dal tredicenne che ha accolto la sua insegnante di francese. Si prende in prestito dalla storia un'espressione che condensa tutto il suo orrore, per portarla nel proprio quotidiano.

— segue a pagina 15 —

IL VOTO DEL PARLAMENTO In Europa comincia l'era delle deportazioni



■ «L'era delle deportazioni Ue è iniziata», sintetizza l'eurodeputato svedese Charlie Weimers del gruppo Ecr (lo stesso di Fdi). Tra gli applausi dell'estrema destra il parlamento Ue vota il regolamento rimpatri: detenzioni di massa, anche di minori, e centri di rimpatrio fuori dall'Unione. MERLAI A PAGINA 6

Il manifesto
Oggi scioperano
giornalisti e giornaliste
dei quotidiani.
Sono in lotta contro
gli editori per il rinnovo
del contratto di lavoro.
Questa volta noi non
scioperiamo: continuate
a leggerci regolarmente
online e domani in edicola

— a pagina 15 —



Photo: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/CPRM/23/2103
 0 01022 213000
 6 97022 213000



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIV - N° 85
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 27 Marzo 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA "IL MATTINO" - "IL MATTINO" EUROPEO

La stretta
Siti porno
troppo "facili"
per i minori:
fari Ue su 4 siti
Fabio Jona Kim a pag. 11



Viaggio nelle aree interne
Messa, Vangelo e karate:
dall'Angola alla Basilicata
la missione di don Mario
Gianni Molinari a pag. 11



La Sanità
nel futuro
lunedì 30 marzo
in regalo
il nuovo speciale
de Il Mattino



L'Italia piega l'Irlanda del Nord con Tonali e Kean, martedì la Bosnia per staccare il biglietto per i Mondiali

SUPER POLITANO
E LA QUALITÀ
CHE SERVE

Francesco De Luca

Saltato il primo ostacolo con i gol di Tonali e Kean, l'Italia si prepara per il secondo e ultimo: martedì, in Bosnia, la gara decisiva per qualificarsi al Mondiale ed evitare la terza consecutiva disfatta, dopo i flop del 2018 e del 2022. Contro gli irlandesi a Bergamo pochi lampi di luce. Ma bisogna sapersi accontentare.

Continua a pag. 39



Alessandro Angeloni, Alberto Mauro e Pino Taormina alle pagg 16 e 17

Napoli piange
"Mister 2 miliardi"
ADDIO SAVOLDI
FAVOLA
AZZURRA



Marco Ciriello a pag. 19

Il caso Bergamo
DEFICIT
DI ASCOLTO
O FAME
DI POPOLARITÀ?

Luca Ricolfi

C'è qualcosa che non torna nei conti della violenza. Le cronache ci informano quotidianamente di atti di violenza e sopraffazione, spesso compiuti da minori, non di rado in ambiente scolastico, fino al caso limite del ragazzino di Bergamo che tre giorni fa ha ucciso la sua professoressa di francese, al momento ancora viva ma in prognosi riservata. Nello stesso tempo, però, le statistiche ci informano che gli omicidi - la forma più estrema di violenza - sono in diminuzione da decenni, e nell'anno appena trascorso hanno toccato il minimo storico sia per le vittime di sesso maschile (meno di 200), sia per le vittime di sesso femminile (meno di 100). Come è possibile? Dobbiamo credere a chi accusa i media di alimentare un ingiustificato clima di paura, o a chi prende sul serio i segnali che arrivano dalla cronaca?

Continua a pag. 39

Il governo riparte, svolta in Fi

►Mattarella sente la premier, a Meloni l'interim Turismo. La presidente del Consiglio: bene fondi di coesione e l'ok dell'Europa sui rimpatri. Senato: Gasparri lascia, arriva Stefania Craxi. Marina Berlusconi: stima a Tajani

Francesco Bechis, Andrea Bulleri, Valentina Pigliaiuta e Ileana Sciarra
alle pagg. 2 e 3

L'analisi
OLTRE L'ASTENSIONISMO:
QUANDO IL VOTO PESA

Tommaso Frosini

Che la vittoria del "No" al referendum costituzionale potesse avere un effetto tellurico sulla maggioranza di governo era inevitabile. Molti di quelli che hanno votato "No" speravano anche in questo. Certo, non è stato l'unico motivo. Ci sono state diverse ragioni che hanno indotto a pronunciarsi contro la legge di modifica costituzionale. Quella più significativa è stata la difesa della costituzione "più bel-

la del mondo". Come avvenne con i precedenti referendum sul cambiamento costituzionale nel 2006 e nel 2016. Prendiamone atto e non progettiamo più riforme costituzionali. Seppure, senza riforme il Paese rischia di rimanere immobile, per certi versi arretrato rispetto ai partners europei che invece non temono di cambiare. Come la Germania, che negli ultimi anni ha prodotto diverse e significative riforme costituzionali, tra cui lo svincolo dal patto di stabilità europeo.

Continua a pag. 39

Cybersecurity
Appalti pilotati
e fondi neri,
indagati manager
e imprenditori

Valentina Errante

Perquisizioni della Finanza a ministero della Difesa, Rifi e Terna e Polo strategico nazionale nell'ambito di un'indagine della Procura di Roma. Al centro dell'inchiesta irregolarità negli appalti informatici: 26 gli indagati. Fra le persone perquisite generali della Difesa, dirigenti di impresa e imprenditori.

A pag. 5

Un mese di guerra
l'America trema
per tassi e prezzi

►Per gli Usa rischio recessione. Trump: l'Iran accetti l'accordo o saremo il loro peggiore incubo

A un mese dall'inizio dei raid sull'Iran e la risposta di Teheran, con la chiusura dello stretto di Hormuz, gli Usa tremano per il rischio recessione. E Trump avverte: l'Iran accetti l'accordo o saremo il peggiore incubo. Pesa l'effetto prezzi su metano e petrolio.

Amoruso ed Evangelisti
alle pagg. 6 e 7

Il commento
GLI ERRORI
DI VALUTAZIONE
E IL NEGOZIATO
POSSIBILE

Umberto Ranieri a pag. 39

Piano della Regione: entro aprile la gara
La sfida del Metrò del mare:
raggiungerà le coste del Cilento

Antonino Pane

Un Metrò del mare per raggiungere il Cilento da Napoli, con scali nelle più prestigiose località turistiche. Il piano per alleggerire il traffico via terra.

In Cronaca

Per lo sciopero dei giornalisti Il Mattino domani non sarà in edicola: tornerà domenica 29 marzo. Anche il sito si fermerà fino alle 24 di oggi

La svolta
NAPOLI EST
DEPURATORE OK
«PRESTO ACQUE
BALNEABILI»

Luigi Roano

«Presto la balneabilità completa a Napoli est», assicura Manfredi a San Giovanni a Teduccio.

In Cronaca

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX®
FISSA PROVVISORIAMENTE PONTI E CAPSULE DENTALI

IN CASO DI IMPOSSIBILITÀ DI IMMEDIATO INTERVENTO ODONTOLOGICO

- ✓ FISSA PROVVISORIAMENTE PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO
- ✓ DA SOLI E IN POCHE MINUTI
- ✓ SIA SU IMPIANTI CHE SU DENTI PREPARATI
- ✓ FACILE DA USARE
- ✓ NON COMPROMETTE IL SUCCESSIVO INTERVENTO DEL DENTISTA

FIMO da oltre 30 anni in farmacia

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO - È UN DISPOSITIVO MEDICO DA USARE SOLO SULLA DENTIZIONE





Il Messaggero



€ 1,40* ARNO 148 - N° 85
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2020 con L. 48/2004 art. 1, c. 103 RM

NAZIONALE



Venerdì 27 Marzo 2026 • S. Augusto

I GIORNALE DEL MATTINO

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

Usa in trappola, allarme tassi e prezzi

Un mese di guerra

Amoruso e Evangelisti a pag. 6



Il focus

La resilienza dell'Italia

Roberta Amoruso
Quattro-cinque settimane.
Tanto doveva durare l'at-
tacco... Continua a pag. 7

Il ricordo dell'economista

Pellegrino Capaldo e l'attualità della sua lezione

Ajello a pag. 15

Il caso Bergamo DEFICIT DI ASCOLTO O FAME DI POPOLARITÀ?

Luca Ricolfi

C'è qualcosa che non torna nei conti della violenza. Le cronache ci informano quotidianamente di atti di violenza e sopraffazione, spesso compiuti da minori, non di rado in ambiente scolastico, fino al caso limite del ragazzino di Bergamo che tre giorni fa ha accolto la sua professoressa di francese, al momento ancora viva ma in prognosi riservata. Nello stesso tempo, però, le statistiche ci informano che gli omicidi - la forma più estrema di violenza - sono in diminuzione da decenni, e nell'anno appena trascorso hanno toccato il minimo storico sia per le vittime di sesso maschile (meno di 200), sia per le vittime di sesso femminile (meno di 100).

Come è possibile? Dobbiamo credere a chi accusa i media di alimentare un ingiustificato clima di paura, o a chi prende sul serio i segnali che arrivano dalla cronaca? Se guardiamo i pochi dati che Ministeri e Istat ci forniscono cominciamo a capire una cosa importante: negli ultimi anni il calo degli omicidi riguarda gli autori maggiori (non sappiamo se nella fascia giovanile o in quella adulta), ma non gli autori minori, che invece paiono aumentati (dico "paiono" perché le fonti ufficiali sono molto ballerine). Nello stesso tempo, i sempre scarsi dati rilasciati dalle istituzioni rivelano, negli ultimi cinque anni, aumenti molto pronunciati di altri crimini violenti commessi da minorenni, in particolare rapine, minacce, lesioni personali.

Continua a pag. 11

MATTARELLA SENTE LA PREMIER E FIRMA L'INTERIM DEL TURISMO

Meloni riparte, scossa in FI

► La presidente del Consiglio incassa l'ok dell'Europa sui rimpatri e sui fondi di coesione per le imprese Via Gasparri da capogruppo, al suo posto Stefania Craxi. Marina Berlusconi: stima immutata per Tajani

ROMA Gasparri si dimette da capogruppo di FI al Senato, al suo posto Stefania Craxi. Meloni tiene le deleghe al Turismo.

Bulleri e Pigliatelli da pag. 2 a pag. 4

Playoff Mondiali: Nord Irlanda ko (2-0), martedì la finale in Bosnia



Il commento
PER L'AMERICA
SERVE DI PIÙ

Andrea Sorrentino

Martedì in Bosnia ci vorrà ben altra Italia per strappare la qualificazione ai Mondiali, ma intanto accontentiamoci di questa, piccola e vincente.

Continua nello Sport

Italia, primo passo

Sandro Tonali dopo il gol. Dal nostro inviato a Bergamo Alessandro Angeloni, Carina, Mauro e Riggio nello Sport

La strategia

Il governo c'è: avanti adagio

Ileana Sciarra

Riparte, ma adagio. Giorgia Meloni assume l'interim del ministero del Turismo "orfano" di Daniela Santanchè, messa alla porta dopo 22 ore di passione. Continua a pag. 3

La Cavaliera

La caccia ai volti nuovi

Francesco Bechis

«Bene, mi sono dimesso. Ora passiamo al punto due». Palazzo Madama, interno sera. Maurizio Gasparri guarda negli occhi i colleghi senatori (...). Continua a pag. 2

Il video choc del 13enne: non possono farmi nulla La prof: stiamogli vicino

► Il gesto annunciato dal ragazzo sui social

Allegrì, Bonessa e Pace a pag. 8

Giovani e violenza/Il dibattito

● LA FINE DELLE AUTORITÀ

Luca Diotallevi a pag. 9

● IL PESO SUI DOCENTI

Cecilia Lavatore a pag. 9

● SE ANCHE LA TV È BRUTALE

Marina Valensise a pag. 9

La modella di Milano



Pamela uccisa dall'ex decapitata la salma

Trolli a pag. 10

Per lo sciopero dei giornalisti
Il Messaggero domani
non uscirà. Tornerà
in edicola domenica 29 marzo
Il sito non sarà aggiornato
sino alle 24 di stasera

DAL 6 MARZO AL 7 MAGGIO 2026

CONCORSO A PREMI E COLLEZIONAMENTO

E ORA...VINCONO TUTTI

PIÙ TORNI PIÙ VINCI

VIENI DA NOI A SCOPRIRE COME

WWW.PEWEX-SUPERMERCAT.IT

Il Segno di LUCA

CAPRICORNO, NUOVI INCONTRI

Con la Luna in opposizione non potrai che dare il tuo spazio alle emozioni, consentendoti per una volta di comportarti in maniera sentimentale e lasciando che sia l'amore a determinare le priorità nel corso di questa giornata. Hai molte corde al tuo arco per superare gli ostacoli e gli elementi che ti fanno sentire fragile. Aumentando la consapevolezza puoi trasformare facilmente i punti critici in leve che ti portano al successo.

MANTRA DEL GIORNO
I sentimenti custodiscono la forza.

L'oroscopo a pag. 11

* Tante copie 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 Tuttamercato € 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); "Pasqua a Roma" • € 8,90 (Roma)

il Resto del Carlino

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

VENERDÌ 27 marzo 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

QWEEKEND
L'INTERVISTA
Michelangelo
Vizzini

Magazine
CINQUE ITINERARI
FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

MALTEMPO Emilia-Romagna flagellata

**Freddo, vento e neve
sull'Appennino
ma anche in pianura**

A pagina 14



ANCONA Banda sgominata

**Droga online
con consegna
a domicilio**

Poli a pagina 16



La scossa di Marina in FI Craxi nel vertice del partito

Gasparri si dimette da capogruppo al Senato. Al suo posto la figlia del leader socialista
I Berlusconi benedicono la scelta. La premier Meloni prende l'interim del Turismo

Coppari
e Passeri
alle pagine 2 e 3

La senatrice Ronzulli

**«Solo normali
aggiustamenti
a un anno dal voto»**

Arminio alle pagine 2 e 3

Intervista al governatore toscano

**Giani: «Schlein
e centrosinistra
più uniti e forti»**

Baldi a pagina 5

L'Iran mina l'isola del Golfo

**Gli Usa preparano
l'invasione di Kharg
E Trump critica
ancora la Nato**

Ottaviani e Mantiglionni alle p. 10 e 11

Gli azzurri superano
l'Irlanda del Nord
con le reti realizzate
da Tonali e Kean
nel secondo tempo
Martedì la partita decisiva
per andare ai Mondiali



L'ITALIA C'È

Mola, Todisco e commento di Rabotti nel Qs

DALLE CITTÀ

CINEMA Il 30 aprile esce 'Nel tepore del ballo'


**Pupi Avati:
«Ora racconto
rimpianti
e ipocrisie»**

Bogani a pagina 25

BOLOGNA La replica: «Lavori già ripartiti»

**Tecnopolo, extra-costi e ritardi
L'Anac bacchetta la Regione**

Bonzi in Cronaca

BOLOGNA Lei si difende: «Colpa della farmacista»

**Green pass falso, condannata
la capogruppo Evangelisti (Fdl)**

Moroni in Cronaca

IMOLA Galloni: «Gioco di squadra con i Comuni»

**Telecamere,
rete potenziata
nel circondario
«Più sicurezza»**


Servizio in Cronaca

Bergamo, i deliri social del 13enne

**La prof pugnalata
dall'alunno:
«Non porto rabbia
Forse neanche lui
sa perché
mi ha colpita»**
Donadoni, Vagli, Ponchia
e Piero Fachin da p. 6 a p. 9

L'insegnante Chiara Mocchi, 57 anni



Bergamo, decapitato il corpo

**Modella uccisa,
profanata la tomba**

Andreucci e Tavecchio a pagina 12

Banca Valsabbina

La banca delle persone.

www.bancavalsabbina.com



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

VENERDÌ 27 MARZO 2026

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,50 € con TV SORRISI E CANZONI in Liguria - 1,80 € in tutte le altre zone - Anno CXL - NUMERO 73, COMMA 20/R. 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. 010.5388.200

DAL TRAFFICO AI FILM

LUNGA VITA ALLA GLORIOSA SOPRAELEVATA

DOMENICO RAVENNA

Dopo oltre sessant'anni di onorato servizio, la Sopraelevata sembra essersi assicurata una prospettiva di longevità. Secondo le ultime versioni, dovrebbe sopravvivere nella nuova pianificazione urbanistica pur subendo una qualche mutilazione, ossia rinunciando ad almeno una rampa. Una garanzia di vita futura giustificata da una missione compiuta ininterrottamente dal 1965 salvaguardando da un esiziale congestionamento il traffico cittadino e, solo qualche anno dopo, inizio anni Settanta, contribuendo ad accendere un riflettore sull'immagine sfocata di una città considerata fino ad allora alla stregua, o poco più, di un terminal traghetto per passeggeri con destinazioni isole. Quella lunga boccia di asfalto si trasformò infatti in un ideale teatro di posa per un filone cinematografico rappresentato dai poliziotti all'italiana che, distinguendosi dal precedente filone dei western all'italiana, vennero subito ribattezzati poliziotteschi dalla critica più engagée.

La Sopraelevata divenne così un ambito set per interminabili inseguimenti mozzafiato fra automobili pilotate da spietati banditi e pantere della polizia che, all'epoca, erano rigorosamente le Giulia dell'Alfa Romeo dall'inconfondibile colore grigio-verde. Genova si ritrovò a ospitare una piccola Cinecittà incuneata fra i container sui moli e i caruggi dell'angiporto e prediletta da consumati registi, talentuosi artigiani del genere, come Enzo G. Castellari e Romolo Guerrieri, impegnati ad azionare il clak per film dai titoli icastici: Genova a mano armata; Il cittadino si ribella; La polizia incrimina, la legge assolve; La polizia è al servizio del cittadino. E con le iconiche figure di commissari, senza macchia e senza paura, interpretati da attori assai popolari in quel periodo quali Enrico Maria Salerno, Franco Nero, Maurizio Merli, Adolfo Celi, Renzo Palmer. E la magia della celluloida poteva perfino far ricordare, nell'alternarsi vorticoso delle sequenze, le avveniristiche highway delle metropoli americane. Si chiudeva definitivamente il cerchio intorno alla Genova del dopoguerra. Quella immortalata, anno 1949, dallo strugente bianco e nero di Le Mura di Malapapa di René Clément con il fuggiasco Jean Gabin intento a girovagare fra le macerie ancora visibili del centro storico. —

PRONTI I PIANI DEL PENTAGONO PER L'ATTACCO IRAN-USA, MESSAGGI A DISTANZA MATRUMP PREPARA IL COLPO FINALE

GIORGIA BENTIVOGLI / PAGINA 6



CASA BIANCA, SOSPETTA FUGA DI NOTIZIE Speculazioni sui mercati, i dem chiedono un'inchiesta

SERENA DI RONZA / PAGINA 6

Meloni prende tempo sul governo Svolta Forza Italia, Gasparri lascia

La premier assume ad interim la guida del Turismo. Stefania Craxi capogruppo azzurro al Senato

Dopo le dimissioni di Santanché, la premier Meloni prende tempo e assume ad interim la guida del ministero del Turismo. Il decreto è stato già firmato dal presidente Mattarella, dopo un colloquio telefonico con la presidente del Consiglio. Lo scossone del voto provoca i suoi effetti anche nei partiti. Maurizio Gasparri ha lasciato la guida dei senatori di Forza Italia. Per sostituirlo è stata scelta Stefania Craxi. A spingere verso un rinnovamento del partito sarebbe Marina Berlusconi.

SERVIZI / PAGINE 3

DIRETTIVA ANTICORRUZIONE

Michele Esposito / PAGINA 4

L'Ue obbliga l'Italia a reintrodurre l'abuso d'ufficio

Il Parlamento Ue approva la prima direttiva anticorruzione della sua storia. La norma prevede che «l'abuso d'ufficio grave vada sempre punito» e questo obbliga l'Italia a ripristinare il reato cancellato da Nordio.



CARLO FELICE

Bucci: «La perizia è stata una scelta degli ex gestori»

Gilda Ferrari / PAGINA 19

Sul caso della perizia contestata sulle scenografie del Carlo Felice interviene l'allora sindaco Marco Bucci: «Scelte dei tecnici».

IL DOSSIER

Allarme frane, oltre 100 mila i liguri a rischio

Mario De Fazio / PAGINA 5

Oggi a Savona la presentazione del dossier di Ansfisa: 105 mila liguri vivono in zone a rischio per le frane.

ANSALDO ENERGIA

Appello alle donne «Fabbrica adatta al vostro lavoro»

L'articolo / PAGINA 9

Ansaldo Energia spalanca le porte della fabbrica e dell'ingegneria alle donne, ma non le trova.



Gol di Tonali e Kean, gli Azzurri vedono i Mondiali

Dopo un brutto primo tempo, i gol di Tonali e Kean scacciano i fantasmi. Superato l'ostacolo Irlanda del Nord, martedì la sfida decisiva in Bosnia

L'INVIATO VALERIO ARRICHELLO, FABIO MARISGLIA E UN COMMENTO DI PAOLO GIAMPIERI / PAGINE 42 E 43

LA TESTIMONIANZA

Ayane: «Ascoltavo Paoli a 8 anni A Sanremo fu generoso con me»

RENATO TORTAROLO

Malika Ayane ricorda Gino Paoli, che fu al suo fianco nel debutto a Sanremo del 2009. «Ho scoperto Paoli quando avevo 8 anni: lui e la figlia Amanda duettavano nel cartone "La bella e la bestia" e io chiesi a mia madre di regalarmi un disco con le sue canzoni. Fu una rivelazione». Poi l'incontro, prima di Sanremo: «Mi vedeva come una ragazza promettente, fu generoso».



L'ARTICOLO / PAGINA 39

IL RACCONTO

La memoria dell'Olocausto in un sorriso allo sportello

FRANCO MANZITTI

Mi avvicinò allo sportello con in mano la mia multa, la signora dall'altra parte si alza in piedi e pronuncia un nome: «Sonnino». «Sono la figlia di Piera Sonnino», dice, mi sorride e aggiunge: «Via Archimede». È il nome della strada di Genova dove abitava la famiglia di mia madre e dove trovavano rifugio, davanti alle prime retate, gli ebrei già ricercati dai nazifascisti.



L'ARTICOLO / PAGINA 41

NUOVO BANCO METALLI
www.banco-metalli.com
Compriamo Oro in Contanti
più valore senza intermediari!
Genova:
Via Cantore n° 166/R
Via Cornigliano n° 36 - 40/R
Caso Sardegna 89/R
Tel. 010 65 01 501 - 392 93 90 255

NUOVO BANCO METALLI
www.banco-metalli.com
Compriamo Oro in Contanti
più valore senza intermediari!
Genova:
Via Cantore n° 166/R
Via Cornigliano n° 36 - 40/R
Caso Sardegna 89/R
Tel. 010 65 01 501 - 392 93 90 255

Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 2* in Italia — Venerdì 27 Marzo 2026 — Anno 162* — Numero 85 — ilsol24ore.com

* Solo nelle province di Alessandria, Asti e VerCELLI in abbinamento obbligatorio con "Il Venerdì" e "L'Espresso".



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Reati tributari
False fatture,
per l'emittente
sequestro limitato
al vantaggio



Laura Ambrosi
e Antonio Iorio
— a pag. 33

Import-export
Dazi Usa-Ue,
clausola
di salvaguardia
automatica

Gaetano Rota e Benedetto
Santacroce — a pag. 35



FTSE MIB 43701,84 -0,71% | SPREAD BUND 10Y 95,52 +7,54 | SOLE24ESG MORN. 1546,75 -0,40% | SOLE40 MORN. 1619,85 -0,75% | Indici & Numeri → p. 41-45

UCCISO COMANDANTE DELLA MARINA DI TEHERAN

Usa: niente attacchi
ai siti energetici
iraniani fino al 6 aprile

Luca Veronese — a pag. 4



Cisgiordania. I resti di un missile iraniano caduto a Beitin, vicino a Ramallah

L'ALLARME

Mezzaluna Rossa:
«Il mondo
sta dimenticando
Gaza. Due milioni
senza acqua»

Rosalba Reggelo — a pag. 5

Ocse: con la guerra inflazione al 4% Effetto Trump su Borse, bond e petrolio

Le previsioni

Pil, il Governo punta a +0,5%
Resta l'incognita
del disavanzo 2025

Dall'inizio della guerra listini
Ue giù dell'8%. Greggio
e rendimenti titoli in salita

La guerra farà lievitare l'inflazione globale. Lo prevede l'Ocse nel nuovo outlook. Nei Paesi del G20 l'inflazione quest'anno arriverà al 4%, 1,2 punti in più della precedente stima, e negli Usa al 4,3 per cento. Quanto all'Italia, l'Ocse stima una crescita del +0,4%, il Governo punta a un +0,5%. Ma resta da definire il disavanzo 2025. Sui mercati petrolio e gas rimbalzano del 5% per i timori di un blitz Usa in Iran, giù le Borse europee e soprattutto Wall Street che perde oltre un punto. **Di Cristofaro, Sorrentino, Trovati** — a pag. 2-3

L'ANALISI

RISCHIO DI EFFETTI SUL VOTO USA
di Stefano Manzocchi — a pagina 2

Bollette, tagli soft al biogas Più oneri per le famiglie

Decreto energia

A carico dei consumatori
30 euro in più fino
al 2030 e 32 fino al 2037

Sorpresasul decreto bollette. Un emendamento della maggioranza modifica di 900 milioni il decalogo dei contributi erogati per gli impianti di biogas e biomasse, importo che resterebbe a carico dei 30 milioni di utenze attive. In pratica, le famiglie torneranno a pagare 30 euro in più fino al 2030 (e 32 fino al 2037) rispetto al decreto legge. **— a pagina 8**

Recordati, offerta di Cvc con obiettivo delisting

Farmaceutica

Opa totalitaria a 52 euro
per azione del fondo
già socio di maggioranza

Il fondo di private equity Cvc Capital Partners prepara l'Opa totalitaria sul gruppo farmaceutico Recordati con l'obiettivo di un delisting da

Piazza Affari. Il gruppo finanziario britannico, che è già socio di maggioranza dal 2019 dell'azienda, propone un'offerta non vincolante e condizionata a 52 euro.

Dopo le indiscrezioni ieri mattina il titolo di Recordati è cresciuto a Piazza Affari fino a 50,45 euro (+9%), prima di essere sospeso. È arrivato poi il comunicato di conferma dell'azienda sull'offerta. L'azione è quindi tornata negli scambi e ha chiuso a +4,75 per cento. **Carlo Festa** — a pag. 26

FALCHI & COLOMBE

ATTENTI AL CREDITO PRIVATO
di Donato Masciandaro — a pagina 26

IL RAPPORTO ANVUR

Atenei, nel 2025 più
iscritti ma incombe
la crisi demografica

Eugenio Bruno — a pag. 7

-35%
Perdita di matricole
nei prossimi 20 anni

2,05
MILIONI
Gli iscritti
all'università

13,5%
Abbandoni dopo il primo anno

+16,9%
Crescita iscritti rispetto al pre-Covid

26,4%
Studenti che non
completano la triennale

INFRASTRUTTURE

Per Mundys 2025 in crescita
Alessandro Benetton presidente

— servizio a pagina 30



Alessandro
Benetton,
Presidente
Mundys

Futuro in corso.

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

Lavoriamo per garantire la stabilità del sistema energetico nazionale e degli approvvigionamenti, promuovendo innovazioni sostenibili per affrontare le sfide future.



Glientiamo l'energia che cambia tutto.

PANORAMA

GOVERNO E MAGGIORANZA

A Meloni l'interim
del Turismo
FI: Stefania Craxi
al posto di Gasparri

Giorgia Meloni assume l'interim del ministero del Turismo (Mantarelli ha firmato il decreto) dopo le dimissioni di Daniela Santanchè ed esclude un rimpasto. Intanto Forza Italia fa i conti con la sconfitta al referendum: sotto la regia di Marina Berlusconi, Maurizio Gasparri si è dimesso da capogruppo in Senato, al suo posto eletta Stefania Craxi. **— a pagina 11**

LE SFIDE DELL'ITALIA

UN'ALLEANZA
TRA DIVERSE
GENERAZIONI
CREA SVILUPPO

di Elena Beccalli — a pagina 16

PRESIDENZA DI PARIGI

G7, FRANCIA
AL SERVIZIO
DELL'AZIONE
COLLETTIVA

di Anna-Marie Descôtes
— a pagina 14

INCHIESTA A ROMA

Appalti digitali, la Gdf
indaga per corruzione

Perquisizioni della Gdf presso il ministero della Difesa, Rfi, Terna e il Polo Strategico Nazionale. Si indaga, tra l'altro, per corruzione e turbativa d'asta. **— a pagina 13**

IL LIBRO



Con il Sole.
Hackerare la
mente. Parole,
algoritmi e
inganni.
Il libro sarà in
vendita dai
prossimi giorni
con il Sole a
12,90 €

Moda 24

Cosmoprof
Cosmetica italiana
sempre più globale

Marika Gervasio — a pag. 24

AI LETTORI

Per uno sciopero dei giornalisti
Il Sole 24 Ore domani non sarà in
edicola. Tornerà domenica.

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scopri le offerte
ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600



A BERGAMO FINISCE 2-0
L'Italia batte l'Irlanda del Nord
e vola in finale del playoff
Martedì l'ultima chance mondiale

Pes, Pieretti e Turchetti alle pagine 26 e 27



DI TIZIANO CARMELINI
Buona la prima
ma la Nazionale deve
crescere ancora molto

a pagina 26

POTERI A ROMA
Gualtieri, Schlein
e il paradosso
della palude rossa

Storace a pagina 17



San Ruperto, vescovo

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



VALLEVERDE

Venerdì 27 marzo 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 85 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltipo.it



**Rilanciare
o subire
l'assedio
giudiziario
Idee per
combattere**

DI DANIELE CAPEZZONE

In Italia essere buoni profeti è maledettamente facile: per azzeccare il pronostico, è sufficiente prevedere il peggio. E così, dopo neanche quattro giorni dal referendum, il toga-party è ripartito alla grande, come avevamo largamente anticipato. Non importa come finiranno le inchieste: l'essenziale era sparare subito il primo colpo per dare l'idea della riapertura della «caccia». A maggior ragione, dal punto di vista del centrodestra, occorre rilanciare sulle idee e i programmi. Qui siamo molto orgogliosi, nel nostro piccolo, di quello che Il Tempo sta facendo grazie a una redazione fantastica e a un ventaglio di commentatori e analisti intelligenti e generosi, che vanno ringraziati a uno a uno.

Informazione quotidiana controcorrente, inchieste accurate (ricordate a dicembre i nostri riflettori sulla stazione Termini?), esclusive internazionali (dall'eredità dello Scia all'ex capo del Mossad), e campagne preveggenti (dall'Iran al Venezuela passando per Cuba, i nostri lettori sono arrivati sempre con almeno un giro di vantaggio). Ora, nel momento più delicato per il governo e per il centrodestra, ci siamo ritagliati un ruolo da officina delle idee, da «think tank su carta». Da giorni, infatti, abbiamo chiesto alle migliori intelligenze dell'area liberale e conservatrice di contribuire a delineare una possibile strategia di uscita dall'impasse determinata dal brutto risultato del referendum.

Le crisi (vale nella vita personale come in quella pubblica) possono diventare opportunità, se ci si sforza di trarre dal male un bene. E allora eccoci ai nodi che abbiamo individuato. Meno tasse, in particolare per il ceto medio: oggi il nostro Filippo Caleri spiega bene il cuore del problema, che riguarda proprio la base elettorale di centrodestra. (...)

segue a pagina 5

DOPO IL REFERENDUM

O rilancio o toga party

Serve un taglio choc delle tasse sui redditi medio alti. Sono considerati ricchi ma restano esclusi da ogni bonus. Eppure sono la classe che consuma e crea ricchezza. Meloni: «Sulle politiche migratorie ora l'Italia è più credibile»



Buzzelli e Caleri
alle pagine 4 e 6

DI PAOLO REBOANI
Lavoro e salari
Qui il governo
non può sbagliare

a pagina 5

INTERVISTA A CARLO FIDANZA
«Abbiamo ispirato l'Europa
Vince il modello Albania»

Capezzone a pagina 7

ALLARME SICUREZZA

Domani il corteo nella Capitale. Paura di infiltrati alla manifestazione

**Israele e governo nel mirino
Così antagonisti e ProPal
accendono la piazza**

BOMBE E CONGRESSI
Gli anarchici in Grecia
Lotta contro lo Stato
da Roma ad Atene

Di Santo a pagina 9



**Saranno primarie alla Iannacci
quelle a sinistra**
«Vengo anch'io, no tu no»
Alla fine si candiderà
un magistrato e le vincerà

In corteo contro Israele e governo. Così gli antagonisti e i ProPal vogliono accendere la piazza. Domani a Roma dietro il pacifismo di facciata sui siti Antifa si alza il tiro.

Musacchio a pagina 9

Il Tempo di Osho

Niente fumo in spiaggia
A Ostia arriva il divieto



Zanchi a pagina 19

GIUSTIZIA A OROLOGERIA

**Con la vittoria del No
arrivano puntuali
le inchieste delle toghe
per colpire il governo**

Perquisizioni alla Difesa, Terna e Ferrovie
Indagati 26 tra manager e ufficiali



a pagina 2

DI GIOVANNI M. JACOBACCI
Sansone, se il giudice è parte lesa
tempi brevi e risarcimenti più alti

a pagina 3

DI ANDREA VENANZONI
Radicalizzazioni web e orrore
Piccoli terroristi crescono

a pagina 13

FORZA ITALIA
Gasparri si dimette
Craxi al suo posto
E Meloni prende
il turismo ad interim

Sirignano a pagina 8

GUERRA IN MEDIO ORIENTE

**Il piano di Trump
in quattro mosse
per l'invasione
di terra all'Iran**



Riccardi a pagina 10

*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GENEZZA)
*PUBBLICAZIONE IN DATA 27/03/2026 AL 27/03/2026 A € 1,20 (L. 1.000.1.000.000)

Venerdì 27 Marzo 2026
Nuova serie - Anno 35 - Numero 73 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB MilanoUk £ 1,40 - Ch.fr. 3,50
Francie € 2,50

€ 2,00*



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE**La rivista America dei gesuiti Usa accusa Trump di aver voluto "una potenza ostile alla Chiesa"**
Fosca Bincher a pag. 9

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE**COMMERCIALISTI**
Antiriciclaggio, adeguata verifica alleggerita. Semplificati sia i moduli sulla determinazione del rischio effettivo sia quello sul riepilogo dei dati
De Angelis a pag. 24**AVVOCATO UE**
Il consolidato fiscale italiano non viola la libertà di stabilimento delle persone giuridiche ed è al riparo da censure europee
Spurio a pag. 26

Scatta l'allarme inflazione

Prometeia: la guerra in Iran riduce il Pil e fa crescere i prezzi. Senza rifornimenti i rigassificatori sono a rischio chiusura. È in aumento il pessimismo nelle imprese

La guerra in Iran riduce il Pil e fa crescere i prezzi, ma non solo, senza rifornimenti i rigassificatori sono a rischio chiusura. Prometeia (fondata nel 1974 da Beniamino Andreotta per elaborare previsioni economiche) registra nel suo Rapporto primaverile, che sarà presentato oggi, una frenata dell'economia globale, con guai seri per il commercio mondiale. Cresce il pessimismo delle imprese.

Valentini a pag. 6

PRODUZIONE A RISCHIO**Audiovisivo in crisi, pesa il taglio degli aiuti pubblici**
Piazzotta a pag. 17**L'Ue introduce norme penali contro la corruzione nel settore pubblico e privato**

L'Unione europea introduce norme penali comuni contro corruzione, nel settore pubblico e privato, appropriazione indebita, ostruzione alla giustizia, traffico di influenza ed esercizio illecito di funzioni, rafforzando allo stesso tempo la condivisione dei dati e la cooperazione tra le autorità europee. È quanto si prevede nella direttiva Ue anticorruzione che è stata approvata ieri dal Parlamento Ue a larghissima maggioranza (581 voti a favore, 21 contrari e 42 astensioni), dopo che a dicembre era stata concordata con il Consiglio di Bruxelles. Adesso la direttiva dovrà essere formalmente adottata dal Consiglio.

Muscolini a pag. 34

DIRITTO & ROVESCIO

Il caso dell'aggressione dello studente tredicenne di Bergamo alla sua insegnante è stato provocato, secondo il ministro Valditara dalla violenza presente nei social network, che i giovani non sono preparati a metabolizzare. I dati però registrano, nel 2025 più di 50 aggressioni al personale scolastico, per la metà dovute ai ragazzi e per l'altra metà ai genitori. Anche queste ultime sono dovute ai social? Inoltre, i dati sono sottovalutati perché nella maggior parte dei casi le aggressioni non verrebbero denunciate dagli insegnanti. Ma da questo punto di vista la scuola resta un paradiso, rispetto alla sanità dove, nel 2025, si sono registrati 18 mila casi di aggressione al personale sanitario. Dobbiamo pensare che anche qui la causa sia la violenza propagata dai social? O forse c'è qualcosa di più profondo che non va, nella nostra società?

you, me, us, puntocom.

PASSIAMO INSIEME ALL'AZIONE.

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

PUNTOCOM
PADOVA | MILANO | ROMA
WWW.PUNTOCOM.INFO

Con il Dizionario dei Bilanci 2026 a € 9,90 in più; - Con La riforma del terzo settore a € 9,90 in più; - Con Guida alle lauree stem a € 2,50 in più

LA NAZIONE

VENERDÌ 27 marzo 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

QWEEKEND
L'INTERVISTA
Michelangelo
Vizzini

Magazine
CINQUE ITINERARI

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



FIRENZE Il patrimonio ritrovato nel Chianti

**Truffa a Ursula Andress
Intrigo internazionale
da 20 milioni di euro**

Mecarozzi a pagina 13



FIRENZE Operazione del Nas

**Sequestrati
i siti web illegali
dei farmaci**

Servizi a pagina 16



La scossa di Marina in FI Craxi nel vertice del partito

Gasparri si dimette da capogruppo al Senato. Al suo posto la figlia del leader socialista
I Berlusconi benedicono la scelta. La premier Meloni prende l'interim del Turismo

Coppari
e Passeri
alle pagine 2 e 3

La senatrice Ronzulli

«Solo normali
aggiustamenti
a un anno dal voto»

Arminio alle pagine 2 e 3

Intervista al governatore toscano

**Giani: «Schlein
e centrosinistra
più uniti e forti»**

Baldi a pagina 5

L'Iran mina l'isola del Golfo

Gli Usa preparano
l'invasione di Kharg
E Trump critica
ancora la Nato

Ottaviani e Mantiglionni alle p. 10 e 11



Gli azzurri superano
l'Irlanda del Nord
con le reti realizzate
da Tonali e Kean
Martedì affronteranno
la Bosnia in trasferta
per andare ai Mondiali

L'ITALIA C'È

Mola, Todisco e commento di Rabotti nel Qs

DALLE CITTÀ

UMBRIA Boom per gli eventi dell'800°



**San Francesco,
in un mese
370mila devoti
ad Assisi**

Baglioni e intervento di Stefania Proietti a pagina 15

VINCI Cordoglio per Fabio Bagnoli

Ex pilota di Formula 3
muore in un incidente in A1

Florentino in Cronaca

EMPOLI Al pronto soccorso del "San Giuseppe"

Paziente dà in escandescenze
e morde un infermiere

Puccioni in Cronaca

MONTESPERTOLI Indagini dei carabinieri

Ladri assaltano
gioielleria
e fanno razzia
anche nel caveau



Morviducci in Cronaca

Bergamo, i deliri social del 13enne

**La prof pugnalata
dall'alunno:
«Non porto rabbia
Forse neanche lui
sa perché
mi ha colpita»**

Donadoni, Vagli, Ponchia
e Piero Fachin da p. 6 a p. 9



L'insegnante Chiara Mocchi, 57 anni



Bergamo, decapitato il corpo

Modella uccisa,
profanata la tomba

Andreucci e Tavecchio a pagina 12

Banca Valsabbina

La banca delle persone.

www.bancavalsabbina.com





la Repubblica



Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO



DOMENICA IN EDICOLA

Robinson
In viaggio a Firenze
nel Rinascimento

Rcultura
È passato mezzo secolo
i maschi non cambiano

di **SIMONETTA FIORI**
alle pagine 42 e 43



Venerdì
27 marzo 2026
Anno 51 - N° 71
Oggi con
Il venerdì
In Italia **€ 2,90**

Resa dei conti in Forza Italia

Stefania Craxi capogruppo al posto di Gasparri. Marina Berlusconi: "Da tempo sostengo l'apertura della classe dirigente". Ora rischia anche Barelli ma Tajani avverte: se salta lui mi dimetto. Meloni chiama Mattarella per l'interim del turismo

Travolti dal referendum

di **MASSIMO GIANNINI**

Senza scomodare gli "dei" del capolavoro cinematografico di Luchino Visconti, possiamo dire che nella destra italiana è iniziata "la caduta dei pigmei". Uno alla volta, vengono giù i mediocri protagonisti del teatro ipnotico costruito da Giorgia Meloni. A dispetto delle anime belle che nei palazzi romani, nei talk cortigiani e nei giornali ruffiani concionavano su un quesito "tecnico" privo di ricadute politiche, la disfatta referendaria sta terremotando il governo e la maggioranza. E suona quasi grottesco, adesso, sentire tromboni e trombettieri di regime entusiasti della "maschia reazione" della premier, che in un colpo solo fa dimettere una ministra, un sottosegretario e un'alta funzionaria. Capri e capre espiatorie di una sconfitta che in realtà ha una sola responsabile: lei, la Sorella d'Italia. Quella che per quasi quattro anni è stata magnificata da nutrite schiere di adulatori e profittatori come la presidente-fenomeno, la più brava la più intelligente la più furba, che ha sempre avuto un solo problema: la corte dei miracoli che le sta intorno.

continua a pagina 17

Dopo la sconfitta referendaria, sollecitata da Marina Berlusconi, arriva la resa dei conti anche in Forza Italia. I senatori del partito, dopo aver fatto dimettere Gasparri, eleggono Stefania Craxi come capogruppo. Ora rischia anche Barelli alla Camera.

I servizi da pagina 2 a pagina 9

La ragazza di Voghera

di **MICHELE SERRA**

All'ormai consumato personaggio della casalinga di Voghera, che immaginiamo con la televisione sempre accesa sulle reti Mediaset o su Rai Uno, è arrivato il momento di affiancare e magari sovrapporre un'altra parte in commedia che ha il pregio di essere inedita: è la ragazza di Voghera.

a pagina 15

L'abuso d'ufficio deve tornare reato. L'Ue cancella la riforma Nordio

Due anni di tempo per mettersi in regola e cancellare la riforma Nordio sull'abuso di ufficio. L'europarlamento vota la nuova direttiva anticorruzione e persino Fratelli d'Italia - insieme a tutti i rappresentanti - vota contro il suo ministro della Giustizia.

di **CLAUDIO TITO**
a pagina 11



2-0 ALL'IRLANDA DEL NORD

Azzurri, buona la prima Bosnia tra noi e i mondiali

di **CURRÒ, SERENI e VANNI** alle pagine 46 e 47

Corruzione negli appalti tech tra gli indagati manager e generali

Corruzione alla Difesa: tra le accuse gli appalti tecnologici pilotati e le tangenti dietro ai nuovi sistemi meteo dell'Aeronautica. Tra gli indagati ci sono generali e manager. Le perquisizioni negli uffici di Terza - che gestisce la rete elettrica nazionale - e in quelli di Rifi.

di **GIUSEPPE SCARPA**
a pagina 28

Skin care science and rituals for elevated living

[comfort zone]
conscious skin science

certified B

comfortzoneskin.com



Trump sposta l'ultimatum all'Iran fino a Pasqua

di **PAOLO MASTROLILLI**

a pagina 18

AI LETTORI

Oggi Repubblica aderisce allo sciopero indetto dalla Federazione nazionale della stampa. Torneremo sabato sul sito e domenica in edicola

Lettera della prof accoltellata: no al rancore, non cediamo al buio

Chiara Mocchi, la professoressa accoltellata in provincia di Bergamo da un alunno tredicenne, sta meglio. E dall'ospedale scrive una lettera alla comunità: "No al rancore, non cediamo al buio". Le altre frasi chiave sono: "Non muri ma ponti", "una scuola più attenta", "non provo rabbia né paura". Il pensiero quasi sempre rivolto ai suoi alunni, che antepone alla sua sofferenza. Tutti, anche il 13enne che l'ha colpita.

di **BERIZZI, GIANNOLI, GUARINO e PISA**
alle pagine 26 e 27

SABATO NOTTE TORNA L'ORA LEGALE



Alle due di domani notte - sabato 28 marzo - ricordatevi di spostare avanti di un'ora le lancette dell'orologio

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Messico P., Slovenia € 4,00 - Svizzera italiana CHF 3,50 - Svizzera francese e tedesca CHF 4,30

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

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



con Cuore noir € 12,80



SCATTA LA DENUNCIA: BIMBI IN COMUNITÀ

Genitori al mare a Sharm
i 5 figli minori soli a casa

LORENZO PADOVANI — PAGINA 22

IL PERSONAGGIO

Parietti: ero trozkista
oggi la sinistra non c'è più

FRANCO GIUBILEI — PAGINA 25



IL NUOVO ALBUM

Per sempre Yesterday
l'eredità di Paul McCartney

LUCADONDONI — PAGINE 32 E 33

AILETTORI
Domani La Stampa
non sarà in edicola
per lo sciopero
nazionale
dei giornalisti
Tornerà domenica 29

2,40€ (CON TUTTI I LIBRI) // ANNO 160 // N. 83 // IN ITALIA // SPEDIZIONE ABB. POSTALE // D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DCB-TO // WWW.LASTAMPA.IT



Un'azienda con la passione
per l'ambiente
che produce acqua
potabile e energia
pulita.

LA STAMPA

VENERDÌ 27 MARZO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

CAPOGRUPPO, STEFANIA CRAXIAL POSTO DI GASPARRI. TAJANI NEL MIRINO: FIDUCIA O TOLGO IL DISTURBO

Polveriera Forza Italia scossa dei Berlusconi

Dopo referendum, contatti Marina-Meloni. Turismo, l'interim alla premier

IL COMMENTO

Il centrodestra evita
l'esame di coscienza

FLAVIA PERINA

L'addio forzoso di Maurizio Gasparri alla presidenza dei senatori di Forza Italia è la quarta sciabola politica in quarantott'ore che si abbatte sul centrodestra. — PAGINA 29

BRAVETTI, DIMATTEO, FAMÀ,
LOMBARDO, MAFETANO

Cambio di squadra in Forza Italia,
chiesto dai Berlusconi: Stefania Craxi
capogruppo al posto di Gasparri.
CON IL TACCUINO DI SORGI — PAGINE 2-6

Se i ragazzi votano
un'idea e non i nomi

MATTEO LANCINI — PAGINA 11

POLITICA E GIUSTIZIA

Fdl, Santanchè
e gli altri indagati

CAPURSO, GRIGNETTI — PAGINA 5

Caselli: Chiorino
si dimetta da tutto

GIUSEPPE LEGATO — PAGINA 6

SCONFITTA L'IRLANDA DEL NORD (2-0). MARTEDÌ LA FINALE PER ANDARE AI MONDIALI CONTRO LA BOSNIA

Azzurro speranza

GIANLUCA ODDENINO, FABIO RIVA



Tonali e il ritorno al futuro

GIULIA ZONCA — PAGINA 35

Con Ringhio oltre la paura

ANTONIO BARILLÀ — PAGINA 35

Sandro Tonali dopo aver segnato il gol dell'1-0. Ora all'Italia resta da superare un ultimo ostacolo: la Bosnia. — PAGINE 34-36

Buongiorno

Non molti ricorderanno del giorno in cui fu depositata in Parlamento una proposta di legge «a tutela della salute pubblica», e «per sviluppare la socialità tra i cittadini», con l'istituzione del «silenzio tv». Ogni sabato, se la proposta fosse stata accolta, le emittenti avrebbero sospeso le trasmissioni e gli inosservanti sarebbero stati puniti con l'oscuramento per una settimana. Non era la proposta di legge di due deputati balzani, ma un'iniziativa bipartisan firmata da Adriana Poli Bortone dell'Msi e da Michele Boato del Verdi, da Luigi Grillo della Dc e da Francesco Forleo del Pci, per il totale di una ventina di sottoscrittori. C'era anche il grande Gino Paoli, nell'unica sua esperienza parlamentare, da indipendente comunista. Era il 1988, la legislatura era cominciata

Stregoni da favola

MATTIA FELTRI

un anno prima e si sarebbe conclusa all'alba di Mani pulite. Questo drappello di custodi del benessere nazionale dichiarò «ormai dimostrato che la televisione provoca danni fisici alla vista, aritmie cardiache, emicranie, assorbimento di raggi X, di cui non si conoscono i danni reali, ma soprattutto danni psichici in particolare modo sui bambini». Basta aggiornare un po' il lessico, adeguare la diagnosi al mondo digitale, sostituire la parola televisione con la parola social, e trentotto anni dopo ci ritroviamo sempre lì, terrorizzati davanti all'ignoto (per quanto potesse essere ignota la tv allora e lo siano i social oggi), vagamente stregoneschi, illusi di cambiare il mondo vietando quello che non ci piace.

CONTINUA A PAGINA 21

IL MEDIO ORIENTE



L'escalation Usa
e la strategia
che favorisce l'Iran

NATHALIE TOCCI

È sempre più chiaro che il presidente Trump cerchi una via di fuga dalla guerra in Iran, che per Washington — e per il Medio Oriente, l'Europa e il mondo — si sta rivelando una catastrofe. Nonostante il disperato bisogno di voltare pagina, Trump rimane incastrato nella trappola dell'escalation, che potrebbe portare al dispiegamento di truppe statunitensi sul terreno, forse già nei prossimi giorni. Se Trump punta alla presa dell'isola di Kharg, centro di esportazione del greggio iraniano, o delle tre isole vicino allo Stretto di Hormuz, è più che probabile che gli iraniani rispondano con un'escalation. — PAGINA 13

L'ANALISI

La Trumponomics
che aiuta l'Europa

VALERIO DEMOLLI

A un anno dal varo, la Trumponomics mantiene un ruolo centrale nello scenario geopolitico globale, segnato da un livello di tensione e di insicurezza senza precedenti. L'indice di incertezza del commercio globale del Fondo Monetario Internazionale ha sfiorato i 275 punti nel 2025, il valore più alto di sempre. BRESOLIN, GORIA

— PAGINE 16 E 17

LA GEOPOLITICA

La nuova America
in cerca di sé

GABRIELE SEGRE — PAGINA 15

BARBARA BERLUSCONI

«Coltellate in classe
è stato uno choc
Bisogna intervenire
sull'uso dei social»

FRANCESCO MOSCATELLI



«C'è che è successo a Bergamo mi ha colpito molto. Quello che vedo è una difficoltà crescente nel cogliere il disagio». Il giorno dopo l'accoltellamento di Bergamo, Barbara Berlusconi rilancia la necessità di regole sull'uso di smartphone e social fra i più giovani. — PAGINA 20

L'ORRORE DI BERGAMO

La lezione della prof
«Non provo rancore
per il mio studente
Stiamogli accanto»

NICCOLÒ ZANCAN

Lettera dall'ospedale. Lettera dettata all'avvocato che le sta seduto accanto nel reparto di chirurgia, perché non si può scrivere con una mano steccata e con l'altra fasciata. Questa è la voce della professoressa di francese, Chiara Mocchi, accoltellata da uno studente di 13 anni. «A tutti voi, adorati alunni, colleghi, genitori, soccorritori, personale sanitario, autorità, forze dell'ordine, familiari, giornalisti, e persone che mi avete circondato di affetto e solidarietà. Non avrei mai pensato che un giorno avrei dovuto raccontare un dolore così grande». CIRILLO, SIRAVO — PAGINE 18 E 19

L'INTERVENTO

Quella frattura
tra ragazzi e adulti

ANTONELLA INVERNO — PAGINA 29



4 0337
9 781127 474503





**Opa alle porte
su Recordati?
Il fondo Cvc
la preannuncia
a quota 52 euro**

Carosielli a pagina 19

Fibercop vede più margini Attesa dal 2028 la generazione

Mapelli a pagina 9



Milano alle stelle, Montenapoleone si conferma la via più cara al mondo

In Italia è seguita da
corso Vittorio Emanuele
e via Condotti a Roma

Campana in *MF Fashion*

Anno XXXVII n. 061

Venerdì 27 Marzo 2026

€2,00 *Classeditori*

**VALLEVERDE**

Con MFF Magazines for Publishers: 129 € (+7.90) (+2.26) (+5.03) – Con MFF Magazines for Living: 67 € (+7.00) (+2.03) (+5.03) – Con Best Italian Healthcare Awards: €5.00 (+2.00) (+3.00) – Con Quotidiano Salute Surin: €4.50 (+2.60) (+2.00) – Con Clin 100 Top Products 2016: €6.00 (+2.00) (+4.00) – Specialties in A.P. #1: 1 € 1.1, 4494, DCR Milano: 1 € 1.140: 40 € 4.00 France: € 3.00														
FTSE MIB	-0.71%	43.702	DOW JONES	-0.89%	46.018**	NASDAQ	-2.11%	21.467**	DAX	-1.50%	22.613	SPREAD 94	(+6)	€/ \$ 1,1539

LA BANCA DI FRANCIA VENDE I LINGOTTI NEGLI USA. PLUSVALENZA DI 12,8 MLD

Via l'oro dall'America

*La mossa di Parigi è legata a ragioni tecniche ma avrà anche effetti geopolitici
Altro guaio per Trump: il costo della guerra spingerà l'inflazione Usa al 4,2%*

IL NODELL'IRAN ALL'ACCORDO DI PACE INFIAMMA IL PETROLIO E SCHIACCIA LE BORSE

Crocitti, Di Rocco e Ninfolo alle pagine 2, 3 e 4

**SOSTENTORE DI LOVAGLIO**

Tortora (Plt) avverte i soci di Mps: con Palermo ceo, in forse 700 mln di sinergie

Deucenia naxos 13

OPINIONI

Perché la storia del Ponte di oggi è diversa da quella del 2004

Cucci a parina 9

DOPO BERTOLUZZO

***Da dove riparte
Nexi con Mingrone
alla guida e con
l'appoggio di Cdp***

Deuggen a pagina 8

**BV BUSINESS HUB**

WWW.BVBUSINESSHUB.IT

INFRASTRUTTURA RELAZIONALE PER IL BUSINESS NEL REAL ESTATE

Il Riformista

Primo Piano

Crisi in Medio Oriente, i porti come crocevia tra incertezze e riforme

Dalla tensione nel Mediterraneo alla nuova governance, passando per ETS, transizione energetica e digitalizzazione: ecco le sfide del sistema portuale italiano esposto a una doppia pressione. La centralità dei porti italiani torna al centro dell'agenda economica e politica in una fase in cui le infrastrutture marittime si confermano snodi strategici per il commercio globale e gli equilibri geopolitici. La crisi in Medio Oriente ha reso evidente quanto il Mediterraneo sia tornato un teatro cruciale: « Quasi certamente ci troviamo alla più pesante e difficile crisi che investe il Mar Mediterraneo dalla fine della Seconda Guerra Mondiale», osserva il presidente di **Assoporti Roberto Petri**, sottolineando come le difficoltà nel canale di Suez e la chiusura dello stretto di Hormuz stiano incidendo su traffici, costi e approvvigionamenti. I porti italiani, per posizione e funzione, risultano così esposti a una doppia pressione: l'incertezza internazionale e la necessità di rafforzare la competitività. La variabile tempo è decisiva: se la crisi si protrae, gli effetti sui bilanci e sull'intera filiera logistica rischiano di diventare strutturali. In questo quadro si inserisce il processo di riforma della governance portuale, avviato con il disegno di legge approvato a fine 2025, che punta a razionalizzare il sistema e a rafforzare una regia centrale capace di orientare investimenti e priorità. Per **Petri** si tratta di «un'opportunità imprescindibile», necessaria per fare sintesi e rispondere meglio alle esigenze del mercato, pur mantenendo un equilibrio tra centralizzazione e autonomia delle autorità portuali. La possibile creazione di Porti d'Italia Spa si colloca in questa logica, come strumento operativo per coordinare interventi infrastrutturali e sviluppo logistico. Ma è soprattutto sulla partita dell'ETS che si gioca uno dei nodi più critici per la competitività del sistema portuale europeo. L'estensione del sistema di scambio delle emissioni al trasporto marittimo introduce costi aggiuntivi rilevanti per le compagnie e rischia di spostare traffici verso porti extra-UE non soggetti agli stessi vincoli. Per **Assoporti** si tratta di un «macigno» che grava sull'intero comparto, incidendo su noli e capacità competitiva. La posizione italiana, condivisa dagli operatori, è quella di chiedere una revisione o una sospensione temporanea, per evitare effetti distorsivi in un mercato globale non omogeneo, senza mettere in discussione gli obiettivi climatici. Accanto a questo fronte, resta centrale il percorso di transizione energetica, con particolare riferimento al cold ironing, cioè l'elettificazione delle banchine che consente alle navi di spegnere i motori e collegarsi alla rete elettrica, riducendo le emissioni in porto. Il processo è sostenuto dal PNRR e registra avanzamenti in scali come Trieste e Genova, ma presenta criticità legate alla capacità della rete elettrica di sostenere la nuova domanda. In questo contesto, le differenze tra porti dipendono più dalla capacità di investimento che da sensibilità.



Dalla tensione nel Mediterraneo alla nuova governance, passando per ETS, transizione energetica e digitalizzazione: ecco le sfide del sistema portuale italiano esposto a una doppia pressione. La centralità dei porti italiani torna al centro dell'agenda economica e politica in una fase in cui le infrastrutture marittime si confermano snodi strategici per il commercio globale e gli equilibri geopolitici. La crisi in Medio Oriente ha reso evidente quanto il Mediterraneo sia tornato un teatro cruciale: « Quasi certamente ci troviamo alla più pesante e difficile crisi che investe il Mar Mediterraneo dalla fine della Seconda Guerra Mondiale», osserva il presidente di Assoporti Roberto Petri, sottolineando come le difficoltà nel canale di Suez e la chiusura dello stretto di Hormuz stiano incidendo su traffici, costi e approvvigionamenti. I porti italiani, per posizione e funzione, risultano così esposti a una doppia pressione: l'incertezza internazionale e la necessità di rafforzare la competitività. La variabile tempo è decisiva: se la crisi si protrae, gli effetti sui bilanci e sull'intera filiera logistica rischiano di diventare strutturali. In questo quadro si inserisce il processo di riforma della governance portuale, avviato con il disegno di legge approvato a fine 2025, che punta a razionalizzare il sistema e a rafforzare una regia centrale capace di orientare investimenti e priorità. Per Petri si tratta di «un'opportunità imprescindibile», necessaria per fare sintesi e rispondere meglio alle esigenze del mercato, pur mantenendo un equilibrio tra centralizzazione e autonomia delle autorità portuali. La possibile creazione di Porti d'Italia Spa si colloca in questa logica, come strumento operativo per coordinare interventi infrastrutturali e sviluppo logistico. Ma è soprattutto sulla partita dell'ETS che si gioca uno dei nodi più critici per la competitività del sistema portuale europeo. L'estensione del sistema di scambio delle emissioni al trasporto marittimo introduce costi aggiuntivi rilevanti per le compagnie e rischia di spostare traffici verso porti extra-UE non soggetti agli stessi vincoli. Per Assoporti si tratta di un «macigno» che grava sull'intero comparto, incidendo su noli e capacità competitiva. La posizione italiana, condivisa dagli operatori, è quella di chiedere una revisione o una sospensione temporanea, per evitare effetti distorsivi in un mercato globale non omogeneo, senza mettere in discussione gli obiettivi climatici. Accanto a questo fronte, resta centrale il percorso di transizione energetica, con particolare riferimento al cold ironing, cioè l'elettificazione delle banchine che consente alle navi di spegnere i motori e collegarsi alla rete elettrica, riducendo le emissioni in porto. Il processo è sostenuto dal PNRR e registra avanzamenti in scali come Trieste e Genova, ma presenta criticità legate alla capacità della rete elettrica di sostenere la nuova domanda. In questo contesto, le differenze tra porti dipendono più dalla capacità di investimento che da sensibilità.

Il Riformista

Primo Piano

ambientale. In chiusura, la digitalizzazione resta il fattore abilitante: superare la frammentazione dei processi e il peso del cartaceo significa ridurre tempi e costi, rafforzando la competitività del sistema portuale italiano in un contesto globale sempre più selettivo. Alessandro Caruso © Riproduzione riservata Alessandro Caruso.

ADSP DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE - ULTIMO MIGLIO E DIGITALIZZAZIONE: IL PORTO DI TRIESTE AL CENTRO DEL CONFRONTO EUROPEO

Oltre 40 milioni di euro di finanziamenti europei attivati negli ultimi anni, affiancati dalle risorse del PNRR, per sostenere interventi che spaziano dalle infrastrutture ferroviarie e portuali alla digitalizzazione e alla decarbonizzazione: è su questa traiettoria che il **sistema portuale del Mare Adriatico Orientale** ha ospitato oggi a Trieste la conferenza internazionale "Digitalising the Road Last Mile for Ports and Multimodal Freight Terminals". L'iniziativa, organizzata dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** in collaborazione con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e l'Interporto di Trieste, nell'ambito della Strategia EUSAIR, ha avuto l'obiettivo di mettere a confronto istituzioni europee, amministrazioni nazionali e operatori del settore sulle soluzioni digitali per migliorare la gestione dei flussi di traffico merci da e verso porti e terminali multimodali. Al centro del confronto, il tema della digitalizzazione dell'ultimo miglio stradale, snodo determinante per l'efficienza complessiva della catena logistica, con particolare attenzione allo sviluppo di sistemi interoperabili, alla condivisione dei dati in tempo reale e a strumenti di gestione del traffico in grado di ridurre congestione, tempi di attesa e impatto ambientale. In questo quadro si inserisce anche il lavoro avviato a Trieste sul fronte della gestione degli accessi al porto. Il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, **Marco Consalvo**, intervenendo nel corso dei lavori, ha dichiarato: "L'Europa sta dicendo con chiarezza che la competitività dei corridoi non si gioca più soltanto sulle grandi infrastrutture, ma sulla qualità operativa dei nodi. L'ultimo miglio è uno dei punti in cui si concentrano ritardi, congestione e inefficienze. Per questo nei nostri porti di Trieste e Monfalcone stiamo lavorando su strumenti concreti di ottimizzazione della gestione dei flussi, dal preavviso di entrata e uscita dal porto, nella consapevolezza che il miglioramento dell'efficienza operativa riguarda soprattutto la capacità di far dialogare dati, operatori e infrastrutture". Nel corso del convegno sono intervenuti l'Assessore regionale alle infrastrutture Cristina Amirante, insieme a rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Commissione europea, delle **autorità portuali** e del **sistema logistico**. In questo ambito sono stati presentati strumenti già operativi per la gestione dei flussi da e verso il porto, tra cui i sistemi di preavviso dei camion, le piattaforme di slot booking per l'accesso ai terminal e le soluzioni per il preavviso di uscita, che consentono di migliorare la programmazione degli accessi e ridurre le criticità nelle aree portuali. Spazio anche ai progetti europei ACCESSMILE, MERIDIAN, MILEPORT, PRESORT ed ELODIE, che dimostrano come il coordinamento tra diversi programmi consenta di sviluppare soluzioni replicabili e scalabili. Tra i contributi tecnici, l'esperienza del porto di

Informatore Navale

ADSP DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE - ULTIMO MIGLIO E DIGITALIZZAZIONE: IL PORTO DI TRIESTE AL CENTRO DEL CONFRONTO EUROPEO

03/26/2026 20:45

Oltre 40 milioni di euro di finanziamenti europei attivati negli ultimi anni, affiancati dalle risorse del PNRR, per sostenere interventi che spaziano dalle infrastrutture ferroviarie e portuali alla digitalizzazione e alla decarbonizzazione: è su questa traiettoria che il sistema portuale del Mare Adriatico Orientale ha ospitato oggi a Trieste la conferenza internazionale "Digitalising the Road Last Mile for Ports and Multimodal Freight Terminals". L'iniziativa, organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale in collaborazione con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e l'Interporto di Trieste, nell'ambito della Strategia EUSAIR, ha avuto l'obiettivo di mettere a confronto istituzioni europee, amministrazioni nazionali e operatori del settore sulle soluzioni digitali per migliorare la gestione dei flussi di traffico merci da e verso porti e terminali multimodali. Al centro del confronto, il tema della digitalizzazione dell'ultimo miglio stradale, snodo determinante per l'efficienza complessiva della catena logistica, con particolare attenzione allo sviluppo di sistemi interoperabili, alla condivisione dei dati in tempo reale e a strumenti di gestione del traffico in grado di ridurre congestione, tempi di attesa e impatto ambientale. In questo quadro si inserisce anche il lavoro avviato a Trieste sul fronte della gestione degli accessi al porto. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Marco Consalvo, intervenendo nel corso dei lavori, ha dichiarato: "L'Europa sta dicendo con chiarezza che la competitività dei corridoi non si gioca più soltanto sulle grandi infrastrutture, ma sulla qualità operativa dei nodi. L'ultimo miglio è uno dei punti in cui si concentrano ritardi, congestione e inefficienze. Per questo nei nostri porti di Trieste e Monfalcone stiamo lavorando su strumenti concreti di ottimizzazione della gestione dei flussi, dal preavviso di entrata e uscita dal porto, nella consapevolezza che il miglioramento dell'efficienza operativa riguarda soprattutto la capacità di far dialogare dati, operatori e infrastrutture". Nel corso del convegno sono intervenuti l'Assessore regionale alle infrastrutture Cristina Amirante, insieme a rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Commissione europea, delle autorità portuali e del sistema logistico. In questo ambito sono stati presentati strumenti già operativi per la gestione dei flussi da e verso il porto, tra cui i sistemi di preavviso dei camion, le piattaforme di slot booking per l'accesso ai terminal e le soluzioni per il preavviso di uscita, che consentono di migliorare la programmazione degli accessi e ridurre le criticità nelle aree portuali. Spazio anche ai progetti europei ACCESSMILE, MERIDIAN, MILEPORT, PRESORT ed ELODIE, che dimostrano come il coordinamento tra diversi programmi consenta di sviluppare soluzioni replicabili e scalabili. Tra i contributi tecnici, l'esperienza del porto di

Informatore Navale

Trieste

Amburgo ha illustrato modelli avanzati di gestione del traffico basati su sistemi di slot in tempo reale e controllo intelligente dei flussi. La tavola rotonda conclusiva ha infine messo a confronto operatori portuali, terminalisti e gestori infrastrutturali sulle criticità ancora aperte e sulle possibili evoluzioni nella gestione dell'ultimo miglio.

Ship 2 Shore

Trieste

Ultimo miglio e digitalizzazione: Trieste laboratorio europeo della logistica intelligente

Oltre 40 milioni di fondi UE e il supporto del PNRR per trasformare l'accesso ai porti: interoperabilità, dati in tempo reale e gestione dei flussi al centro del confronto internazionale. Il futuro della competitività logistica europea si gioca sempre più sull'ultimo miglio. Ed è proprio su questo snodo cruciale che si è concentrata la conferenza internazionale Digitalising the Road Last Mile for Ports and Multimodal Freight Terminals', ospitata a Trieste dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Negli ultimi anni il sistema portuale giuliano ha attivato oltre 40 milioni di euro di finanziamenti europei, integrati dalle risorse del PNRR, per sostenere un percorso di sviluppo che intreccia infrastrutture ferroviarie e portuali, digitalizzazione e decarbonizzazione. Un investimento che riflette una visione precisa: non basta più potenziare le grandi opere, ma è necessario intervenire sulla qualità operativa dei nodi logistici. L'iniziativa, organizzata insieme alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e all'Interporto di Trieste nell'ambito della Strategia EUSAIR, ha riunito istituzioni europee, amministrazioni nazionali e operatori del settore con l'obiettivo di individuare soluzioni digitali capaci di rendere più efficienti i flussi di traffico merci da e verso porti e terminal multimodali. Al centro del dibattito, la digitalizzazione dell'ultimo miglio stradale, spesso punto critico della catena logistica, dove si concentrano congestioni, ritardi e inefficienze. L'attenzione si è focalizzata in particolare su sistemi interoperabili, condivisione dei dati in tempo reale e strumenti avanzati di gestione del traffico, in grado di ridurre tempi di attesa e impatto ambientale. In questo contesto si inseriscono le iniziative già avviate a Trieste sul fronte della gestione degli accessi portuali. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Marco Consalvo, ha sottolineato come la competitività dei corridoi non si giochi più soltanto sulle grandi infrastrutture, ma sulla qualità operativa dei nodi, evidenziando come l'ultimo miglio rappresenti uno dei principali fattori di inefficienza. Nei porti di Trieste e Monfalcone ha spiegato stiamo lavorando su strumenti concreti per ottimizzare la gestione dei flussi, dal preavviso di entrata e uscita dal porto, nella consapevolezza che l'efficienza operativa dipende dalla capacità di far dialogare dati, operatori e infrastrutture. Durante il convegno sono intervenuti, tra gli altri, l'assessore regionale alle Infrastrutture Cristina Amirante, rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Commissione europea, delle autorità portuali e del sistema logistico. Tra le soluzioni presentate figurano strumenti già operativi come i sistemi di preavviso dei camion, le piattaforme di slot booking per l'accesso ai terminal e le tecnologie per il preavviso di uscita, che consentono una programmazione più efficiente degli accessi e una riduzione delle criticità nelle aree portuali. Ampio spazio è stato dedicato

Ship 2 Shore

Ultimo miglio e digitalizzazione: Trieste laboratorio europeo della logistica intelligente

03/26/2026 19:05

Oltre 40 milioni di fondi UE e il supporto del PNRR per trasformare l'accesso ai porti: interoperabilità, dati in tempo reale e gestione dei flussi al centro del confronto internazionale. Il futuro della competitività logistica europea si gioca sempre più sull'ultimo miglio. Ed è proprio su questo snodo cruciale che si è concentrata la conferenza internazionale Digitalising the Road Last Mile for Ports and Multimodal Freight Terminals', ospitata a Trieste dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Negli ultimi anni il sistema portuale giuliano ha attivato oltre 40 milioni di euro di finanziamenti europei, integrati dalle risorse del PNRR, per sostenere un percorso di sviluppo che intreccia infrastrutture ferroviarie e portuali, digitalizzazione e decarbonizzazione. Un investimento che riflette una visione precisa: non basta più potenziare le grandi opere, ma è necessario intervenire sulla qualità operativa dei nodi logistici. L'iniziativa, organizzata insieme alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e all'Interporto di Trieste nell'ambito della Strategia EUSAIR, ha riunito istituzioni europee, amministrazioni nazionali e operatori del settore con l'obiettivo di individuare soluzioni digitali capaci di rendere più efficienti i flussi di traffico merci da e verso porti e terminal multimodali. Al centro del dibattito, la digitalizzazione dell'ultimo miglio stradale, spesso punto critico della catena logistica, dove si concentrano congestioni, ritardi e inefficienze. L'attenzione si è focalizzata in particolare su sistemi interoperabili, condivisione dei dati in tempo reale e strumenti avanzati di gestione del traffico, in grado di ridurre tempi di attesa e impatto ambientale. In questo contesto si inseriscono le iniziative già avviate a Trieste sul fronte della gestione degli accessi portuali. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Marco Consalvo, ha sottolineato come "la competitività dei corridoi non si giochi più soltanto sulle grandi infrastrutture, ma sulla qualità operativa dei nodi", evidenziando come l'ultimo miglio rappresenti uno dei principali fattori di inefficienza. "Nei porti di Trieste e Monfalcone - ha spiegato - stiamo lavorando su strumenti concreti per ottimizzare la gestione dei flussi, dal preavviso di entrata e uscita dal porto, nella consapevolezza che l'efficienza operativa dipende dalla capacità di far dialogare dati, operatori e infrastrutture". Durante il convegno sono intervenuti, tra gli altri, l'assessore regionale alle Infrastrutture Cristina Amirante, rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Commissione europea, delle autorità portuali e del sistema logistico. Tra le soluzioni presentate figurano strumenti già operativi come i sistemi di preavviso dei camion, le piattaforme di slot booking per l'accesso ai terminal e le tecnologie per il preavviso di uscita, che consentono una programmazione più efficiente degli accessi e una riduzione delle criticità nelle aree portuali. Ampio spazio è stato dedicato anche ai progetti europei ACCESSMILE, MERIDIAN, MILEPORT, PRESORT ed ELODIE, esempi concreti di

Ship 2 Shore

Trieste

anche ai progetti europei ACCESSMILE, MERIDIAN, MILEPORT, PRESORT ed ELODIE, esempi concreti di come il coordinamento tra diversi programmi comunitari possa generare soluzioni replicabili e scalabili su scala europea. Sul piano tecnico, l'esperienza del porto di Amburgo ha offerto un benchmark di riferimento, illustrando modelli avanzati di gestione del traffico basati su sistemi di slot in tempo reale e su un controllo intelligente dei flussi. La tavola rotonda conclusiva ha infine messo a confronto operatori portuali, terminalisti e gestori infrastrutturali, facendo emergere le criticità ancora aperte ma anche le prospettive di evoluzione di un segmento quello dell'ultimo miglio destinato a diventare sempre più centrale nella logistica del futuro.

Ship Mag

Trieste

Msc lancia il servizio "Phoenix" tra Estremo Oriente e Mediterraneo e tocca Trieste e Haifa

Il servizio sarà svolto da 5 portacontainer, avrà una rotazione di 16 settimane e toccherà Busan, Ningbo, Shanghai, Shekou, Singapore, Haifa, Iskenderun, **Trieste**, Koper, Rijeka, Aliaga, per poi rientrare via Singapore verso l'Asia. Oggi il primo viaggio da Busan Ginevra - Msc rafforza la propria rete globale con il lancio del nuovo servizio "Phoenix", una linea diretta tra Estremo Oriente e Mediterraneo con particolare attenzione ai porti israeliani e dell'Adriatico. Il primo viaggio parte oggi, 26 marzo, da Busan con la nave Msc Mumbai VIII da 8.814 teu. Il servizio avrà una rotazione di circa 16 settimane e toccherà Busan, Ningbo, Shanghai, Shekou, Singapore, Haifa, Iskenderun, **Trieste**, Koper, Rijeka, Aliaga, per poi rientrare via Singapore verso l'Asia. Per la fase iniziale sono già state assegnate cinque navi con capacità compresa tra 8.100 e 9.800 teu. Con il nuovo loop, la compagnia di Gianluigi Aponte introduce un collegamento diretto tra Far East e Israele e rafforza il ruolo dei porti adriatici, in particolare **Trieste**, che torna a essere servita direttamente dopo l'annuncio della cancellazione del porto giuliano dal servizio "Dragon" e del suo utilizzo tramite trasbordo o via camion. Il lancio di "Phoenix" rappresenta, infatti, anche una riorganizzazione più ampia del network mediterraneo del gruppo. Il servizio "Dragon", che collega Far East, Mediterraneo e costa est degli Stati Uniti, eliminerà, come detto, lo scalo a **Trieste**, limitando la propria presenza nel Sud Europa a porti come Gioia Tauro, La Spezia, Genova e Sines in Portogallo. Parallelamente, il servizio "Tiger" tra Far East e Mediterraneo Orientale non scalerà più Israele, concentrandosi invece sui porti turchi - tra cui Yarimca, Ambarli, Tekirdag e Mersin - oltre a Damietta in Egitto. Il progetto "Phoenix" era già stato ipotizzato nel 2025, dopo la fine dell'alleanza 2M tra Msc e Maersk, ma non era stato avviato. Il suo lancio ora conferma la strategia della compagnia di sviluppare servizi indipendenti e rafforzare il controllo diretto sulle rotte chiave, in un contesto di crescente competizione e riorganizzazione delle alleanze nel trasporto containerizzato globale.



Il servizio sarà svolto da 5 portacontainer, avrà una rotazione di 16 settimane e toccherà Busan, Ningbo, Shanghai, Shekou, Singapore, Haifa, Iskenderun, Trieste, Koper, Rijeka, Aliaga, per poi rientrare via Singapore verso l'Asia. Oggi il primo viaggio da Busan Ginevra - Msc rafforza la propria rete globale con il lancio del nuovo servizio "Phoenix", una linea diretta tra Estremo Oriente e Mediterraneo con particolare attenzione ai porti israeliani e dell'Adriatico. Il primo viaggio parte oggi, 26 marzo, da Busan con la nave Msc Mumbai VIII da 8.814 teu. Il servizio avrà una rotazione di circa 16 settimane e toccherà Busan, Ningbo, Shanghai, Shekou, Singapore, Haifa, Iskenderun, Trieste, Koper, Rijeka, Aliaga, per poi rientrare via Singapore verso l'Asia. Per la fase iniziale sono già state assegnate cinque navi con capacità compresa tra 8.100 e 9.800 teu. Con il nuovo loop, la compagnia di Gianluigi Aponte introduce un collegamento diretto tra Far East e Israele e rafforza il ruolo dei porti adriatici, in particolare Trieste, che torna a essere servita direttamente dopo l'annuncio della cancellazione del porto giuliano dal servizio "Dragon" e del suo utilizzo tramite trasbordo o via camion. Il lancio di "Phoenix" rappresenta, infatti, anche una riorganizzazione più ampia del network mediterraneo del gruppo. Il servizio "Dragon", che collega Far East, Mediterraneo e costa est degli Stati Uniti, eliminerà, come detto, lo scalo a Trieste, limitando la propria presenza nel Sud Europa a porti come Gioia Tauro, La Spezia, Genova e Sines in Portogallo. Parallelamente, il servizio "Tiger" tra Far East e Mediterraneo Orientale non scalerà più Israele, concentrandosi invece sui porti turchi - tra cui Yarimca, Ambarli, Tekirdag e Mersin - oltre a Damietta in Egitto. Il progetto "Phoenix" era già stato ipotizzato nel 2025, dopo la fine dell'alleanza 2M tra Msc e Maersk, ma non era stato avviato. Il suo lancio ora conferma la strategia della compagnia di sviluppare servizi indipendenti e rafforzare il controllo diretto sulle

Shipping Italy

Trieste

A Trieste torna la linea Msc con il Far East ma si allontana il Nord America

Vado Gateway perde il servizio con il West Africa e il sindacato Fiot Cisl lancia un allarme. Il **Trieste** Marine Terminal torna a essere collegato direttamente in import/export con l'Estremo Oriente mentre perde il servizio Dragon che avrebbe garantito l'accesso diretto in export al Nord America. Una riorganizzazione delle linee appena varata dal colosso armatoriale svizzero prevede infatti che il porto giuliano venga servito con navi da circa 9.000 Teu dalla linea Phoenix che, circumnavigando l'Africa, prevede scali nei porti di Busan, Ningbo, Shanghai, Shekou, Singapore, Haifa, Iskenderun, **Trieste**, Koper, Rijeka, Aliaga, per poi rientrare via Singapore verso l'Asia. La prima nave inserita nella rotazione, la portacontainer Msc Mumbai VIII da 8.814 Teu è salpata ieri, 25 marzo, dal porto di Busan in Sud Corea ed è attualmente in navigazione verso Ningbo e a **Trieste** arriverà a maggio. A questo rinnovato servizio, che già veniva operato in passato nell'ambito dell'alleanza 2M con maersk, sono state assegnate cinque navi con capacità compresa tra 8.100 e 9.800 Teu. Il porto giuliano al contempo perde però il servizio Dragon (operato con navi da 19.000 Teu) che mette direttamente in collegamento Estremo

Oriente e Nord America transitando per il Mediterraneo; i porti dell'Adriatico saranno però comunque inseriti in questo trade attraverso servizi feeder che ruotano attorno all'hub di Gioia Tauro. Nei primi due mesi del 2026 il **Trieste** Marine terminal ha movimentato 94.826 Teu (-27,11% rispetto al primo bimestre 2025); gennaio ha visto l'imbarco e sbarco di 51.423 teu (-31,9%) e febbraio di 43.403 Teu (-20,48%). In Tirreno è stato invece lanciato un segnale d'allarme sul terminal container Vado Gateway dal sindacato Fit Cisl. "Siamo preoccupati. Vado Gateway ha comunicato alle organizzazioni sindacali di aver perso il servizio West Africa, quello che garantiva almeno 4.500 container a settimana" si legge in una nota. "Si tratta, in sostanza, di quasi il 50% del totale dei traffici del terminal. Una notizia che, inevitabilmente, solleva dubbi e timori sul futuro dell'attività portuale e sui riflessi occupazionali che potrebbe generare" afferma Danilo Causa, responsabile del presidio territoriale Fit Cisl Savona. "È una situazione che potrebbe avere ricadute anche sul personale, in particolare sui lavoratori a tempo determinato il cui contratto è in scadenza". Per questo motivo, prosegue Causa, "abbiamo subito richiesto un incontro urgente per capire quali potrebbero essere le dinamiche future e valutare eventuali misure di tutela". Il sindacalista sottolinea come, di fronte a scelte aziendali diverse, non sia possibile accettare la perdita di posti di lavoro: "Non possiamo permetterci di sacrificare alcuna posizione, perché tutelare l'occupazione rappresenta una priorità non solo per il terminal, ma per tutto il territorio savonese".

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.



Vado Gateway perde il servizio con il West Africa e il sindacato Fiot Cisl lancia un allarme. Il **Trieste** Marine Terminal torna a essere collegato direttamente in import/export con l'Estremo Oriente mentre perde il servizio Dragon che avrebbe garantito l'accesso diretto in export al Nord America. Una riorganizzazione delle linee appena varata dal colosso armatoriale svizzero prevede infatti che il porto giuliano venga servito con navi da circa 9.000 Teu dalla linea Phoenix che, circumnavigando l'Africa, prevede scali nei porti di Busan, Ningbo, Shanghai, Shekou, Singapore, Haifa, Iskenderun, Trieste, Koper, Rijeka, Aliaga, per poi rientrare via Singapore verso l'Asia. La prima nave inserita nella rotazione, la portacontainer Msc Mumbai VIII da 8.814 Teu è salpata ieri, 25 marzo, dal porto di Busan in Sud Corea ed è attualmente in navigazione verso Ningbo e a Trieste arriverà a maggio. A questo rinnovato servizio, che già veniva operato in passato nell'ambito dell'alleanza 2M con maersk, sono state assegnate cinque navi con capacità compresa tra 8.100 e 9.800 Teu. Il porto giuliano al contempo perde però il servizio Dragon (operato con navi da 19.000 Teu) che mette direttamente in collegamento Estremo Oriente e Nord America transitando per il Mediterraneo; i porti dell'Adriatico saranno però comunque inseriti in questo trade attraverso servizi feeder che ruotano attorno all'hub di Gioia Tauro. Nei primi due mesi del 2026 il **Trieste** Marine terminal ha movimentato 94.826 Teu (-27,11% rispetto al primo bimestre 2025); gennaio ha visto l'imbarco e sbarco di 51.423 teu (-31,9%) e febbraio di 43.403 Teu (-20,48%). In Tirreno è stato invece lanciato un segnale d'allarme sul terminal container Vado Gateway dal sindacato Fit Cisl. "Siamo preoccupati. Vado Gateway ha comunicato alle organizzazioni sindacali di aver perso il servizio West Africa, quello che garantiva almeno 4.500 container a settimana" si legge in una nota. "Si tratta, in sostanza, di quasi il 50% del totale dei traffici del terminal. Una notizia che,

Trieste

Trieste

La sfida dell'ultimo miglio per il porto di Trieste, Consalvo promette per i Varchi strumenti concreti'

ZENO SARACINO

26.03.2026 07.00 La digitalizzazione è uno dei principali mantra della logistica via terra e mare degli ultimi anni: non solo a livello doganale, ma in generale di alleggerimento del carico burocratico inflitto agli operatori ad ogni livello. Non sorprende pertanto che il sistema portuale del Mare Adriatico Orientale abbia ospitato ieri, mercoledì 25 marzo, la conferenza Digitalising the Road Last Mile for Ports and Multimodal Freight Terminals dove sono stati messi a discutere istituzioni europee, amministrazioni nazionali e operatori del settore su come digitalizzare l'ultimo miglio'. Si tratta infatti dell'ultimo tratto del percorso delle merci e forse proprio per questo il più difficile da digitalizzare: di solito su camion e frutto, qual è il caso dei Varchi del Porto, di continui ingorghi e rallentamenti. Proprio a questo proposito il Presidente dell'Authority Marco Consalvo ha commentato che L'Europa sta dicendo con chiarezza che la competitività dei corridoi non si gioca più soltanto sulle grandi infrastrutture, ma sulla qualità operativa dei nodi. L'ultimo miglio è uno dei punti in cui si concentrano ritardi, congestione e inefficienze. Per questo nei nostri porti di Trieste e Monfalcone stiamo lavorando su strumenti concreti di ottimizzazione

della gestione dei flussi, dal preavviso di entrata e uscita dal porto, nella consapevolezza che il miglioramento dell'efficienza operativa riguarda soprattutto la capacità di far dialogare dati, operatori e infrastrutture. Si parla di velocizzazione dei Varchi orma da un paio di anni abbondanti; il più problematico rimane quello di HHLA, presso il Porto industriale. Tuttavia la situazione d'intenso traffico di tir incolonnati, con negative ripercussioni anche per i cittadini in zona, continua. Ricordiamo a questo proposito che per la digitalizzazione e la decarbonizzazione siano già stati investiti 40 milioni di euro di finanziamenti europei, oltre alle risorse del PNRR. In questo settore sono stati presentati strumenti già operativi per la gestione dei flussi da e verso il porto, tra cui i sistemi di preavviso dei camion, le piattaforme di slot booking per l'accesso ai terminal e le soluzioni per il preavviso di uscita, che consentono di migliorare la programmazione degli accessi e ridurre le criticità nelle aree portuali. Spazio anche ai progetti europei ACCESSMILE, MERIDIAN, MILEPORT, PRESORT ed ELODIE, che dimostrano come il coordinamento tra diversi programmi consenta di sviluppare soluzioni replicabili e scalabili. Tra i contributi tecnici, l'esperienza del porto di Amburgo ha illustrato modelli avanzati di gestione del traffico basati su sistemi di slot in tempo reale e controllo intelligente dei flussi. Nel corso del convegno sono intervenuti l'Assessore regionale alle infrastrutture Cristina Amirante, insieme a rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Commissione europea, delle autorità portuali e del sistema logistico. La tavola rotonda conclusiva ha infine messo a confronto operatori portuali, terminalisti e gestori infrastrutturali



26.03.2026 - 07.00 - La digitalizzazione è uno dei principali mantra della logistica via terra e mare degli ultimi anni: non solo a livello doganale, ma in generale di alleggerimento del carico burocratico inflitto agli operatori ad ogni livello. Non sorprende pertanto che il sistema portuale del Mare Adriatico Orientale abbia ospitato ieri, mercoledì 25 marzo, la conferenza 'Digitalising the Road Last Mile for Ports and Multimodal Freight Terminals' dove sono stati messi a discutere istituzioni europee, amministrazioni nazionali e operatori del settore su come digitalizzare l'ultimo miglio'. Si tratta infatti dell'ultimo tratto del percorso delle merci e forse proprio per questo il più difficile da digitalizzare: di solito su camion e frutto, qual è il caso dei Varchi del Porto, di continui ingorghi e rallentamenti. Proprio a questo proposito il Presidente dell'Authority Marco Consalvo ha commentato che "L'Europa sta dicendo con chiarezza che la competitività dei corridoi non si gioca più soltanto sulle grandi infrastrutture, ma sulla qualità operativa dei nodi. L'ultimo miglio è uno dei punti in cui si concentrano ritardi, congestione e inefficienze. Per questo nei nostri porti di Trieste e Monfalcone stiamo lavorando su strumenti concreti di ottimizzazione della gestione dei flussi, dal preavviso di entrata e uscita dal porto, nella consapevolezza che il miglioramento dell'efficienza operativa riguarda soprattutto la capacità di far dialogare dati, operatori e infrastrutture". Si parla di velocizzazione dei Varchi orma da un paio di anni abbondanti, il più problematico rimane quello di HHLA, presso il Porto industriale. Tuttavia la situazione d'intenso traffico di tir incolonnati, con negative ripercussioni anche per i cittadini in zona, continua. Ricordiamo a questo proposito che per la digitalizzazione e la decarbonizzazione siano già stati investiti 40 milioni di euro di finanziamenti europei, oltre alle risorse del PNRR. In questo settore sono stati presentati strumenti già operativi per la gestione dei flussi da e

Trieste

Trieste

sulle criticità ancora aperte e sulle possibili evoluzioni nella gestione dell'ultimo miglio. [z.s.] Zeno Saracino.

Adriaports

Venezia

Sistema-Veneto e interporti, Venezia chiede una ZIs estesa

Riccardo Coretti

Il presidente dell'Authority Gasparato: «Sedersi attorno a un tavolo, benefici per economia nordest» 26 Mar 2026 | Shipping Logistica VENEZIA Il presidente del porto di Venezia lancia il sasso nello stagno e, in ottica di collaborazione con gli interporti di Padova e Verona, immagina una ZIs estesa. «L'idea è quella di ampliare l'area per farla arrivare a Verona e Padova, sarebbe molto importante perché consentirebbe alle aziende che non sono direttamente coinvolte nell'attività portuale, per brevi tratti, di insediarsi dalle province circostanti e fare rete » spiega Matteo Gasparato, da poco alla guida dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Un'ipotesi ancora distante dalla realizzazione, visto che, di fatto, non se ne è mai parlato. Però, proprio per questo, per valorizzare l'economia veneta, ecco che potrebbe spuntare la soluzione in grado di fare da volano a un sistema integrato. Resta il tema della burocrazia italiana, non certo snella: «È un ragionamento che riguarda la parte nazionale, si sa che i tempi legislativi sono complessi, io forse potrò incidere in qualche decreto legislativo, ma ci vorrà tempo » continua Gasparato. La chiave di lettura è l'esempio genovese, se per il nord ovest c'è spazio, perché non costruire un modello simile anche dall'altro lato del nord Italia: «Del resto, se la ZIs di Genova arriva in Piemonte, penso che ci siano i margini per ragionarci». A margine della presentazione dello studio sull'impatto dell'economia portuale realizzato dal Centro Studi Sintesi della Cgia di Mestre , presentato ieri a Ca' Corner, Gasparato ha avuto anche modo di effettuare altre riflessioni sul momento storico attuale: «Ad oggi non stiamo risentendo di scossoni, ma è chiaro che arriveranno, anche sulla base della durata del conflitto». Il riferimento è al rincaro dell'energia, motivo che ha portato l'autorità portuale a premere sull'acceleratore per quanto riguarda il cold ironing e l'elettificazione delle banchine. Sul tema, il presidente del porto di Venezia ha poi proseguito: «Ci aspettiamo che ci siano ripercussioni, probabilmente dovremo riorganizzare il lavoro con carichi e navigabilità su canali diversi. Ipotizziamo problemi con il rigassificatore (di Rovigo, ndr), motivi per cui c'è un confronto quotidiano con la Venezia port community». Proprio su quest'ultimo argomento, Gasparato è stato però cauto: «Ancora è prematuro, per ora sono ipotesi, discorsi, ma ci attendiamo una ricaduta. Più il conflitto durerà, più sarà probabile che le rinfuse liquide e i carburanti subiranno qualche contrattempo ». Quello che invece potrebbe essere un tema positivo per la portualità veneziana è la crocieristica . Dopo l'azzeramento del Clini-Passera, ecco che l'instabilità mondiale venutasi a creare negli ultimi periodi potrebbe favorire i transiti da e per Venezia, recuperando magari quella fetta di persone che avrebbe voluto viaggiare verso il Medio Oriente, ma che, per motivi scontati, preferirà optare per altre scelte, come, appunto, la nave. Da ultimo, Gasparato ha rassicurato anche



Adriaports

Venezia

che, per quanto riguarda i lavori in corso d'opera: «La commissione Via non è in ritardo (il riferimento è all'escavo del canale Vittorio Emanuele, al Malamocco Marghera ecc.), ci attendiamo che possa arrivare una risposta entro fine maggio».

Venezia al di là delle gondole: nel sistema portuale quasi 1.500 imprese e 27mila addetti

Nel d-day del "compleanno" della città ai raggi x l'economia delle banchine VENEZIA. Nello stesso giorno in cui si festeggia il "Dantedì", in ricordo di quel venerdì in cui Dante Alighieri inizia il viaggio nella "selva oscura", a Venezia celebrano il "compleanno" della città come anniversario della fondazione perché pare fosse proprio un 25 marzo il giorno in cui, sedici secoli fa, è stata posata la prima pietra del primo nucleo alla chiesa di San Giacomo di Rialto (San Giacometo). È in occasione di tale ricorrenza che l'Authority veneziana ha messo in vetrina il dossier che passa sotto la lente d'ingrandimento l'imprenditoria marittimo-portuale a Venezia e a Chioggia sulla base dell'analisi realizzata dal Centro Studi Sintesi della Cgia di Mestre che offre - viene spiegato - «una fotografia puntuale, validata e aggiornata del sistema portuale e del suo impatto economico, occupazionale e territoriale». Niente lo dice meglio dei numeri per spiegare che è più di una semplice area portuale, semmai si configura «come piattaforma economica complessa, capace di coniugare grandi aree industriali, filiere produttive specializzate e una forte interazione porto-città». Il sistema portuale di Venezia e Chioggia si estende su 2.500 ettari sono 22 i chilometri di banchine, 65 chilometri è la lunghezza dei binari della rete ferroviaria 40 chilometri di rete stradale, il valore complessivo delle infrastrutture è di 6,4 miliardi di euro sono presenti in porto 1.442 aziende attive, appartengono un po' a tutte le classificazioni dell'intero spettro dei codici Ateco (il tessuto imprenditoriale è «diversificato e multipurpose», un «fattore chiave di resilienza e adattabilità rispetto ai cambiamenti del contesto economico internazionale»). Il sistema genera un valore della produzione pari a circa 15 miliardi di euro, tale somma corrisponde al 51% del totale del Comune di Venezia (e al 25% della provincia) ma se si mettono nel conto gli effetti diretti, indiretti e indotti, il valore complessivo raggiunge i 44,2 miliardi di euro (distribuiti per il 54,6% nell'area metropolitana di Venezia, per il 14,5% nel resto del Veneto e per il 30,9% nel territorio nazionale) in termini di prodotto interno lordo (Pil), il contributo vale il 6,5% del Pil regionale (13 miliardi di euro) e a 19 miliardi di euro su scala nazionale. dal punto di vista occupazionale, il sistema portuale impiega direttamente 26.898 addetti, allargandosi all'indotto, si arriva a coinvolgere 218.853 persone, soprattutto nell'area metropolitana (58%), i traffici portuali del sistema veneto hanno registrato una crescita nel 2025 («nonostante le tensioni geopolitiche e le criticità nelle catene logistiche globali dei traffici»): 26,2 milioni di tonnellate di merci movimentate (più 5,1%), 533mila teu (più 11,2%), 3.235 navi sotto il profilo del traffico passeggeri si sono contate 735mila persone (più 4,7%). la distribuzione merceologica mostra un equilibrio fra le tipologie che confermano la vocazione "multipurpose"



Nel d-day del "compleanno" della città ai raggi x l'economia delle banchine VENEZIA. Nello stesso giorno in cui si festeggia il "Dantedì", in ricordo di quel venerdì in cui Dante Alighieri inizia il viaggio nella "selva oscura", a Venezia celebrano il "compleanno" della città come anniversario della fondazione perché pare fosse proprio un 25 marzo il giorno in cui, sedici secoli fa, è stata posata la prima pietra del primo nucleo alla chiesa di San Giacomo di Rialto (San Giacometo). È in occasione di tale ricorrenza che l'Authority veneziana ha messo in vetrina il dossier che passa sotto la lente d'ingrandimento l'imprenditoria marittimo-portuale a Venezia e a Chioggia sulla base dell'analisi realizzata dal Centro Studi Sintesi della Cgia di Mestre che offre - viene spiegato - «una fotografia puntuale, validata e aggiornata del sistema portuale e del suo impatto economico, occupazionale e territoriale». Niente lo dice meglio dei numeri per spiegare che è più di una semplice area portuale, semmai si configura «come piattaforma economica complessa, capace di coniugare grandi aree industriali, filiere produttive specializzate e una forte interazione porto-città». Il sistema portuale di Venezia e Chioggia si estende su 2.500 ettari sono 22 i chilometri di banchine, 65 chilometri è la lunghezza dei binari della rete ferroviaria 40 chilometri di rete stradale, il valore complessivo delle infrastrutture è di 6,4 miliardi di euro sono presenti in porto 1.442 aziende attive, appartengono un po' a tutte le classificazioni dell'intero spettro dei codici Ateco (il tessuto imprenditoriale è «diversificato e multipurpose», un «fattore chiave di resilienza e adattabilità rispetto ai cambiamenti del contesto economico internazionale»). Il sistema genera un valore della produzione pari a circa 15 miliardi di euro, tale somma corrisponde al 51% del totale del Comune di Venezia (e al 25% della provincia) ma se si mettono nel conto gli effetti diretti, indiretti e indotti, il valore complessivo raggiunge i 44,2 miliardi di euro (distribuiti per il 54,6% nell'area metropolitana di Venezia, per il 14,5% nel resto del Veneto e per il 30,9% nel territorio nazionale) in termini di prodotto interno lordo (Pil), il contributo vale il 6,5% del Pil regionale (13 miliardi di euro) e a 19 miliardi di euro su scala nazionale. dal punto di vista occupazionale, il sistema portuale impiega direttamente 26.898 addetti, allargandosi all'indotto, si arriva a coinvolgere 218.853 persone, soprattutto nell'area metropolitana (58%), i traffici portuali del sistema veneto hanno registrato una crescita nel 2025 («nonostante le tensioni geopolitiche e le criticità nelle catene logistiche globali dei traffici»): 26,2 milioni di tonnellate di merci movimentate (più 5,1%), 533mila teu (più 11,2%), 3.235 navi sotto il profilo del traffico passeggeri si sono contate 735mila persone (più 4,7%). la distribuzione merceologica mostra un equilibrio fra le tipologie che confermano la vocazione "multipurpose"

La Gazzetta Marittima

Venezia

dello scalo: le merci in colli sono il 41,7% della movimentazione, le rinfuse solide il 31,6% e le rinfuse liquide il 26,7%. Accanto alla dimensione economica - è stato messo in rilievo - il **sistema portuale** veneto è impegnato in «un percorso strutturato verso la sostenibilità ambientale». Il "piano operativo triennale" da qui al 2028 prevede «interventi per la riduzione degli impatti ambientali, l'efficienza energetica e il ripristino degli ecosistemi lagunari, tra cui il progetto di riqualificazione morfologica nell'area di Malamocco, con la realizzazione di 66 ettari di barene e 33,4 ettari di velme». Parallelamente, sono in corso investimenti per la gestione sostenibile delle risorse idriche e per l'elettificazione delle banchine, con completamento previsto entro il 2026. Queste le parole del presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, **Matteo Gasparato**: «Il nostro obiettivo è riposizionare il **sistema portuale** e contribuire a cambiarne la percezione, restituendogli il ruolo di risorsa economica, sociale e culturale per il territorio. I dati dimostrano con chiarezza che la portualità rappresenta un'alternativa concreta e strutturata alla monocultura turistica. Venezia e Chioggia, insieme, esprimono un **sistema portuale** moderno, dinamico e resiliente, capace di competere a livello nazionale e internazionale». Aggiungendo poi: «In questo percorso si inserisce anche l'impegno a ricostruire l'identità di un territorio che deve al rapporto con il **mare** il proprio patrimonio culturale, attraverso la ri-nascita di un nuovo marchio capace di raccontare al Paese e al mondo il valore dei "Ports of Venice": non solo l'impatto economico e il ruolo strategico, ma anche il legame profondo con la storia, la cultura e l'identità di un luogo unico. Il lancio di nuovo brand rappresenterà il simbolo di una nuova fase, l'inizio di una nuova stagione per il porto. Questo territorio è nato "porto" ed è diventato un riferimento a livello globale: oggi, con dati concreti, dimostriamo che può continuare ad esserlo in modo moderno, sostenibile e competitivo, insieme alle Istituzioni e con una comunità che torni ad esserne orgogliosa».

'IncontraLavoro Economia del Mare': 15 aziende, 74 candidati e 170 colloqui

Presentato il logo per significare una nuova linea di azione dei Servizi Pubblici per l'impiego

Giulia Sarti

CHIOGGIA 17 aziende presenti, 71 candidati, 170 colloqui sono i numeri dell'IncontraLavoro Economia del Mare svolto dal Centro per l'Impiego di Chioggia per conto di Veneto Lavoro. Presenti i comparti dell'Economia del Mare della filiera ittica, della cantieristica navale, del trasporto merci e persone, dei lavori marittimi, del turismo balneare, le cui aziende hanno mostrato ampia soddisfazione, dicendosi pronti alla celere assunzione di diversi lavoratori in esito ai colloqui svolti. 'Questa è la quarta edizione dell'IncontraLavoro specificatamente indirizzato all'Economia del Mare - ha esordito Nicola Boscolo Pecchie responsabile del CPI - non si può pensare infatti di fare matching lavorativo in Veneto senza occuparsi anche di Economia del Mare, oltre che degli altri settori. Certo c'è da lavorare al fine di poter curare i Servizi Pubblici per l'Impiego in favore del 'sistema mare': adeguando sistemi informatici, politiche attive del lavoro, formazione professionale, modalità di acquisizione dei titoli marittimi, accesso alle banche dati, creando, in sostanza, degli accorgimenti per cui il fattore territorio diventi il principale protagonista nella gestione ed organizzazione del mercato del lavoro veneto. Tutti questi adeguamenti dovranno supportare la costruzione di una identità e di una più vocazione marittima troppo spesso marginale. Abbiamo risposto positivamente - ha commentato il comandante della Capitaneria di Porto Andrea Palma - a questa iniziativa davanti alla quale siamo disponibili, come amministrazione marittima, a metterci in rete per un servizio sempre più efficace in favore della marineria della pesca e del diportismo'. E' intervenuto inoltre il vice presidente della Regione Veneto Lucas Pavanetto che ha precisato come l'Economia del Mare sia da valorizzare da entrambe i punti di vista delle sue deleghe, sia quella al lavoro sia quella al turismo 'Venezia è la capitale nazionale del trasporto merci e passeggeri, Rovigo lo è per la filiera ittica, come Regione Veneto vogliamo supportare al massimo Veneto Lavoro in questa sfida per la Blue Economy che significa essere all'altezza di una sfida europea da affrontare grazie alla storia più antica del Veneto dell'Italia quali potenze marittime'. 'Vi porto i saluti del ministro per le Politiche del Mare Nello Musumeci - ha dichiarato Pierpaolo Ribuffo coordinatore della struttura di missione per le politiche del mare presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri - la vostra iniziativa è lodevole ed è coerente con quanto sta svolgendo il CIPOM (Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare) con la seconda edizione del Piano triennale del Mare. Queste iniziative con il coinvolgimento di tutti gli attori istituzionali ed economici creano valore in un settore strategico per l'Italia. Realizzare l'incontro tra lavoratore ed azienda è una grande necessità non priva di difficoltà e l'incontro di oggi è un valido contributo, aspetto che non mancherò di esprimere al ministro'. L'ammiraglio Ribuffo è stato omaggiato dal presidente dell'associazione culturale '7 MARI' Oscar Nalesso.



Ship Mag

Venezia

Da aprile stop dei carichi di gas dal Qatar al terminal Adriatic Lng di Rovigo

QatarEnergy avrebbe notificato a Edison l'impossibilità di rispettare le consegne a causa dei danni subiti dall'hub industriale di Ras Laffan per i missili iraniani. Le forniture da Doha valgono circa 7 miliardi di metri cubi annui, pari a poco più dell'11% del fabbisogno nazionale Rovigo - Si fanno complicano i collegamenti per le navi metaniere provenienti dal Qatar e dirette verso l'Italia, in particolare al terminale offshore Adriatic Lng Terminal di Rovigo, snodo chiave per l'approvvigionamento nazionale di gas naturale liquefatto. Alla base c'è la decisione della società statale QatarEnergy di attivare la clausola di forza maggiore su parte delle forniture, a seguito dell'escalation militare nel Golfo e degli attacchi subiti agli impianti di Ras Laffan. Secondo indiscrezioni, la compagnia dell'emirato avrebbe notificato ai clienti - tra cui controparti in Italia - l'impossibilità di rispettare alcuni obblighi contrattuali legati alle consegne di Gnl. In particolare, sarebbe stata informata Edison, principale importatore italiano dal Qatar, circa la sospensione di carichi previsti a partire dall'inizio di aprile 2026. Il blocco è legato sia alle ostilità nell'area sia ai danni subiti dall'hub industriale di Ras Laffan, il più grande al mondo per la liquefazione del gas, colpito dai missili iraniani. Gli attacchi missilistici hanno colpito infrastrutture strategiche, causando incendi e conseguenze rilevanti. Due impianti di liquefazione risultano fuori uso, pari a circa il 17% della capacità produttiva del Paese, con tempi di ripristino stimati fra tre e cinque anni. In questo contesto, la clausola di forza maggiore viene utilizzata per giustificare l'interruzione o la riduzione delle spedizioni, in una fase in cui anche la navigazione nello Stretto di Hormuz risulta compromessa. L'impatto si riflette immediatamente sul sistema logistico italiano, che dipende in misura significativa dal Gnl qatariota. Le forniture da Doha valgono circa 7 miliardi di metri cubi annui, pari a poco più dell'11% del fabbisogno nazionale. Una quota che si concentra proprio sul terminale Adriatic Lng, situato al largo di **Porto Levante**, in provincia di Rovigo. L'infrastruttura, operativa dal 2009, rappresenta uno dei principali punti di ingresso del gas liquefatto nel Paese. Il terminale, partecipato da Vtt e Snam, è in grado di rigassificare fino a 9 miliardi di metri cubi l'anno e di ricevere navi metaniere di grande capacità, incluse quelle della classe Q-Flex, utilizzate prevalentemente per le rotte dal Qatar. Proprio questa caratteristica rende l'impianto particolarmente esposto alle dinamiche del Golfo. Nel 2025 Adriatic Lng ha immesso nella rete nazionale 8,2 miliardi di metri cubi di gas, pari a oltre il 13% dei consumi italiani, ricevendo 71 navi metaniere provenienti in larga parte dal Qatar e dagli Stati Uniti. Dall'avvio delle operazioni, il terminale ha gestito oltre 1.200 arrivi e immesso più di 110 miliardi di metri cubi nella rete, con approvvigionamenti da oltre dieci Paesi. La possibile interruzione dei flussi qatarioti comporta



03/26/2026 08:58

QatarEnergy avrebbe notificato a Edison l'impossibilità di rispettare le consegne a causa dei danni subiti dall'hub industriale di Ras Laffan per i missili iraniani. Le forniture da Doha valgono circa 7 miliardi di metri cubi annui, pari a poco più dell'11% del fabbisogno nazionale Rovigo - Si fanno complicano i collegamenti per le navi metaniere provenienti dal Qatar e dirette verso l'Italia, in particolare al terminale offshore Adriatic Lng Terminal di Rovigo, snodo chiave per l'approvvigionamento nazionale di gas naturale liquefatto. Alla base c'è la decisione della società statale QatarEnergy di attivare la clausola di forza maggiore su parte delle forniture, a seguito dell'escalation militare nel Golfo e degli attacchi subiti agli impianti di Ras Laffan. Secondo indiscrezioni, la compagnia dell'emirato avrebbe notificato ai clienti - tra cui controparti in Italia - l'impossibilità di rispettare alcuni obblighi contrattuali legati alle consegne di Gnl. In particolare, sarebbe stata informata Edison, principale importatore italiano dal Qatar, circa la sospensione di carichi previsti a partire dall'inizio di aprile 2026. Il blocco è legato sia alle ostilità nell'area sia ai danni subiti dall'hub industriale di Ras Laffan, il più grande al mondo per la liquefazione del gas, colpito dai missili iraniani. Gli attacchi missilistici hanno colpito infrastrutture strategiche, causando incendi e conseguenze rilevanti. Due impianti di liquefazione risultano fuori uso, pari a circa il 17% della capacità produttiva del Paese, con tempi di ripristino stimati fra tre e cinque anni. In questo contesto, la clausola di forza maggiore viene utilizzata per giustificare l'interruzione o la riduzione delle spedizioni, in una fase in cui anche la navigazione nello Stretto di Hormuz risulta compromessa. L'impatto si riflette immediatamente sul sistema logistico italiano, che dipende in misura significativa dal Gnl qatariota. Le forniture da Doha valgono circa 7 miliardi di metri cubi annui, pari a poco più dell'11% del fabbisogno nazionale. Una quota che si concentra

Ship Mag

Venezia

un impatto diretto sui volumi in ingresso. I carichi già partiti dovrebbero raggiungere l'Europa entro i primi giorni di aprile, ma successivamente le spedizioni potrebbero ridursi o fermarsi. In prospettiva, il rischio riguarda anche i contratti di lungo termine, che prevedono forniture fino al 2034 per circa 6,4 miliardi di metri cubi annui. Edison ha già indicato la possibilità di sostituire i volumi mancanti con carichi provenienti dagli Stati Uniti o da Paesi africani . Tuttavia, la riconfigurazione delle rotte richiede tempi e si inserisce in un contesto di forte tensione sui mercati energetici. Le ripercussioni sono già visibili sui prezzi.

I porti di Venezia e Chioggia, con 15 miliardi di valore della produzione, trainano l'economia del Nordest

Secondo uno studio della Cgia di Mestre, considerando gli effetti indiretti e indotti, il valore complessivo sale a 44,2 miliardi di euro. Il **sistema portuale** vale il 6,5% del Pil regionale Venezia - Il **sistema portuale** di Venezia e Chioggia si conferma uno dei motori economici del Nordest, con un valore della produzione che sfiora i 15 miliardi di euro e un impatto che travalica i confini locali. È quanto emerge dallo studio realizzato dal Centro Studi Sintesi della Cgia di Mestre, presentato dall'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, che fotografa un ecosistema logistico-industriale articolato e in crescita. Il dato più significativo riguarda la dimensione economica diretta: i 15 miliardi di euro generati dal **sistema portuale** equivalgono al 51% del totale del comune di Venezia e al 25% della provincia, confermando il ruolo centrale della portualità nell'economia lagunare. Se si considerano gli effetti indiretti e indotti, il valore complessivo sale a 44,2 miliardi, con una ricaduta che interessa per oltre la metà l'area metropolitana veneziana ma che si estende anche al resto del Veneto e all'intero territorio nazionale. Sul piano del Pil, il contributo del **sistema portuale** è pari al 6,5% di quello regionale, per un valore di circa 13 miliardi di euro, mentre a livello nazionale l'impatto arriva a 19 miliardi. Il **sistema** si estende su 2.500 ettari, con 22 chilometri di banchine, 65 chilometri di rete ferroviaria e 40 chilometri di rete stradale, per un valore complessivo di 6,4 miliardi di euro. La struttura produttiva conta 1.442 le aziende attive, tra logistica, industria, servizi e attività marittime. Gli addetti diretti sono 26.898, ma considerando l'indotto l'occupazione complessiva stimata supera le 218 mila unità. Dal punto di vista logistico, il 2025 ha segnato un consolidamento della crescita. Le merci movimentate hanno raggiunto i 26,2 milioni di tonnellate, in aumento del 5,1%, mentre il traffico container ha toccato quota 533 mila Teu (+11,2%). A questi si aggiungono 3.235 navi scalate e 735 mila passeggeri (+4,7%). La composizione merceologica conferma la vocazione multipurpose dello scalo, con un equilibrio tra merci in colli (41,7%), rinfuse solide (31,6%) e liquide (26,7%). Nel commentare i risultati, il presidente dell'Adsp, Matteo Gasparato, ha sottolineato come si tratti di "numeri importantissimi, che vanno raccontati e fatti capire", evidenziando la necessità di rafforzare il rapporto tra porto e territorio. In una versione più ampia, Gasparato ha rimarcato che "la portualità rappresenta un'alternativa concreta e strutturata alla monocultura turistica", definendo Venezia e Chioggia un **sistema** "moderno, dinamico e resiliente". Il presidente di Venezia Port Community, Davide Calderan, ha sottolineato che "da anni ci stiamo battendo per far capire il valore della nostra economia. Rappresentiamo quelle 1.400 aziende e 26 mila lavoratori, persone che generano un'economia alternativa alla monocultura turistica, per la



Secondo uno studio della Cgia di Mestre, considerando gli effetti indiretti e indotti, il valore complessivo sale a 44,2 miliardi di euro. Il sistema portuale vale il 6,5% del Pil regionale Venezia - Il sistema portuale di Venezia e Chioggia si conferma uno dei motori economici del Nordest, con un valore della produzione che sfiora i 15 miliardi di euro e un impatto che travalica i confini locali. È quanto emerge dallo studio realizzato dal Centro Studi Sintesi della Cgia di Mestre, presentato dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, che fotografa un ecosistema logistico-industriale articolato e in crescita. Il dato più significativo riguarda la dimensione economica diretta: i 15 miliardi di euro generati dal sistema portuale equivalgono al 51% del totale del comune di Venezia e al 25% della provincia, confermando il ruolo centrale della portualità nell'economia lagunare. Se si considerano gli effetti indiretti e indotti, il valore complessivo sale a 44,2 miliardi, con una ricaduta che interessa per oltre la metà l'area metropolitana veneziana ma che si estende anche al resto del Veneto e all'intero territorio nazionale. Sul piano del Pil, il contributo del sistema portuale è pari al 6,5% di quello regionale, per un valore di circa 13 miliardi di euro, mentre a livello nazionale l'impatto arriva a 19 miliardi. Il sistema si estende su 2.500 ettari, con 22 chilometri di banchine, 65 chilometri di rete ferroviaria e 40 chilometri di rete stradale, per un valore complessivo di 6,4 miliardi di euro. La struttura produttiva conta 1.442 le aziende attive, tra logistica, industria, servizi e attività marittime. Gli addetti diretti sono 26.898, ma considerando l'indotto l'occupazione complessiva stimata supera le 218 mila unità. Dal punto di vista logistico, il 2025 ha segnato un consolidamento della crescita. Le merci movimentate hanno raggiunto i 26,2 milioni di tonnellate, in aumento del 5,1%, mentre il traffico container ha toccato quota 533 mila Teu. Tali

Ship Mag

Venezia

quale è necessario far investimenti indispensabili per mantenere l'operatività del porto. Il riferimento è al canale Malamocco Marghera, al Vittorio Emanuele, alle nuove banchine, ma anche al futuro, perché le 26 mila persone che oggi lavorano, domani dovranno avere un ricambio, quindi grazie anche alle scuole che includono un'istruzione legata a questa economia".

Porti di Genova e Savona-Vado anche la Regione Piemonte entra nella governance

I presidenti della Regione Liguria Marco Bucci e della Regione Piemonte Alberto Cirio hanno condiviso l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. Con Bucci e Cirio il segretario generale dell'Autorità di sistema Tito Vespasiani, presidente della Provincia di Savona Pierangelo Olivieri e delle Province di Alessandria e Cuneo, Luigi Benzi e Luca Robaldo. È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana. Per questo non vedo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta, tutti i territori che si estendono sotto alle Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'alta qualità di vita; ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va incentivata e promossa. Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa. Noi, come Istituzioni, siamo al servizio dei cittadini e delle imprese: più li aiutiamo a raggiungere i propri obiettivi più efficiente si dimostra il nostro operato. Ben vengano, dunque concludono Bucci e Piana tutte le iniziative che vanno in questa direzione, soprattutto se portate avanti in collaborazione con i nostri vicini piemontesi. Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi -. Ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità



104 News
Porti di Genova e Savona-Vado anche la Regione Piemonte entra nella governance

03/26/2026 19:29

I presidenti della Regione Liguria Marco Bucci e della Regione Piemonte Alberto Cirio hanno condiviso l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. Con Bucci e Cirio il segretario generale dell'Autorità di sistema Tito Vespasiani, presidente della Provincia di Savona Pierangelo Olivieri e delle Province di Alessandria e Cuneo, Luigi Benzi e Luca Robaldo. È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale - hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana - Per questo non vedo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta, tutti i territori che si estendono sotto alle Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'alta qualità di vita; ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va incentivata e promossa. Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa. Noi, come Istituzioni, siamo al servizio dei cittadini e delle imprese: più li aiutiamo a raggiungere i propri obiettivi più efficiente si

104 News

Savona, Vado

di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord Ovest e dei nostri territori. Una giornata molto concreta per il presidente della provincia Oliveri mentre il segretario dell'Autorità di sistema portuale Vespaiaiani ha sottolineato l'importanza di un impegno coordinato tra AdSP e RFI. Anche le province possono essere protagoniste della sfida per lo sviluppo della logistica e delle interconnessioni tra porto e retroporto in quanto enti che hanno il compito di collaborare alle strategie di governo di area vasta dichiarano i presidenti delle Province di Alessandria e Cuneo, Luigi Benzi e Luca Robaldo -. Le aree cuneesi e alessandrine hanno in quella retroportuale la loro vocazione naturale che potrà anche contare nei prossimi anni sulla piena operatività di infrastrutture come il Terzo Valico che contribuiranno a potenziare lo sviluppo della logistica e del trasporto delle merci nel nostro territorio, prestando la massima attenzione all'adeguamento della rete stradale necessaria al trasporto su gomma. Il sistema logistico LiguriaPiemonte e l'opportunità di lavorare insieme su infrastrutture e retroportualità per la crescita dei traffici sono stati al centro della giornata che visto protagoniste le due Regioni, le Province di Alessandria, Cuneo e Savona, coinvolte nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, con il contributo delle rispettive Unioni Industriali, l'autorità portuale e la Capitaneria di porto in una serie di sopralluoghi nell'entroterra ligure al confine con il Piemonte e ai porti di Savona e Vado. Al porto di Vado il confronto ha coinvolto, insieme all'assessore ligure Marco Scajola, anche terminalisti, spedizionieri, fornitori dei servizi tecnici e enti locali per parlare del rafforzamento delle connessioni tra l'hub portuale di SavonaVado Ligure (riferimento per le filiere agroalimentari, rinfusiere e containerizzate del nord Italia e del sud Europa) e il sistema produttivo piemontese, storico retroporto strategico, dotato di aree idonee allo sviluppo delle attività di stoccaggio e distribuzione. Lo scalo, primo d'Italia per crescita percentuale, si conferma componente trainante della piattaforma ligure, come evidenziato dai dati di traffico: significativo incremento del comparto container (+58,4%, circa 590 mila TEU movimentati) e delle rinfuse (+1,6%), in un contesto internazionale caratterizzato da persistenti incertezze geopolitiche. La visita presso APM Terminals e, successivamente, al Multipiano del porto di Savona, alla presenza anche del sindaco Marco Russo, ha consentito un approfondimento diretto sulle dinamiche dei traffici e sulle attività dei principali operatori portuali, evidenziando il ruolo centrale del sistema savonese a supporto delle catene produttive piemontesi. È emersa, infine, la prospettiva di un maggiore coinvolgimento istituzionale del Piemonte nella pianificazione del sistema ligure, attraverso un'integrazione più strutturata. Prioritario il potenziamento dell'intermodalità ferroviaria, con particolare riferimento alla direttrice SavonaTorino, asse fondamentale per l'accesso ai mercati del Nord-Ovest e ai corridoi europei, intervenendo in modo coordinato su infrastrutture, digitalizzazione e organizzazione operativa. L'obiettivo è sfruttare il completamento delle grandi opere di collegamento e consolidare un cluster economico territoriale competitivo rispetto ai principali porti europei.

Logistica: Piemonte e Liguria uniscono le forze per una governance condivisa dei porti di Genova e Savona e per lo sviluppo di aree retroportuali

Redazione Alessandria

Piemonte/Liguria I presidenti della Regione Piemonte Alberto Cirio e della Regione Liguria Marco Bucci hanno condiviso oggi l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord Ovest e dei nostri territori. È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana Per questo non vedo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta, tutti i territori che si estendono sotto alle Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'altra qualità di vita; ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va incentivata e promossa. Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa. Noi, come Istituzioni, siamo al servizio dei cittadini e delle imprese: più li aiutiamo a raggiungere i propri obiettivi più efficiente si dimostra il nostro operato. Ben vengano, dunque concludono Bucci e Piana tutte le iniziative che vanno in questa direzione, soprattutto se portate avanti in collaborazione con i nostri vicini piemontesi. L'Autorità ha già messo in campo investimenti concreti per sviluppare



Piemonte/Liguria - I presidenti della Regione Piemonte Alberto Cirio e della Regione Liguria Marco Bucci hanno condiviso oggi l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. "Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa - dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi - ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord Ovest e dei nostri territori". "È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale - hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana - Per questo non vedo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta, tutti i territori che si estendono sotto alle Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'altra qualità di vita; ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va incentivata e promossa. Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa. Noi, come Istituzioni, siamo al servizio dei cittadini e delle imprese: più li aiutiamo a raggiungere i propri obiettivi più efficiente si dimostra il nostro operato. Ben vengano, dunque concludono Bucci e Piana tutte le iniziative che vanno in questa direzione, soprattutto se portate avanti in collaborazione con i nostri vicini piemontesi. L'Autorità ha già messo in campo investimenti concreti per sviluppare

Alessandria24

Savona, Vado

il traffico ferroviario e migliorare l'integrazione e interoperabilità tra porto e rete logistica dichiara il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Tito Vespasiani. Perché questo percorso produca risultati pienamente efficaci, è necessario proseguire con un impegno condiviso sul sistema infrastrutturale, garantendo capacità adeguata, continuità operativa e una pianificazione coordinata degli interventi per assicurare un efficiente sistema trasportistico integrato all'altezza delle esigenze dei nostri distretti industriali e ai mercati di riferimento. Per garantire la piena crescita del traffico ferroviario e cogliere le opportunità di sviluppo sostenibile, è ora fondamentale un impegno coordinato tra **AdSP** e RFI, in grado di assicurare infrastrutture adeguate, continuità operativa e integrazione del sistema logistico. Anche le province possono essere protagoniste della sfida per lo sviluppo della logistica e delle interconnessioni tra porto e retroporto in quanto enti che hanno il compito di collaborare alle strategie di governo di area vasta dichiarano i presidenti delle Province di Alessandria e Cuneo, Luigi Benzi e Luca Robaldo -. Le aree cuneesi e alessandrine hanno in quella retroportuale la loro vocazione naturale che potrà anche contare nei prossimi anni sulla piena operatività di infrastrutture come il Terzo Valico che contribuiranno a potenziare lo sviluppo della logistica e del trasporto delle merci nel nostro territorio, prestando la massima attenzione all'adeguamento della rete stradale necessaria al trasporto su gomma. Una giornata dal taglio molto concreto spiega il presidente della Provincia di Savona Pierangelo Olivieri -, alla quale si lavorava da tempo, per riuscire a fare una sintesi insieme ed evidenziare i punti di maggiore forza, che devono concretizzarsi con il focus sulla logistica e sui traffici che, partendo dai rapporti storici, devono consolidarsi ma anche rinnovarsi con le nuove tecnologie e le nuove richieste dei mercati. Il sistema logistico LiguriaPiemonte e l'opportunità di lavorare insieme su infrastrutture e retroportualità per la crescita dei traffici sono stati al centro della giornata che visto protagoniste le due Regioni, le Province di Alessandria, Cuneo e Savona, coinvolte nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, con il contributo delle rispettive Unioni Industriali, l'autorità portuale e la Capitaneria di porto in una serie di sopralluoghi nell'entroterra ligure al confine con il Piemonte e ai porti di Savona e Vado. Al porto di Vado il confronto ha coinvolto, insieme all'assessore ligure Marco Scajola, anche terminalisti, spedizionieri, fornitori dei servizi tecnici e enti locali per parlare del rafforzamento delle connessioni tra l'hub portuale di SavonaVado Ligure (riferimento per le filiere agroalimentari, rinfusiere e containerizzate del nord Italia e del sud Europa) e il sistema produttivo piemontese, storico retroporto strategico, dotato di aree idonee allo sviluppo delle attività di stoccaggio e distribuzione. Lo scalo, primo d'Italia per crescita percentuale, si conferma componente trainante della piattaforma ligure, come evidenziato dai dati di traffico: significativo incremento del comparto container (+58,4%, circa 590 mila TEU movimentati) e delle rinfuse (+1,6%), in un contesto internazionale caratterizzato da persistenti incertezze geopolitiche. La visita presso APM Terminals e, successivamente, al Multipiano del porto di Savona, alla presenza anche del sindaco Marco Russo, ha consentito un approfondimento

Alessandria24

Savona, Vado

diretto sulle dinamiche dei traffici e sulle attività dei principali operatori portuali, evidenziando il ruolo centrale del sistema savonese a supporto delle catene produttive piemontesi. È emersa, infine, la prospettiva di un maggiore coinvolgimento istituzionale del Piemonte nella pianificazione del sistema ligure, attraverso un'integrazione più strutturata. Prioritario il potenziamento dell'intermodalità ferroviaria, con particolare riferimento alla direttrice SavonaTorino, asse fondamentale per l'accesso ai mercati del Nord-Ovest e ai corridoi europei, intervenendo in modo coordinato su infrastrutture, digitalizzazione e organizzazione operativa. L'obiettivo è sfruttare il completamento delle grandi opere di collegamento e consolidare un cluster economico territoriale competitivo rispetto ai principali porti europei. In mattinata il presidente Cirio ha inoltre visitato a Cairo Montenotte le aree industriali della zona di Bragno e, successivamente, quelle dell'ex stabilimento Ferrania. Presenti anche il subcommissario per le Funivie SavonaSan Giuseppe di Cairo e assessore alle aree di crisi complessa di Regione Liguria Paolo Ripamonti, gli assessori di Regione Piemonte alla logistica Enrico Bussalino e ai trasporti Marco Gabusi, i presidenti delle Province di Alessandria, Cuneo e Savona, rispettivamente Luigi Benzi, Luca Robaldo e Pierangelo Olivieri; il sindaco Paolo Lambertini, e l'Unione Industriali provinciale, nella persona del Presidente Sambin. Le aree visitate potranno essere coinvolte, in una prospettiva strategica anche alla luce dell'iter già avviato per il sistema delle Funivie nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, come già avvenuto per diverse località delle province di Alessandria, Cuneo e Savona, consolidandone il ruolo di retroporto a servizio dello scalo SavonaVado. La ZLS, istituita nel 2018, rappresenta un modello che connette porti, retroporti, interporti e aree industriali, con l'obiettivo di attrarre investimenti attraverso semplificazioni amministrative e strumenti di agevolazione, tra cui l'area franca doganale. Si tratta, nel caso dei porti di Genova e Savona, dell'unico esempio in Italia con estensione interregionale. La Provincia di Savona, componente della Cabina di Regia, ne sostiene l'ampliamento, ritenendo strategiche le sinergie tra costa ed entroterra e con le regioni limitrofe, in particolare il Piemonte, in una visione evoluta della logistica che unisce movimentazione, stoccaggio e attività produttive. In tale contesto, lo sviluppo del sistema portuale non può prescindere da un retroporto adeguato: le aree cairesi insieme ad altri ambiti della Valbormida rappresentano un'opportunità concreta per rafforzare l'integrazione funzionale tra porto e territorio. Continua a leggere l'articolo dopo il banner.

Il Torinese

Savona, Vado

Piemonte e Liguria insieme per la logistica. Governance condivisa dei porti di Genova e Savona

LOGISTICA: PIEMONTE E LIGURIA INSIEME PER LA GOVERNANCE CONDIVISA DEI PORTI DI GENOVA E SAVONA E PER LO SVILUPPO DELLE AREE RETROPORTUALI I presidenti della Regione Piemonte Alberto Cirio e della Regione Liguria Marco Bucci hanno condiviso l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi -. Ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord Ovest e dei nostri territori. È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana Per questo non vedo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta, tutti i territori che si estendono sotto alle Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'altra qualità di vita; ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va incentivata e promossa. Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa. Noi, come Istituzioni, siamo al servizio dei cittadini e delle imprese: più li aiutiamo a raggiungere i propri obiettivi più efficiente si dimostra il nostro operato. Ben vengano, dunque concludono Bucci e Piana tutte le iniziative che vanno in questa direzione, soprattutto se portate avanti in collaborazione



03/26/2026 19:30

LOGISTICA: PIEMONTE E LIGURIA INSIEME PER LA GOVERNANCE CONDIVISA DEI PORTI DI GENOVA E SAVONA E PER LO SVILUPPO DELLE AREE RETROPORTUALI I presidenti della Regione Piemonte Alberto Cirio e della Regione Liguria Marco Bucci hanno condiviso l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa - dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi -. Ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord Ovest e dei nostri territori. È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale - hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana - Per questo non vedo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio.

Il Torinese

Savona, Vado

con i nostri vicini piemontesi. L'Autorità ha già messo in campo investimenti concreti per sviluppare il traffico ferroviario e migliorare l'integrazione e interoperabilità tra porto e rete logistica dichiara il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Tito Vespasiani Perché questo percorso produca risultati pienamente efficaci, è necessario proseguire con un impegno condiviso sul sistema infrastrutturale, garantendo capacità adeguata, continuità operativa e una pianificazione coordinata degli interventi per assicurare un efficiente sistema trasportistico integrato all'altezza delle esigenze dei nostri distretti industriali e ai mercati di riferimento. Per garantire la piena crescita del traffico ferroviario e cogliere le opportunità di sviluppo sostenibile, è ora fondamentale un impegno coordinato tra **AdSP** e RFI, in grado di assicurare infrastrutture adeguate, continuità operativa e integrazione del sistema logistico. Anche le province possono essere protagoniste della sfida per lo sviluppo della logistica e delle interconnessioni tra porto e retroporto in quanto enti che hanno il compito di collaborare alle strategie di governo di area vasta dichiarano i presidenti delle Province di Alessandria e Cuneo, Luigi Benzi e Luca Robaldo -. Le aree cuneesi e alessandrine hanno in quella retroportuale la loro vocazione naturale che potrà anche contare nei prossimi anni sulla piena operatività di infrastrutture come il Terzo Valico che contribuiranno a potenziare lo sviluppo della logistica e del trasporto delle merci nel nostro territorio, prestando la massima attenzione all'adeguamento della rete stradale necessaria al trasporto su gomma. Una giornata dal taglio molto concreto spiega il presidente della Provincia di Savona Pierangelo Olivieri -, alla quale si lavorava da tempo, per riuscire a fare una sintesi insieme ed evidenziare i punti di maggiore forza, che devono concretizzarsi con il focus sulla logistica e sui traffici che, partendo dai rapporti storici, devono consolidarsi ma anche rinnovarsi con le nuove tecnologie e le nuove richieste dei mercati. Il sistema logistico LiguriaPiemonte e l'opportunità di lavorare insieme su infrastrutture e retroportualità per la crescita dei traffici sono stati al centro della giornata che visto protagoniste le due Regioni, le Province di Alessandria, Cuneo e Savona, coinvolte nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, con il contributo delle rispettive Unioni Industriali, l'autorità portuale e la Capitaneria di porto in una serie di sopralluoghi nell'entroterra ligure al confine con il Piemonte e ai porti di Savona e Vado. Al porto di Vado il confronto ha coinvolto, insieme all'assessore ligure Marco Scajola, anche terminalisti, spedizionieri, fornitori dei servizi tecnici e enti locali per parlare del rafforzamento delle connessioni tra l'hub portuale di SavonaVado Ligure (riferimento per le filiere agroalimentari, rinfusiere e containerizzate del nord Italia e del sud Europa) e il sistema produttivo piemontese, storico retroporto strategico, dotato di aree idonee allo sviluppo delle attività di stoccaggio e distribuzione. Lo scalo, primo d'Italia per crescita percentuale, si conferma componente trainante della piattaforma ligure, come evidenziato dai dati di traffico: significativo incremento del comparto container (+58,4%, circa 590 mila TEU movimentati) e delle rinfuse (+1,6%), in un contesto internazionale caratterizzato da persistenti incertezze geopolitiche. La visita presso APM Terminals e, successivamente,

Il Torinese

Savona, Vado

al Multipiano del porto di Savona, alla presenza anche del sindaco Marco Russo, ha consentito un approfondimento diretto sulle dinamiche dei traffici e sulle attività dei principali operatori portuali, evidenziando il ruolo centrale del sistema savonese a supporto delle catene produttive piemontesi. È emersa, infine, la prospettiva di un maggiore coinvolgimento istituzionale del Piemonte nella pianificazione del sistema ligure, attraverso un'integrazione più strutturata. Prioritario il potenziamento dell'intermodalità ferroviaria, con particolare riferimento alla direttrice Savona-Torino, asse fondamentale per l'accesso ai mercati del Nord-Ovest e ai corridoi europei, intervenendo in modo coordinato su infrastrutture, digitalizzazione e organizzazione operativa. L'obiettivo è sfruttare il completamento delle grandi opere di collegamento e consolidare un cluster economico territoriale competitivo rispetto ai principali porti europei. In mattinata il presidente Cirio ha inoltre visitato a Cairo Montenotte le aree industriali della zona di Bragno e, successivamente, quelle dell'ex stabilimento Ferrania. Presenti anche il subcommissario per le Funvie Savona-San Giuseppe di Cairo e assessore alle aree di crisi complessa di Regione Liguria Paolo Ripamonti, gli assessori di Regione Piemonte alla logistica Enrico Bussalino e ai trasporti Marco Gabusi, i presidenti delle Province di Alessandria, Cuneo e Savona, rispettivamente Luigi Benzi, Luca Robaldo e Pierangelo Olivieri; il sindaco Paolo Lambertini, e l'Unione Industriali provinciale, nella persona del Presidente Sambin. Le aree visitate potranno essere coinvolte, in una prospettiva strategica anche alla luce dell'iter già avviato per il sistema delle Funvie nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, come già avvenuto per diverse località delle province di Alessandria, Cuneo e Savona, consolidandone il ruolo di retroporto a servizio dello scalo Savona-Vado. La ZLS, istituita nel 2018, rappresenta un modello che connette porti, retroporti, interporti e aree industriali, con l'obiettivo di attrarre investimenti attraverso semplificazioni amministrative e strumenti di agevolazione, tra cui l'area franca doganale. Si tratta, nel caso dei porti di Genova e Savona, dell'unico esempio in Italia con estensione interregionale. La Provincia di Savona, componente della Cabina di Regia, ne sostiene l'ampliamento, ritenendo strategiche le sinergie tra costa ed entroterra e con le regioni limitrofe, in particolare il Piemonte, in una visione evoluta della logistica che unisce movimentazione, stoccaggio e attività produttive. In tale contesto, lo sviluppo del sistema portuale non può prescindere da un retroporto adeguato: le aree cairesi insieme ad altri ambiti della Valbormida rappresentano un'opportunità concreta per rafforzare l'integrazione funzionale tra porto e territorio. cs Leggi qui le ultime notizie: IL TORINESE Your email address will not be published.

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Autorità dei porti liguri, Bucci e Cirio: Il Piemonte deve entrare nella governance dei porti di Savona e Genova

Gaia Cifone

Bucci ribadisce la disponibilità: "Nell'ambito di un maggiore sviluppo della logistica" Savona/Vado . I presidenti della Regione Liguria Marco Bucci e della Regione Piemonte Alberto Cirio hanno condiviso oggi, giovedì 26 marzo, l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. Seduti per la prima volta allo stesso tavolo i due presidenti hanno ribadito l'importanza fondamentale dell'entrata della Regione Piemonte nell'Autorità portuale di Savona e Genova: In nome di un maggiore sviluppo della logistica, affermano all'unisono. L'augurio dei due governatori è che le nuove norme possano consentire questa adesione . : Il Piemonte è l'area che sviluppa i traffici che poi passano attraverso i nostri porti spiega Bucci è giusto che il Piemonte entri a far parte dell'Autorità portuale perché fa sì che ci sia maggiore collaborazione e che si raggiungano gli obiettivi che servono a una ricaduta

occupazionale su tutto il territorio. Noi cerchiamo sempre di fare le cose che servono ai nostri cittadini. Nel giro di 7 anni tutte le merci d'Europa viaggeranno attraverso due grandi direttrici: la Lisbona-Kiev e la Genova-Rotterdam. Queste due grandi direttrici si incrociano in Piemonte e in un punto che è direttamente collegato a Savona e Genova. Diventeremo centro nevralgico dello spostamento di tutte le merci d'Europa . Noi ci mettiamo a disposizione e riteniamo che sia una cosa utile per tutti la nostra partecipazione dentro l'Autorità portuale ligure, in modo da poter contribuire a prendere buone decisioni per quanto riguarda lo spostamento delle merci. Non dobbiamo dimenticare che qui arriva il 30% dell'iva che il nostro paese incassa ogni anno, vuol dire che i porti della Liguria generano oltre 6 milioni di euro di introiti per lo stato. Lo Stato deve dunque intervenire, afferma Cirio. Punto chiave sarebbe la realizzazione di un retroporto nel vicinissimo territorio della Valbormida e della provincia di Alessandria: Il Comune di Cairo e Millesimo possono servire per questo, continua il numero uno di Regione Liguria. È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino a una maggiore crescita economica e occupazionale hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana Per questo non vediamo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte,



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Lombardia, Valle d'Aosta, tutti i territori che si estendono sotto alle Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'alta qualità di vita; ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va incentivata e promossa. Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa. Noi, come Istituzioni, siamo al servizio dei cittadini e delle imprese: più li aiutiamo a raggiungere i propri obiettivi più efficiente si dimostra il nostro operato. Ben vengano, dunque concludono Bucci e Piana tutte le iniziative che vanno in questa direzione, soprattutto se portate avanti in collaborazione con i nostri vicini piemontesi. Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi -. Ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord Ovest e dei nostri territori. L'Autorità ha già messo in campo investimenti concreti per sviluppare il traffico ferroviario e migliorare l'integrazione e interoperabilità tra porto e rete logistica dichiara il segretario generale Tito Vespasiani Perché questo percorso produca risultati pienamente efficaci, è necessario proseguire con un impegno condiviso sul sistema infrastrutturale, garantendo capacità adeguata, continuità operativa e una pianificazione coordinata degli interventi per assicurare un efficiente sistema trasportistico integrato all'altezza delle esigenze dei nostri distretti industriali e ai mercati di riferimento. Per garantire la piena crescita del traffico ferroviario e cogliere le opportunità di sviluppo sostenibile, è ora fondamentale un impegno coordinato tra **AdSP** e RFI, in grado di assicurare infrastrutture adeguate, continuità operativa e integrazione del sistema logistico. Una giornata dal taglio molto concreto spiega il presidente della Provincia di Savona Pierangelo Olivieri alla quale si lavorava da tempo, per riuscire a fare una sintesi insieme ed evidenziare i punti di maggiore forza, che devono concretizzarsi con il focus sulla logistica e sui traffici che, partendo dai rapporti storici, devono consolidarsi ma anche rinnovarsi con le nuove tecnologie e le nuove richieste dei mercati. Anche le province possono essere protagoniste della sfida per lo sviluppo della logistica e delle interconnessioni tra porto e retroporto in quanto enti che hanno il compito di collaborare alle strategie di governo di area vasta dichiarano i presidenti delle Provincie di Alessandria e Cuneo, Luigi Benzi e Luca Robaldo -. Le aree cuneesi e alessandrine hanno in quella retroportuale la loro vocazione naturale che potrà anche contare nei prossimi anni sulla piena operatività di infrastrutture

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

come il Terzo Valico che contribuiranno a potenziare lo sviluppo della logistica e del trasporto delle merci nel nostro territorio, prestando la massima attenzione all'adeguamento della rete stradale necessaria al trasporto su gomma. Il sistema logistico LiguriaPiemonte e l'opportunità di lavorare insieme su infrastrutture e retroportualità per la crescita dei traffici sono stati al centro della giornata che visto protagoniste le due Regioni, le Province di Alessandria, Cuneo e Savona, coinvolte nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, con il contributo delle rispettive Unioni Industriali, l'autorità portuale e la Capitaneria di porto in una serie di sopralluoghi nell'entroterra ligure al confine con il Piemonte e ai porti di Savona e Vado. Al porto di Vado il confronto ha coinvolto, insieme all'assessore ligure Marco Scajola, anche terminalisti, spedizionieri, fornitori dei servizi tecnici e enti locali per parlare del rafforzamento delle connessioni tra l'hub portuale di SavonaVado Ligure (riferimento per le filiere agroalimentari, rinfusiere e containerizzate del nord Italia e del sud Europa) e il sistema produttivo piemontese, storico retroporto strategico, dotato di aree idonee allo sviluppo delle attività di stoccaggio e distribuzione. Lo scalo, primo d'Italia per crescita percentuale, si conferma componente trainante della piattaforma ligure, come evidenziato dai dati di traffico: significativo incremento del comparto container (+58,4%, circa 590 mila TEU movimentati) e delle rinfuse (+1,6%), in un contesto internazionale caratterizzato da persistenti incertezze geopolitiche. La visita presso APM Terminals e, successivamente, al Multipiano del porto di Savona, alla presenza anche del sindaco Marco Russo, ha consentito un approfondimento diretto sulle dinamiche dei traffici e sulle attività dei principali operatori portuali, evidenziando il ruolo centrale del sistema savonese a supporto delle catene produttive piemontesi. È emersa, infine, la prospettiva di un maggiore coinvolgimento istituzionale del Piemonte nella pianificazione del sistema ligure, attraverso un'integrazione più strutturata. Prioritario il potenziamento dell'intermodalità ferroviaria, con particolare riferimento alla direttrice SavonaTorino, asse fondamentale per l'accesso ai mercati del Nord-Ovest e ai corridoi europei, intervenendo in modo coordinato su infrastrutture, digitalizzazione e organizzazione operativa. L'obiettivo è sfruttare il completamento delle grandi opere di collegamento e consolidare un cluster economico territoriale competitivo rispetto ai principali porti europei. In mattinata il presidente Cirio ha inoltre visitato a Cairo Montenotte le aree industriali della zona di Bragno e, successivamente, quelle dell'ex stabilimento Ferrania. Presenti anche il subcommissario per le Funivie SavonaSan Giuseppe di Cairo e assessore alle aree di crisi complessa di Regione Liguria Paolo Ripamonti, gli assessori di Regione Piemonte alla logistica Enrico Bussalino e ai trasporti Marco Gabusi, i presidenti delle Province di Alessandria, Cuneo e Savona, rispettivamente Luigi Benzi, Luca Robaldo e Pierangelo Olivieri; il sindaco Paolo Lambertini, e l'Unione Industriali provinciale, nella persona del Presidente Sambin. Le aree visitate potranno essere coinvolte, in una prospettiva strategica anche alla luce dell'iter già avviato per il sistema delle Funivie nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, come già avvenuto per diverse località delle province di Alessandria, Cuneo e Savona, consolidandone il ruolo di retroporto

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

a servizio dello scalo SavonaVado. La ZLS, istituita nel 2018, rappresenta un modello che connette porti, retroporti, interporti e aree industriali, con l'obiettivo di attrarre investimenti attraverso semplificazioni amministrative e strumenti di agevolazione, tra cui l'area franca doganale. Si tratta, nel caso dei porti di Genova e Savona, dell'unico esempio in Italia con estensione interregionale. La Provincia di Savona, componente della Cabina di Regia, ne sostiene l'ampliamento, ritenendo strategiche le sinergie tra costa ed entroterra e con le regioni limitrofe, in particolare il Piemonte, in una visione evoluta della logistica che unisce movimentazione, stoccaggio e attività produttive. In tale contesto, lo sviluppo del sistema portuale non può prescindere da un retroporto adeguato: le aree cairensi insieme ad altri ambiti della Valbormida rappresentano un'opportunità concreta per rafforzare l'integrazione funzionale tra porto e territorio. E restando in Val Bormida il presidente Cirio lancia l'idea di candidare la funivia commerciale Savona-San Giuseppe di Cairo come patrimonio Unesco di architettura industriale. L'infrastruttura è ferma dal 2019 e attende un rilancio. Ho sempre avuto un ottimo rapporto con tutto ciò che riguarda l'Unesco conclude Cirio il mondo Unesco serve anche per quelle che sono le infrastrutture industriali più iconiche del mondo. Vedendo la funivia credo che ci siano tutti i presupposti, se il presidente Bucci lo vorrà, per candidare questa infrastruttura come Patrimonio Mondiale dell'Umanità. Questo permetterebbe di reperire risorse economiche per mettere in sicurezza conservativa il bene e per mantenere un suo futuro utilizzo logistico per il trasporto di merci.

Informatore Navale

Savona, Vado

FS LOGISTIX e LOGTAINER: al via i collegamenti ferroviari merci dai Porti di Genova e Vado verso Verona e Milano

Servizi intermodali per gli hub di Verona Quadrante Europa e Milano Segrate. La partnership rafforza il ruolo del trasporto ferroviario come asse strategico dei flussi marittimi. Al via i collegamenti ferroviari merci tra il porto di Genova e Vado Ligure e i terminal di Verona Quadrante Europa e Milano Segrate, frutto della partnership tra FS Logistix e Logtainer. L'accordo, siglato dagli AD delle due società Sabrina De Filippis e Paolo Montanari, contribuisce a rafforzare concretamente l'intermodalità mare-ferro a supporto dei flussi da e verso i porti liguri: le merci che arrivano via nave nei porti vengono caricate direttamente sui treni di Mercitalia Rail per essere trasferite a Verona o Milano e da lì proseguire verso le destinazioni finali in Italia e in Europa. La collaborazione tra la società logistica del Gruppo FS e l'operatore intermodale controllato dal gruppo GIP 2.0 evolve in una sinergia industriale ancora più concreta, che supera la sola dimensione della trazione per entrare nel vivo della gestione dei flussi logistici. Arrivare negli hub di Segrate e Verona permetterà di avvalersi anche del network intermodale per il centro/nord Europa, collegando di fatto i porti liguri ai principali terminal e porti europei.

Una visione condivisa che punta a rendere il trasporto ferroviario la spina dorsale dei flussi marittimi, rafforzando l'integrazione tra porto, terminal inland e mercato, contribuendo a una logistica più efficiente, competitiva e sostenibile. I servizi si aggiungono all'accordo commerciale siglato a maggio 2025 da FS Logistix e Logtainer per lo sviluppo della logistica intermodale marittima. L'intesa prevede l'integrazione di competenze complementari per offrire al mercato soluzioni di trasporto ferro-gomma su un network sempre più esteso, ad alta frequenza e qualità di servizio, con FS Logistix impegnata nella componente ferroviaria e Logtainer come interfaccia commerciale unica verso il mercato.



Informazioni Marittime

Savona, Vado

FS Logistix e Logtainer, via ai collegamenti tra porto di Genova e Vado Ligure con Verona e Milano

Servizi intermodali per gli hub di Quadrante Europa e Segrate. La partnership rafforza il ruolo del trasporto ferroviario come asse strategico dei flussi marittimi. Sono stati avviati i collegamenti ferroviari merci tra il porto di Genova e **Vado** Ligure e i terminal di Verona Quadrante Europa e Milano Segrate, frutto della partnership tra FS Logistix e Logtainer. L'accordo, siglato dagli ad delle due società Sabrina De Filippis e Paolo Montanari, contribuisce a rafforzare concretamente l'intermodalità mare-ferro a supporto dei flussi da e verso i porti liguri: le merci che arrivano via nave nei porti vengono caricate direttamente sui treni di Mercitalia Rail per essere trasferite a Verona o Milano e da lì proseguire verso le destinazioni finali in Italia e in Europa. La collaborazione tra la società logistica del Gruppo FS e l'operatore intermodale controllato dal gruppo GIP 2.0 evolve in una sinergia industriale ancora più concreta, che supera la sola dimensione della trazione per entrare nel vivo della gestione dei flussi logistici. Arrivare negli hub di Segrate e Verona permetterà di avvalersi anche del network intermodale per il centro/nord Europa, collegando di fatto i porti liguri ai principali terminal e porti europei.

Una visione condivisa che punta a rendere il trasporto ferroviario la spina dorsale dei flussi marittimi, rafforzando l'integrazione tra porto, terminal inland e mercato, contribuendo a una logistica più efficiente, competitiva e sostenibile. I servizi si aggiungono all'accordo commerciale siglato a maggio 2025 da FS Logistix e Logtainer per lo sviluppo della logistica intermodale marittima. L'intesa prevede l'integrazione di competenze complementari per offrire al mercato soluzioni di trasporto ferro-gomma su un network sempre più esteso, ad alta frequenza e qualità di servizio, con FS Logistix impegnata nella componente ferroviaria e Logtainer come interfaccia commerciale unica verso il mercato. Condividi Tag ferrovie Articoli correlati.



Merci in treno dai porti di Genova e Vado verso i poli di Verona e Milano

Alleanza fra Fs Logistix e Logtainer: il trasporto ferroviario si "sposa" ai flussi marittimi ROMA. Nascono dalla collaborazione fra Fs Logistix e Logtainer: l'una è "figlia" del gruppo ferroviario pubblico nazionale, l'altra è controllata dall'alleanza che attorno alla dynasty dei Negri raggruppa alcune storiche famiglie dell'imprenditoria marittimo-portuale genovese come Schenone, Cerruti e Magillo. Il frutto di questa intesa è il decollo dei collegamenti ferroviari merci che mettono in relazione i porti di Genova e **Vado** Ligure con i terminal di Verona Quadrante Europa e di Milano Segrate. Secondo quanto è stato reso noto, l'accordo è stato siglato dalle firme degli amministratori delegati delle due società: Sabrina De Filippis dal lato Fs e Paolo Montanari dalla sponda Logtainer. Obiettivo: puntare a «rafforzare concretamente l'intermodalità mare-ferro a supporto dei flussi da e verso i porti liguri», è stato detto. In concreto: le merci che arrivano via nave nei porti - viene fatto rilevare - vengono «caricate direttamente sui treni di Mercitalia Rail per essere trasferite a Verona o Milano e da lì proseguire verso le destinazioni finali in Italia e in Europa». La collaborazione tra la società logistica del Gruppo Fs e l'operatore intermodale controllato dal gruppo Gip 2.0 - è stato messo in chiaro - non si limita alla sola dimensione della trazione: anzi, entra «nel vivo della gestione dei flussi logistici». Grazie al fatto di raggiungere i poli di Segrate e Verona permetterà di «avvalersi anche del network intermodale per il centro-nord Europa, collegando di fatto i porti liguri ai principali terminal e porti europei». L'intenzione è quella di «rendere il trasporto ferroviario la spina dorsale dei flussi marittimi, rafforzando l'integrazione tra porto, terminal inland e mercato», in modo da contribuire a «una logistica più efficiente, competitiva e sostenibile». Fs Logistix e Logtainer avevano alle spalle già una intesa commerciale sottoscritta nel maggio scorso in nome dello sviluppo della logistica intermodale marittima. L'accordo prevede «l'integrazione di competenze complementari per offrire al mercato soluzioni di trasporto ferro-gomma su un network sempre più esteso, ad alta frequenza e qualità di servizio»: da un lato, con Fs Logistix «impegnata nella componente ferroviaria» e, dall'altro, con Logtainer nelle vesti di «interfaccia commerciale unica verso il mercato».



03/26/2026 12:33

Alleanza fra Fs Logistix e Logtainer: il trasporto ferroviario si "sposa" ai flussi marittimi ROMA. Nascono dalla collaborazione fra Fs Logistix e Logtainer: l'una è "figlia" del gruppo ferroviario pubblico nazionale, l'altra è controllata dall'alleanza che attorno alla dynasty dei Negri raggruppa alcune storiche famiglie dell'imprenditoria marittimo-portuale genovese come Schenone, Cerruti e Magillo. Il frutto di questa intesa è il decollo dei collegamenti ferroviari merci che mettono in relazione i porti di Genova e Vado Ligure con i terminal di Verona Quadrante Europa e di Milano Segrate. Secondo quanto è stato reso noto, l'accordo è stato siglato dalle firme degli amministratori delegati delle due società: Sabrina De Filippis dal lato Fs e Paolo Montanari dalla sponda Logtainer. Obiettivo: puntare a «rafforzare concretamente l'intermodalità mare-ferro a supporto dei flussi da e verso i porti liguri», è stato detto. In concreto: le merci che arrivano via nave nei porti - viene fatto rilevare - vengono «caricate direttamente sui treni di Mercitalia Rail per essere trasferite a Verona o Milano e da lì proseguire verso le destinazioni finali in Italia e in Europa». La collaborazione tra la società logistica del Gruppo Fs e l'operatore intermodale controllato dal gruppo Gip 2.0 - è stato messo in chiaro - non si limita alla sola dimensione della trazione: anzi, entra «nel vivo della gestione dei flussi logistici». Grazie al fatto di raggiungere i poli di Segrate e Verona permetterà di «avvalersi anche del network intermodale per il centro-nord Europa, collegando di fatto i porti liguri ai principali terminal e porti europei». L'intenzione è quella di «rendere il trasporto ferroviario la spina dorsale dei flussi marittimi, rafforzando l'integrazione tra porto, terminal inland e mercato», in modo da contribuire a «una logistica più efficiente, competitiva e sostenibile». Fs Logistix e Logtainer avevano alle spalle già una intesa commerciale sottoscritta nel maggio scorso in nome dello sviluppo della logistica intermodale marittima. L'accordo prevede «l'integrazione di

Piemonte e Liguria uniscono le forze per la logistica: asse strategico sui porti di Genova e Savona

Il presidente Cirio punta all'ingresso nella governance dell'Autorità portuale per consolidare il ruolo del Piemonte come cuore logistico d'Europa. Un patto strategico tra territori per disegnare il futuro della logistica nel Nord Ovest. È questo l'obiettivo condiviso dai presidenti della Regione Piemonte, Alberto Cirio, e della Regione Liguria, Marco Bucci, che hanno gettato le basi per una governance condivisa dei porti di Genova e Savona-Vado. Al centro del progetto c'è la richiesta del Piemonte di ottenere un posto nel consiglio di amministrazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, un passo considerato fondamentale per massimizzare le potenzialità di connessione tra gli scali marittimi e il retroporto piemontese. Per concretizzare questa visione, il governatore piemontese ha spiegato: "Come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione". Guardando al futuro, Bucci ha tracciato una prospettiva ambiziosa: "Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa". Al centro del confronto c'è anche l'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) ai territori di confine. Questo modello, che unisce porti e aree industriali attraverso agevolazioni e semplificazioni, rappresenta un caso unico in Italia per la sua estensione interregionale, confermando l'hub di Savona-Vado primo in Italia per crescita percentuale con un +58,4% nel comparto container come motore essenziale per le catene produttive piemontesi.



Liguria 24

Savona, Vado

Autorità dei porti liguri, Bucci e Cirio: Il Piemonte deve entrare nella governance dei porti di Savona e Genova

Redazione Ivg

Savona/Vado . I presidenti della Regione Liguria Marco Bucci e della Regione Piemonte Alberto Cirio hanno condiviso oggi, giovedì 26 marzo, l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. Seduti per la prima volta allo stesso tavolo i due presidenti hanno ribadito l'importanza fondamentale dell'entrata della Regione Piemonte nell'Autorità portuale di Savona e Genova: In nome di un maggiore sviluppo della logistica, affermano all'unisono.



Lo Spiffero

Savona, Vado

Il Piemonte fa rotta verso il porto. Cirio e Bucci, patto della Lanterna 6 foto

Più vicino l'ingresso nella governance degli scali liguri. A Savona il governatore piemontese si presenta "cn garbo sabaudo" e ottiene il faro verde dall'ex sindaco della Superba. In vista un posto nel comitato di gestione con un emendamento al testo di Rixi Senza fischi dal fumaio, ma in punta di piedi con garbo sabaudo. Questa è l'entrata in porto del Piemonte che Alberto Cirio immaginava da tempo e che ora può ragionevolmente prevedere, grazie alla luce verde quella che segna l'ingresso a dritta accesa dal suo collega ligure Marco Bucci e a qualche correzione di rotta nella navigazione della nuova legge in materia di scali marittimi. Quanto ancora la Regione, il cui territorio rappresenta da sempre il retroporto naturale dello scalo di Genova e di quelli di Savona e Vado, dovrà attendere per avere un posto nella governance del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale è difficile dirlo. Retroporto storico Un dato è certo: dall'incontro odierno a Savona sono giunti segnali chiari di una visione comune e condivisa che, insieme al sostegno del mondo produttivo, a cominciare dai vertici territoriali di Confindustria, dovrebbero agevolare non poco i necessari passaggi parlamentari e normativi per tradurre

in fatti, in un domani non lontano, gli intenti di oggi. L'attuale rappresentanza in seno al comitato di gestione dell'Autorità portuale, presieduta da Matteo Paroli, è limitata entro i confini della Liguria, con quattro membri rispettivamente espressi dalla Regione, dal Comune e dalla Città metropolitana di Genova, dal Comune di Savona e dall'Autorità marittima. La road map La road map affinata, ma soprattutto formalmente condivisa, tra i ricordi d'infanzia di Cirio i viaggi verso il mare lungo la Torino-Savona e un presente fatto di pacche sulle spalle e appuntamenti a Bruxelles con Bucci, prevede inevitabilmente una modifica al testo su cui sta lavorando da tempo il sottosegretario del Mit con delega ai porti, Edoardo Rixi, plenipotenziario della Lega in terra ligure. Ed è proprio il canale leghista quello a cui il governatore del Piemonte attraverso il suo assessore Enrico Bussalino (anch'egli nella missione savonese) e, sul fronte parlamentare, il capogruppo a Montecitorio Riccardo Molinari ha affidato il compito di sondare il terreno prima e agire poi, con l'obiettivo di intervenire con un emendamento al testo per aprire all'ingresso del Piemonte nella futura governance del sistema portuale di Genova e Savona. Gioco di sponda Un gioco di sponda, nel quale Cirio è maestro, che vede anche rapporti recentemente rafforzati con il presidente della Provincia di Savona, Pierangelo Olivieri, gli stakeholder della logistica e, ovviamente, un asse tra il grattacielo del Lingotto e il palazzo di piazza De Ferrari. Cita le direttrici delle merci Lisbona-Kiev e Genova-Rotterdam, Cirio, e dice che dobbiamo farci trovare pronti. Ricorda anche che le prospettive di crescita del Nord-Ovest, per la prima volta, superano quelle del Nord-Est, che pure rimane ricco. E poi la storica funzione di banchina asciutta del Piemonte,



Più vicino l'ingresso nella governance degli scali liguri. A Savona il governatore piemontese si presenta "cn garbo sabaudo" e ottiene il faro verde dall'ex sindaco della Superba. In vista un posto nel comitato di gestione con un emendamento al testo di Rixi Senza fischi dal fumaio, ma "in punta di piedi con garbo sabaudo". Questa è l'entrata in porto del Piemonte che Alberto Cirio immaginava da tempo e che ora può ragionevolmente prevedere, grazie alla luce verde - quella che segna l'ingresso a dritta - accesa dal suo collega ligure Marco Bucci e a qualche correzione di rotta nella navigazione della nuova legge in materia di scali marittimi. Quanto ancora la Regione, il cui territorio rappresenta da sempre il retroporto naturale dello scalo di Genova e di quelli di Savona e Vado, dovrà attendere per avere un posto nella governance del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale è difficile dirlo. Retroporto storico Un dato è certo: dall'incontro odierno a Savona sono giunti segnali chiari di una visione comune e condivisa che, insieme al sostegno del mondo produttivo, a cominciare dai vertici territoriali di Confindustria, dovrebbero agevolare non poco i necessari passaggi parlamentari e normativi per tradurre in fatti, in un domani non lontano, gli intenti di oggi. L'attuale rappresentanza in seno al comitato di gestione dell'Autorità portuale, presieduta da Matteo Paroli, è limitata entro i confini della Liguria, con quattro membri rispettivamente espressi dalla Regione, dal Comune e dalla Città metropolitana di Genova, dal Comune di Savona e dall'Autorità marittima. La road map La road map affinata, ma soprattutto formalmente condivisa, tra i ricordi d'infanzia di Cirio - "I vianni verso il mare lungo la Torino-Savona" - e un presente fatto di pacche sulle

Lo Spiffero

Savona, Vado

con gli spazi per le merci che mancano alla Liguria. Insomma, le condizioni per avere voce in capitolo nella gestione degli scali, a detta del presidente della Regione senza mare, non mancano. C'era da ottenere quella luce verde all'ingresso del porto che oggi è arrivata da Bucci, senza che l'ex sindaco della Superba mancasse di aprire, nella visione futura, anche alla Lombardia, per fare scelte insieme nel segno dello sviluppo. Bucci vede opportunità. Per Bucci, è fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino a una maggiore crescita economica e occupazionale. Hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana. Per questo non vedo ostacoli, ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. Ancora il governatore ligure: La storia ce lo ha insegnato e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta: tutti i territori che si estendono sotto le Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'alta qualità della vita. Ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va sostenuta e promossa. Navigazione in Parlamento Come se non avessero già affrontato la questione, lontano dai riflettori, oggi Cirio non senza un sussiego tradotto in garbo sabauda è tornato a ripetere che noi ci candidiamo a far parte della governance dei porti nella misura in cui il governo della Liguria e le città di Genova e Savona lo riterranno opportuno. Sul tavolo, le vettovaglie portate dal versante opposto dell'Appennino: concretezza, pragmatismo, buon senso e voglia di lavorare. Scontata la risposta di Bucci, con il quale Cirio, vestiti rapidamente i panni di vice di Antonio Tajani, troverà il tempo anche per benedire la nuova sede savonese di Forza Italia con il consigliere regionale e fedelissimo (già suo collaboratore ai tempi di Bruxelles) Angelo Vaccarezza. La rotta, tutta a dritta, del Piemonte verso l'approdo alla governance dei porti liguri di ponente è tracciata: Bucci ha acceso il faro verde. Resta e non è poco da scoprire quanto durerà e quali acque incontrerà la navigazione della nuova legge in Parlamento.

News Biella

Savona, Vado

Logistica, Piemonte e Liguria insieme per governance condivisa di porti Genova e Savona e sviluppo aree retroportuali

I presidenti della Regione Piemonte Alberto Cirio e della Regione Liguria Marco Bucci hanno condiviso oggi l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi -. Ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord Ovest e dei nostri territori. "È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale - hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana - Per questo non vedo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta, tutti i territori che si estendono sotto alle Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'altra qualità di vita; ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va incentivata e promossa. Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa. Noi, come Istituzioni, siamo al servizio dei cittadini e delle imprese: più li aiutiamo a raggiungere i propri obiettivi più efficiente si dimostra il nostro operato. Ben vengano, dunque - concludono Bucci e Piana - tutte le iniziative che vanno in questa direzione, soprattutto se portate avanti in collaborazione con i nostri vicini piemontesi". "L'Autorità ha già messo in campo investimenti concreti per sviluppare il traffico ferroviario e



03/26/2026 18:32

I presidenti della Regione Piemonte Alberto Cirio e della Regione Liguria Marco Bucci hanno condiviso oggi l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. "Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa - dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi -. Ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord Ovest e dei nostri territori". "È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale - hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana - Per questo non vedo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi

News Biella

Savona, Vado

migliorare l'integrazione e interoperabilità tra porto e rete logistica - dichiara il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Tito Vespasiani - Perché questo percorso produca risultati pienamente efficaci, è necessario proseguire con un impegno condiviso sul sistema infrastrutturale, garantendo capacità adeguata, continuità operativa e una pianificazione coordinata degli interventi per assicurare un efficiente sistema trasportistico integrato all'altezza delle esigenze dei nostri distretti industriali e ai mercati di riferimento. Per garantire la piena crescita del traffico ferroviario e cogliere le opportunità di sviluppo sostenibile, è ora fondamentale un impegno coordinato tra **AdSP** e RFI, in grado di assicurare infrastrutture adeguate, continuità operativa e integrazione del sistema logistico". Anche le province possono essere protagoniste della sfida per lo sviluppo della logistica e delle interconnessioni tra porto e retroporto in quanto enti che hanno il compito di collaborare alle strategie di governo di area vasta - dichiarano i presidenti delle Province di Alessandria e Cuneo, Luigi Benzi e Luca Robaldo -. Le aree cuneesi e alessandrine hanno in quella retroportuale la loro vocazione naturale che potrà anche contare nei prossimi anni sulla piena operatività di infrastrutture come il Terzo Valico che contribuiranno a potenziare lo sviluppo della logistica e del trasporto delle merci nel nostro territorio, prestando la massima attenzione all'adeguamento della rete stradale necessaria al trasporto su gomma. "Una giornata dal taglio molto concreto - spiega il presidente della Provincia di Savona Pierangelo Olivieri -, alla quale si lavorava da tempo, per riuscire a fare una sintesi insieme ed evidenziare i punti di maggiore forza, che devono concretizzarsi con il focus sulla logistica e sui traffici che, partendo dai rapporti storici, devono consolidarsi ma anche rinnovarsi con le nuove tecnologie e le nuove richieste dei mercati". Il sistema logistico LiguriaPiemonte e l'opportunità di lavorare insieme su infrastrutture e retroportualità per la crescita dei traffici sono stati al centro della giornata che visto protagoniste le due Regioni, le Province di Alessandria, Cuneo e Savona, coinvolte nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, con il contributo delle rispettive Unioni Industriali, l'autorità portuale e la Capitaneria di porto in una serie di sopralluoghi nell'entroterra ligure al confine con il Piemonte e ai porti di Savona e Vado. Al porto di Vado il confronto ha coinvolto, insieme all'assessore ligure Marco Scajola, anche terminalisti, spedizionieri, fornitori dei servizi tecnici e enti locali per parlare del rafforzamento delle connessioni tra l'hub portuale di SavonaVado Ligure (riferimento per le filiere agroalimentari, rinfusiere e containerizzate del nord Italia e del sud Europa) e il sistema produttivo piemontese, storico retroporto strategico, dotato di aree idonee allo sviluppo delle attività di stoccaggio e distribuzione. Lo scalo, primo d'Italia per crescita percentuale, si conferma componente trainante della piattaforma ligure, come evidenziato dai dati di traffico: significativo incremento del comparto container (+58,4%, circa 590 mila TEU movimentati) e delle rinfuse (+1,6%), in un contesto internazionale caratterizzato da persistenti incertezze geopolitiche. La visita presso APM Terminals e, successivamente, al Multipiano del porto di Savona, alla presenza anche del sindaco Marco Russo, ha consentito un approfondimento diretto sulle dinamiche dei traffici

News Biella

Savona, Vado

e sulle attività dei principali operatori portuali, evidenziando il ruolo centrale del sistema savonese a supporto delle catene produttive piemontesi. È emersa, infine, la prospettiva di un maggiore coinvolgimento istituzionale del Piemonte nella pianificazione del sistema ligure, attraverso un'integrazione più strutturata. Prioritario il potenziamento dell'intermodalità ferroviaria, con particolare riferimento alla direttrice SavonaTorino, asse fondamentale per l'accesso ai mercati del Nord-Ovest e ai corridoi europei, intervenendo in modo coordinato su infrastrutture, digitalizzazione e organizzazione operativa. L'obiettivo è sfruttare il completamento delle grandi opere di collegamento e consolidare un cluster economico territoriale competitivo rispetto ai principali porti europei. In mattinata il presidente Cirio ha inoltre visitato a Cairo Montenotte le aree industriali della zona di Bragno e, successivamente, quelle dell'ex stabilimento Ferrania. Presenti anche il subcommissario per le Funvie SavonaSan Giuseppe di Cairo e assessore alle aree di crisi complessa di Regione Liguria Paolo Ripamonti, gli assessori di Regione Piemonte alla logistica Enrico Bussalino e ai trasporti Marco Gabusi, i presidenti delle Province di Alessandria, Cuneo e Savona, rispettivamente Luigi Benzi, Luca Robaldo e Pierangelo Olivieri; il sindaco Paolo Lambertini, e l'Unione Industriali provinciale, nella persona del Presidente Sambin. Le aree visitate potranno essere coinvolte, in una prospettiva strategica - anche alla luce dell'iter già avviato per il sistema delle Funvie - nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, come già avvenuto per diverse località delle province di Alessandria, Cuneo e Savona, consolidandone il ruolo di retroporto a servizio dello scalo SavonaVado. La ZLS, istituita nel 2018, rappresenta un modello che connette porti, retroporti, interporti e aree industriali, con l'obiettivo di attrarre investimenti attraverso semplificazioni amministrative e strumenti di agevolazione, tra cui l'area franca doganale. Si tratta, nel caso dei porti di Genova e Savona, dell'unico esempio in Italia con estensione interregionale. La Provincia di Savona, componente della Cabina di Regia, ne sostiene l'ampliamento, ritenendo strategiche le sinergie tra costa ed entroterra e con le regioni limitrofe, in particolare il Piemonte, in una visione evoluta della logistica che unisce movimentazione, stoccaggio e attività produttive. In tale contesto, lo sviluppo del sistema portuale non può prescindere da un retroporto adeguato: le aree cairese - insieme ad altri ambiti della Valbormida - rappresentano un'opportunità concreta per rafforzare l'integrazione funzionale tra porto e territorio.

Collegamenti ferroviari dai porti di Genova e Vado verso Verona e Milano

26 marzo 2026 - Al via i collegamenti ferroviari merci tra il **porto** di **Genova** e Vado Ligure e i terminal di Verona Quadrante Europa e Milano Segrate, frutto della partnership tra FS Logistix e Logtainer. L'accordo, siglato dagli AD delle due società Sabrina De Filippis e Paolo Montanari, contribuisce a rafforzare concretamente l'intermodalità mare-ferro a supporto dei flussi da e verso i porti liguri: le merci che arrivano via nave nei porti vengono caricate direttamente sui treni di Mercitalia Rail per essere trasferite a Verona o Milano e da lì proseguire verso le destinazioni finali in Italia e in Europa. La collaborazione tra la società logistica del Gruppo FS e l'operatore intermodale controllato dal gruppo GIP 2.0 evolve in una sinergia industriale ancora più concreta, che supera la sola dimensione della trazione per entrare nel vivo della gestione dei flussi logistici. Arrivare negli hub di Segrate e Verona permetterà di avvalersi anche del network intermodale per il centro/nord Europa, collegando di fatto i porti liguri ai principali terminal e porti europei. Una visione condivisa che punta a rendere il trasporto ferroviario la spina dorsale dei flussi marittimi, rafforzando l'integrazione tra **porto**, terminal inland e mercato, contribuendo a una logistica più efficiente, competitiva e sostenibile. I servizi si aggiungono all'accordo commerciale siglato a maggio 2025 da FS Logistix e Logtainer per lo sviluppo della logistica intermodale marittima. L'intesa prevede l'integrazione di competenze complementari per offrire al mercato soluzioni di trasporto ferro-gomma su un network sempre più esteso, ad alta frequenza e qualità di servizio, con FS Logistix impegnata nella componente ferroviaria e Logtainer come interfaccia commerciale unica verso il mercato.



Porti e retroporti, Liguria e Piemonte puntano a governance condivisa di Adsp di Genova e Savona

Filippo Serio

Giornata savonese per i presidenti della Regione Liguria Marco Bucci e della Regione Piemonte Alberto Cirio, che hanno condiviso l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale - hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana. Per questo non vedo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta, tutti i territori che si estendono sotto alle Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'alta qualità di vita; ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va incentivata e promossa. Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa. Noi, come Istituzioni, siamo al servizio dei cittadini e delle imprese: più li aiutiamo a raggiungere i propri obiettivi più efficiente si dimostra il nostro operato. Ben vengano, dunque - concludono Bucci e Piana - tutte le iniziative che vanno in questa direzione, soprattutto se portate avanti in collaborazione con i nostri vicini piemontesi". Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi -. Ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord Ovest e dei nostri territori. "L'Autorità ha già messo in campo investimenti concreti



Giornata savonese per i presidenti della Regione Liguria Marco Bucci e della Regione Piemonte Alberto Cirio, che hanno condiviso l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale - hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana. Per questo non vedo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta, tutti i territori che si estendono sotto alle Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'alta qualità di vita; ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va incentivata e promossa. Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa. Noi, come Istituzioni, siamo al servizio dei cittadini e delle imprese: più li aiutiamo a raggiungere i propri obiettivi più efficiente si dimostra il nostro operato. Ben vengano, dunque - concludono Bucci e Piana - tutte le iniziative che vanno in questa direzione, soprattutto se portate avanti in collaborazione con i nostri vicini piemontesi". Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi -. Ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord Ovest e dei nostri territori. "L'Autorità ha già messo in campo investimenti concreti

per sviluppare il traffico ferroviario e migliorare l'integrazione e interoperabilità tra porto e rete logistica dichiara il segretario generale Tito Vespasiani - Perché questo percorso produca risultati pienamente efficaci, è necessario proseguire con un impegno condiviso sul sistema infrastrutturale, garantendo capacità adeguata, continuità operativa e una pianificazione coordinata degli interventi per assicurare un efficiente sistema trasportistico integrato all'altezza delle esigenze dei nostri distretti industriali e ai mercati di riferimento. Per garantire la piena crescita del traffico ferroviario e cogliere le opportunità di sviluppo sostenibile, è ora fondamentale un impegno coordinato tra **AdSP** e RFI, in grado di assicurare infrastrutture adeguate, continuità operativa e integrazione del sistema logistico". "Una giornata dal taglio molto concreto - spiega il presidente della Provincia di Savona Pierangelo Olivieri alla quale si lavorava da tempo, per riuscire a fare una sintesi insieme ed evidenziare i punti di maggiore forza, che devono concretizzarsi con il focus sulla logistica e sui traffici che, partendo dai rapporti storici, devono consolidarsi ma anche rinnovarsi con le nuove tecnologie e le nuove richieste dei mercati". Il rapporto Piemonte - Liguria Il sistema logistico LiguriaPiemonte e l'opportunità di lavorare insieme su infrastrutture e retroportualità per la crescita dei traffici sono stati al centro della giornata che visto protagoniste le due Regioni, le Province di Alessandria, Cuneo e Savona, coinvolte nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, con il contributo delle rispettive Unioni Industriali, l'autorità portuale e la Capitaneria di porto in una serie di sopralluoghi nell'entroterra ligure al confine con il Piemonte e ai porti di Savona e Vado. Al porto di Vado il confronto ha coinvolto, insieme all'assessore ligure Marco Scajola, anche terminalisti, spedizionieri, fornitori dei servizi tecnici e enti locali per parlare del rafforzamento delle connessioni tra l'hub portuale di SavonaVado Ligure (riferimento per le filiere agroalimentari, rinfusiere e containerizzate del nord Italia e del sud Europa) e il sistema produttivo piemontese, storico retroporto strategico, dotato di aree idonee allo sviluppo delle attività di stoccaggio e distribuzione. Lo scalo, primo d'Italia per crescita percentuale, si conferma componente trainante della piattaforma ligure, come evidenziato dai dati di traffico: significativo incremento del comparto container (+58,4%, circa 590 mila TEU movimentati) e delle rinfuse (+1,6%), in un contesto internazionale caratterizzato da persistenti incertezze geopolitiche. La visita presso APM Terminals e, successivamente, al Multipiano del porto di Savona, alla presenza anche del sindaco Marco Russo, ha consentito un approfondimento diretto sulle dinamiche dei traffici e sulle attività dei principali operatori portuali, evidenziando il ruolo centrale del sistema savonese a supporto delle catene produttive piemontesi. È emersa, infine, la prospettiva di un maggiore coinvolgimento istituzionale del Piemonte nella pianificazione del sistema ligure, attraverso un'integrazione più strutturata. Prioritario il potenziamento dell'intermodalità ferroviaria, con particolare riferimento alla direttrice SavonaTorino, asse fondamentale per l'accesso ai mercati del Nord-Ovest e ai corridoi europei, intervenendo in modo coordinato su infrastrutture, digitalizzazione e organizzazione operativa. L'obiettivo è sfruttare il completamento delle grandi opere di collegamento e consolidare

PrimoCanale.it

Savona, Vado

un cluster economico territoriale competitivo rispetto ai principali porti europei. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.

Piemonte e Liguria insieme per la Governance dei porti di Genova e Savona e per lo sviluppo aree retroportuali

Francesco Conti

PIEMONTE I presidenti della Regione Piemonte Alberto Cirio e della Regione Liguria Marco Bucci hanno condiviso oggi l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi Ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord Ovest e dei nostri territori. È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana Per questo non vedo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta, tutti i territori che si estendono sotto alle Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'altra qualità di vita; ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va incentivata e promossa. Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa. Noi, come Istituzioni, siamo al servizio dei cittadini e delle imprese: più li aiutiamo a raggiungere i propri obiettivi più efficiente si dimostra il nostro operato. Ben vengano, dunque concludono Bucci e Piana tutte le iniziative che vanno in questa direzione, soprattutto se portate avanti in collaborazione con i nostri vicini piemontesi. L'Autorità ha già messo in campo investimenti concreti per sviluppare il traffico ferroviario e



Radio Gold

Savona, Vado

migliorare l'integrazione e interoperabilità tra porto e rete logistica dichiara il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Tito Vespasiani. Perché questo percorso produca risultati pienamente efficaci, è necessario proseguire con un impegno condiviso sul sistema infrastrutturale, garantendo capacità adeguata, continuità operativa e una pianificazione coordinata degli interventi per assicurare un efficiente sistema trasportistico integrato all'altezza delle esigenze dei nostri distretti industriali e ai mercati di riferimento. Per garantire la piena crescita del traffico ferroviario e cogliere le opportunità di sviluppo sostenibile, è ora fondamentale un impegno coordinato tra **AdSP** e RFI, in grado di assicurare infrastrutture adeguate, continuità operativa e integrazione del sistema logistico. Anche le province possono essere protagoniste della sfida per lo sviluppo della logistica e delle interconnessioni tra porto e retroporto in quanto enti che hanno il compito di collaborare alle strategie di governo di area vasta dichiarano i presidenti delle Province di Alessandria e Cuneo, Luigi Benzi e Luca Robaldo. Le aree cuneesi e alessandrine hanno in quella retroportuale la loro vocazione naturale che potrà anche contare nei prossimi anni sulla piena operatività di infrastrutture come il Terzo Valico che contribuiranno a potenziare lo sviluppo della logistica e del trasporto delle merci nel nostro territorio, prestando la massima attenzione all'adeguamento della rete stradale necessaria al trasporto su gomma. Una giornata dal taglio molto concreto spiega il presidente della Provincia di Savona Pierangelo Olivieri alla quale si lavorava da tempo, per riuscire a fare una sintesi insieme ed evidenziare i punti di maggiore forza, che devono concretizzarsi con il focus sulla logistica e sui traffici che, partendo dai rapporti storici, devono consolidarsi ma anche rinnovarsi con le nuove tecnologie e le nuove richieste dei mercati. Il sistema logistico Liguria-Piemonte e l'opportunità di lavorare insieme su infrastrutture e retroportualità per la crescita dei traffici sono stati al centro della giornata che visto protagoniste le due Regioni, le Province di Alessandria, Cuneo e Savona, coinvolte nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, con il contributo delle rispettive Unioni Industriali, l'autorità portuale e la Capitaneria di porto in una serie di sopralluoghi nell'entroterra ligure al confine con il Piemonte e ai porti di Savona e Vado. Al porto di Vado il confronto ha coinvolto, insieme all'assessore ligure Marco Scajola, anche terminalisti, spedizionieri, fornitori dei servizi tecnici e enti locali per parlare del rafforzamento delle connessioni tra l'hub portuale di SavonaVado Ligure (riferimento per le filiere agroalimentari, rinfusiere e containerizzate del nord Italia e del sud Europa) e il sistema produttivo piemontese, storico retroporto strategico, dotato di aree idonee allo sviluppo delle attività di stoccaggio e distribuzione. Lo scalo, primo d'Italia per crescita percentuale, si conferma componente trainante della piattaforma ligure, come evidenziato dai dati di traffico: significativo incremento del comparto container (+58,4%, circa 590 mila TEU movimentati) e delle rinfuse (+1,6%), in un contesto internazionale caratterizzato da persistenti incertezze geopolitiche. La visita presso APM Terminals e, successivamente, al Multipiano del porto di Savona, alla presenza anche del sindaco Marco Russo, ha consentito un approfondimento diretto sulle dinamiche dei traffici.

Radio Gold

Savona, Vado

e sulle attività dei principali operatori portuali, evidenziando il ruolo centrale del sistema savonese a supporto delle catene produttive piemontesi. È emersa, infine, la prospettiva di un maggiore coinvolgimento istituzionale del Piemonte nella pianificazione del sistema ligure, attraverso un'integrazione più strutturata. Prioritario il potenziamento dell'intermodalità ferroviaria, con particolare riferimento alla direttrice SavonaTorino, asse fondamentale per l'accesso ai mercati del Nord-Ovest e ai corridoi europei, intervenendo in modo coordinato su infrastrutture, digitalizzazione e organizzazione operativa. L'obiettivo è sfruttare il completamento delle grandi opere di collegamento e consolidare un cluster economico territoriale competitivo rispetto ai principali porti europei. In mattinata il presidente Cirio ha inoltre visitato a Cairo Montenotte le aree industriali della zona di Bragno e, successivamente, quelle dell'ex stabilimento Ferrania. Presenti anche il subcommissario per le Funvie SavonaSan Giuseppe di Cairo e assessore alle aree di crisi complessa di Regione Liguria Paolo Ripamonti, gli assessori di Regione Piemonte alla logistica Enrico Bussalino e ai trasporti Marco Gabusi, i presidenti delle Province di Alessandria, Cuneo e Savona, rispettivamente Luigi Benzi, Luca Robaldo e Pierangelo Olivieri; il sindaco Paolo Lambertini, e l'Unione Industriali provinciale, nella persona del Presidente Sambin. Le aree visitate potranno essere coinvolte, in una prospettiva strategica anche alla luce dell'iter già avviato per il sistema delle Funvie nell'estensione della Zona Logistica Semplificata Porto e Retroporto di Genova, come già avvenuto per diverse località delle province di Alessandria, Cuneo e Savona, consolidandone il ruolo di retroporto a servizio dello scalo SavonaVado. La ZLS, istituita nel 2018, rappresenta un modello che connette porti, retroporti, interporti e aree industriali, con l'obiettivo di attrarre investimenti attraverso semplificazioni amministrative e strumenti di agevolazione, tra cui l'area franca doganale. Si tratta, nel caso dei porti di Genova e Savona, dell'unico esempio in Italia con estensione interregionale. La Provincia di Savona, componente della Cabina di Regia, ne sostiene l'ampliamento, ritenendo strategiche le sinergie tra costa ed entroterra e con le regioni limitrofe, in particolare il Piemonte, in una visione evoluta della logistica che unisce movimentazione, stoccaggio e attività produttive. In tale contesto, lo sviluppo del sistema portuale non può prescindere da un retroporto adeguato: le aree cairensi insieme ad altri ambiti della Valbormida rappresentano un'opportunità concreta per rafforzare l'integrazione funzionale tra porto e territorio.

Deposito di bitume al porto di Savona, il progetto torna sul tavolo: lettera al ministero

Il Bit **Savona** lavora per sbloccare l'intervento nello scalo savonese; progetto autorizzato nel 2014 Il progetto dei depositi di bitume al **porto di Savona** torna al centro dell'attenzione. L'operazione, con la quale Bit **Savona** Srl intende realizzare nel **Porto di Savona** un deposito costiero destinato allo stoccaggio e alla movimentazione di bitume, è sul tavolo da una quindicina di anni. Nei giorni scorsi la società ha scritto al ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini per rilanciare l'iniziativa. Secondo Bit **Savona**, infatti, esisterebbero ora condizioni più favorevoli per riaprire il dossier e sbloccare la realizzazione del deposito che prevederebbe investimenti tra i 20 e 25 milioni di euro. La compagine societaria a capod ell'operazione vede una partecipazione del 45% di Agrieco, un altro 45% fa capo a Argo Finanziaria, holding del Gruppo Gavio, attivo tra l'altro nel comparto delle concessioni autostradali. Le quote restanti sono detenute dalle società del fronte mare Transmare (4%) e But (6%), (passata di recente sotto il controllo di Fhp) La realizzazione del deposito di bitume è anche stato oggetto di contrasto con la Regione per il suo mancato avvio negli scorsi anni. La questione era arrivata al Consiglio di Stato, che aveva respinto il ricorso presentato da Bit **Savona** contro alcuni atti della Regione Liguria. L'azienda sosteneva che le decisioni regionali assunte circa dieci anni fa avessero di fatto ostacolato la realizzazione del deposito previsto nello scalo savonese, composto da nove serbatoi. I giudici amministrativi hanno però stabilito che l'autorizzazione al progetto fosse già pienamente efficace e che la società avrebbe potuto procedere indipendentemente dalle successive delibere regionali del 2016 e del 2017. Questi provvedimenti, infatti, si limitavano a istituire un tavolo tecnico di monitoraggio e a valutare eventuali soluzioni alternative, senza revocare né sospendere il via libera già rilasciato. Nella sentenza si sottolineava inoltre come l'iniziativa della Regione non possa essere interpretata come un ostacolo al progetto: al contrario, l'istituzione del tavolo tecnico viene considerata una scelta prudentiale, giustificata dalla conformazione dell'area portuale e dai rischi idrogeologici del territorio, elementi resi evidenti anche dagli eventi del 2018, tra mareggiata e incendio.



Il Bit Savona lavora per sbloccare l'intervento nello scalo savonese, progetto autorizzato nel 2014 Il progetto dei depositi di bitume al porto di Savona torna al centro dell'attenzione. L'operazione, con la quale Bit Savona Srl intende realizzare nel Porto di Savona un deposito costiero destinato allo stoccaggio e alla movimentazione di bitume, è sul tavolo da una quindicina di anni. Nei giorni scorsi la società ha scritto al ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini per rilanciare l'iniziativa. Secondo Bit Savona, infatti, esisterebbero ora condizioni più favorevoli per riaprire il dossier e sbloccare la realizzazione del deposito che prevederebbe investimenti tra i 20 e 25 milioni di euro. La compagine societaria a capod ell'operazione vede una partecipazione del 45% di Agrieco, un altro 45% fa capo a Argo Finanziaria, holding del Gruppo Gavio, attivo tra l'altro nel comparto delle concessioni autostradali. Le quote restanti sono detenute dalle società del fronte mare Transmare (4%) e But (6%), (passata di recente sotto il controllo di Fhp) La realizzazione del deposito di bitume è anche stato oggetto di contrasto con la Regione per il suo mancato avvio negli scorsi anni. La questione era arrivata al Consiglio di Stato, che aveva respinto il ricorso presentato da Bit Savona contro alcuni atti della Regione Liguria. L'azienda sosteneva che le decisioni regionali assunte circa dieci anni fa avessero di fatto ostacolato la realizzazione del deposito previsto nello scalo savonese, composto da nove serbatoi. I giudici amministrativi hanno però stabilito che l'autorizzazione al progetto fosse già pienamente efficace e che la società avrebbe potuto procedere indipendentemente dalle successive delibere regionali del 2016 e del 2017. Questi provvedimenti, infatti, si limitavano a

Deposito di bitume a Savona, il Pd dice no: "Progetto rischioso e senza benefici per il territorio"

"Il tempo delle riproposizioni è finito. È il momento di scelte coraggiose, coerenti e rispettose del territorio" "Il Partito Democratico di Savona ribadisce con fermezza la propria netta contrarietà al progetto di realizzazione del deposito di bitume presso il **porto** cittadino, un'ipotesi che ciclicamente riemerge senza mai affrontare nel merito le criticità sostanziali che da anni solleviamo insieme a cittadini, comitati e realtà del territorio". Lo affermano in una nota Andrea Ferrari, Simone Anselmo e Alessandra Gemelli, rispettivamente Responsabile dell'Organizzazione, segretario cittadino e capogruppo in Comune a Savona del Partito Democratico. "Riteniamo inaccettabile che si continui a riproporre un'infrastruttura che presenta evidenti rischi sotto il profilo ambientale - proseguono - Il nostro territorio ha già pagato un prezzo elevato in termini di pressione industriale e qualità dell'aria: insistere con un impianto di stoccaggio di bitume significa ignorare la necessità, oggi più urgente che mai, di orientare lo sviluppo verso modelli sostenibili e compatibili con la salute pubblica". "Non meno rilevanti sono le questioni legate alla sicurezza - aggiungono - La collocazione di un deposito di materiali potenzialmente pericolosi in un'area portuale già complessa solleva interrogativi concreti sulla gestione dei rischi, sulla prevenzione e sulla tutela dei lavoratori e dei cittadini. A fronte di tali criticità, le rassicurazioni fornite nel tempo appaiono insufficienti e, francamente, poco convincenti. A ciò si aggiunge un elemento che riteniamo dirimente: il progetto non offre reali prospettive occupazionali per il territorio. Ancora una volta si tenta di far passare come opportunità ciò che, nei fatti, non genera sviluppo diffuso né lavoro stabile, ma rischia invece di compromettere altri settori strategici, a partire dal turismo e dall'economia locale". "Savona non ha bisogno di operazioni calate dall'alto e scollegate dalle reali esigenze della comunità. Ha bisogno di investimenti che guardino al futuro, che valorizzino il **porto** in chiave moderna, sostenibile e integrata con la città. Per queste ragioni, il Partito Democratico di Savona chiede che si ponga definitivamente fine a questa vicenda, evitando di riaprire un dossier che appartiene a una stagione ormai superata e che i cittadini hanno già chiaramente respinto. Il tempo delle riproposizioni è finito. È il momento di scelte coraggiose, coerenti e rispettose del territorio", concludono gli esponenti dem.



Savona News

Savona, Vado

Savona, il prefetto De Rogatis visita la sede della Transmare: focus su battellaggio e lotta all'inquinamento marino

Dalla storia dell'azienda agli interventi sul campo nel **porto** di **Vado** Ligure, apprezzamento per sicurezza e sostenibilità. Nella mattinata del 24 marzo, il prefetto di Savona, Carlo De Rogatis, ha visitato la sede della Transmare S.r.l., società attiva nei servizi di trasporto e antinquinamento nei porti di Savona e **Vado** Ligure. All'arrivo, il prefetto è stato accolto dal presidente del consiglio di amministrazione, Fabrizio Conni, che ha ripercorso la storia dell'azienda e illustrato le principali attività, con particolare attenzione al servizio di battellaggio, alla movimentazione dei prodotti petrolieri e alle operazioni di prevenzione dell'inquinamento marino. Fondata nel 1977 come società a nome collettivo, la Transmare nasce dalla fusione di un gruppo di associati in cooperativa attivi fin dal 1960, con l'obiettivo di offrire servizi di battellaggio nel **porto** di Savona e **Vado** Ligure. Negli anni '80, grazie all'incremento dei mezzi a disposizione, l'azienda ottiene la concessione per il servizio antinquinamento, operando con rimorchiatori attrezzati con skimmer e dispositivi meccanici di recupero, supportati dall'uso di panne galleggianti per il contenimento iniziale degli inquinanti. In seguito, la professionalità e la versatilità dei servizi offerti hanno permesso alla Transmare di ampliare ulteriormente le proprie attività, acquisendo numerose concessioni dall'autorità marittima e da società di servizi eco-marittimi collegate al Ministero dell'Ambiente. La visita si è conclusa con un giro a bordo di una motobarca del servizio di battellaggio, che ha consentito al prefetto di osservare direttamente le operazioni nel **porto** di **Vado** Ligure. Il prefetto De Rogatis ha espresso apprezzamento per l'impegno della Transmare nella prevenzione dell'inquinamento, nell'uso sostenibile delle risorse e per l'approccio rigoroso adottato in tema di sicurezza.



Dalla storia dell'azienda agli interventi sul campo nel porto di Vado Ligure, apprezzamento per sicurezza e sostenibilità. Nella mattinata del 24 marzo, il prefetto di Savona, Carlo De Rogatis, ha visitato la sede della Transmare S.r.l., società attiva nei servizi di trasporto e antinquinamento nei porti di Savona e Vado Ligure. All'arrivo, il prefetto è stato accolto dal presidente del consiglio di amministrazione, Fabrizio Conni, che ha ripercorso la storia dell'azienda e illustrato le principali attività, con particolare attenzione al servizio di battellaggio, alla movimentazione dei prodotti petrolieri e alle operazioni di prevenzione dell'inquinamento marino. Fondata nel 1977 come società a nome collettivo, la Transmare nasce dalla fusione di un gruppo di associati in cooperativa attivi fin dal 1960, con l'obiettivo di offrire servizi di battellaggio nel porto di Savona e Vado Ligure. Negli anni '80, grazie all'incremento dei mezzi a disposizione, l'azienda ottiene la concessione per il servizio antinquinamento, operando con rimorchiatori attrezzati con skimmer e dispositivi meccanici di recupero, supportati dall'uso di panne galleggianti per il contenimento iniziale degli inquinanti. In seguito, la professionalità e la versatilità dei servizi offerti hanno permesso alla Transmare di ampliare ulteriormente le proprie attività, acquisendo numerose concessioni dall'autorità marittima e da società di servizi eco-marittimi collegate al Ministero dell'Ambiente. La visita si è conclusa con un giro a bordo di una motobarca del servizio di battellaggio, che ha consentito al prefetto di osservare direttamente le operazioni nel porto di Vado Ligure. Il prefetto De Rogatis ha espresso apprezzamento per l'impegno della Transmare nella prevenzione dell'inquinamento.

Funivie, un lettore: "Progetto di rilancio? Speriamo che sia solo una 'boutade' propagandistica..."

"Non solo fatiscenti ed obsolete, ma addirittura pericolose; la rimessa in marcia di tale impianto comporterebbe investimenti da capogiro" Riceviamo e pubblichiamo : Egregio Direttore, Le scrivo in merito alle funivie di **Savona** / Bragno, così tanto decantate da moltissimi politici che, evidentemente, non hanno ben capito che oramai queste sono non solo fatiscenti ed obsolete, ma addirittura pericolose. Infatti, abbiamo assistito a crolli di piloni, rottura - anche se parziale - di funi e agli impianti portuali di partenza del carbone (le "stive" di carico del carbone in cemento armato presenti nel **porto di Savona**) che sono stati dichiarati pericolanti dalle autorità portuali. A fronte di tutto ciò ed ad una attività che praticamente è ferma completamente dal 2021 a causa di crolli di alcuni piloni, ci sono politici (Salvini, Cirio, Ripamonti...) che continuano a definire le funivie come una possibile fonte di rilancio della Valle Bormida, probabilmente ignorando che la rimessa in marcia di tale impianto comporterebbe investimenti da capogiro e che la società originale Funivie SpA è stata messa in liquidazione nel 2022 a seguito dell'impossibilità di far ripartire le funivie, venendo a mancare il motivo di costituzione della società stessa. Vorranno mica i lorisignori politici far partire un altro progetto fantasioso e costoso come il Ponte di Messina nelle nostre vallate? Possibile che in Italia ci siano così tanti soldi da buttare via che si prospettino lavori fantasmagorici e fuori dalla logica imprenditoriale pur di far parlare di sé per poi non concludere nulla? Quando avremo politici che sappiano di cosa necessita il territorio (il carbone è stato abbandonato con gli accordi sull'ambiente di Parigi... ed ora si prospetta una ripresa...?) e di cosa i cittadini tutti si aspettano da loro? Speriamo che sia solo una "boutade" propagandistica, perché se veramente qualcuno pensa di far ripartire le funivie, allora ci sarebbe bisogno di parecchi psichiatri per analizzare le menti dei fautori di tale idea malsana... Mi chiedo semplicemente perché non si investa invece nel Fotovoltaico, come ha fatto la Spagna... col sole - e relativa insolazione - che normalmente abbiamo in Italia, potremmo vendere energia a tutta l'Europa, altro che andare in Algeria o comprare il gas da Paesi che ci stanno semplicemente strangolando economicamente... per non parlare di comprare comunque carbone all'estero e poi lavorarlo in Italia... una energia che può sporca non si può! Mah... evidentemente l'importante non è fare il bene del Paese, ma farsi notare con frasi roboanti e progetti mastodontici, per poi cadere nel nulla di fatto appena cambia legislatura... Grazie per l'attenzione e distinti saluti. Giuseppe Carbone.



"Non solo fatiscenti ed obsolete, ma addirittura pericolose; la rimessa in marcia di tale impianto comporterebbe investimenti da capogiro" Riceviamo e pubblichiamo : Egregio Direttore, Le scrivo in merito alle funivie di Savona / Bragno, così tanto decantate da moltissimi politici che, evidentemente, non hanno ben capito che oramai queste sono non solo fatiscenti ed obsolete, ma addirittura pericolose. Infatti, abbiamo assistito a crolli di piloni, rottura - anche se parziale - di funi e agli impianti portuali di partenza del carbone (le "stive" di carico del carbone in cemento armato presenti nel porto di Savona) che sono stati dichiarati pericolanti dalle autorità portuali. A fronte di tutto ciò ed ad una attività che praticamente è ferma completamente dal 2021 a causa di crolli di alcuni piloni, ci sono politici (Salvini, Cirio, Ripamonti...) che continuano a definire le funivie come una possibile fonte di rilancio della Valle Bormida, probabilmente ignorando che la rimessa in marcia di tale impianto comporterebbe investimenti da capogiro e che la società originale Funivie SpA è stata messa in liquidazione nel 2022 a seguito dell'impossibilità di far ripartire le funivie, venendo a mancare il motivo di costituzione della società stessa. Vorranno mica i lorisignori politici far partire un altro progetto fantasioso e costoso come il Ponte di Messina nelle nostre vallate? Possibile che in Italia ci siano così tanti soldi da buttare via che si prospettino lavori fantasmagorici e fuori dalla logica imprenditoriale pur di far parlare di sé per poi non concludere nulla? Quando avremo politici che sappiano di cosa necessita il territorio (il carbone è stato abbandonato con gli accordi sull'ambiente di Parigi... ed ora si prospetta una ripresa...?) e di cosa i cittadini tutti si aspettano da loro? Speriamo che sia solo una "boutade" propagandistica, perché se veramente qualcuno pensa di far ripartire le funivie, allora ci sarebbe bisogno di parecchi psichiatri per analizzare le menti dei fautori di tale idea malsana... Mi chiedo semplicemente perché non si investa invece nel Fotovoltaico, come ha fatto la Spagna... col sole - e relativa insolazione - che normalmente abbiamo in Italia, potremmo vendere energia a tutta l'Europa, altro che andare in Algeria o comprare il gas da Paesi che ci stanno semplicemente strangolando economicamente... per non parlare di comprare comunque carbone all'estero e poi lavorarlo in Italia... una energia che può sporca non si può! Mah... evidentemente l'importante non è fare il bene del Paese, ma farsi notare con frasi roboanti e progetti mastodontici, per poi cadere nel nulla di fatto appena cambia legislatura... Grazie per l'attenzione e distinti saluti. Giuseppe Carbone.

Il Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado per rafforzare logistica e retroporti

Dalla ZLS al Terzo Valico: le due Regioni puntano alla collaborazione potenziare l'asse del Nord-Ovest nel cuore dei corridoi europei. I presidenti della Regione Liguria Marco Bucci e della Regione Piemonte Alberto Cirio hanno condiviso oggi l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. Con Bucci e Cirio il segretario generale dell'Autorità di sistema Tito Vespasiani, presidente della Provincia di Savona Pierangelo Olivieri e delle Province di Alessandria e Cuneo, Luigi Benzi e Luca Robaldo. "È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale - hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana - Per questo non vedo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta, tutti i territori che si estendono sotto alle Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'alta qualità di vita; ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va incentivata e promossa. Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa. Noi, come Istituzioni, siamo al servizio dei cittadini e delle imprese: più li aiutiamo a raggiungere i propri obiettivi più efficiente si dimostra il nostro operato. Ben vengano, dunque - concludono Bucci e Piana - tutte le iniziative che vanno in questa direzione, soprattutto se portate avanti in collaborazione con i nostri vicini piemontesi". "Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa - dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi -. Ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure

Savona News

Savona, Vado

Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord Ovest e dei nostri territori". Una giornata molto concreta per il presidente della provincia Oliveri mentre i, segretario dell'Autorità di sistema portuale Vespaiani ha sottolineato l'importanza di un impegno coordinato tra AdSP e RFI. "Anche le province possono essere protagoniste della sfida per lo sviluppo della logistica e delle interconnessioni tra **porto** e retroporto in quanto enti che hanno il compito di collaborare alle strategie di governo di area vasta - dichiarano i presidenti delle Province di Alessandria e Cuneo, Luigi Benzi e Luca Robaldo -. Le aree cuneesi e alessandrine hanno in quella retroportuale la loro vocazione naturale che potrà anche contare nei prossimi anni sulla piena operatività di infrastrutture come il Terzo Valico che contribuiranno a potenziare lo sviluppo della logistica e del trasporto delle merci nel nostro territorio, prestando la massima attenzione all'adeguamento della rete stradale necessaria al trasporto su gomma". Il sistema logistico Liguria-Piemonte e l'opportunità di lavorare insieme su infrastrutture e retroportualità per la crescita dei traffici sono stati al centro della giornata che visto protagoniste le due Regioni, le Province di Alessandria, Cuneo e Savona, coinvolte nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) "**Porto** e Retroporto di Genova", con il contributo delle rispettive Unioni Industriali, l'autorità portuale e la Capitaneria di **porto** in una serie di sopralluoghi nell'entroterra ligure al confine con il Piemonte e ai porti di Savona e **Vado**. Al **porto** di **Vado** il confronto ha coinvolto, insieme all'assessore ligure Marco Scajola, anche terminalisti, spedizionieri, fornitori dei servizi tecnici e enti locali per parlare del rafforzamento delle connessioni tra l'hub portuale di Savona-**Vado** Ligure (riferimento per le filiere agroalimentari, rinfusiere e containerizzate del nord Italia e del sud Europa) e il sistema produttivo piemontese, storico retroporto strategico, dotato di aree idonee allo sviluppo delle attività di stoccaggio e distribuzione. Lo scalo, primo d'Italia per crescita percentuale, si conferma componente trainante della piattaforma ligure, come evidenziato dai dati di traffico: significativo incremento del comparto container (+58,4%, circa 590 mila TEU movimentati) e delle rinfuse (+1,6%), in un contesto internazionale caratterizzato da persistenti incertezze geopolitiche. La visita presso APM Terminals e, successivamente, al Multipiano del **porto** di Savona, alla presenza anche del sindaco Marco Russo, ha consentito un approfondimento diretto sulle dinamiche dei traffici e sulle attività dei principali operatori portuali, evidenziando il ruolo centrale del sistema savonese a supporto delle catene produttive piemontesi. È emersa, infine, la prospettiva di un maggiore coinvolgimento istituzionale del Piemonte nella pianificazione del sistema ligure, attraverso un'integrazione più strutturata. Prioritario il potenziamento dell'intermodalità ferroviaria, con particolare riferimento alla direttrice Savona-Torino, asse fondamentale per l'accesso ai mercati del Nord-Ovest e ai corridoi europei, intervenendo in modo coordinato su infrastrutture, digitalizzazione e organizzazione operativa. L'obiettivo è sfruttare il completamento delle grandi opere di collegamento e consolidare un cluster

Savona News

Savona, Vado

economico territoriale competitivo rispetto ai principali porti europei.

Ship Mag

Savona, Vado

Il 2 aprile sciopero di 24 ore al porto di Savona-Vado Ligure, Cgil e Uil: "No al part time e alla precarietà"

Mobilizzazione per difendere l'occupazione stabile. I sindacati contestano il modello proposto da Vado Gateway e chiedono contratti full time per tutti Savona - Sciopero di 24 ore per l'intera giornata del 2 aprile nel porto di Savona-Vado Ligure: la mobilitazione, indetta dalle segreterie provinciali di Filt Cgil e Uiltrasporti, coinvolgerà tutte le lavoratrici e i lavoratori dello scalo e rappresenta una risposta alle recenti scelte organizzative proposte da Vado Gateway. Al centro della protesta per i sindacati è il tentativo di introdurre forme di flessibilità considerate "atipiche", in particolare attraverso l'utilizzo di contratti part time nel lavoro portuale. Secondo le organizzazioni sindacali, tale modello rischia di compromettere la stabilità occupazionale, legando il lavoro alla presenza o meno dei traffici portuali. Una condizione ritenuta inaccettabile in un settore caratterizzato da flussi variabili, dove - sottolineano i sindacati - i traffici "vanno e vengono". "La preoccupazione riguarda non solo i nuovi assunti, per i quali viene richiesta la trasformazione dei contratti da part time a full time, ma anche i lavoratori già stabilizzati. L'introduzione diffusa di contratti flessibili potrebbe infatti generare un effetto a catena, estendendosi ad altri terminal portuali e creando una situazione di crescente instabilità in un comparto strategico per l'economia nazionale", si legge nella nota di Filt Cgil e Uiltrasporti. Nel mirino delle sigle sindacali anche il rischio di un indebolimento del sistema portuale così come definito dalla Legge 84 del 1994, già strutturato - evidenziano - per garantire operatività e gestione dei traffici senza ricorrere a forme di lavoro precario.



Bucci e Cirio: "Liguria e Piemonte verso una governance condivisa dei porti di Genova e Savona-Vado"

"È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino a una maggiore crescita economica e occupazionale" I presidenti della Regione Liguria Marco Bucci e della Regione Piemonte Alberto Cirio hanno condiviso oggi l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. "È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino a una maggiore crescita economica e occupazionale - hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana - Per questo non vediamo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta, tutti i territori che si estendono sotto alle Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'alta qualità di vita; ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va incentivata e promossa. Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa. Noi, come Istituzioni, siamo al servizio dei cittadini e delle imprese: più li aiutiamo a raggiungere i propri obiettivi più efficiente si dimostra il nostro operato. Ben vengano, dunque - concludono Bucci e Piana - tutte le iniziative che vanno in questa direzione, soprattutto se portate avanti in collaborazione con i nostri vicini piemontesi". Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi -. Ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord



TeleNord**Savona, Vado**

Ovest e dei nostri territori. "L'Autorità ha già messo in campo investimenti concreti per sviluppare il traffico ferroviario e migliorare l'integrazione e interoperabilità tra porto e rete logistica - dichiara il segretario generale Tito Vespasiani - Perché questo percorso produca risultati pienamente efficaci, è necessario proseguire con un impegno condiviso sul sistema infrastrutturale, garantendo capacità adeguata, continuità operativa e una pianificazione coordinata degli interventi per assicurare un efficiente sistema trasportistico integrato all'altezza delle esigenze dei nostri distretti industriali e ai mercati di riferimento. Per garantire la piena crescita del traffico ferroviario e cogliere le opportunità di sviluppo sostenibile, è ora fondamentale un impegno coordinato tra **AdSP** e RFI, in grado di assicurare infrastrutture adeguate, continuità operativa e integrazione del sistema logistico". Il sistema logistico LiguriaPiemonte e l'opportunità di lavorare insieme su infrastrutture e retroportualità per la crescita dei traffici sono stati al centro della giornata che visto protagoniste le due Regioni, le Province di Alessandria, Cuneo e Savona, coinvolte nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, con il contributo delle rispettive Unioni Industriali, l'autorità portuale e la Capitaneria di porto in una serie di sopralluoghi nell'entroterra ligure al confine con il Piemonte e ai porti di Savona e Vado. Al porto di Vado il confronto ha coinvolto, insieme all'assessore ligure Marco Scajola, anche terminalisti, spedizionieri, fornitori dei servizi tecnici e enti locali per parlare del rafforzamento delle connessioni tra l'hub portuale di SavonaVado Ligure (riferimento per le filiere agroalimentari, rinfusiere e containerizzate del nord Italia e del sud Europa) e il sistema produttivo piemontese, storico retroporto strategico, dotato di aree idonee allo sviluppo delle attività di stoccaggio e distribuzione. Lo scalo, primo d'Italia per crescita percentuale, si conferma componente trainante della piattaforma ligure, come evidenziato dai dati di traffico: significativo incremento del comparto container (+58,4%, circa 590 mila TEU movimentati) e delle rinfuse (+1,6%), in un contesto internazionale caratterizzato da persistenti incertezze geopolitiche. La visita presso APM Terminals e, successivamente, al Multipiano del porto di Savona, alla presenza anche del sindaco Marco Russo, ha consentito un approfondimento diretto sulle dinamiche dei traffici e sulle attività dei principali operatori portuali, evidenziando il ruolo centrale del sistema savonese a supporto delle catene produttive piemontesi. È emersa, infine, la prospettiva di un maggiore coinvolgimento istituzionale del Piemonte nella pianificazione del sistema ligure, attraverso un'integrazione più strutturata. Prioritario il potenziamento dell'intermodalità ferroviaria, con particolare riferimento alla direttrice SavonaTorino, asse fondamentale per l'accesso ai mercati del Nord-Ovest e ai corridoi europei, intervenendo in modo coordinato su infrastrutture, digitalizzazione e organizzazione operativa. L'obiettivo è sfruttare il completamento delle grandi opere di collegamento e consolidare un cluster economico territoriale competitivo rispetto ai principali porti europei. In mattinata il presidente Cirio ha inoltre visitato a Cairo Montenotte le aree industriali della zona di Bragno e, successivamente, quelle dell'ex stabilimento Ferrania. Presenti anche il subcommissario per le Funivie SavonaSan Giuseppe di Cairo e assessore alle

TeleNord

Savona, Vado

aree di crisi complessa di Regione Liguria Paolo Ripamonti, gli assessori di Regione Piemonte alla logistica Enrico Bussalino e ai trasporti Marco Gabusi, i presidenti delle Province di Alessandria, Cuneo e Savona, rispettivamente Luigi Benzi, Luca Robaldo e Pierangelo Olivieri; il sindaco Paolo Lambertini, e l'Unione Industriali provinciale, nella persona del Presidente Sambin. Le aree visitate potranno essere coinvolte, in una prospettiva strategica - anche alla luce dell'iter già avviato per il sistema delle Funivie - nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, come già avvenuto per diverse località delle province di Alessandria, Cuneo e Savona, consolidandone il ruolo di retroporto a servizio dello scalo SavonaVado. La ZLS, istituita nel 2018, rappresenta un modello che connette porti, retroporti, interporti e aree industriali, con l'obiettivo di attrarre investimenti attraverso semplificazioni amministrative e strumenti di agevolazione, tra cui l'area franca doganale. Si tratta, nel caso dei porti di Genova e Savona, dell'unico esempio in Italia con estensione interregionale. La Provincia di Savona, componente della Cabina di Regia, ne sostiene l'ampliamento, ritenendo strategiche le sinergie tra costa ed entroterra e con le regioni limitrofe, in particolare il Piemonte, in una visione evoluta della logistica che unisce movimentazione, stoccaggio e attività produttive. In tale contesto, lo sviluppo del sistema portuale non può prescindere da un retroporto adeguato: le aree cairese - insieme ad altri ambiti della Valbormida - rappresentano un'opportunità concreta per rafforzare l'integrazione funzionale tra porto e territorio. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguitemi sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Condividi:.

Piemonte e Liguria insieme per la governance dei porti di Genova e Savona

Gio Marzo

I presidenti della Regione Liguria Marco Bucci e della Regione Piemonte Alberto Cirio hanno condiviso l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. "È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino a una maggiore crescita economica e occupazionale - hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana - Per questo non vediamo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta, tutti i territori che si estendono sotto alle Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'alta qualità di vita; ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va incentivata e promossa. Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa. Noi, come Istituzioni, siamo al servizio dei cittadini e delle imprese: più li aiutiamo a raggiungere i propri obiettivi più efficiente si dimostra il nostro operato. Ben vengano, dunque - concludono Bucci e Piana - tutte le iniziative che vanno in questa direzione, soprattutto se portate avanti in collaborazione con i nostri vicini piemontesi".

Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi -. Ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord Ovest e dei nostri territori. "L'Autorità ha già messo in campo investimenti concreti per sviluppare il traffico



TeleNord

Savona, Vado

ferroviario e migliorare l'integrazione e interoperabilità tra porto e rete logistica - dichiara il segretario generale Tito Vespasiani - Perché questo percorso produca risultati pienamente efficaci, è necessario proseguire con un impegno condiviso sul sistema infrastrutturale, garantendo capacità adeguata, continuità operativa e una pianificazione coordinata degli interventi per assicurare un efficiente sistema trasportistico integrato all'altezza delle esigenze dei nostri distretti industriali e ai mercati di riferimento. Per garantire la piena crescita del traffico ferroviario e cogliere le opportunità di sviluppo sostenibile, è ora fondamentale un impegno coordinato tra **AdSP** e RFI, in grado di assicurare infrastrutture adeguate, continuità operativa e integrazione del sistema logistico". "Una giornata dal taglio molto concreto - spiega il presidente della Provincia di Savona Pierangelo Olivieri - alla quale si lavorava da tempo, per riuscire a fare una sintesi insieme ed evidenziare i punti di maggiore forza, che devono concretizzarsi con il focus sulla logistica e sui traffici che, partendo dai rapporti storici, devono consolidarsi ma anche rinnovarsi con le nuove tecnologie e le nuove richieste dei mercati". Anche le province possono essere protagoniste della sfida per lo sviluppo della logistica e delle interconnessioni tra porto e retroporto in quanto enti che hanno il compito di collaborare alle strategie di governo di area vasta - dichiarano i presidenti delle Province di Alessandria e Cuneo, Luigi Benzi e Luca Robaldo -. Le aree cuneesi e alessandrine hanno in quella retroportuale la loro vocazione naturale che potrà anche contare nei prossimi anni sulla piena operatività di infrastrutture come il Terzo Valico che contribuiranno a potenziare lo sviluppo della logistica e del trasporto delle merci nel nostro territorio, prestando la massima attenzione all'adeguamento della rete stradale necessaria al trasporto su gomma. Il sistema logistico LiguriaPiemonte e l'opportunità di lavorare insieme su infrastrutture e retroportualità per la crescita dei traffici sono stati al centro della giornata che visto protagoniste le due Regioni, le Province di Alessandria, Cuneo e Savona, coinvolte nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, con il contributo delle rispettive Unioni Industriali, l'autorità portuale e la Capitaneria di porto in una serie di sopralluoghi nell'entroterra ligure al confine con il Piemonte e ai porti di Savona e Vado. Al porto di Vado il confronto ha coinvolto, insieme all'assessore ligure Marco Scajola, anche terminalisti, spedizionieri, fornitori dei servizi tecnici e enti locali per parlare del rafforzamento delle connessioni tra l'hub portuale di SavonaVado Ligure (riferimento per le filiere agroalimentari, rinfusiere e containerizzate del nord Italia e del sud Europa) e il sistema produttivo piemontese, storico retroporto strategico, dotato di aree idonee allo sviluppo delle attività di stoccaggio e distribuzione. Lo scalo, primo d'Italia per crescita percentuale, si conferma componente trainante della piattaforma ligure, come evidenziato dai dati di traffico: significativo incremento del comparto container (+58,4%, circa 590 mila TEU movimentati) e delle rinfuse (+1,6%), in un contesto internazionale caratterizzato da persistenti incertezze geopolitiche. La visita presso APM Terminals e, successivamente, al Multipiano del porto di Savona, alla presenza anche del sindaco Marco Russo, ha consentito un approfondimento diretto sulle dinamiche dei traffici e sulle attività dei principali

TeleNord

Savona, Vado

operatori portuali, evidenziando il ruolo centrale del sistema savonese a supporto delle catene produttive piemontesi. È emersa, infine, la prospettiva di un maggiore coinvolgimento istituzionale del Piemonte nella pianificazione del sistema ligure, attraverso un'integrazione più strutturata. Prioritario il potenziamento dell'intermodalità ferroviaria, con particolare riferimento alla direttrice SavonaTorino, asse fondamentale per l'accesso ai mercati del Nord-Ovest e ai corridoi europei, intervenendo in modo coordinato su infrastrutture, digitalizzazione e organizzazione operativa. L'obiettivo è sfruttare il completamento delle grandi opere di collegamento e consolidare un cluster economico territoriale competitivo rispetto ai principali porti europei. In mattinata il presidente Cirio ha inoltre visitato a Cairo Montenotte le aree industriali della zona di Bragno e, successivamente, quelle dell'ex stabilimento Ferrania. Presenti anche il subcommissario per le Funvie SavonaSan Giuseppe di Cairo e assessore alle aree di crisi complessa di Regione Liguria Paolo Ripamonti, gli assessori di Regione Piemonte alla logistica Enrico Bussalino e ai trasporti Marco Gabusi, i presidenti delle Province di Alessandria, Cuneo e Savona, rispettivamente Luigi Benzi, Luca Robaldo e Pierangelo Olivieri; il sindaco Paolo Lambertini, e l'Unione Industriali provinciale, nella persona del Presidente Sambin. Le aree visitate potranno essere coinvolte, in una prospettiva strategica - anche alla luce dell'iter già avviato per il sistema delle Funvie - nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, come già avvenuto per diverse località delle province di Alessandria, Cuneo e Savona, consolidandone il ruolo di retroporto a servizio dello scalo SavonaVado. La ZLS, istituita nel 2018, rappresenta un modello che connette porti, retroporti, interporti e aree industriali, con l'obiettivo di attrarre investimenti attraverso semplificazioni amministrative e strumenti di agevolazione, tra cui l'area franca doganale. Si tratta, nel caso dei porti di Genova e Savona, dell'unico esempio in Italia con estensione interregionale. La Provincia di Savona, componente della Cabina di Regia, ne sostiene l'ampliamento, ritenendo strategiche le sinergie tra costa ed entroterra e con le regioni limitrofe, in particolare il Piemonte, in una visione evoluta della logistica che unisce movimentazione, stoccaggio e attività produttive. In tale contesto, lo sviluppo del sistema portuale non può prescindere da un retroporto adeguato: le aree cairese - insieme ad altri ambiti della Valbormida - rappresentano un'opportunità concreta per rafforzare l'integrazione funzionale tra porto e territorio. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguitemi sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Condividi:.

Torino Oggi

Savona, Vado

Logistica: Piemonte e Liguria insieme per la governance dei porti di Genova e Savona

Il presidente Cirio ha incontrato il suo omologo Bucci per affrontare anche il tema dello sviluppo delle aree retroportuali. I presidenti della Regione Piemonte Alberto Cirio e della Regione Liguria Marco Bucci hanno condiviso oggi l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi -. Ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord Ovest e dei nostri territori. "È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale - hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana - Per questo non vedo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta, tutti i territori che si estendono sotto alle Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'altra qualità di vita; ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va incentivata e promossa. Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa. Noi, come Istituzioni, siamo al servizio dei cittadini e delle imprese: più li aiutiamo a raggiungere i propri obiettivi più efficiente si dimostra il nostro operato. Ben vengano, dunque - concludono Bucci e Piana - tutte le iniziative che vanno in questa direzione, soprattutto se portate avanti in collaborazione



Torino Oggi
Logistica: Piemonte e Liguria insieme per la governance dei porti di Genova e Savona

03/26/2026 18:42

Il presidente Cirio ha incontrato il suo omologo Bucci per affrontare anche il tema dello sviluppo delle aree retroportuali. I presidenti della Regione Piemonte Alberto Cirio e della Regione Liguria Marco Bucci hanno condiviso oggi l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel Cda dell'AdSP-Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. "Oggi il Nord Ovest cresce più del Nord Est e questa crescita è strettamente collegata all'avanzamento dei lavori dei due corridoi europei Nord-Sud e Est-Ovest su cui viaggeranno tutte le merci d'Europa e che si incrociano in Piemonte, al confine con la Liguria e con la Lombardia, in un'area che è il cuore logistico dell'Europa - dichiarano il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio e gli assessori alla Logistica Enrico Bussalino e ai Trasporti, Marco Gabusi -. Ecco perché è importante aumentare le sinergie e come Piemonte stiamo portando avanti la richiesta di entrare a far parte della governance dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Sappiamo che c'è una legge in via di definizione per cui è pronto un emendamento, in accordo anche con il governo, che dovrà individuare la modalità di partecipazione e di coinvolgimento che riteniamo strategici per lo sviluppo del Nord Ovest e dei nostri territori". "È fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale - hanno dichiarato il presidente Marco Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana -. Per questo non vedo ostacoli ma solo opportunità nell'ingresso del Piemonte nella governance dei porti di Genova e Savona-Vado. Il Savonese, un'area da sempre legata a doppio filo con il Piemonte, è perfetto per discutere e avviare progetti comuni con il presidente Cirio. La storia ce lo ha insegnato, e sarà così anche in futuro: sviluppo, crescita, lavoro e innovazione scaturiscono solo grazie alla cooperazione tra territori e agli scambi continui oltre i confini amministrativi. Liguria, Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta, tutti i territori che si estendono sotto alle Alpi sono tra le zone più ricche d'Europa, con un Pil rilevante, prospettive di crescita significative e un'altra qualità di vita; ogni soluzione che permetta di incentivare ulteriormente la collaborazione tra queste Regioni va incentivata e promossa. Iniziamo a lavorare affinché i nostri figli e nipoti possano vedere un'unica macroregione, un'area che ha tutte le carte in regola per diventare il posto migliore dove vivere in Europa. Noi, come Istituzioni, siamo al servizio dei cittadini e delle imprese: più li aiutiamo a raggiungere i propri obiettivi più efficiente si dimostra il nostro operato. Ben vengano, dunque - concludono Bucci e Piana - tutte le iniziative che vanno in questa direzione, soprattutto se portate avanti in collaborazione

Torino Oggi

Savona, Vado

con i nostri vicini piemontesi". "L'Autorità ha già messo in campo investimenti concreti per sviluppare il traffico ferroviario e migliorare l'integrazione e interoperabilità tra porto e rete logistica - dichiara il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Tito Vespasiani - Perché questo percorso produca risultati pienamente efficaci, è necessario proseguire con un impegno condiviso sul sistema infrastrutturale, garantendo capacità adeguata, continuità operativa e una pianificazione coordinata degli interventi per assicurare un efficiente sistema trasportistico integrato all'altezza delle esigenze dei nostri distretti industriali e ai mercati di riferimento. Per garantire la piena crescita del traffico ferroviario e cogliere le opportunità di sviluppo sostenibile, è ora fondamentale un impegno coordinato tra **AdSP** e RFI, in grado di assicurare infrastrutture adeguate, continuità operativa e integrazione del sistema logistico". Anche le province possono essere protagoniste della sfida per lo sviluppo della logistica e delle interconnessioni tra porto e retroporto in quanto enti che hanno il compito di collaborare alle strategie di governo di area vasta - dichiarano i presidenti delle Province di Alessandria e Cuneo, Luigi Benzi e Luca Robaldo -. Le aree cuneesi e alessandrine hanno in quella retroportuale la loro vocazione naturale che potrà anche contare nei prossimi anni sulla piena operatività di infrastrutture come il Terzo Valico che contribuiranno a potenziare lo sviluppo della logistica e del trasporto delle merci nel nostro territorio, prestando la massima attenzione all'adeguamento della rete stradale necessaria al trasporto su gomma. "Una giornata dal taglio molto concreto - spiega il presidente della Provincia di Savona Pierangelo Olivieri -, alla quale si lavorava da tempo, per riuscire a fare una sintesi insieme ed evidenziare i punti di maggiore forza, che devono concretizzarsi con il focus sulla logistica e sui traffici che, partendo dai rapporti storici, devono consolidarsi ma anche rinnovarsi con le nuove tecnologie e le nuove richieste dei mercati". Il sistema logistico LiguriaPiemonte e l'opportunità di lavorare insieme su infrastrutture e retroportualità per la crescita dei traffici sono stati al centro della giornata che visto protagoniste le due Regioni, le Province di Alessandria, Cuneo e Savona, coinvolte nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, con il contributo delle rispettive Unioni Industriali, l'autorità portuale e la Capitaneria di porto in una serie di sopralluoghi nell'entroterra ligure al confine con il Piemonte e ai porti di Savona e Vado. Al porto di Vado il confronto ha coinvolto, insieme all'assessore ligure Marco Scajola, anche terminalisti, spedizionieri, fornitori dei servizi tecnici e enti locali per parlare del rafforzamento delle connessioni tra l'hub portuale di SavonaVado Ligure (riferimento per le filiere agroalimentari, rinfusiere e containerizzate del nord Italia e del sud Europa) e il sistema produttivo piemontese, storico retroporto strategico, dotato di aree idonee allo sviluppo delle attività di stoccaggio e distribuzione. Lo scalo, primo d'Italia per crescita percentuale, si conferma componente trainante della piattaforma ligure, come evidenziato dai dati di traffico: significativo incremento del comparto container (+58,4%, circa 590 mila TEU movimentati) e delle rinfuse (+1,6%), in un contesto internazionale caratterizzato da persistenti incertezze geopolitiche. La visita presso APM Terminals e, successivamente,

Torino Oggi

Savona, Vado

al Multipiano del porto di Savona, alla presenza anche del sindaco Marco Russo, ha consentito un approfondimento diretto sulle dinamiche dei traffici e sulle attività dei principali operatori portuali, evidenziando il ruolo centrale del sistema savonese a supporto delle catene produttive piemontesi. È emersa, infine, la prospettiva di un maggiore coinvolgimento istituzionale del Piemonte nella pianificazione del sistema ligure, attraverso un'integrazione più strutturata. Prioritario il potenziamento dell'intermodalità ferroviaria, con particolare riferimento alla direttrice Savona-Torino, asse fondamentale per l'accesso ai mercati del Nord-Ovest e ai corridoi europei, intervenendo in modo coordinato su infrastrutture, digitalizzazione e organizzazione operativa. L'obiettivo è sfruttare il completamento delle grandi opere di collegamento e consolidare un cluster economico territoriale competitivo rispetto ai principali porti europei. In mattinata il presidente Cirio ha inoltre visitato a Cairo Montenotte le aree industriali della zona di Bragno e, successivamente, quelle dell'ex stabilimento Ferrania. Presenti anche il subcommissario per le Funvie Savona-San Giuseppe di Cairo e assessore alle aree di crisi complessa di Regione Liguria Paolo Ripamonti, gli assessori di Regione Piemonte alla logistica Enrico Bussalino e ai trasporti Marco Gabusi, i presidenti delle Province di Alessandria, Cuneo e Savona, rispettivamente Luigi Benzi, Luca Robaldo e Pierangelo Olivieri; il sindaco Paolo Lambertini, e l'Unione Industriali provinciale, nella persona del Presidente Sambin. Le aree visitate potranno essere coinvolte, in una prospettiva strategica - anche alla luce dell'iter già avviato per il sistema delle Funvie - nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova, come già avvenuto per diverse località delle province di Alessandria, Cuneo e Savona, consolidandone il ruolo di retroporto a servizio dello scalo Savona-Vado. La ZLS, istituita nel 2018, rappresenta un modello che connette porti, retroporti, interporti e aree industriali, con l'obiettivo di attrarre investimenti attraverso semplificazioni amministrative e strumenti di agevolazione, tra cui l'area franca doganale. Si tratta, nel caso dei porti di Genova e Savona, dell'unico esempio in Italia con estensione interregionale. La Provincia di Savona, componente della Cabina di Regia, ne sostiene l'ampliamento, ritenendo strategiche le sinergie tra costa ed entroterra e con le regioni limitrofe, in particolare il Piemonte, in una visione evoluta della logistica che unisce movimentazione, stoccaggio e attività produttive. In tale contesto, lo sviluppo del sistema portuale non può prescindere da un retroporto adeguato: le aree cairesi - insieme ad altri ambiti della Valbormida - rappresentano un'opportunità concreta per rafforzare l'integrazione funzionale tra porto e territorio.

Depositi chimici, se il Comune non si muove resteranno per anni tra le case di Multedo

Il presidente del Municipio Ponente Matteo Frulio dice: "Si decida insieme, porto e città" I depositi costieri di Carmagnani e Superba a Multedo Depositi chimici di Carmagnani e Superba a Multedo: il Comune di Genova, a voce della sindaca Silvia Salis e del vice sindaco Alessandro Terrile , ha già lanciato la palla (avvelenata), al presidente del porto di Genova-Savona Matteo Paroli , di fatto dicendo che spetta al piano regolatore **portuale** che si sta disegnando, decidere dove mettere di depositi. Ma i depositi sono in terreno comunale, ad oggi, non **portuale**. I cittadini da tutelare sono cittadini del Comune di Genova, non del porto. Il presidente dello scalo, peraltro, nel comunicato stampa inviato appena uscita la bocciatura del Consiglio di Stato sulla bocciatura del trasferimento a ponte Somalia, nel porto di Sampierdarena, aveva chiarito, in modo non velato, a chi spetta l'iniziativa: " L'apertura di un confronto tecnico condiviso potrà avvenire già a breve e, come di consueto nei rapporti istituzionali, nell'ambito di una specifica iniziativa da parte dell'Amministrazione comunale, alla quale l'AdSP è disponibile a rispondere positivamente" . Insomma, il contrario di quanto detto dal Comune. Una bella spaccatura netta.

Il dato curioso è che si parla spesso di convivenza tra città e porto invece ora pare che al Comune venga, per così dire, comodo, che se ne prenda la responsabilità il porto? Le vittime del rimpallo di responsabilità sono i residenti di Multedo In mezzo a questa situazione ci sono i cittadini di Multedo che rischiano di vedere i depositi praticamente dentro le loro case per anni e anni. L'opzione zero, sostenuta dall'editore di Primocanale Maurizio Rossi , potrebbe essere l'unico modo per porre fine in tempi rapidi, a questa pericolosa convivenza, in attesa che si trovi eventualmente una nuova collocazione. Salvaguardando, sia intesa, l'occupazione dei circa 60 dipendenti, da ricollocare. Depositi chimici, Rossi: "Da sempre sono per l'opzione zero, l'unica soluzione" Frulio, presidente del Municipio ponente: "Si decida insieme, porto e città" Il presidente del Municipio ponente Matteo Frulio , inizia dicendo che "è da novembre che attendo un incontro con il presidente del porto Matteo Paroli", quando non c'era certo l'emergenza di oggi. Bella grana ora "E' una bella grana, sì, e ahimè era una cosa che ci si poteva aspettare, anche perché si diceva da tempo che le procedure attuate erano probabilmente troppo velocizzate, nel senso che si era premuto sull'acceleratore" L'acceleratore sarebbe anche comprensibile visti gli anni da cui si attendeva questo trasferimento Assolutamente sì, per carità, ma quello che ahimè si è innescato e che per fortuna la popolazione non ha accolto più di tanto è che si rischiava di finire in mezzo a una guerra tra poveri, effettivamente dove due quartieri rischiavano di andare a scontrarsi l'uno con l'altro, perché comunque stiamo parlando di servitù piuttosto gravi". E adesso come si fa, perché tutto ruota intorno a questo, il Comune ha già detto a voce della



sindaca Salis e del vice sindaco Terrile se ne deve occupare il piano regolatore **portuale**. Il presidente del Porto Paroli, nel primo comunicato e l'unico che ha inviato, dopo la sentenza del Consiglio di Stato, ha detto l'iniziativa deve essere del Comune. D'altronde i depositi al momento si trovano in area comunale. Come se ne esce? Il piano regolatore è lo strumento principale. Quando dicevo prima, si è premuto sull'acceleratore senza avere gli strumenti amministrativi adeguati, io intendevo proprio quello. Il piano regolatore è il documento madre da cui poi si decidono le sorti del porto. Sì, c'è la parte comunale sicuramente che è una parte importante nella decisione della destinazione d'uso degli spazi. Però attenzione, io stesso sto attendendo un colloquio con il presidente dell'**autorità di sistema portuale** da novembre ma non l'ho ancora ricevuto e uno dei temi di cui mi piacerebbe tanto parlare con lui è proprio questo. Noi attendiamo appunto di essere ricevuti. Ma lui forse attende che voi, come Comune, il Comune in particolare, si faccia promotore di un dialogo, cioè che la sindaca chiami Paroli e dica 'allora ne parliamo'. In mezzo ci sono gli abitanti che continueranno a sapere quanto ad avere i depositi. Ce l'ho ben presente anche perché frequento le realtà associative di Multedo che conosco molto molto bene. Ma allora, io ribadisco, è da novembre che io ho cercato nella mia persona come municipio, quindi come rappresentante anche dell'istituzione comunale, di interloquire direttamente con il presidente. Cosa che non è ancora stata accordata. Però adesso c'è stata la svolta del Consiglio di Stato, quindi cambia un po' il piano non è solo municipale ma anche comunale. Adesso c'è un po' di rimpallo. Allora mi hanno insegnato che le cose si fanno prima che le decisioni vengano prese in maniera definitiva e non si può continuare ad aspettare che ci sia qualcosa che sblocchi il dialogo. Il dialogo è a prescindere. Quindi, ripeto, da mesi io sto tentando un dialogo. Poi, per carità, se vogliamo giocare al rimpiazzino lo si fa tranquillamente ma a discapito degli abitanti come diceva lei. Ma non mi pare più il caso. Ora, ripeto, noi come municipio e anche come amministrazione comunale un'idea chiara sui depositi che non debbano più stare a Multedo ce l'abbiamo. Certo è che serve la parte dell'**autorità di sistema portuale**, la parte tecnica dell'**autorità di sistema portuale**, che individui delle aree idonee. Però, in campagna elettorale si litiga, da anni, no? Destra, sinistra, mettiamoli qua, mettiamoli là, se ci sono soluzioni alternative qualcuno lo dica? E adesso però spetta l'**autorità portuale** trovare la soluzione quando in campagna elettorale si litiga sulle soluzioni? No, no, no, assolutamente spetta a entrambi trovare la soluzione. Quello è sicuro. Altrimenti è inutile parlare di porto e città, se si dice deve decidere solo il porto. Certo, assolutamente. Il piano regolatore **portuale**, infatti, viene stilato con la collaborazione del Comune di Genova. Noi attendiamo fiduciosi di essere ricevuti a Palazzo San Giorgio. Speriamo che anche il sindaco abbia chiesto l'incontro, oltre a lei. Penso proprio di sì, anche perché la questione è seguita anche da diversi consiglieri comunali di maggioranza e attenzionata anche al vice sindaco Terrile. Quindi siamo certi di questi approcci. Bisogna istituzionalizzarli. Bisogna iniziare il percorso per il piano regolatore **portuale** e allora lì si ufficializzano dei percorsi che noi stiamo attendendo

con ansia ormai, devo dire".

Shipping Italy

Genova, Voltri

Società Genovese Servizi nella rete accusata di contrabbando di tabacchi con fulcro a Genova

Fra gli arrestati il titolare della società di spedizioni con un proprio inland terminal ad Alessandria, accusato con altri quattro di associazione a delinquere. Una nota congiunta dell'ufficio torinese della Procura Europea (Eppo), dell'Agenzia delle Dogane e della Guardia di finanza ha reso noto che una rete di contrabbando di tabacco operante tra Italia, Francia, Polonia, Svizzera e Regno Unito è stata smantellata mediante un'operazione coordinata insieme alla Dia - Direzione investigativa antimafia che ha portato a diversi arresti e al sequestro di oltre 40 tonnellate di prodotti del tabacco illegali e di beni per circa 2,5 milioni di euro. L'indagine è partita dall'analisi di movimenti sospetti di container in arrivo al **porto** di **Genova** (Liguria), permettendo di individuare un'organizzazione criminale transnazionale con base operativa nel Regno Unito e collegamenti in Europa, Africa e Asia. Secondo le prove raccolte, il tabacco veniva dichiarato come proveniente da Armenia, Dubai e Spagna ed entrava in Italia attraverso il **porto** di **Genova**, utilizzando rotte marittime e commerciali studiate per eludere i controlli doganali. Tali rotte passavano attraverso Georgia, Kenya, Paesi Bassi e Turchia, al fine di nascondere la reale origine della merce illegale. L'organizzazione aveva creato una rete di complici in questi Paesi e le sigarette erano destinate al mercato nero in diversi Stati europei. La società genovese di spedizioni Sgs - Società genovese servizi srl sarebbe stata utilizzata per gestire le notifiche di spedizione nelle procedure doganali, evitando così le ispezioni. La stessa società metteva a disposizione magazzini nella provincia di Alessandria, vicino al **porto**, per lo scarico e lo stoccaggio del tabacco di contrabbando, oltre che per conservare materiali usati per coprire il carico illecito. Dopo l'arresto del titolare di Sgs Alessandro Freddi e dell'imprenditore Giacomo Drago, gli accertamenti disposti dalla Procura europea si sono estesi in mezza Europa, fino alla cattura di altri tre componenti della gang (due in Polonia e uno nel Regno Unito). I loro nomi figuravano nella rubrica dello smartphone di Drago. In particolare uno di questi, secondo gli inquirenti, era a capo dell'organizzazione: Hasan Ferhat Baybasin, boss della mafia curda che opera in Inghilterra, nel quartiere londinese di Tottenham. Era lui, da quanto scoperto dalla Dia, dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli, a stabilire le rotte dei container pieni di pacchetti di sigarette. Tragitti sempre diversi, ma con un punto in comune: **Genova**. Perché aveva affidato i suoi affari alla Sgs Srl. L'accusa per tutti è di associazione per delinquere finalizzata al contrabbando internazionale di tabacchi lavorati esteri. Le merci venivano dichiarate come materiali da costruzione, utilizzati per nascondere le scatole di sigarette. Inoltre, venivano impiegati doppi fondi nei container per occultare il tabacco. Per nascondere l'identità dei destinatari delle spedizioni nei documenti doganali,



03/26/2026 11:35 Nicola Capuzzo

Fra gli arrestati il titolare della società di spedizioni con un proprio inland terminal ad Alessandria, accusato con altri quattro di associazione a delinquere. Una nota congiunta dell'ufficio torinese della Procura Europea (Eppo), dell'Agenzia delle Dogane e della Guardia di finanza ha reso noto che una rete di contrabbando di tabacco operante tra Italia, Francia, Polonia, Svizzera e Regno Unito è stata smantellata mediante un'operazione coordinata insieme alla Dia - Direzione investigativa antimafia che ha portato a diversi arresti e al sequestro di oltre 40 tonnellate di prodotti del tabacco illegali e di beni per circa 2,5 milioni di euro. L'indagine è partita dall'analisi di movimenti sospetti di container in arrivo al porto di Genova (Liguria), permettendo di individuare un'organizzazione criminale transnazionale con base operativa nel Regno Unito e collegamenti in Europa, Africa e Asia. Secondo le prove raccolte, il tabacco veniva dichiarato come proveniente da Armenia, Dubai e Spagna ed entrava in Italia attraverso il porto di Genova, utilizzando rotte marittime e commerciali studiate per eludere i controlli doganali. Tali rotte passavano attraverso Georgia, Kenya, Paesi Bassi e Turchia, al fine di nascondere la reale origine della merce illegale. L'organizzazione aveva creato una rete di complici in questi Paesi e le sigarette erano destinate al mercato nero in diversi Stati europei. La società genovese di spedizioni Sgs - Società genovese servizi srl sarebbe stata utilizzata per gestire le notifiche di spedizione nelle procedure doganali, evitando così le ispezioni. La stessa società metteva a disposizione magazzini nella provincia di Alessandria, vicino al porto, per lo scarico e lo stoccaggio del tabacco di contrabbando, oltre che per conservare materiali usati per coprire il carico illecito. Dopo l'arresto del titolare di Sgs Alessandro Freddi e dell'imprenditore Giacomo Drago, gli accertamenti disposti dalla Procura europea si sono estesi in mezza Europa, fino alla cattura di altri tre componenti della gang

Shipping Italy

Genova, Voltri

uno specialista informatico della Campania avrebbe creato e gestito siti web ed email falsi. L'organizzazione utilizzava anche piattaforme di comunicazione criptate per evitare i controlli delle forze dell'ordine. In precedenza, durante le attività investigative al porto di Genova, erano già state sequestrate circa 41 tonnellate di sigarette, con una perdita stimata per dazi doganali, accise e Iva superiore a 10 milioni di euro. Il valore di mercato in Italia della merce sequestrata è stimato intorno ai 15 milioni di euro, che avrebbe potuto raddoppiare o triplicare se fosse arrivata a destinazione. L'indagine è stata supportata dalla rete operativa antimafia internazionale @ON e da Europol, oltre che dalle autorità nazionali, evidenziando l'importanza della cooperazione internazionale nella lotta alla criminalità organizzata. Fondamentale è stata anche la collaborazione con le autorità britanniche (HM Revenue & Customs) e svizzere (Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini). ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Vento forte a Genova, terminal in ordine sparso e un container in mare

L'Adsp presieduta da Paroli ha chiarito: "La valutazione dei rischi è competenza e responsabilità dei singoli concessionari" Giornata complessa sulle banchine del porto di Genova per i fortissimi venti che hanno sferzato il primo porto del paese. L'approccio dei diversi terminal attivi a Genova nella movimentazione di container - le strutture portuali maggiormente interessate da questo tipo di fenomeno meteorologico - è stato variegato. Di fronte all'avviso emesso dal Centro funzionale meteo-idrologico di Protezione civile della Regione Liguria, che due giorni fa ha previsto per tutta la giornata di oggi venti di burrasca forte (oltre i 75 km/h), con raffiche diffuse oltre i 100 km/h, i terminal del gruppo Psa (Sech e Pra') hanno sospeso le attività. Nelle due strutture è in funzione un sistema di monitoraggio diffuso attraverso anemometri e semafori, predisposto insieme a Università di Genova e Asl, che prevede diversi stadi di attività a seconda dell'intensità e della frequenza delle raffiche. Ignazio Messina, al vertice dell'omonimo gruppo, ha spiegato a SHIPPING ITALY che presso l'Imt Terminal, "pur con alcune limitazioni, ad esempio a un carroponte attivo sull'import che è andato in 'protezione' per qualche ora, e a un ritmo inferiore a quello abituale, stiamo lavorando. Ovviamente dopo aver preso preliminarmente alcune accortezze visto le tempestive previsioni: nessuna pila alta e stretta e container a catasta, a maggior ragione se vuoti". Proprio sui vuoti i problemi maggiori si sono registrati al Genoa Port Terminal del Gruppo Spinelli, dove l'attività è stata interrotta (per circa 45 minuti) quando un container vuoto, collocato in secondo tiro, è caduto dalla pila, precipitando poi in mare, senza fortunatamente coinvolgere nessuno dei lavoratori in quel momento attivi nell'area. "Sono anni che chiediamo di installare anemometri e strumenti di terra a integrazione di quelli sulle gru - al di là della funzionalità dei mezzi, i rischi maggiori sono naturalmente per chi si trova sul piazzale - che consentano di definire una procedura chiara. In chiusura dell'ultimo turno, nella notte fra mercoledì e giovedì, abbiamo segnalato all'azienda le raffiche, ma non abbiamo ricevuto istruzioni o indicazioni precise sul da farsi e il lavoro oggi s'è svolto regolarmente: solo per un caso nessuno s'è fatto male" ha evidenziato il Rls (rappresentante dei lavoratori per la sicurezza) di Filt Cgil, Rosario Carvelli, stigmatizzando "la carenza di un coordinamento e di una gestione univoca da parte delle autorità preposte alla sicurezza". A tal proposito, detto di come Genoa Port Terminal abbia precisato di aver attivato "tutte le procedure di sicurezza, incluso la comunicazione tempestiva alla Adsp e alla Cp e sospeso tutte le operazioni e proceduto al recupero del container", alla segnalazione delle problematiche da parte dei lavoratori, né Capitaneria di porto né Asl hanno fornito chiarimenti. L'Autorità di sistema portuale ha invece precisato che "la definizione di procedure operative uniformi



Shipping Italy
Vento forte a Genova, terminal in ordine sparso e un container in mare
03/26/2026 18:14 Nicola Capuzzo

L'Adsp presieduta da Paroli ha chiarito: "La valutazione dei rischi è competenza e responsabilità dei singoli concessionari" Giornata complessa sulle banchine del porto di Genova per i fortissimi venti che hanno sferzato il primo porto del paese. L'approccio dei diversi terminal attivi a Genova nella movimentazione di container - le strutture portuali maggiormente interessate da questo tipo di fenomeno meteorologico - è stato variegato. Di fronte all'avviso emesso dal Centro funzionale meteo-idrologico di Protezione civile della Regione Liguria, che due giorni fa ha previsto per tutta la giornata di oggi venti di burrasca forte (oltre i 75 km/h), con raffiche diffuse oltre i 100 km/h, i terminal del gruppo Psa (Sech e Pra') hanno sospeso le attività. Nelle due strutture è in funzione un sistema di monitoraggio diffuso attraverso anemometri e semafori, predisposto insieme a Università di Genova e Asl, che prevede diversi stadi di attività a seconda dell'intensità e della frequenza delle raffiche. Ignazio Messina, al vertice dell'omonimo gruppo, ha spiegato a SHIPPING ITALY che presso l'Imt Terminal, "pur con alcune limitazioni, ad esempio a un carroponte attivo sull'import che è andato in 'protezione' per qualche ora, e a un ritmo inferiore a quello abituale, stiamo lavorando. Ovviamente dopo aver preso preliminarmente alcune accortezze visto le tempestive previsioni: nessuna pila alta e stretta e container a catasta, a maggior ragione se vuoti". Proprio sui vuoti i problemi maggiori si sono registrati al Genoa Port Terminal del Gruppo Spinelli, dove l'attività è stata interrotta (per circa 45 minuti) quando un container vuoto, collocato in secondo tiro, è caduto dalla pila, precipitando poi in mare, senza fortunatamente coinvolgere nessuno dei lavoratori in quel momento attivi nell'area. "Sono anni che chiediamo di installare anemometri e strumenti di terra a integrazione di quelli sulle gru - al di là della funzionalità dei mezzi, i rischi maggiori sono naturalmente per chi si trova sul piazzale - che consentano di definire una procedura chiara. In chiusura dell'ultimo turno, nella notte fra mercoledì e giovedì, abbiamo segnalato all'azienda le raffiche, ma non abbiamo ricevuto istruzioni o indicazioni precise sul da farsi e il lavoro oggi s'è svolto regolarmente: solo per un caso nessuno s'è fatto male" ha evidenziato il Rls (rappresentante dei lavoratori per la sicurezza) di Filt Cgil, Rosario Carvelli, stigmatizzando "la carenza di un coordinamento e di una gestione univoca da parte delle autorità preposte alla sicurezza". A tal proposito, detto di come Genoa Port Terminal abbia precisato di aver attivato "tutte le procedure di sicurezza, incluso la comunicazione tempestiva alla Adsp e alla Cp e sospeso tutte le operazioni e proceduto al recupero del container", alla segnalazione delle problematiche da parte dei lavoratori, né Capitaneria di porto né Asl hanno fornito chiarimenti. L'Autorità di sistema portuale ha invece precisato che "la definizione di procedure operative uniformi

Shipping Italy

Genova, Voltri

per tutti i terminal non è giuridicamente né tecnicamente praticabile. Ogni terminal presenta un'esposizione al vento differente; ogni nave assume un orientamento diverso a seconda del punto di ormeggio; le tipologie di merce movimentata hanno sensibilità al vento tra loro difforni; infine, il rischio connesso a ciascuna operazione è specifico dell'attività svolta dal singolo operatore. Per tali ragioni, la valutazione del rischio è per legge attribuita al datore di lavoro - ovvero all'operatore economico concessionario - e non può essere delegata all'Autorità di Sistema Portuale, cui la normativa vigente non attribuisce tale competenza. Ogni terminalista è pertanto tenuto ad adottare e applicare, sotto la propria responsabilità, le misure previste dalla propria valutazione dei rischi".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Gara Mit per due navi ro-ro: San Giorgio del Porto unico cantiere in gara

Escluso invece dal procedimento Piloda Shipyard per via della presenza nella sua offerta tecnica di "insanabili carenze documentali e tecniche" Il cantiere genovese San Giorgio del Porto è l'unico operatore rimasto in gara nella procedura varata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione di un massimo di due ro-ro da 71 metri da impiegare nel trasporto pubblico locale. Escluso invece dal procedimento Piloda Shipyard, per via della presenza nella sua offerta tecnica di "insanabili carenze documentali e tecniche relative a requisiti minimi obbligatori", che ne hanno sancito la "non conformità". È questo il primo, provvisorio, punto fermo raggiunto alla fine della fase di valutazione delle offerte tecniche dalla maxi-gara pubblica da 339 milioni di euro che era stata avviata lo scorso aprile dal Mit - con la gestione del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - e che punta al rinnovo della flotta navale impiegata dalle Regioni nel trasporto pubblico locale. Articolato in due lotti, il procedimento aveva lo scopo di individuare gli operatori economici con cui lo stesso Comando andrà a stipulare accordi quadro della durata di 48 mesi, che saranno seguiti dalla firma di contratti specifici tra gli stessi aggiudicatari e le Regioni interessate dal piano. La prima tranche, del valore di 116 milioni di euro, è appunto quella relativa alla costruzione dei due ro-ro (per 58 milioni l'uno), e include una eventuale opzione per altri due mezzi, da esercitare nei successivi 48 mesi. La documentazione di gara, insieme alle risposte fornite dalla commissione alle richieste di chiarimento presentate dai cantieri, aveva permesso di definire meglio le caratteristiche dei mezzi: unità per trasporto passeggeri di classe B, lunghi 71 metri e larghi 14 (ma le dimensioni "possono essere soggette a modifiche da parte del proponente"), in acciaio, con stazza lorda di 1.650 tonnellate, in grado di accogliere 650 passeggeri più 17 membri dell'equipaggio, nonché dotati di garage di 240 metri lineari, e capaci di raggiungere una velocità a pieno carico di almeno 18 nodi. Meno lineare l'iter avuto invece finora dall'altro filone del procedimento, ovvero quello relativo alla realizzazione di 5 unità veloci Hsc (hi speed craft) di classe B a fronte di un importo a base di 53,5 milioni di euro (più ulteriore opzione per altrettante unità). Andato deserto il relativo lotto di gara, il comando ha quindi varato una procedura negoziata che al momento risulta ancora in fase di aggiudicazione. Per questi mezzi, la documentazione chiariva che, pur comunque con una certa tolleranza rispetto alle caratteristiche dimensionali, dovranno avere stazza lorda di 237 tonnellate, essere "del tipo aliscafo con configurazione delle ali a V", con lunghezza fuori tutto di 31,5 metri e larghezza tra le ali di 14,5, poter raggiungere a pieno carico una velocità di 35 nodi, nonché poter ospitare 249 passeggeri e 8 membri dell'equipaggio. Il maxi procedimento varato dal Mit lo scorso aprile è l'ultimo passaggio di un percorso che era stato avviato già con la



Escluso invece dal procedimento Piloda Shipyard per via della presenza nella sua offerta tecnica di "insanabili carenze documentali e tecniche" il cantiere genovese San Giorgio del Porto è l'unico operatore rimasto in gara nella procedura varata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione di un massimo di due ro-ro da 71 metri da impiegare nel trasporto pubblico locale. Escluso invece dal procedimento Piloda Shipyard, per via della presenza nella sua offerta tecnica di "insanabili carenze documentali e tecniche relative a requisiti minimi obbligatori", che ne hanno sancito la "non conformità". È questo il primo, provvisorio, punto fermo raggiunto alla fine della fase di valutazione delle offerte tecniche dalla maxi-gara pubblica da 339 milioni di euro che era stata avviata lo scorso aprile dal Mit - con la gestione del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - e che punta al rinnovo della flotta navale impiegata dalle Regioni nel trasporto pubblico locale. Articolato in due lotti, il procedimento aveva lo scopo di individuare gli operatori economici con cui lo stesso Comando andrà a stipulare accordi quadro della durata di 48 mesi, che saranno seguiti dalla firma di contratti specifici tra gli stessi aggiudicatari e le Regioni interessate dal piano. La prima tranche, del valore di 116 milioni di euro, è appunto quella relativa alla costruzione dei due ro-ro (per 58 milioni l'uno), e include una eventuale opzione per altri due mezzi, da esercitare nei successivi 48 mesi. La documentazione di gara, insieme alle risposte fornite dalla commissione alle richieste di chiarimento presentate dai cantieri, aveva permesso di definire meglio le caratteristiche dei mezzi: unità per trasporto passeggeri di classe B, lunghi 71 metri e larghi 14 (ma le dimensioni "possono essere soggette a modifiche da parte del proponente"), in acciaio, con stazza lorda di 1.650 tonnellate, in grado di accogliere 650 passeggeri più 17 membri dell'equipaggio, nonché dotati di garage di 240 metri lineari, e capaci di raggiungere una velocità a

Shipping Italy

Genova, Voltri

Finanziaria 2016, la quale aveva istituito presso il Ministero un fondo per l'acquisto e la riqualificazione di mezzi per il Tpl locale e regionale. In seguito il decreto ministeriale n.52/2018 (poi modificato dal n.397/2019) aveva ripartito tra le diverse regioni le risorse destinate specificamente alle flotte per il trasporto marittimo, lacuale e lagunare (262 milioni di euro, più 87 milioni di cofinanziamento regionale, per circa 350 milioni di euro), stabilendo inoltre che sarebbe stato lo stesso Mit, tramite il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, ad agire come centrale di committenza per i mezzi. Questo a eccezione di alcuni casi specifici regolati diversamente (come per quelli destinati alla Laguna di **Venezia**, ai laghi della Lombardia) e fatta salva la possibile gestione 'extra' ministeriale, ovvero al di fuori della gestione centralizzata, modalità seguita ad esempio dalla Regione Siciliana con i traghetti commissionati a Fincantieri. 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.

Citta della Spezia

La Spezia

Zona logistica semplificata, incontro in Confcommercio. Camaiora: "Fondamentale guardare anche alle imprese collaterali"

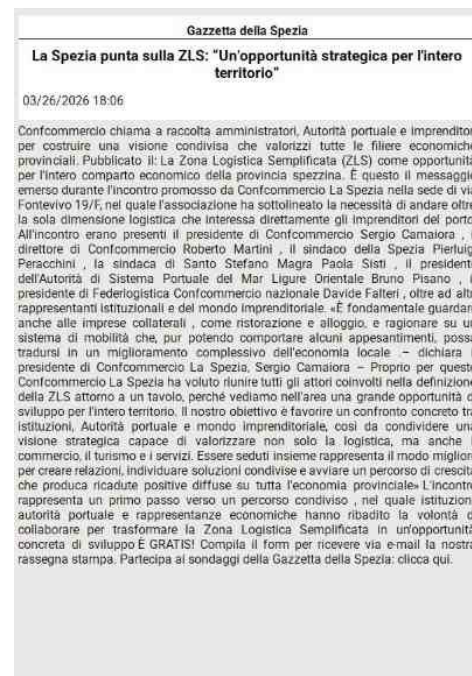
Incontro a tema Zona logistica semplificata (Zls) nei giorni scorsi nella sede di Confcommercio La Spezia, che ha organizzato l'iniziativa. Alla stessa hanno preso parte Sergio Camaiora e Roberto Martini, rispettivamente presidente e direttore della Confcommercio spezzina; i sindaci della Spezia, Pierluigi Peracchini, e di Santo Stefa Magra, Paola Sisti; il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale, Bruno Pisano; il presidente di Federlogistica Confcommercio nazionale Davide Falteri, oltre ad altri rappresentanti istituzionali e del mondo imprenditoriale. "La Zona logistica semplificata come opportunità per l'intero comparto economico della provincia spezzina. È questo il messaggio emerso durante l'incontro", riferiscono dalla Confcommercio spezzina, che nel corso dell'iniziativa "ha sottolineato la necessità di andare oltre la sola dimensione logistica che interessa direttamente gli imprenditori del porto", si legge in una nota diffusa dall'associazione. "È fondamentale guardare anche alle imprese collaterali, come ristorazione e alloggio, e ragionare su un sistema di mobilità che, pur potendo comportare alcuni appesantimenti, possa tradursi in un miglioramento complessivo dell'economia locale - dichiara il presidente di Confcommercio La Spezia, Sergio Camaiora -. Proprio per questo Confcommercio La Spezia ha voluto riunire tutti gli attori coinvolti nella definizione della Zls attorno a un tavolo, perché vediamo nell'area una grande opportunità di sviluppo per l'intero territorio. Il nostro obiettivo è favorire un confronto concreto tra istituzioni, Autorità portuale e mondo imprenditoriale, così da condividere una visione strategica capace di valorizzare non solo la logistica, ma anche il commercio, il turismo e i servizi. Essere seduti insieme rappresenta il modo migliore per creare relazioni, individuare soluzioni condivise e avviare un percorso di crescita che produca ricadute positive diffuse su tutta l'economia provinciale". L'incontro "rappresenta un primo passo verso un percorso condiviso, nel quale istituzioni, autorità portuale e rappresentanze economiche hanno ribadito la volontà di collaborare per trasformare la Zona logistica semplificata in un'opportunità concreta di sviluppo", concludono da Confcommercio La Spezia. Più informazioni.



Incontro a tema Zona logistica semplificata (Zls) nei giorni scorsi nella sede di Confcommercio La Spezia, che ha organizzato l'iniziativa. Alla stessa hanno preso parte Sergio Camaiora e Roberto Martini, rispettivamente presidente e direttore della Confcommercio spezzina; i sindaci della Spezia, Pierluigi Peracchini, e di Santo Stefa Magra, Paola Sisti; il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale, Bruno Pisano; il presidente di Federlogistica Confcommercio nazionale Davide Falteri, oltre ad altri rappresentanti istituzionali e del mondo imprenditoriale. "La Zona logistica semplificata come opportunità per l'intero comparto economico della provincia spezzina. È questo il messaggio emerso durante l'incontro", riferiscono dalla Confcommercio spezzina, che nel corso dell'iniziativa "ha sottolineato la necessità di andare oltre la sola dimensione logistica che interessa direttamente gli imprenditori del porto", si legge in una nota diffusa dall'associazione. "È fondamentale guardare anche alle imprese collaterali, come ristorazione e alloggio, e ragionare su un sistema di mobilità che, pur potendo comportare alcuni appesantimenti, possa tradursi in un miglioramento complessivo dell'economia locale - dichiara il presidente di Confcommercio La Spezia, Sergio Camaiora -. Proprio per questo Confcommercio La Spezia ha voluto riunire tutti gli attori coinvolti nella definizione della Zls attorno a un tavolo, perché vediamo nell'area una grande opportunità di sviluppo per l'intero territorio. Il nostro obiettivo è favorire un confronto concreto tra istituzioni, Autorità portuale e mondo imprenditoriale, così da condividere una visione strategica capace di valorizzare non solo la logistica, ma anche il commercio, il turismo e i servizi. Essere seduti insieme rappresenta il modo migliore per creare relazioni, individuare soluzioni condivise e avviare un percorso di crescita che produca ricadute positive diffuse su tutta l'economia provinciale". L'incontro "rappresenta un primo passo verso un percorso condiviso, nel quale istituzioni, autorità portuale e rappresentanze economiche hanno ribadito la volontà di collaborare per trasformare la Zona logistica semplificata in un'opportunità concreta di sviluppo", concludono da Confcommercio La Spezia. Più informazioni.

La Spezia punta sulla ZLS: Un'opportunità strategica per l'intero territorio

Confcommercio chiama a raccolta amministratori, Autorità portuale e imprenditori per costruire una visione condivisa che valorizzi tutte le filiere economiche provinciali. Pubblicato il: La Zona Logistica Semplificata (ZLS) come opportunità per l'intero comparto economico della provincia spezzina. È questo il messaggio emerso durante l'incontro promosso da Confcommercio La Spezia nella sede di via Fontevivo 19/F, nel quale l'associazione ha sottolineato la necessità di andare oltre la sola dimensione logistica che interessa direttamente gli imprenditori del porto. All'incontro erano presenti il presidente di Confcommercio Sergio Camaiora, il direttore di Confcommercio Roberto Martini, il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini, la sindaca di Santo Stefano Magra Paola Sisti, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Bruno Pisano, il presidente di Federlogistica Confcommercio nazionale Davide Falteri, oltre ad altri rappresentanti istituzionali e del mondo imprenditoriale. «È fondamentale guardare anche alle imprese collaterali, come ristorazione e alloggio, e ragionare su un sistema di mobilità che, pur potendo comportare alcuni appesantimenti, possa tradursi in un miglioramento complessivo dell'economia locale», dichiara il presidente di Confcommercio La Spezia, Sergio Camaiora. Proprio per questo Confcommercio La Spezia ha voluto riunire tutti gli attori coinvolti nella definizione della ZLS attorno a un tavolo, perché vediamo nell'area una grande opportunità di sviluppo per l'intero territorio. Il nostro obiettivo è favorire un confronto concreto tra istituzioni, Autorità portuale e mondo imprenditoriale, così da condividere una visione strategica capace di valorizzare non solo la logistica, ma anche il commercio, il turismo e i servizi. Essere seduti insieme rappresenta il modo migliore per creare relazioni, individuare soluzioni condivise e avviare un percorso di crescita che produca ricadute positive diffuse su tutta l'economia provinciale. L'incontro rappresenta un primo passo verso un percorso condiviso, nel quale istituzioni, autorità portuale e rappresentanze economiche hanno ribadito la volontà di collaborare per trasformare la Zona Logistica Semplificata in un'opportunità concreta di sviluppo. È GRATIS! Compila il form per ricevere via e-mail la nostra rassegna stampa. Partecipa ai sondaggi della Gazzetta della Spezia: clicca qui.



Liguria 24

La Spezia

Zona logistica semplificata, incontro in Confcommercio. Camaiora: Fondamentale guardare anche alle imprese collaterali

Redazione Città

Incontro a tema Zona logistica semplificata (Zls) nei giorni scorsi nella sede di Confcommercio La Spezia, che ha organizzato l'iniziativa. Alla stessa hanno preso parte Sergio Camaiora e Roberto Martini, rispettivamente presidente e direttore della Confcommercio spezzina; i sindaci della Spezia, Pierluigi Peracchini, e di Santo Stefa Magra, Paola Sisti; il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale, Bruno Pisano; il presidente di Federlogistica Confcommercio nazionale Davide Falteri, oltre ad altri rappresentanti istituzionali e del mondo imprenditoriale. La Zona logistica semplificata come opportunità per l'intero comparto economico della provincia spezzina. È questo il messaggio emerso durante l'incontro, riferiscono dalla Confcommercio spezzina, che nel corso dell'iniziativa ha sottolineato la necessità di andare oltre la sola dimensione logistica che interessa direttamente gli imprenditori del porto, si legge in una nota diffusa dall'associazione. È fondamentale guardare anche alle imprese collaterali, come ristorazione e alloggio, e ragionare su un sistema di mobilità che, pur potendo comportare alcuni appesantimenti, possa tradursi in un miglioramento complessivo dell'economia locale dichiara il presidente di Confcommercio La Spezia, Sergio Camaiora. Proprio per questo Confcommercio La Spezia ha voluto riunire tutti gli attori coinvolti nella definizione della Zls attorno a un tavolo, perché vediamo nell'area una grande opportunità di sviluppo per l'intero territorio. Il nostro obiettivo è favorire un confronto concreto tra istituzioni, Autorità portuale e mondo imprenditoriale, così da condividere una visione strategica capace di valorizzare non solo la logistica, ma anche il commercio, il turismo e i servizi. Essere seduti insieme rappresenta il modo migliore per creare relazioni, individuare soluzioni condivise e avviare un percorso di crescita che produca ricadute positive diffuse su tutta l'economia provinciale.



Nuoto

La Spezia

Palmaria Open Water Clinic. Incontro Monotematico Acque libere.

Il 3 maggio a La Spezia. La partecipazione al corso attribuirà n. 1 credito conoscenza per i possessori di un titolo SNaQ. ITALIA REGIONE Liguria SCADENZA ISCRIZIONI ORGANIZZAZIONE RARI NANTES SPEZIA BASE n.d. SITO n.d. NOTE In allegato la brochure con il programma e le modalità di partecipazione. Per il decennale della competizione in acque libere Palmaria Island, in programma domenica 24 maggio 2026, la società Rari Nantes Spezia con il supporto e la collaborazione del Comitato Regionale FIN della Liguria, organizza la prima edizione del clinic denominato Palmaria Open Water Clinic, incontro di aggiornamento monotematico dedicato al nuoto di fondo rivolto ad allenatori SNaQ, tecnici FIN e appassionati delle acque libere, la partecipazione al corso attribuirà n. 1 credito conoscenza per i possessori di un titolo SNaQ. L'incontro si svolgerà nella giornata del 3 maggio 2026 c/o Auditorium Sede Autorità Portuale della Spezia, Via del Molo 1 La Spezia, in allegato il programma con tutte le informazioni, sono ammessi max 60 partecipanti. PROGRAMMA PRIMA PARTE 08.40 Accredito 09.00 09.15 - Apertura dei lavori e saluti istituzionali 09.15 10.00 - La storia bignami del nuoto in acque libere Filippo Tassara 10.00 10.45 - Dalla vasca alle acque libere: percorso giovanile e avviamento all'open water Simone Menoni 10.45 11.15 Intervallo 11.15 12.00 - Stato dell'arte del nuoto di fondo in Italia: dall'amatore all'atleta d'élite Stefano Rubaudo 12.00 12.45 - La mia esperienza da atleta in acque libere Luca Baldini 13.30 14.15 - Conferenza stampa Palmaria Island 2026 SECONDA PARTE 14.45 15.15 - Il vivaio condiviso e la multilateralità: alla scoperta dell'open water Cristiano Guerra 15.15 16.00 - Le basi e i fondamentali per l'organizzazione dell'attività Simone Menoni 16.00 16.30 - Intervallo 16.30 17.15 - La preparazione specifica per l'open water Roberto Marinelli 17.15 18.00 - L'integrazione alimentare per l'atleta open water Lorenzo Marugo 18.00 18.30 - Tavola rotonda, chiusura del monotematico e consegna attestati Direzione e supervisione: Cristiano Guerra, Simone Menoni INFO: rarinantesspezia@gmail.com ENTRA NEL NOSTRO CANALE TELEGRAM PER AVERE COSTANTI AGGIORNAMENTI NON PERDERTI NESSUNA NOTIZIA SUL NUOTO ISCRIVITI ALLA NOSTRA NEWSLETTER.



Port Logistic Press

La Spezia

Zona Logistica Semplificata: in Confcommercio confronto tra enti, associazioni e imprenditori

Ufficio Stampa

LA SPEZIA La Zona Logistica Semplificata (ZLS) come opportunità per l'intero comparto economico della provincia spezzina. È questo il messaggio emerso durante l'incontro promosso da Confcommercio La Spezia nella sede di via Fontevivo 19/F, nel quale l'associazione ha sottolineato la necessità di andare oltre la sola dimensione logistica che interessa direttamente gli imprenditori del porto. All'incontro erano presenti il presidente di Confcommercio Sergio Camaiora, il direttore di Confcommercio Roberto Martini, il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini, la sindaca di Santo Stefano Magra Paola Sisti, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Bruno Pisano, il presidente di Federlogistica Confcommercio nazionale Davide Falteri, Il Direttore Generale della società Spezia Carrara Cruise Terminal Daniele Ciulli, oltre ad altri rappresentanti istituzionali e del mondo imprenditoriale. «È fondamentale guardare anche alle imprese collaterali, come ristorazione e alloggio, e ragionare su un sistema di mobilità che, pur potendo comportare alcuni appesantimenti, possa tradursi in un miglioramento complessivo dell'economia locale. dichiara il presidente di Confcommercio La Spezia, Sergio Camaiora. Proprio per questo Confcommercio La Spezia ha voluto riunire tutti gli attori coinvolti nella definizione della ZLS attorno a un tavolo, perché vediamo nell'area una grande opportunità di sviluppo per l'intero territorio. Il nostro obiettivo è favorire un confronto concreto tra istituzioni, Autorità portuale e mondo imprenditoriale, così da condividere una visione strategica capace di valorizzare non solo la logistica, ma anche il commercio, il turismo e i servizi. Essere seduti insieme rappresenta il modo migliore per creare relazioni, individuare soluzioni condivise e avviare un percorso di crescita che produca ricadute positive diffuse su tutta l'economia provinciale» L'incontro rappresenta un primo passo verso un percorso condiviso, nel quale istituzioni, autorità portuale e rappresentanze economiche hanno ribadito la volontà di collaborare per trasformare la Zona Logistica Semplificata in un'opportunità concreta di sviluppo.



03/26/2026 17:17 Ufficio Stampa

LA SPEZIA - La Zona Logistica Semplificata (ZLS) come opportunità per l'intero comparto economico della provincia spezzina. È questo il messaggio emerso durante l'incontro promosso da Confcommercio La Spezia nella sede di via Fontevivo 19/F, nel quale l'associazione ha sottolineato la necessità di andare oltre la sola dimensione logistica che interessa direttamente gli imprenditori del porto. All'incontro erano presenti il presidente di Confcommercio Sergio Camaiora, il direttore di Confcommercio Roberto Martini, il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini, la sindaca di Santo Stefano Magra Paola Sisti, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Bruno Pisano, il presidente di Federlogistica Confcommercio nazionale Davide Falteri, Il Direttore Generale della società Spezia Carrara Cruise Terminal Daniele Ciulli, oltre ad altri rappresentanti istituzionali e del mondo imprenditoriale. «È fondamentale guardare anche alle imprese collaterali, come ristorazione e alloggio, e ragionare su un sistema di mobilità che, pur potendo comportare alcuni appesantimenti, possa tradursi in un miglioramento complessivo dell'economia locale. dichiara il presidente di Confcommercio La Spezia, Sergio Camaiora. Proprio per questo Confcommercio La Spezia ha voluto riunire tutti gli attori coinvolti nella definizione della ZLS attorno a un tavolo, perché vediamo nell'area una grande opportunità di sviluppo per l'intero territorio. Il nostro obiettivo è favorire un confronto concreto tra istituzioni, Autorità portuale e mondo imprenditoriale, così da condividere una visione strategica capace di valorizzare non solo la logistica, ma anche il commercio, il turismo e i servizi. Essere seduti insieme rappresenta il modo migliore per creare relazioni, individuare soluzioni condivise e avviare un percorso di crescita che produca ricadute positive diffuse su tutta l'economia provinciale» L'incontro rappresenta un primo passo verso un percorso condiviso, nel quale istituzioni,

AdSP Mar Ligure Orientale avvia la gestione digitale delle opere con il BIM

25 marzo 2026 - Nel 2024 l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** ha avviato un percorso strutturato di introduzione del Building Information Modeling (BIM) all'interno dei propri processi tecnici, amministrativi e gestionali, con l'obiettivo di rafforzare la gestione informativa delle opere e rispondere ai requisiti introdotti dal D.Lgs. 36/2023. L'iniziativa si inserisce in una più ampia strategia di digitalizzazione dell'Ente e ha puntato fin dall'inizio non alla sola adozione di strumenti tecnologici, ma alla definizione di un modello organizzativo stabile, coerente con gli standard UNI/ISO e applicabile in modo sistematico agli affidamenti. Il progetto, sviluppato con il supporto specialistico di Harpaceas, si è articolato in due fasi. La prima ha riguardato l'analisi del livello di maturità digitale dell'**Autorità Portuale** e la definizione delle basi metodologiche della gestione informativa, attraverso attività di assessment, formazione e strutturazione dei ruoli, dei processi e della documentazione contrattuale. La seconda fase ha previsto un pilot operativo sugli affidamenti, con l'applicazione concreta delle procedure BIM: dalla redazione del Capitolato Informativo alla definizione dei criteri di valutazione delle offerte di gestione informativa e alla verifica dei piani presentati dagli operatori economici. «L'obiettivo non era introdurre il BIM come semplice strumento tecnologico, ma strutturare un modello di gestione informativa stabile, integrato nei processi decisionali dell'Ente e coerente con il nuovo Codice dei contratti», ha dichiarato Federico Filesi, delegato alla Transizione Digitale e Head BIM Manager dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**. «Il percorso avviato consente oggi di affrontare gli affidamenti e la gestione delle opere con maggiore controllo, trasparenza e continuità, ponendo basi concrete per l'evoluzione digitale del **sistema portuale**».



Cavi, droni e la guerra ibrida sui fondali

Il giorno di Natale del 2024, mentre la maggior parte dell'Europa era in festa, la petroliera Eagle S trascinava l'ancora sul fondale del Baltico per oltre 100 chilometri, recidendo il cavo elettrico Estlink 2 tra Finlandia ed Estonia. Danni stimati tra i 50 e i 60 milioni di euro , sei mesi di interruzione fino alla riparazione completata il 20 giugno 2025, equipaggio finlandese a bordo per accertamenti. La nave, battente bandiera delle Isole Cook, era riconducibile alla flotta ombra russa. Non è stato un caso isolato. Dall'ottobre 2023 al dicembre 2024, almeno undici cavi sono stati danneggiati nel Baltico . Un rapporto del China Strategic Risks Institute ha analizzato 12 incidenti tra il 2021 e l'aprile 2025 e ha concluso che in 8 dei 10 casi in cui è stata identificata un'imbarcazione sospetta, la nave era direttamente riconducibile a Cina o Russia attraverso la registrazione o la proprietà. Il Mediterraneo non è il Baltico, sia per una questione geologica, sia per una giurisdizione più frammentata. Ma ospita una delle reti di cavi sottomarini più dense e strategiche del mondo. L'Italia è attraversata da sistemi che trasportano una quota rilevante del traffico dati tra Europa, Asia e Africa . Il cavo Unitirreno, operativo dal 16 ottobre scorso con 24 coppie di fibre e una capacità di design superiore a 624 Tbps, è il primo al mondo con questa architettura. Il Medusa collegherà Egitto e Portogallo per 8760 km attraversando il Mediterraneo. Il BlueMed e il GreenMed completano la dorsale adriatica. Non sono infrastrutture di nicchia: il 97% del traffico dati intercontinentale mondiale transita su cavi sottomarini. La risposta europea è arrivata il 5 febbraio, quando la Commissione ha presentato il Cable Security Toolbox con 347 milioni di euro di investimenti immediati e un piano pluriennale che porterà i fondi dedicati ai cavi a 533 milioni di euro nel periodo 2024-2027 , di cui 186 milioni già assegnati a 25 progetti. Il pacchetto prevede un bando da 20 milioni di euro per finanziare moduli di riparazione rapida dei cavi da installare nei porti e nei cantieri navali europei. È la prima misura che lega esplicitamente la sicurezza dei fondali alle infrastrutture portuali, riconoscendo che un porto attrezzato per la riparazione è anche un presidio di resilienza strategica. L'architettura complessiva si regge su quattro pilastri (prevenzione, rilevamento, risposta e deterrenza) e prevede il dispiegamento di droni a doppio uso civile-militare, sia subacquei che di superficie, e una rete di sensori sottomarini che copra tutti i principali bacini europei. Droni sottomarini, anno zero Il tema dei droni apre però un capitolo più opaco, che riguarda non solo chi li usa per difendere ma anche chi li usa per raccogliere informazioni. Nel 2024 le Filippine hanno rinvenuto sei droni sottomarini di produzione cinese recuperati da pescatori sui fondali del Mar Cinese Meridionale, equipaggiati con telecamere, sonar, lidar e modem acustici, capaci cioè di costruire profili dettagliati del fondale. La questione non è limitata ai dispositivi autonomi, visto che alcune navi commerciali di nazionalità cinese che operano regolarmente in acque europee sarebbero dotate di

Ship Mag

Cavi, droni e la guerra ibrida sui fondali

03/26/2026 12:08

Il giorno di Natale del 2024, mentre la maggior parte dell'Europa era in festa, la petroliera Eagle S trascinava l'ancora sul fondale del Baltico per oltre 100 chilometri, recidendo il cavo elettrico Estlink 2 tra Finlandia ed Estonia. Danni stimati tra i 50 e i 60 milioni di euro , sei mesi di interruzione fino alla riparazione completata il 20 giugno 2025, equipaggio finlandese a bordo per accertamenti. La nave, battente bandiera delle Isole Cook, era riconducibile alla flotta ombra russa. Non è stato un caso isolato. Dall'ottobre 2023 al dicembre 2024, almeno undici cavi sono stati danneggiati nel Baltico . Un rapporto del China Strategic Risks Institute ha analizzato 12 incidenti tra il 2021 e l'aprile 2025 e ha concluso che in 8 dei 10 casi in cui è stata identificata un'imbarcazione sospetta, la nave era direttamente riconducibile a Cina o Russia attraverso la registrazione o la proprietà. Il Mediterraneo non è il Baltico, sia per una questione geologica, sia per una giurisdizione più frammentata. Ma ospita una delle reti di cavi sottomarini più dense e strategiche del mondo. L'Italia è attraversata da sistemi che trasportano una quota rilevante del traffico dati tra Europa, Asia e Africa . Il cavo Unitirreno, operativo dal 16 ottobre scorso con 24 coppie di fibre e una capacità di design superiore a 624 Tbps, è il primo al mondo con questa architettura. Il Medusa collegherà Egitto e Portogallo per 8760 km attraversando il Mediterraneo. Il BlueMed e il GreenMed completano la dorsale adriatica. Non sono infrastrutture di nicchia: il 97% del traffico dati intercontinentale mondiale transita su cavi sottomarini. La risposta europea è arrivata il 5 febbraio, quando la Commissione ha presentato il Cable Security Toolbox con 347 milioni di euro di investimenti immediati e un piano pluriennale che porterà i fondi dedicati ai cavi a 533 milioni di euro nel periodo 2024-2027 , di cui 186 milioni già assegnati a 25 progetti. Il pacchetto prevede un bando da 20 milioni di euro per finanziare moduli di riparazione rapida dei cavi da installare nei porti e nei cantieri navali europei. È la prima misura che lega esplicitamente la sicurezza dei fondali alle infrastrutture portuali, riconoscendo che un porto attrezzato per la riparazione è anche un presidio di resilienza strategica. L'architettura complessiva si regge su quattro pilastri (prevenzione, rilevamento, risposta e deterrenza) e prevede il dispiegamento di droni a doppio uso civile-militare, sia subacquei che di superficie, e una rete di sensori sottomarini che copra tutti i principali bacini europei. Droni sottomarini, anno zero Il tema dei droni apre però un capitolo più opaco, che riguarda non solo chi li usa per difendere ma anche chi li usa per raccogliere informazioni. Nel 2024 le Filippine hanno rinvenuto sei droni sottomarini di produzione cinese recuperati da pescatori sui fondali del Mar Cinese Meridionale, equipaggiati con telecamere, sonar, lidar e modem acustici, capaci cioè di costruire profili dettagliati del fondale. La questione non è limitata ai dispositivi autonomi, visto che alcune navi commerciali di nazionalità cinese che operano regolarmente in acque europee sarebbero dotate di

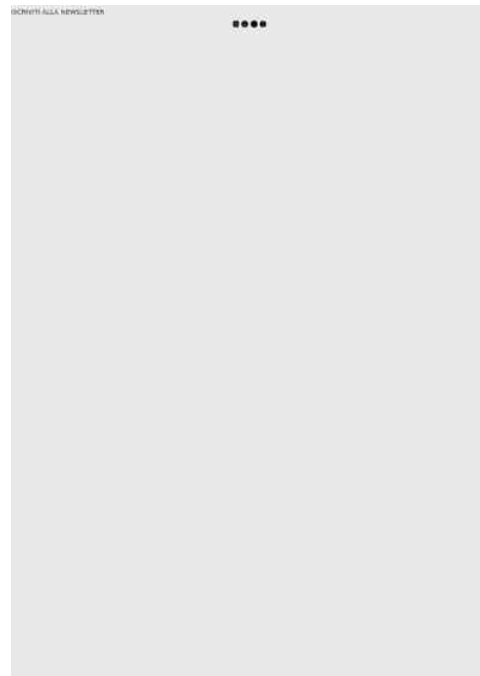
Ship Mag

La Spezia

navi commerciali di nazionalità cinese che operano regolarmente in acque europee sarebbero dotate di sensori passivi per la mappatura batimetrica, installati come parte di sistemi di navigazione avanzata ma con capacità dual-use evidente. Il profilo dei fondali è un'informazione militarmente sensibile, puntando anche a pianificare percorsi di sommergibili e identificare punti di vulnerabilità dei cavi. In questo quadro, ogni nave che incrocia regolarmente nel Mediterraneo e dispone di sonar attivo o passivo di precisione è potenzialmente un sensore di raccolta dati, anche senza che nessuno a bordo lo dichiari. La risposta italiana si muove su più binari. Il Polo nazionale della dimensione subacquea, inaugurato a La Spezia nel dicembre 2023, coordina la cooperazione tra Marina Militare, industria e università su tecnologie di monitoraggio e robotica subacquea. Nel settembre 2024, il Consiglio dei ministri ha approvato il disegno di legge per l'istituzione dell'"Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee" (Asas), con l'obiettivo di costruire un quadro giuridico aggiornato per la protezione dei fondali. Nel dicembre 2024, Fincantieri e Sparkle hanno firmato un protocollo d'intesa per soluzioni integrate di sorveglianza dei cavi, in collaborazione con la Marina. Nell'aprile 2025, infine, nove operatori europei delle telecomunicazioni hanno inviato una lettera aperta a Ue, Regno Unito e Nato chiedendo un coordinamento rafforzato: non era mai successo prima. I porti sono i terminali fisici dei cavi sottomarini. Le landing station, ovvero le infrastrutture a terra dove i cavi emergono dai fondali e si collegano alle reti terrestri, si trovano quasi sempre in prossimità di aree portuali o costiere ad alta densità industriale. Un attacco a un cavo nel tratto terminale, vicino alla costa, è molto più accessibile di un attacco in acque profonde e molto più difficile da attribuire. I cantieri navali abilitati alla riparazione rapida, i porti con capacità di dispiegamento di navi posacavi, le basi per droni di sorveglianza subacquea: sono tutti nodi dello stesso sistema di difesa che l'Europa sta cercando di costruire, con un ritardo che il Baltico ha reso impossibile ignorare. Leonardo Parigi.

A Bridge to Africa 2026: imprese e logistica guardano all'Africa

Torna alla Spezia A Bridge to Africa 2026 , l'evento dedicato alla cooperazione economica tra Italia e Nord Africa, dove imprese e logistica guardano sempre più all'Africa come area strategica di sviluppo. L'iniziativa rappresenta un appuntamento strategico per imprese, istituzioni e operatori della logistica e del trasporto internazionale , con l'obiettivo di rafforzare il dialogo tra le due sponde del Mediterraneo e favorire nuove opportunità di business. Logistica, infrastrutture e sviluppo industriale Al centro di A Bridge to Africa 2026 i temi chiave per il settore: logistica marittima e trasporto merci sviluppo infrastrutturale transizione energetica nuove catene del valore tra Europa e Africa In questo scenario, l'Italia si conferma hub strategico per i traffici internazionali, con un ruolo sempre più centrale nella connessione tra Europa e Nord Africa. Il Piano Mattei e le opportunità per le imprese L'evento si inserisce nel quadro del Piano Mattei , il programma del Governo italiano volto a rafforzare la cooperazione economica con l'Africa attraverso investimenti e partnership industriali. Grande attesa per l'intervento di Antonio Gozzi , dedicato a 'Piano Mattei: l'impegno di Confindustria' , che offrirà un aggiornamento sulle prospettive di sviluppo e sulle opportunità per le imprese italiane nei mercati nordafricani. Il ruolo strategico dei porti della Spezia I porti della Spezia e Marina di Carrara si confermano un punto di riferimento per i traffici con il Nord Africa, sia come mercati di origine e destinazione delle merci sia come piattaforme logistiche per nuove collaborazioni. L'evento rappresenta un'occasione concreta per rafforzare relazioni commerciali e istituzionali e sviluppare nuove catene logistiche nel Mediterraneo, anche grazie ai processi di digitalizzazione e innovazione. Imprese e networking internazionale L'edizione 2026 vedrà la partecipazione di numerose imprese già attive o interessate a investire nei Paesi del Nord Africa, con testimonianze dirette sulle opportunità operative nei mercati dell'area. Grazie alla collaborazione con Confindustria Assafrica & Mediterraneo, l'evento favorirà l'incontro tra operatori economici, istituzioni e stakeholder internazionali. Programma A Bridge to Africa 2026 Il programma si sviluppa in tre giornate: 8 aprile : visite tecniche al sistema portuale e logistico 9 aprile : sessioni istituzionali e focus su Italia-Nord Africa 10 aprile : tavole rotonde su agroalimentare e logistica Tra i momenti centrali, la sessione dedicata agli strumenti finanziari per l'internazionalizzazione con il coinvolgimento di realtà come Cassa Depositi e Prestiti, SIMEST e SACE. Focus sui mercati del Nord Africa Previsti approfondimenti dedicati ai principali Paesi dell'area: Egitto Libia Marocco Tunisia Algeria Un'occasione per analizzare scenari di crescita, investimenti e sviluppo delle relazioni economiche tra Italia e Africa. Un ponte tra Europa e Africa A Bridge to Africa 2026 si conferma un evento chiave per il settore della logistica e del trasporto merci, contribuendo a costruire relazioni solide e durature



Transport Online

La Spezia

tra imprese italiane e partner nordafricani. Contatta: L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Completate le principali opere nel nodo ferroviario di Ferrara

Da autunno il traffico passerà nella nuova galleria sotterranea. Entra nella fase conclusiva la riorganizzazione del nodo ferroviario di Ferrara: completate le principali opere di interrimento della linea, con i collaudi statici della nuova galleria di 850 metri e l'installazione dei binari, il trasferimento del traffico nella struttura sotterranea è previsto in autunno. Il punto sui lavori è stato fatto dall'assessora regionale alla Mobilità e Infrastrutture dell'Emilia-Romagna Irene Priolo, con il vicesindaco di Ferrara Alessandro Balboni, durante un sopralluogo al cantiere. L'investimento complessivo della prima fase è di 66,8 milioni: 39,5 statali, 15,4 dalla Regione, 7,7 da Rfi e 4,4 dal Comune. Il tunnel eliminerà i passaggi a livello di via Bologna e via Boldrini, restituendo continuità alla viabilità cittadina e riducendo rumori e vibrazioni per i residenti. Sono previste anche due nuove fermate interrate, in via del Bove e in piazzale Camicie Rosse, che porteranno a otto le fermate nel territorio comunale. La prima attivazione riguarderà la linea Ferrara-Ravenna, seguita dalla Ferrara-Codigoro. La galleria sarà in gestione Rfi, le fermate a Fer - Ferrovie Emilia-Romagna. La seconda fase, che partirà dopo l'apertura al traffico, prevede una bretella che collegherà le linee Ferrara-Codigoro e Ferrara-Ravenna-Rimini con la Suzzara-Ferrara, creando un bypass della stazione per i convogli merci sull'asse **porto** di Ravenna-Brennero. "Non stiamo parlando soltanto di un'opera ferroviaria - dice Priolo - ma di un progetto che tiene insieme qualità urbana, mobilità più efficiente e sviluppo".



Acciona, firmato contratto da 111 milioni per adeguamento impianto di depurazione di Napoli Est; beneficiarie 800 mila persone e 14 comuni

La società spagnola porta la digitalizzazione nelle reti di distribuzione dell'acqua potabile in Puglia, si occupa del processo di dissalazione a Cefalù e dell'impianto di potabilizzazione di Bubano. Acciona ha firmato contratto da 111 milioni per l'adeguamento dell'impianto di depurazione di Napoli Est, l'operazione beneficerà circa 800 mila persone e 14 comuni. Il Commissario Straordinario per la Depurazione e il Riutilizzo delle Acque Reflue del governo italiano ha assegnato ad ACCIONA - in ATI con Fisat Italmimpianti e Ottogas - il contratto da 111 milioni di euro per l'adeguamento funzionale dell'impianto di depurazione di Napoli Est, in Campania. L'impianto, che servirà oltre 800 mila persone in quattordici comuni, avrà lo scopo di migliorare la qualità delle acque del Golfo di Napoli e di consentire la riqualificazione di un'ampia zona costiera della città, contribuendo al suo sviluppo economico. Il progetto è di grande importanza per lo sviluppo sostenibile dell'area, in quanto l'adeguamento funzionale dell'impianto, che risale alla fine degli anni '90, migliorerà l'approvvigionamento grazie all'applicazione di nuove tecnologie di depurazione biologica che contribuiranno al risparmio dei costi e a una maggiore efficienza energetica. L'adeguamento dell'impianto di depurazione di Napoli Est rappresenta un intervento strategico che coniuga sostenibilità ambientale e innovazione tecnologica, ha affermato Pietro Tota, Country Manager per l'Italia di Acciona Agua. Come Acciona Agua siamo orgogliosi di contribuire a progetti che migliorano concretamente la qualità della vita e rafforzano la resilienza dei territori. La sua divisione Acqua offre soluzioni innovative per la gestione del ciclo idrico integrato. Attraverso 40 progetti in dieci regioni del Paese, fornisce servizi di approvvigionamento e trattamento a più di due milioni di persone. Attualmente, ACCIONA sta rinnovando e digitalizzando oltre 870 chilometri di reti di distribuzione di acqua potabile nella regione Puglia, sta costruendo l'impianto di dissalazione di Cefalù in Sicilia, la cui capacità di 500 litri/secondo contribuirà anche ad approvvigionare di acqua potabile la città di Palermo e sta completando la realizzazione dell'impianto di potabilizzazione di Bubano (Imola). Inoltre, per fornire soluzioni alla scarsità d'acqua e alla siccità in questa regione, Acciona ha recentemente costruito e messo in esercizio in tempi estremamente ridotti tre impianti modulari di dissalazione con una capacità totale di 300 litri/secondo. In altri settori di attività, ACCIONA si è aggiudicata, in Ati con RCM, la costruzione della diga foranea offshore per l'Autorità portuale di Ravenna. Ha inoltre realizzato significative opere infrastrutturali nel Paese, come il nodo ferroviario che collega Bologna alla linea ad alta velocità Milano-Napoli, l'ampliamento dell'aeroporto di Roma Fiumicino o la costruzione del Mercato Agroalimentare, sempre nella capitale italiana. Nel settore delle rinnovabili, ACCIONA Energía gestisce 156MW suddivisi in quattro parchi eolici - Cocullo (Abruzzo), Isola e Sant'Anna.



La società spagnola porta la digitalizzazione nelle reti di distribuzione dell'acqua potabile in Puglia, si occupa del processo di dissalazione a Cefalù e dell'impianto di potabilizzazione di Bubano. Acciona ha firmato contratto da €111 milioni per l'adeguamento dell'impianto di depurazione di Napoli Est, l'operazione beneficerà circa 800 mila persone e 14 comuni. Il Commissario Straordinario per la Depurazione e il Riutilizzo delle Acque Reflue del governo italiano ha assegnato ad ACCIONA - in ATI con Fisat Italmimpianti e Ottogas - il contratto da 111 milioni di euro per l'adeguamento funzionale dell'impianto di depurazione di Napoli Est, in Campania. L'impianto, che servirà oltre 800 mila persone in quattordici comuni, avrà lo scopo di migliorare la qualità delle acque del Golfo di Napoli e di consentire la riqualificazione di un'ampia zona costiera della città, contribuendo al suo sviluppo economico. Il progetto è di grande importanza per lo sviluppo sostenibile dell'area, in quanto l'adeguamento funzionale dell'impianto, che risale alla fine degli anni '90, migliorerà l'approvvigionamento grazie all'applicazione di nuove tecnologie di depurazione biologica che contribuiranno al risparmio dei costi e a una maggiore efficienza energetica. L'adeguamento dell'impianto di depurazione di Napoli Est rappresenta un intervento strategico che coniuga sostenibilità ambientale e innovazione tecnologica, ha affermato Pietro Tota, Country Manager per l'Italia di Acciona Agua. Come Acciona Agua siamo orgogliosi di contribuire a progetti che migliorano concretamente la qualità della vita e rafforzano la resilienza dei territori. La sua divisione Acqua offre soluzioni innovative per la gestione del ciclo idrico integrato. Attraverso 40 progetti in dieci regioni del Paese, fornisce servizi di approvvigionamento e trattamento a più di due milioni di persone. Attualmente, ACCIONA sta rinnovando e digitalizzando oltre 870 chilometri di reti di

Giornale d'Italia

Ravenna

(Calabria) e Caccamo (Sicilia) - e costruirà due nuovi impianti fotovoltaici in Sicilia - Panbianco (100,8MWp) e Benante (50,2MWp) - dopo essersi aggiudicata 151MW di capacità solare nell'ultima asta pubblica FERX per le energie rinnovabili.

Start Romagna guarda all'idrogeno: a Ravenna il vertice europeo sui porti del futuro

Ravenna si conferma al centro della transizione energetica. Si è svolto in città il meeting internazionale del progetto europeo TransH2, che ha riunito una delegazione italo-croata di circa venti tra tecnici, esperti e rappresentanti istituzionali impegnati nello sviluppo della mobilità marittima sostenibile. A ospitare l'incontro è stata Start Romagna, che ha accolto i partner nella sede dell'area portuale, coordinando i lavori con il responsabile manutenzione Stefano Sirri, il project manager Giangiacomo Macari e altri referenti tecnici. L'appuntamento ha rappresentato una tappa intermedia fondamentale, utile per verificare lo stato di avanzamento del progetto, condividere i primi risultati e definire le prossime azioni. Al tavolo i principali partner internazionali: Camere di Commercio di Rijeka e Zagabria, Università di Trieste, insieme alle società italiane Mare FVG e Naval Progetti. Il progetto TransH2, finanziato dal programma Interreg Italia-Croazia, punta a un obiettivo ambizioso: portare l'idrogeno fuori dalla fase sperimentale e integrarlo concretamente nel trasporto marittimo e portuale. Durante il meeting, ampio spazio è stato dedicato ai dati e alla sostenibilità, in particolare all'analisi della carbon footprint, uno strumento che permette di misurare l'impatto ambientale delle attività e individuare le strategie per ridurlo. In questo ambito, Start Romagna ha un ruolo attivo, contribuendo alle analisi tecniche e allo sviluppo di scenari concreti, con particolare attenzione ai servizi di traghettiamento. La giornata è proseguita con una visita nei cantieri del porto, dove la delegazione ha potuto vedere da vicino il funzionamento del cold ironing, tecnologia che consente alle navi in sosta di spegnere i motori e collegarsi alla rete elettrica, riducendo le emissioni grazie anche all'utilizzo di energie rinnovabili. Un passaggio dalla teoria alla pratica che dimostra come alcune soluzioni siano già operative, mentre altre - come l'idrogeno - stanno rapidamente evolvendo verso una reale applicazione. "Start Romagna vuole essere protagonista della nuova mobilità sostenibile", ha dichiarato il presidente Andrea Corsini. "Ravenna sta diventando un punto di riferimento per innovazione ed energia. I nostri investimenti sul rinnovo della flotta e sui servizi di traghettiamento vanno in questa direzione: offrire un trasporto moderno, efficiente e rispettoso dell'ambiente". Corsini ha inoltre sottolineato il valore del progetto europeo: "TransH2 è un laboratorio strategico per sviluppare soluzioni innovative e costruire modelli replicabili anche in altri territori". Un percorso che rafforza il ruolo di Ravenna come hub della sostenibilità, dove transizione ecologica, innovazione e qualità del servizio viaggiano insieme.



03/26/2026 07:01

Ravenna si conferma al centro della transizione energetica. Si è svolto in città il meeting internazionale del progetto europeo TransH2, che ha riunito una delegazione italo-croata di circa venti tra tecnici, esperti e rappresentanti istituzionali impegnati nello sviluppo della mobilità marittima sostenibile. A ospitare l'incontro è stata Start Romagna, che ha accolto i partner nella sede dell'area portuale, coordinando i lavori con il responsabile manutenzione Stefano Sirri, il project manager Giangiacomo Macari e altri referenti tecnici. L'appuntamento ha rappresentato una tappa intermedia fondamentale, utile per verificare lo stato di avanzamento del progetto, condividere i primi risultati e definire le prossime azioni. Al tavolo i principali partner internazionali: Camere di Commercio di Rijeka e Zagabria, Università di Trieste, insieme alle società italiane Mare FVG e Naval Progetti. Il progetto TransH2, finanziato dal programma Interreg Italia-Croazia, punta a un obiettivo ambizioso: portare l'idrogeno fuori dalla fase sperimentale e integrarlo concretamente nel trasporto marittimo e portuale. Durante il meeting, ampio spazio è stato dedicato ai dati e alla sostenibilità, in particolare all'analisi della carbon footprint, uno strumento che permette di misurare l'impatto ambientale delle attività e individuare le strategie per ridurlo. In questo ambito, Start Romagna ha un ruolo attivo, contribuendo alle analisi tecniche e allo sviluppo di scenari concreti, con particolare attenzione ai servizi di traghettiamento. La giornata è proseguita con una visita nei cantieri del porto, dove la delegazione ha potuto vedere da vicino il funzionamento del cold ironing, tecnologia che consente alle navi in sosta di spegnere i motori e collegarsi alla rete elettrica, riducendo le emissioni grazie anche all'utilizzo di energie rinnovabili. Un passaggio dalla teoria alla pratica che dimostra come alcune soluzioni siano già operative, mentre altre - come l'idrogeno - stanno rapidamente evolvendo verso una reale applicazione. "Start Romagna vuole essere protagonista della nuova mobilità sostenibile", ha dichiarato il presidente Andrea Corsini. "Ravenna sta diventando un punto di riferimento per innovazione ed energia. I nostri investimenti sul rinnovo della flotta e sui servizi di traghettiamento vanno in questa direzione: offrire un trasporto moderno, efficiente e rispettoso dell'ambiente". Corsini ha inoltre sottolineato il valore del progetto europeo: "TransH2 è un laboratorio strategico per sviluppare soluzioni innovative e costruire modelli replicabili anche in altri territori". Un percorso che rafforza il ruolo di Ravenna come hub della sostenibilità, dove transizione ecologica, innovazione e qualità del servizio viaggiano insieme.

The Medi Telegraph

Ravenna

Porto di Ravenna, obiettivo Hub del Mediterraneo. Benevolo: "Siamo un grande cantiere che crea valore"

Il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico centro-settentrionale traccia la rotta tra Pnrr e resilienza: non solo specializzazione, ma valorizzazione delle competenze distintive «Parola d'ordine: specialità». Con questa frase apre la conversazione Francesco Benevolo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale dal novembre 2025, dal suo ufficio nel porto di Ravenna. Si introduce così un concetto che rompe con una certa ortodossia del passato: non più soltanto "specializzazione", parola chiave che per anni ha orientato le strategie del sistema portuale mondiale, ma "specialità". Una sfumatura lessicale che nasconde in realtà un cambio di paradigma: valorizzare le competenze distintive dello scalo, dalle rinfuse all'energia, mantenendo al tempo stesso la flessibilità e la resilienza operativa tipica dei porti multipurpose. Francesco Benevolo, d'altronde, deve gestire uno degli scali più peculiari del sistema portuale italiano: un porto profondamente integrato con il tessuto manifatturiero del Paese e sempre più centrale nelle dinamiche della blue economy mediterranea. In questo quadro si inserisce anche una riflessione più ampia sulla governance portuale.

The Medi Telegraph

Porto di Ravenna, obiettivo Hub del Mediterraneo. Benevolo: "Siamo un grande cantiere che crea valore"



03/26/2026 13:08

Il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico centro-settentrionale traccia la rotta tra Pnrr e resilienza: non solo specializzazione, ma valorizzazione delle competenze distintive «Parola d'ordine: specialità». Con questa frase apre la conversazione Francesco Benevolo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale dal novembre 2025, dal suo ufficio nel porto di Ravenna. Si introduce così un concetto che rompe con una certa ortodossia del passato: non più soltanto "specializzazione", parola chiave che per anni ha orientato le strategie del sistema portuale mondiale, ma "specialità". Una sfumatura lessicale che nasconde in realtà un cambio di paradigma: valorizzare le competenze distintive dello scalo, dalle rinfuse all'energia, mantenendo al tempo stesso la flessibilità e la resilienza operativa tipica dei porti multipurpose. Francesco Benevolo, d'altronde, deve gestire uno degli scali più peculiari del sistema portuale italiano: un porto profondamente integrato con il tessuto manifatturiero del Paese e sempre più centrale nelle dinamiche della blue economy mediterranea. In questo quadro si inserisce anche una riflessione più ampia sulla governance portuale.

«Ancora sangue sui 12 km più pericolosi, tutte le forze del territorio alzino la voce»

Breda (Camera di Commercio): il ministro aveva promesso, e invece niente GROSSETO. «Al ministro Matteo Salvini ho consegnato in ottobre l'aggiornamento del "Libro Bianco sulle Infrastrutture": mi aveva assicurato che entro la fine dell'anno avremmo avuto notizie in merito all'inizio dell'iter burocratico. "Niente asfalto" ma almeno notizie concrete per arrivare al primo metro quadrato di strada, le aspettavamo: invece». C'è solo tanta amarezza e tanto sgomento nelle parole di Riccardo Breda, presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, di fronte alla notizia dell'«ennesimo tragico incidente stradale sulla statale Aurelia, in quei 12 chilometri diventati i più pericolosi d'Italia». Il riferimento è allo scontro fra due mezzi pesanti e un'auto all'incrocio per Capalbio scalo in cui poche ore prima ha perso la vita una donna e tre persone sono rimaste ferite in modo grave. Breda lo ripete segnalando che «da anni» nel proprio ruolo alla testa della Camera di Commercio ha coordinato gli sforzi di «tutte le associazioni datoriali, le organizzazioni sindacali e coinvolgendo anche la società civile» per promuovere «azioni di sensibilizzazione e di protesta» che sollecitassero «la politica tutta a realizzare la messa in sicurezza dell'Aurelia: e abbiamo sottolineato di partire - precisa con rabbia - proprio dai 12 chilometri più pericolosi nel Comune di Capalbio, scenario anche dell'ultimo incidente mortale». Aggiungendo poi: «Purtroppo ad oggi i dati ci danno ragione». Il presidente dell'ente camerale ricorda anche che dal ministro non è arrivata «nessuna notizia anche dopo una lettera di richiesta di riscontro che gli ho inviato congiuntamente a tutte le organizzazioni». «A sud della provincia di Grosseto si continuano a contare le vittime e in quella di **Livorno** si attende l'ammodernamento di una viabilità indispensabile per dare sviluppo all'intera costa toscana, oltre che per la sicurezza ai cittadini che la percorrono», sottolinea Breda. Il presidente della Camera di Commercio va all'attacco: «Di certo, di quella che doveva essere un'autostrada e che credo non lo sarà più, resta solo il casello di Vada, che in rapporto ai chilometri percorsi è il più caro d'Italia». Breda insiste a chiamare a raccolta «tutte le forze politiche del nostro territorio ad ogni livello» perché si uniscano per «fare tutto ciò che è necessario affinché si realizzi quest'opera in tempi rapidissimi». A tal riguardo, spiega di accogliere con favore l'invito del presidente della Provincia di Grosseto Francesco Limatola ad «una mobilitazione congiunta», confermando fin da ora «il nostro impegno a sostenere qualsiasi azione per arrivare ad intervenire, finalmente, sull'Aurelia».



Breda (Camera di Commercio): il ministro aveva promesso, e invece niente... GROSSETO. «Al ministro Matteo Salvini ho consegnato in ottobre l'aggiornamento del "Libro Bianco sulle Infrastrutture": mi aveva assicurato che entro la fine dell'anno avremmo avuto notizie in merito all'inizio dell'iter burocratico. "Niente asfalto" ma almeno notizie concrete per arrivare al primo metro quadrato di strada, le aspettavamo: invece...». C'è solo tanta amarezza e tanto sgomento nelle parole di Riccardo Breda, presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, di fronte alla notizia dell'«ennesimo tragico incidente stradale sulla statale Aurelia, in quei 12 chilometri diventati i più pericolosi d'Italia». Il riferimento è allo scontro fra due mezzi pesanti e un'auto all'incrocio per Capalbio scalo in cui poche ore prima ha perso la vita una donna e tre persone sono rimaste ferite in modo grave. Breda lo ripete segnalando che «da anni» nel proprio ruolo alla testa della Camera di Commercio ha coordinato gli sforzi di «tutte le associazioni datoriali, le organizzazioni sindacali e coinvolgendo anche la società civile» per promuovere «azioni di sensibilizzazione e di protesta» che sollecitassero «la politica tutta a realizzare la messa in sicurezza dell'Aurelia: e abbiamo sottolineato di partire - precisa con rabbia - proprio dai 12 chilometri più pericolosi nel Comune di Capalbio, scenario anche dell'ultimo incidente mortale». Aggiungendo poi: «Purtroppo ad oggi i dati ci danno ragione». Il presidente dell'ente camerale ricorda anche che dal ministro non è arrivata «nessuna notizia anche dopo una lettera di richiesta di riscontro che gli ho inviato congiuntamente a tutte le organizzazioni». «A sud della provincia di Grosseto si continuano a contare le vittime e in quella di Livorno si attende l'ammodernamento di una viabilità indispensabile per dare sviluppo all'intera costa toscana, oltre che per la sicurezza ai cittadini che la percorrono», sottolinea Breda. Il presidente della Camera di Commercio va all'attacco: «Di certo, di quella che doveva essere un'autostrada e che credo non lo sarà più, resta solo il casello di Vada, che in rapporto ai chilometri percorsi è il più caro d'Italia». Breda insiste a chiamare a raccolta «tutte le forze politiche del nostro territorio ad ogni livello» perché si uniscano per «fare tutto ciò che è necessario affinché si realizzi quest'opera in tempi rapidissimi». A tal riguardo, spiega di accogliere con favore l'invito del presidente della Provincia di Grosseto Francesco Limatola ad «una mobilitazione congiunta», confermando fin da ora «il nostro impegno a sostenere qualsiasi azione per arrivare ad intervenire, finalmente, sull'Aurelia».

Toto-segretario per l'Authority: valanga di candidati, forse più di 50

Scaduto alle 13 di giovedì 26 il termine per farsi avanti: le mosse che attendono al varco il presidente Gariglio LIVORNO. L' "avviso di manifestazione di interesse" messo nero su bianco dal presidente dell'Authority livornese per offrire un «incarico di Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale» lo dice al rigo numero 44: chiunque fosse interessato avrebbe potuto farsi avanti «esclusivamente a mezzo Pec entro e non oltre le ore 13:00 del giorno 26 marzo 2026». Risultato: una valanga di manager hanno preso mouse e mail e hanno spedito tutto, incluso la "lettera motivazionale". Una valanga, quanti? Difficile dirlo perché non ci sono informazioni neanche ufficiose, si sa solo che sono le candidature sono tante. Il tam tam delle indiscrezioni segnala che potrebbe trattarsi di una ventina di pretendenti, c'è chi parla di «oltre 30» ma, non è dato sapere con quale fondamento, il toto-nomina insiste principalmente sull'idea che possano essere addirittura più di una cinquantina. Dipende anche da un triplo aspetto: l'avviso è stato pubblicizzato su un ampio ventaglio di organi di informazione a livello nazionale; i requisiti non sono poi estremamente stringenti: tipo tot anni di esperienza nella tal posizione in aziende almeno al di sopra di un certo standard di fatturato o in pubbliche amministrazioni di questo o quel genere è da capire anche se, come appare probabile, abbiano presentato la candidatura anche dirigenti che già lavorano per l'istituzione portuale livornese. Vale la pena di ricordare - e l'Authority l'ha ribadito tanto nel bando che nel comunicato d'accompagnamento - che l'avviso «non ha natura concorsuale e non prevede procedure selettive né graduatoria di merito». È indicato senza giri di parole che la raccolta delle manifestazioni di interesse è finalizzata «esclusivamente ad acquisire elementi conoscitivi utili alla valutazione del presidente ai fini della proposta di nomina». Il che equivale a dire: ben vengano i curriculum, poi chi ha il potere di scelta ha le mani libere. E in effetti è in linea di principio così: secondo norma, il presidente indica un nominativo di sua fiducia e lo presenta all'esame del comitato di gestione perché lo voti. Perciò, siccome la prossima seduta del comitato di gestione sembra essere in preventivo per la seconda metà di aprile, ben difficilmente il presidente Davide Gariglio vorrà presentarsi agli occhi del comitato mettendolo in pratica di fronte al fatto compiuto con un nominativo già rimbalzato per giorni su tutte le cantonate. Quel che è probabile, semmai, è che nelle prossime ore a Palazzo Rosciano il presidente Gariglio incontri il responsabile del settore trasparenza di Palazzo Rosciano, Claudio Capuano (ex Authority Piombino, ora al timone della direzione che da Livorno si occupa anche di anticorruzione, formazione e promozione). Per prima cosa dovranno vagliare la sussistenza dei requisiti: dopo la scrematura di eventuali candidature non corrispondenti alla griglia prevista, ecco che Gariglio



Scaduto alle 13 di giovedì 26 il termine per farsi avanti: le mosse che attendono al varco il presidente Gariglio LIVORNO. L' "avviso di manifestazione di interesse" messo nero su bianco dal presidente dell'Authority livornese per offrire un «incarico di Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale» lo dice al rigo numero 44: chiunque fosse interessato avrebbe potuto farsi avanti «esclusivamente a mezzo Pec entro e non oltre le ore 13:00 del giorno 26 marzo 2026». Risultato: una valanga di manager hanno preso mouse e mail e hanno spedito tutto, incluso la "lettera motivazionale". Una valanga, quanti? Difficile dirlo perché non ci sono informazioni neanche ufficiose, si sa solo che sono le candidature sono tante. Il tam tam delle indiscrezioni segnala che potrebbe trattarsi di una ventina di pretendenti, c'è chi parla di «oltre 30» ma, non è dato sapere con quale fondamento, il toto-nomina insiste principalmente sull'idea che possano essere addirittura più di una cinquantina. Dipende anche da un triplo aspetto: l'avviso è stato pubblicizzato su un ampio ventaglio di organi di informazione a livello nazionale; i requisiti non sono poi estremamente stringenti: tipo tot anni di esperienza nella tal posizione in aziende almeno al di sopra di un certo standard di fatturato o in pubbliche amministrazioni di questo o quel genere è da capire anche se, come appare probabile, abbiano presentato la candidatura anche dirigenti che già lavorano per l'istituzione portuale livornese. Vale la pena di ricordare - e l'Authority l'ha ribadito tanto nel bando che nel comunicato d'accompagnamento - che l'avviso «non ha natura concorsuale e non prevede procedure selettive né graduatoria di merito». È indicato senza giri di parole che la raccolta delle manifestazioni di interesse è finalizzata «esclusivamente ad acquisire elementi conoscitivi utili alla valutazione del presidente ai fini della proposta di nomina». Il che equivale a dire: ben vengano i curriculum, poi chi ha il

La Gazzetta Marittima

Livorno

passerà a vedere un curriculum dopo l'altro l'identikit di chi è interessato. Nella sede dell'Authority l'hanno presentata come una mossa per avere la più vasta gamma di opzioni per mettere Gariglio nelle condizioni di compiere la scelta migliore. Nessuno però si è dimenticato che l'avviso è stato messo in pista dal presidente come mossa a sorpresa nella prima seduta del comitato di gestione, quella che avrebbe dovuto semplicemente ratificare la nomina a segretario generale di Gianmarco Mancini, ex deputato leghista negli anni '90, poi alla testa di varie realtà societarie di servizi pubblici in amministrazioni soprattutto di centrodestra. Gariglio si è servito di questo scossone per indicare nel bando cosa deve fare il segretario generale: insomma, l'Authority non è ha due presidenti ma un presidente e, come braccio destro ma subordinato, il segretario generale. Altrimenti non si spiegherebbe la lungaggine con cui nell'"avviso" si intestardisce a elencare i compiti del numero 2. Se non per mettere in chiaro davanti a tutti che il presidente è uno solo. Anche a costo di pagare un prezzo nel rapporto con il ministero-roccaforte della Lega, quello con Matteo Salvini ministro e Edoardo Rixi vice. Quel che non era preventivato era il terremoto nel centrodestra dopo il referendum, si vedrà cosa accadrà dopo le scosse di assestamento. Ma, come suol dirsi, questa è già un'altra storia. Mauro Zucchelli.

Port News

Livorno

Nasce una nuova società nel porto di Livorno

La società di spedizioni genovese RT&L Spa ha annunciato di aver costituito una nuova società con sede a **Livorno**, denominata Olitrans Srl. La costituzione di Olitrans che vede nella propria compagine sociale anche la presenza di due operatori del settore locali, uno spedizioniere doganale (Perrino) e la società Maestrale Srl guidata da Fulvio Romeo Franchini rappresenta un importante passo strategico, volto ad espandere la presenza del Gruppo RT&L anche sul territorio livornese, al fine di cogliere opportunità di crescita in uno degli snodi logistici più rilevanti del Mediterraneo si legge nella nota stampa diramata dalla società. La costituzione di Olitrans, che vede nella propria compagine sociale anche la presenza di due operatori del settore locali, rappresenta un importante passo strategico, volto a espandere la presenza del Gruppo RT&L anche sul territorio livornese, al fine di cogliere opportunità di crescita in uno degli snodi logistici più rilevanti del Mediterraneo si legge in una nota della società. Olitrans sarà un abilitatore chiave dell'efficienza portuale, occupandosi principalmente di gestire la logistica all'interno del **porto** di **Livorno**, tramite il coordinamento di porti, interporti e scali ferroviari, così da garantire la disponibilità di containers pieni e vuoti nei diversi punti della rete logistica. Nel comunicato si evidenzia come la scelta compiuta da RT&L, che deterrà il 51% delle quote della Newco, risulti strategica proprio in considerazione del fatto che il **Porto** di **Livorno** rappresenta uno dei principali hub logistici del Mediterraneo e si colloca stabilmente tra i primi cinque porti italiani per volumi movimentati, registrando una crescita continua dei traffici. L'inizio dell'operatività di Olitrans è previsto per il mese di aprile. Olitrans costituisce il punto di partenza di una visione di medio termine che presuppone un'espansione del Gruppo per linee esterne presso i principali porti italiani ha commentato Roberto Bizzarri, CEO di RT&L.



Shipping Italy

Livorno

RT&L Spa apre a Livorno la nuova società Olitrans con due partner locali

L'azienda si occuperà di trasporti, logistica, spedizioni e operazioni doganali con on focus specifico sullo scalo toscano La società di spedizioni genovese RT&L Spa guidata da Roberto Bizzarri ha annunciato di aver costituito una nuova società con sede a **Livorno**, partecipata al 51% e denominata Olitrans Srl. Gli altri due soci (livornesi) sono uno spedizioniere doganale (Perrino) e la società Maestrale Srl guidata da Fulvio Romeo Franchini. "La costituzione di Olitrans, che vede nella propria compagine sociale anche la presenza di due operatori del settore locali, rappresenta un importante passo strategico, volto a espandere la presenza del Gruppo RT&L anche sul territorio livornese, al fine di cogliere opportunità di crescita in uno degli snodi logistici più rilevanti del Mediterraneo" si legge in una nota della società. Olitrans sarà "un abilitatore chiave dell'efficienza portuale, occupandosi principalmente di gestire la logistica all'interno del **porto** di **Livorno**, tramite il coordinamento di porti, interporti e scali ferroviari, così da garantire la disponibilità di container pieni e vuoti nei diversi punti della rete logistica". RT&L spiega che la scelta del **porto** di **Livorno** è strategica in quanto "lo scalo rappresenta uno dei principali hub logistici del Mediterraneo e si colloca stabilmente tra i primi cinque porti italiani per volumi movimentati, registrando una crescita continua dei traffici". L'inizio dell'operatività di Olitrans è previsto per il mese di aprile. Dall'atto costitutivo si apprende che la newco livornese sarà principalmente dedicata ad attività di brokeraggio e coordinamento dei trasporti di container doganali a livello locale. la nascita della società Roberto Bizzarri, amministratore delegato di RT&L, ha commentato la costituzione di Olitrans evidenziando che "rappresenta per il gruppo un passo strategico rilevante in un'area come quella del **porto** di **Livorno** dove esistono ampi margini per promuovere iniziative capaci di generare valore e sinergie. Olitrans costituisce il punto di partenza di una visione di medio termine che presuppone un'espansione del gruppo per linee esterne presso i principali porti italiani".

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

Quotazione completata per RT&L. Bizzarri: "Ora acquisizioni nelle spedizioni project cargo" RT&L acquisisce P&A Spedizioni: il project cargo sbarca in Borsa.



Shipping Italy
RT&L Spa apre a Livorno la nuova società Olitrans con due partner locali

03/26/2026 10:58 Nicola Capuzzo

L'azienda si occuperà di trasporti, logistica, spedizioni e operazioni doganali con on focus specifico sullo scalo toscano La società di spedizioni genovese RT&L Spa guidata da Roberto Bizzarri ha annunciato di aver costituito una nuova società con sede a Livorno, partecipata al 51% e denominata Olitrans Srl. Gli altri due soci (livornesi) sono uno spedizioniere doganale (Perrino) e la società Maestrale Srl guidata da Fulvio Romeo Franchini. "La costituzione di Olitrans, che vede nella propria compagine sociale anche la presenza di due operatori del settore locali, rappresenta un importante passo strategico, volto a espandere la presenza del Gruppo RT&L anche sul territorio livornese, al fine di cogliere opportunità di crescita in uno degli snodi logistici più rilevanti del Mediterraneo" si legge in una nota della società. Olitrans sarà "un abilitatore chiave dell'efficienza portuale, occupandosi principalmente di gestire la logistica all'interno del porto di Livorno, tramite il coordinamento di porti, interporti e scali ferroviari, così da garantire la disponibilità di container pieni e vuoti nei diversi punti della rete logistica". RT&L spiega che la scelta del porto di Livorno è strategica in quanto "lo scalo rappresenta uno dei principali hub logistici del Mediterraneo e si colloca stabilmente tra i primi cinque porti italiani per volumi movimentati, registrando una crescita continua dei traffici". L'inizio dell'operatività di Olitrans è previsto per il mese di aprile. Dall'atto costitutivo si apprende che la newco livornese sarà principalmente dedicata ad attività di brokeraggio e coordinamento dei trasporti di container doganali a livello locale. la nascita della società Roberto Bizzarri, amministratore delegato di RT&L, ha commentato la costituzione di Olitrans evidenziando che "rappresenta per il gruppo un passo strategico rilevante in un'area come quella del porto di Livorno dove esistono ampi margini per promuovere iniziative capaci di generare valore e sinergie. Olitrans costituisce il punto di partenza di una visione di medio termine

La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

Laviosa parte da Piombino: reindustrializzare si può, anzi è indispensabile

Confindustria, il via alla visite del nuovo presidente della delegazione livornese PIOMBINO (Livorno). Le "visite pastorali" dopo aver assunto in Confindustria il ruolo di presidente della delegazione di Livorno (e di vicepresidente vicario di Confindustria Toscana Centro e Costa), Giovanni Laviosa abbia voluto iniziarle a partire da Piombino significa pur qualcosa: non è solo una scelta "di periferia" e di vicinanza al territorio che forse più ha sofferto gli sconvolgimenti della deindustrializzazione, è anche un faro puntato su quel che sta maturando in zona per far tornare in alto l'economia di quella città e della Val di Cornia. A partire proprio dal polo siderurgico: con il progetto Metinvest Adria e con l'acquisizione di Liberty da parte di Trasteel, ad esempio. Ma non solo: si pensi che Laviosa la visita del debutto l'ha riservata, oltre che a Velmare, a Piombino Industrie Marittime (Pim), che giusto nei giorni scorsi ha fatto decollare il quarto progetto di nave. Il segno della volontà di non arrendersi, dopo che le circostanze esterne avevano reso assai pressoché impossibile quanto stabilito nel patto con il governo di realizzare un polo per la demolizione delle navi della Marina. Concetti sottolineati da Laviosa parlando a margine degli incontri. «Piombino è un nome che in Italia e in Europa evoca industria, porto, logistica e acciaio: è una città che ha vissuto fasi difficili ma che non ha mai smarrito la sua vocazione manifatturiera. Oggi ci sono segnali concreti di inversione di tendenza che vanno sostenuti con determinazione». Una sottolineatura che significa voler dare a Piombino «un ruolo centrale nella prospettiva di reindustrializzazione della costa toscana», come ripetono dal quartier generale dell'organizzazione imprenditoriale. Le visite hanno consentito - è stato ripetuto - di valorizzare il consolidamento di realtà strategiche come Piombino Industrie Marittime, oggi protagonista di una crescita significativa nell'ambito della nautica, delle piattaforme marine e della costruzione navale e Velmare, specializzata nella costruzione di scafi in vetroresina e carbonio per maxi yacht. Per Confindustria Toscana Centro e Costa, il futuro industriale di Piombino, come viene ribadito in una nota, «passa anche da nuovi investimenti come quello di Metinvest Adria, progetto di acciaieria green che rappresenta una prospettiva importante per il territorio, per il sistema produttivo e per l'occupazione». Ma non basta enunciare gli auspici per vederli magicamente concretizzare: la reindustrializzazione non si fa con le belle parole e la bacchetta magica. Nelle stesse ore in cui, in seguito a un gravissimo incidente stradale sull'Aurelia, il presidente della Camera di Commercio tornava a tuonare su quanto sia indispensabile dotare la direttrice stradale tirrenica di una arteria all'altezza della situazione, Laviosa ha insistito proprio sull'esigenza di «accelerare sulle infrastrutture» se si vogliono rafforzare le attività delle realtà presenti e trasformare nuove opportunità in sviluppo stabile: il presidente



La Gazzetta Marittima
Laviosa parte da Piombino: reindustrializzare si può, anzi è indispensabile

03/26/2026 13:34

Confindustria, il via alla visite del nuovo presidente della delegazione livornese PIOMBINO (Livorno). Le "visite pastorali" dopo aver assunto in Confindustria il ruolo di presidente della delegazione di Livorno (e di vicepresidente vicario di Confindustria Toscana Centro e Costa), Giovanni Laviosa abbia voluto iniziarle a partire da Piombino significa pur qualcosa: non è solo una scelta "di periferia" e di vicinanza al territorio che forse più ha sofferto gli sconvolgimenti della deindustrializzazione, è anche un faro puntato su quel che sta maturando in zona per far tornare in alto l'economia di quella città e della Val di Cornia. A partire proprio dal polo siderurgico: con il progetto Metinvest Adria e con l'acquisizione di Liberty da parte di Trasteel, ad esempio. Ma non solo: si pensi che Laviosa la visita del debutto l'ha riservata, oltre che a Velmare, a Piombino Industrie Marittime (Pim), che giusto nei giorni scorsi ha fatto decollare il quarto progetto di nave. Il segno della volontà di non arrendersi, dopo che le circostanze esterne avevano reso assai pressoché impossibile quanto stabilito nel patto con il governo di realizzare un polo per la demolizione delle navi della Marina. Concetti sottolineati da Laviosa parlando a margine degli incontri. «Piombino è un nome che in Italia e in Europa evoca industria, porto, logistica e acciaio: è una città che ha vissuto fasi difficili ma che non ha mai smarrito la sua vocazione manifatturiera. Oggi ci sono segnali concreti di inversione di tendenza che vanno sostenuti con determinazione». Una sottolineatura che significa voler dare a Piombino «un ruolo centrale nella prospettiva di reindustrializzazione della costa toscana», come ripetono dal quartier generale dell'organizzazione imprenditoriale. Le visite hanno consentito - è stato ripetuto - di valorizzare il consolidamento di realtà strategiche come Piombino Industrie Marittime, oggi protagonista di una crescita significativa nell'ambito della nautica, delle piattaforme marine e della costruzione navale e

La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

degli industriali indica che per Piombino tutto questo si chiama «porto, banchine, viabilità soprattutto con il completamento del secondo lotto della 398, e collegamenti ferroviari». Aggiungendo: sono «condizioni essenziali per sostenere il rilancio industriale di Piombino e della costa». A Piombino il neo-presidente ha avuto un faccia a faccia anche con il sindaco della città, Francesco Ferrari. Con lui è stata concordata «la necessità di una forte collaborazione tra imprese, istituzioni e territorio» così da accompagnare «una fase decisiva per l'industria piombinese, mettendo al centro investimenti, lavoro, sostenibilità ambientale e la formazione di nuove competenze». Il ciclo di visite - viene annunciato - proseguirà nelle prossime settimane con ulteriori incontri nelle aziende del presidio di Piombino e della Val di Cornia, d'intesa con il suo coordinatore Nedo Bertini, per «rafforzare il dialogo con il sistema produttivo locale e approfondire esigenze, opportunità e prospettive di sviluppo». L'ultima sottolineatura è dedicata alla formazione. «Per rendere competitiva questa nuova fase - afferma Laviosa - serve una filiera educativa territoriale costruita per Piombino e per i piombinesi, in grado di unire scuola, formazione tecnica, competenze digitali e imprese».

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Hub crocieristico al Molo Clementino, Angelo Bonelli (Avs) porta il caso in Parlamento: «Non compatibile con la città»

Il pronunciamento del Ministero è atteso il 4 aprile. Intanto, contro il progetto del banchinamento, domenica 29 marzo si terrà un flash mob alle 11 davanti alla Fontana dei Due soli organizzato dal Comitato **Porto**-Città e dalla Piattaforma Ancona - **Porto** Ambiente Salute Lavoro ANCONA- Il progetto dell'hub crocieristico al Molo Clementino torna in Parlamento. L'onorevole Angelo Bonelli di Alleanza Verdi e Sinistra ha presentato una nuova interrogazione al ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica chiedendo di esprimersi sulla compatibilità ambientale e sociale dell'intervento. Il progetto riguarda il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino e prevede l'arrivo di grandi navi da crociera a ridosso del centro storico, in un'area considerata particolarmente delicata dal punto di vista ambientale, sanitario e paesaggistico. Angelo Bonelli e Caterina Di Bitonto Tra i punti sollevati ci sono gli effetti delle attività portuali, del traffico e dell'inquinamento acustico sulla popolazione residente, oltre alle possibili conseguenze sulla salute. Nell'interrogazione si chiede infatti di approfondire i dati sanitari, anche in relazione a mortalità e morbidità, per individuare eventuali categorie più esposte. Un altro nodo riguarda le ricadute complessive, dalla qualità dell'aria alla pressione sulla città, in un contesto già complesso. Anche un eventuale peggioramento delle condizioni ambientali viene indicato come incompatibile con gli obiettivi di sostenibilità. "Leggi le notizie di AnconaToday su WhatsApp: iscriviti al canale" Resta poi il tema del cold ironing, considerato necessario per ridurre le emissioni durante la sosta delle navi: l'elettificazione delle banchine, però, non risulterebbe vincolante per l'autorizzazione dell'opera, con il rischio che l'infrastruttura possa entrare in funzione anche senza. Secondo quanto sostenuto nell'interrogazione, il progetto non sarebbe compatibile né con gli obiettivi del Piano regolatore portuale né con il principio Dnsh, che impone di non arrecare danni significativi all'ambiente. Il pronunciamento del Ministero è atteso per il 4 aprile. Intanto, in Regione Marche, è in programma per il 31 marzo la discussione di un'interpellanza del capogruppo di Avs Andrea Nobili sul tema. L'onorevole Bonelli era già intervenuto sulla questione nel 2023 con una precedente interrogazione, tornando ora sul tema per rafforzare le iniziative portate avanti dal comitato contrario alla realizzazione dell'opera. Nel dibattito intervengono anche esponenti locali. «La tutela di ambiente, salute e conservazione del patrimonio storico e culturale sono pilastri imprescindibili per una comunità democratica», dichiarano Caterina Di Bitonto (Europa Verde Ancona) e Andrea Bellardinelli (Sinistra Italiana Ancona), ribadendo il sostegno al lavoro del comitato. Il flash mob al Molo Clementino contro il progetto dell'hub crocieristico al **Porto** Antico si terrà domenica 29 marzo, dopo il rinvio causato dal maltempo.



'No al nuovo hub per crociere ad Ancona', interrogazione di Bonelli

Il deputato chiede al Mase un parere di non compatibilità ambientale Angelo Bonelli, deputato di Alleanza Verdi e Sinistra e coportavoce nazionale di Europa Verde, ha presentato una nuova interrogazione al ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica (Mase) sul progetto di hub crocieristico al molo Clementino di Ancona, nella parte antica del porto, chiedendo un parere di non compatibilità ambientale. Secondo Avs, il progetto sarebbe incompatibile per tre ragioni principali: "l'impatto di rumore, traffico e attività portuali sulla salute dei residenti; l'assenza del cold ironing - l'elettificazione delle banchine che riduce le emissioni delle navi in sosta - come condizione vincolante per l'autorizzazione; e l'incompatibilità con gli obiettivi del Piano regolatore portuale e con il principio europeo di non arrecare danno significativo all'ambiente (Dnsh)". Bonelli aveva già sollevato la questione con un'interrogazione nel 2023. Sul fronte regionale, il consigliere regionale di Avs Andrea Nobili ha presentato un'interpellanza che sarà discussa il 31 marzo. Infine, domenica 29 marzo al Molo Clementino è previsto un flashmob alle 11 contro il progetto.



Piano rifiuti, concluse le audizioni: confronto ampio in Commissione su costi e gestione

ANCONA - Si è concluso dopo sei settimane di confronto il ciclo di audizioni sul nuovo Piano regionale dei rifiuti, un percorso articolato che ha coinvolto istituzioni, associazioni di categoria, sindacati e ordini professionali. Nel pomeriggio di oggi l'incontro conclusivo dedicato alle associazioni di imprese che svolgono servizi ambientali e gestione rifiuti (Amis, Assoambiente). In Commissione Governo del territorio sono stati ascoltati oltre cinquanta rappresentanti, chiamati a contribuire a un provvedimento strategico per le ricadute ambientali, economiche e sociali. **APPROFONDIMENTI LE IMPRESE IN AGITAZIONE** Guerre e dazi, export delle Marche in crisi.

Maurizio Paradisi (Cna): «Servono altri mercati» I soggetti coinvolti Il calendario, avviato il 5 febbraio scorso con i presidenti delle province e i direttori dei cinque Ambiti territoriali ottimali (Ato), è proseguito per sei settimane ascoltando associazioni di categoria (agricoltura, artigianato, industria, commercio, servizi), ordini professionali (architetti, ingegneri, agronomi, geologi, periti), sindacati, associazioni ambientaliste e dei consumatori, **Autorità di sistema portuale**. In totale risultano 40 soggetti

coinvolti e oltre 50 rappresentanti intervenuti. Relatori della proposta di atto amministrativo a iniziativa della Giunta regionale ("Approvazione del Piano regionale di gestione dei rifiuti - Aggiornamento del Piano approvato con deliberazione dell'Assemblea legislativa n.128 del 14/04/2015") sono il Presidente della Commissione Luca Marconi (Udc) e la consigliera regionale Valeria Mancinelli (Pd). Le audizioni "Nelle nove sedute di audizioni, mattina e pomeriggio, abbiamo ascoltato tutti i soggetti che chiedevano di essere ascoltati - sottolinea Marconi - Il destino dei rifiuti ha riflessi ambientali, industriali e urbanistici, per questo il Piano è un provvedimento complesso e il nostro principale obiettivo è quello di arrivare a soluzioni i cui costi siano i più bassi possibili. Il rifiuto sta diventando una componente importante anche nella formazione dei prezzi al consumo, a causa dei costi di smaltimento sempre più alti sostenuti dalle aziende, e a questo si aggiunge il costo diretto che i Comuni e quindi tutti i cittadini devono sostenere con la Tari". Le parole di Mancinelli "Audizioni interessanti - conferma la consigliera Mancinelli - Tutti i soggetti ascoltati hanno competenze dirette in materia, dalle province alle aziende che gestiscono i rifiuti, alle associazioni di categoria. Non è stato un percorso rituale - aggiunge - ma denso di contenuti e sicuramente utile. Tutti gli intervenuti sono entrati nel merito e hanno posto una serie di questioni puntuali. Nelle prossime settimane, prima in Commissione poi in Aula, la maggioranza, le opposizioni, i gruppi consiliari, la Giunta si confronteranno sulle questioni poste, tutt'altro che formali". © RIPRODUZIONE RISERVATA.



03/26/2026 17:33

ANCONA - Si è concluso dopo sei settimane di confronto il ciclo di audizioni sul nuovo Piano regionale dei rifiuti, un percorso articolato che ha coinvolto istituzioni, associazioni di categoria, sindacati e ordini professionali. Nel pomeriggio di oggi l'incontro conclusivo dedicato alle associazioni di imprese che svolgono servizi ambientali e gestione rifiuti (Amis, Assoambiente). In Commissione Governo del territorio sono stati ascoltati oltre cinquanta rappresentanti, chiamati a contribuire a un provvedimento strategico per le ricadute ambientali, economiche e sociali. **APPROFONDIMENTI LE IMPRESE IN AGITAZIONE** Guerre e dazi, export delle Marche in crisi. Maurizio Paradisi (Cna): «Servono altri mercati» I soggetti coinvolti Il calendario, avviato il 5 febbraio scorso con i presidenti delle province e i direttori dei cinque Ambiti territoriali ottimali (Ato), è proseguito per sei settimane ascoltando associazioni di categoria (agricoltura, artigianato, industria, commercio, servizi), ordini professionali (architetti, ingegneri, agronomi, geologi, periti), sindacati, associazioni ambientaliste e dei consumatori, Autorità di sistema portuale. In totale risultano 40 soggetti coinvolti e oltre 50 rappresentanti intervenuti. Relatori della proposta di atto amministrativo a iniziativa della Giunta regionale ("Approvazione del Piano regionale di gestione dei rifiuti - Aggiornamento del Piano approvato con deliberazione dell'Assemblea legislativa n.128 del 14/04/2015") sono il Presidente della Commissione Luca Marconi (Udc) e la consigliera regionale Valeria Mancinelli (Pd). Le audizioni "Nelle nove sedute di audizioni, mattina e pomeriggio, abbiamo ascoltato tutti i soggetti che chiedevano di essere ascoltati - sottolinea Marconi - Il destino dei rifiuti ha riflessi ambientali, industriali e urbanistici, per questo il Piano è un provvedimento complesso e il nostro principale obiettivo è quello di arrivare a soluzioni i cui costi siano i più bassi possibili. Il rifiuto sta diventando una componente importante anche nella

Doppio consiglio comunale: oggi l'audizione del presidente Latrofa

Il numero uno di Molo Vespucci illustrerà il lavoro svolto finora e i progetti futuri. Domani riflettori accesi sul nuovo svincolo autostradale su via Tirso/via Braccianese Claudia Valutazione problematiche socio economiche e lavorative porto-città. È questo il tema del consiglio comunale convocato per questo pomeriggio, alle 16 , all' aula Pucci La seduta prevede l'audizione del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Raffaele Latrofa , che illustrerà programmi e piani di sviluppo , rispondendo poi alle eventuali domande e sollecitazioni che arriveranno dai consiglieri presenti. E si tornerà in consiglio anche domani mattina . L'appuntamento, in questo caso, è alle 9,30 con la seduta dedicata a smaltire mozioni, interrogazioni e ordini del giorno Soprattutto si inizierà con la discussione dell' articolo 52 "Domande d'attualità" in questo caso incentrato sul progetto del nuovo svincolo autostradale su via Tirso/via Braccianese Claudia , destinato ad essere un nuovo fronte di protesta: i residenti di Santa Lucia nei giorni scorsi si sono costituiti nel Comitato per il No allo svincolo autostradale su via Tirso/Braccianese Claudia. Il progetto, secondo gli abitanti, devasterebbe il quartiere con traffico, inquinamento, espropri e danni ambientali , senza alcun reale beneficio, visto che già esiste la bretella con uscita a Civitavecchia Porto Il comitato denuncia l'opera come inutile e speculativa , un'altra "servitù" imposta alla città. Sono già stati coinvolti legali e tecnici per tutelare i cittadini e bloccare il progetto. I residenti promettono di portare avanti ogni forma di protesta pubblica e legale ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



Tankoa, dalla Mattonara partono altri due yacht verso Genova

Nella notte gli scafi hanno lasciato il cantiere. Si prosegue con i lavori. A otto mesi dal primo yacht realizzato alla Mattonara, il cantiere di Tankoa Yachts S.p.A. conferma la tabella di marcia e prosegue l'attività produttiva senza interruzioni. Nelle scorse ore, infatti, altri due scafi hanno lasciato l'area di lavorazione per essere trasferiti alla banchina 31 del porto di Civitavecchia, da cui partiranno nei prossimi giorni alla volta di Genova. Le operazioni si sono svolte in notturna, secondo una modalità ormai collaudata, con il trasferimento via terra dei maxi scafi dal cantiere fino alla banchina, sotto il coordinamento dell' **Autorità di sistema portuale** e con il supporto degli operatori della sicurezza **portuale**. Un passaggio delicato, che richiede pianificazione e precisione, anche in considerazione delle dimensioni e dei pesi in gioco. I due yacht saranno ora caricati su una chiatta diretta verso la Liguria, non appena le condizioni meteo lo consentiranno. Nel sito principale di Tankoa, a Genova, verranno completati con le fasi finali di allestimento: dagli arredi alle finiture, fino all'installazione degli impianti tecnologici. Il primo dei due modelli è un T500 di circa 50 metri, destinato a una clientela di fascia alta, con ampi spazi distribuiti su più ponti e una configurazione che prevede aree dedicate al relax e all'intrattenimento. A breve distanza seguirà anche un T55, caratterizzato da linee più sportive ma con soluzioni che mantengono elevati standard di comfort, tra zone panoramiche e spazi esterni attrezzati. Con queste due nuove unità salgono a tre gli yacht costruiti in poco più di un anno nel sito della Mattonara. Un dato che conferma la continuità produttiva del cantiere e il ruolo crescente dello scalo di Civitavecchia all'interno del ciclo industriale dell'azienda. Nel frattempo, le attività proseguono anche sugli altri scafi già in lavorazione, a testimonianza di un insediamento che, pur nella fisiologica gradualità di sviluppo, sta consolidando la propria presenza nel comparto della cantieristica nautica di fascia alta.



Notte di burrasca e vento a 50 nodi

Abbattuti alcuni gazebo in **porto**, rafforzati gli ormeggi. Nuova mareggiata alla Marina Notte di maltempo su Civitavecchia, sferzata da una violenta burrasca di maestrale che ha raggiunto raffiche fino a 50 nodi . Il vento, alternato a pioggia, ha messo a dura prova il litorale e soprattutto l' area portuale , dove si sono registrate le principali criticità. Particolarmente colpito il **porto** storico , dove alcuni gazebo allestiti per i "Boat Days" , in programma da domani a domenica, sono stati danneggiati e in diversi casi abbattuti dalla furia del vento. Gli organizzatori si sono messi subito al lavoro per ripristinare le strutture e garantire lo svolgimento dell'evento. Disagi anche sul fronte dei collegamenti marittimi . La compagnia Grimaldi ha infatti annullato per la giornata di oggi, 26 marzo , entrambe le corse delle navi Cruise Roma e Cruise Barcellona , provenienti rispettivamente da Civitavecchia e dalla città catalana e dirette a **Porto** Torres . Non sono mancati problemi anche alla nuova darsena , dove un peschereccio avrebbe riportato la rottura della cima di prua , segno della forza delle raffiche che hanno investito l'intero scalo. Rafforzati tutti gli ormeggi nello scalo per garantire massima sicurezza. Alla Marina le onde hanno nuovamente eroso l'arenile , modificando il profilo della spiaggia e accumulando grandi quantità di sabbia e detriti vicino alla battigia. Commenti.



Latrofa lancia il "modello Civitavecchia"

Audizione del presidente dell'Adsp in aula Pucci: tracciata la rotta tra sviluppo e sostenibilità. Concreto, puntuale, a tratti visionario, ma sempre ancorato alla realtà e agli obiettivi da mettere a terra. Non da solo, però: con una squadra "coesa e motivata". Così il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale **Raffaele Latrofa**, si è presentato in consiglio comunale, scandendo più volte un concetto chiave: «Ho l'obiettivo di portare a casa dei risultati». Un'audizione sostanziale, come sottolineato in apertura dal sindaco Marco Piendibene, che ha parlato di un confronto tra due istituzioni centrali per il territorio, entrambe chiamate a condividere una visione strategica. **Latrofa**, dal canto suo, ha restituito l'immagine di un ente consapevole delle difficoltà ma anche delle enormi opportunità: «Ho trovato un contesto complesso, ma con grandi margini di crescita. Senza squadra non si va da nessuna parte: i risultati si costruiscono insieme» semplificare processi e intercettare ogni occasione utile, a partire dalla Zona logistica semplificata e dai bandi capaci di generare ricadute dirette sulla città. In questa direzione si inserisce anche l'approccio istituzionale «Massima apertura verso gli enti locali, a partire da Civitavecchia, al di là dei colori politici. Serve un rapporto osmotico tra porto e città, abbattendo barriere non solo fisiche». Uno dei pilastri di questa visione è il Documento di pianificazione strategica di sistema portuale (DPSS), già adottato dopo anni di stallo. «Abbiamo rimesso in moto un percorso fermo da due anni - ha spiegato - con un cronoprogramma serrato. L'obiettivo è arrivare all'approvazione ministeriale entro luglio 2026, così da poter aggiornare i piani regolatori portuali, oggi datati». Il documento individua tre ambiti distinti - portuale, retroportuale e di interazione porto-città - tracciando una direzione chiara per il futuro. Civitavecchia resta il motore del sistema portuale laziale, con numeri rilevanti anche sul fronte delle merci se si considera ad esempio il settore agroalimentare e il ruolo strategico per le acciaierie di Terni. Ma è soprattutto sul piano dello sviluppo che **Latrofa** ha rilanciato: dal possibile parcheggio multipiano per sostenere il traffico automotive, fino alla valorizzazione del settore crocieristico, «fiore all'occhiello da tradurre in benefici concreti per il territorio». Ampio spazio anche ai progetti infrastrutturali finanziati con fondi PNRR e nazionali. L'allungamento dell'antemurale Colombo è in stato avanzato e una parte sarà fruibile dai cittadini, mentre sull'imboccatura sud è prevista la realizzazione di un parco urbano. Il 7 maggio un convegno pubblico servirà a condividere queste prospettive con la città. Sul fronte industriale, l'obiettivo è intercettare nuovi mercati, come il refitting navale, e puntare con decisione sulla transizione energetica: «Stiamo lavorando per portare la prima locomotiva a idrogeno in un porto e costruire qui un modello innovativo». Abbiamo



Audizione del presidente dell'Adsp in aula Pucci: tracciata la rotta tra sviluppo e sostenibilità. Concreto, puntuale, a tratti visionario, ma sempre ancorato alla realtà e agli obiettivi da mettere a terra. Non da solo, però: con una squadra "coesa e motivata". Così il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale **Raffaele Latrofa**, si è presentato in consiglio comunale, scandendo più volte un concetto chiave: «Ho l'obiettivo di portare a casa dei risultati». Un'audizione sostanziale, come sottolineato in apertura dal sindaco Marco Piendibene, che ha parlato di un confronto tra due istituzioni centrali per il territorio, entrambe chiamate a condividere una visione strategica. **Latrofa**, dal canto suo, ha restituito l'immagine di un ente consapevole delle difficoltà ma anche delle enormi opportunità: «Ho trovato un contesto complesso, ma con grandi margini di crescita. Senza squadra non si va da nessuna parte: i risultati si costruiscono insieme» semplificare processi e intercettare ogni occasione utile, a partire dalla Zona logistica semplificata e dai bandi capaci di generare ricadute dirette sulla città. In questa direzione si inserisce anche l'approccio istituzionale «Massima apertura verso gli enti locali, a partire da Civitavecchia, al di là dei colori politici. Serve un rapporto osmotico tra porto e città, abbattendo barriere non solo fisiche». Uno dei pilastri di questa visione è il Documento di pianificazione strategica di sistema portuale (DPSS), già adottato dopo anni di stallo. «Abbiamo rimesso in moto un percorso fermo da due anni - ha spiegato - con un cronoprogramma serrato. L'obiettivo è arrivare all'approvazione ministeriale entro luglio 2026, così da poter aggiornare i piani regolatori portuali, oggi datati». Il documento individua tre ambiti distinti - portuale, retroportuale e di interazione porto-città - tracciando una direzione chiara per il futuro. Civitavecchia resta il motore del sistema portuale laziale, con numeri rilevanti anche sul fronte delle merci se si considera ad esempio il settore agroalimentare e il ruolo strategico per le acciaierie di Terni. Ma è soprattutto sul piano dello sviluppo che **Latrofa** ha rilanciato: dal possibile parcheggio multipiano per sostenere il traffico automotive, fino alla valorizzazione del settore crocieristico, «fiore all'occhiello da tradurre in benefici concreti per il territorio». Ampio spazio anche ai progetti infrastrutturali finanziati con fondi PNRR e nazionali. L'allungamento dell'antemurale Colombo è in stato avanzato e una parte sarà fruibile dai cittadini, mentre sull'imboccatura sud è prevista la realizzazione di un parco urbano. Il 7 maggio un convegno pubblico servirà a condividere queste prospettive con la città. Sul fronte industriale, l'obiettivo è intercettare nuovi mercati, come il refitting navale, e puntare con decisione sulla transizione energetica: «Stiamo lavorando per portare la prima locomotiva a idrogeno in un porto e costruire qui un modello innovativo». Abbiamo

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

rimesso mano alla macrostruttura , pensando ad uffici dedicati all' informatizzazione e ai bandi che non esistevano. Vogliamo formare giovani e costruire competenze ». Un cambio di passo già evidente, come dimostra il recente finanziamento da 2,7 milioni ottenuto intercettando un bando che l'ente stava per perdere La sintesi, nelle parole del presidente, è un "modello Civitavecchia" ambizioso ma realistico: un porto integrato con la città sostenibile, produttivo e capace di generare lavoro e nuove professionalità . « Possiamo diventare un punto di riferimento nazionale e internazionale - ha concluso - ma dobbiamo passare dalle parole ai fatti ». Dopo il suo intervento, il dibattito si è arricchito con i contributi di assessori e consiglieri comunali , a testimonianza di un interesse condiviso verso un futuro che, sempre più, lega indissolubilmente il destino del porto a quello della città. Commenti.

Fun Week

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia, prosegue confronto su professioni settore turistico

(Adnkronos) - Si è svolto questa mattina, presso l'Aula Calamatta del Comune di Civitavecchia, il secondo tavolo di confronto sul lavoro dedicato alle criticità che interessano alcune figure professionali operanti all'interno del porto, con particolare riferimento al settore turistico. All'incontro hanno preso parte l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, rappresentata dal dirigente della Comunicazione e Promozione Malcolm Morini e l'assessore alle Attività Produttive Piero Alessi. Presenti anche i rappresentanti sindacali di Cgil, Uil e Uilb, insieme alle associazioni di categoria Cna e Confcommercio, nonché l'Associazione Nazionale Accompagnatori e Guide (Agilo) e Assoguide. Il confronto si è svolto in un clima di costruttiva collaborazione, dando continuità al percorso già avviato nel precedente incontro, con l'obiettivo condiviso di individuare soluzioni concrete per il miglioramento delle condizioni di lavoro, il rafforzamento delle tutele e l'innalzamento dei livelli di sicurezza per le categorie professionali coinvolte. Il tavolo rappresenta un ulteriore passo avanti in un percorso condiviso tra istituzioni, parti sociali e associazioni di categoria, che proseguirà nei prossimi mesi con ulteriori momenti di confronto, al fine di garantire risposte efficaci e strutturate alle esigenze del comparto.



Port Logistic Press

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Boat Days: successo a Civitavecchia, il salone diffuso della nautica torna il prossimo weekend

Civitavecchia - Chiuso con successo di pubblico il primo weekend della quinta edizione di Boat Days, il salone dedicato alla nautica e al mare che ha animato Civitavecchia dal 20 al 22 marzo 2026, si torna nel secondo fine settimana, da domani venerdì. La manifestazione ha registrato un'ampia partecipazione, confermando il forte interesse per il settore nautico e per tutte le attività legate al mare. Nel corso del primo week end migliaia di visitatori hanno preso parte agli eventi in programma, tra dimostrazioni in acqua, esibizioni sportive e attività divulgative. Tra gli appuntamenti in programma nel secondo weekend, sabato 27 marzo alle ore 11 le dimostrazioni della Guardia Costiera racconteranno al pubblico il valore del soccorso in mare, offrendo una testimonianza concreta di professionalità e dedizione. Ad affiancare le attività della Guardia Costiera, gli interventi dei cani della SICS Scuola Italiana Cani Salvataggio offriranno al pubblico un'occasione concreta per conoscere da vicino il livello di preparazione di questi straordinari operatori a quattro zampe impegnati nel soccorso in mare. A seguire, spazio allo spettacolo con le esibizioni di wakeboard a cura della FISSW, che porteranno in acqua energia, tecnica e adrenalina. Venerdì 27 marzo 2026 - Area Regione Lazio ospiterà momenti di confronto dedicati al settore nautico e alla Blue Economy. Si inizierà alle ore 10:00 con Finanza e Nautica: navigare tra rischi e opportunità, un incontro in cui UniCredit incontrerà le imprese presenti al Boat Days per discutere strumenti finanziari e strategie di crescita nel settore nautico. A seguire, Blue Economy e PMI nel Lazio: finanziamenti, indirizzi strategici e sviluppo della filiera approfondirà le opportunità per le piccole e medie imprese legate alla Blue Economy, illustrando i finanziamenti e gli strumenti disponibili nella regione. La giornata si concluderà con Le imprese della Blue Economy a confronto con le Istituzioni: criticità, proposte e prospettive di sviluppo, un momento di dialogo tra aziende e istituzioni volto a discutere sfide, soluzioni e strategie per uno sviluppo sostenibile della filiera nautica e marittima. Boat Days ha trasformato Civitavecchia in un vero e proprio salone diffuso, capace di celebrare il mare, la nautica e il profondo legame tra la città e la sua storia marittima. Nautica, sport, mare, sicurezza e prevenzione sono i temi centrali della manifestazione, sviluppati lungo un percorso espositivo articolato nelle due aree simboliche Michelangelo e Vanvitelli, unite da un asse urbano che ha attraversato il Forte Michelangelo, cuore pulsante dell'evento. L'Area Michelangelo, tra Piazza della Vita e il Forte, accoglie il pubblico all'inizio del percorso, offrendo un dialogo diretto tra architettura, mare e innovazione. Qui si svolgono le attività sportive della Lega Navale Italiana, della Federazione Italiana Canoa Kayak, della Federazione Italiana Nuoto, della Federazione Italiana Surfing, Sci Nautico e Wakeboard, della Federazione Italiana Canottaggio e della Federazione Italiana Motonautica, con dimostrazioni



Civitavecchia - Chiuso con successo di pubblico il primo weekend della quinta edizione di Boat Days, il salone dedicato alla nautica e al mare che ha animato Civitavecchia dal 20 al 22 marzo 2026, si torna nel secondo fine settimana, da domani venerdì. La manifestazione ha registrato un'ampia partecipazione, confermando il forte interesse per il settore nautico e per tutte le attività legate al mare. Nel corso del primo week end migliaia di visitatori hanno preso parte agli eventi in programma, tra dimostrazioni in acqua, esibizioni sportive e attività divulgative. Tra gli appuntamenti in programma nel secondo weekend, sabato 27 marzo alle ore 11 le dimostrazioni della Guardia Costiera racconteranno al pubblico il valore del soccorso in mare, offrendo una testimonianza concreta di professionalità e dedizione. Ad affiancare le attività della Guardia Costiera, gli interventi dei cani della SICS Scuola Italiana Cani Salvataggio offriranno al pubblico un'occasione concreta per conoscere da vicino il livello di preparazione di questi straordinari operatori a quattro zampe impegnati nel soccorso in mare. A seguire, spazio allo spettacolo con le esibizioni di wakeboard a cura della FISSW, che porteranno in acqua energia, tecnica e adrenalina. Venerdì 27 marzo 2026 - Area Regione Lazio ospiterà momenti di confronto dedicati al settore nautico e alla Blue Economy. Si inizierà alle ore 10:00 con Finanza e Nautica: navigare tra rischi e opportunità, un incontro in cui UniCredit incontrerà le imprese presenti al Boat Days per discutere strumenti finanziari e strategie di crescita nel settore nautico. A seguire, Blue Economy e PMI nel Lazio: finanziamenti, indirizzi strategici e sviluppo della filiera approfondirà le opportunità per le piccole e medie imprese legate alla Blue Economy, illustrando i finanziamenti e gli strumenti disponibili nella regione. La giornata si concluderà con Le imprese della Blue Economy a confronto con le Istituzioni: criticità, proposte e prospettive di sviluppo, un momento di dialogo tra

Port Logistic Press

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

e prove sia a terra sia negli spazi acquei dedicati. Il percorso attorno al Forte ha condotto i visitatori negli spazi istituzionali con la Guardia Costiera, la Marina Militare, la Guardia di Finanza e la Regione Lazio, offrendo un'occasione unica per conoscere da vicino le attività legate al mare e alla sicurezza. I visitatori avranno la possibilità di salire a bordo delle unità navali presenti nell'area della Guardia di Finanza e della Guardia Costiera e incontrare da vicino donne e uomini che hanno scelto il mare come missione: un'opportunità speciale per conoscere il loro lavoro e il profondo legame che li unisce al mare. Sempre nell'Area Michelangelo è attiva la campagna di sensibilizzazione, prevenzione e protezione per la salute della pelle, realizzata grazie al contributo di IDI Farmaceutici, che permette ai visitatori di usufruire di check-up dermatologici gratuiti con medici specialisti. L'Area Vanvitelli, adiacente alla Fontana del Vanvitelli, è la seconda area del percorso: un grande spazio aperto dedicato all'esposizione di imbarcazioni, gommoni, motori fuoribordo, entro bordo, entrofuoribordo, accessori e servizi per la nautica. Dopo il successo del primo weekend, Boat Days 2026 tornerà il prossimo fine settimana, dal 27 al 29 marzo 2026, con un nuovo programma di eventi, attività e dimostrazioni, sempre con ingresso gratuito. Boat Days è organizzato dal Consorzio Mare Lazio, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e con il contributo del Comune di Civitavecchia. L'evento gode del patrocinio di Confindustria Nautica, Guardia Costiera, Regione Lazio, Sport e Salute, CONI, Federazione Italiana Vela, Lega Navale Italiana, Federazione Italiana Canoa Kayak, Federazione Italiana Nuoto, Federazione Italiana Motonautica e Federazione Italiana Surfing, Sci Nautico e Wakeboard.

Porto di Civitavecchia, prosegue confronto su professioni settore turistico

(Adnkronos) - Si è svolto questa mattina, presso l'Aula Calamatta del Comune di Civitavecchia, il secondo tavolo di confronto sul lavoro dedicato alle criticità che interessano alcune figure professionali operanti all'interno del porto, con particolare riferimento al settore turistico. All'incontro hanno preso parte l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, rappresentata dal dirigente della Comunicazione e Promozione Malcolm Morini e l'assessore alle Attività Produttive Piero Alessi. Presenti anche i rappresentanti sindacali di Cgil, Uil e Usb, insieme alle associazioni di categoria Cna e Confcommercio, nonché l'Associazione Nazionale Accompagnatori e Guide (Agilo) e Assoguide. Il confronto si è svolto in un clima di costruttiva collaborazione, dando continuità al percorso già avviato nel precedente incontro, con l'obiettivo condiviso di individuare soluzioni concrete per il miglioramento delle condizioni di lavoro, il rafforzamento delle tutele e l'innalzamento dei livelli di sicurezza per le categorie professionali coinvolte. Il tavolo rappresenta un ulteriore passo avanti in un percorso condiviso tra istituzioni, parti sociali e associazioni di categoria, che proseguirà nei prossimi mesi con ulteriori momenti di confronto, al fine di garantire risposte efficaci e strutturate alle esigenze del comparto.



Lavori depuratore Napoli est al via entro due mesi, obiettivo piena balneabilità

Opera del commissariato di governo per un valore di 111 milioni. Inizieranno entro un paio di mesi e si concluderanno entro 540 giorni i lavori di adeguamento funzionale e revamping del depuratore di **Napoli** est apportando così un miglioramento della qualità delle acque e, di conseguenza, rendendo possibile la balneazione anche lungo il tratto di costa che va da Pietrarsa al **porto** di **Napoli**. Oggi la presentazione del progetto la cui realizzazione è stata affidata, a seguito di gara, al raggruppamento di imprese costituito dalla spagnola Acciona e da Fisia Italimpianti, controllata del Gruppo Webuild. Si tratta di un'opera dal valore complessivo di 111 milioni di euro che costituisce un passaggio strategico per il potenziamento del sistema di trattamento delle acque reflue dell'area metropolitana di **Napoli**, attraverso processi biologici avanzati e capacità di trattamento per circa 860mila abitanti in 14 comuni. "E' un'opera di estrema complessità la cui gestazione è partita dieci anni fa e ha subito diverse traversie - ha ricordato il commissario straordinario unico per la depurazione e il riuso delle acque reflue, Fabio Fatuzzo - è un'infrastruttura importante per la città e l'area metropolitana e inoltre consentirà al Paese di risparmiare ogni anno 8,6 milioni di euro che l'Italia paga a seguito della procedura di infrazione europea per inadeguato trattamento delle acque reflue". Il progetto di revamping del depuratore di **Napoli** est, inoltre, rappresenta un'opportunità per ripensare al paesaggio: la priorità sarà attuare un processo strategico di rigenerazione urbana il cui leit motiv sarà il verde attraverso cui sarà possibile trasformare la rete infrastrutturale in un nuovo ecosistema con risposte multibenefit dal punto di vista ambientale, sociale, economico facendo così della sostenibilità un drive di sviluppo per una transazione verde e inclusiva. "E' un lavoro estremamente importante che fa il commissariato di governo - ha sottolineato l'assessore alle Infrastrutture, Edoardo Cosenza - ma che è fondamentale per la città e l'area est di **Napoli** e che darà un enorme contributo alla balneabilità di tutta l'area che da due anni è solo parziale lato Pietrarsa. Al termine invece avremo una depurazione e quindi una balneabilità totale".



Opera del commissariato di governo per un valore di 111 milioni. Inizieranno entro un paio di mesi e si concluderanno entro 540 giorni i lavori di adeguamento funzionale e revamping del depuratore di Napoli est apportando così un miglioramento della qualità delle acque e, di conseguenza, rendendo possibile la balneazione anche lungo il tratto di costa che va da Pietrarsa al porto di Napoli. Oggi la presentazione del progetto la cui realizzazione è stata affidata, a seguito di gara, al raggruppamento di imprese costituito dalla spagnola Acciona e da Fisia Italimpianti, controllata del Gruppo Webuild. Si tratta di un'opera dal valore complessivo di 111 milioni di euro che costituisce un passaggio strategico per il potenziamento del sistema di trattamento delle acque reflue dell'area metropolitana di Napoli, attraverso processi biologici avanzati e capacità di trattamento per circa 860mila abitanti in 14 comuni. "E' un'opera di estrema complessità la cui gestazione è partita dieci anni fa e ha subito diverse traversie - ha ricordato il commissario straordinario unico per la depurazione e il riuso delle acque reflue, Fabio Fatuzzo - è un'infrastruttura importante per la città e l'area metropolitana e inoltre consentirà al Paese di risparmiare ogni anno 8,6 milioni di euro che l'Italia paga a seguito della procedura di infrazione europea per inadeguato trattamento delle acque reflue". Il progetto di revamping del depuratore di Napoli est, inoltre, rappresenta un'opportunità per ripensare al paesaggio: la priorità sarà attuare un processo strategico di rigenerazione urbana il cui leit motiv sarà il verde attraverso cui sarà possibile trasformare la rete infrastrutturale in un nuovo ecosistema con risposte multibenefit dal punto di vista ambientale, sociale, economico facendo così della sostenibilità un drive di sviluppo per una transazione verde e inclusiva. "E' un lavoro estremamente importante che fa il commissariato di governo - ha sottolineato l'assessore alle Infrastrutture, Edoardo Cosenza - ma che è fondamentale per la città e l'area est di Napoli e che darà un enorme contributo alla balneabilità di tutta l'area che da due anni è solo parziale lato Pietrarsa. Al termine invece avremo una depurazione e quindi una balneabilità totale".

Cronache Della Campania

Napoli

Camorra, colpo al tesoro del clan Montescuro: sequestro milionario per un imprenditore del porto

Napoli - Una vita vissuta all'ombra del **Porto** di **Napoli**, tra affari legali di facciata e una solida vicinanza ai vertici della camorra dell'area orientale. Stamattina la Polizia di Stato ha inferto un duro colpo al patrimonio di un imprenditore napoletano del 1965, dando esecuzione a un decreto di sequestro di prevenzione finalizzato alla confisca. Il provvedimento, emesso dal Tribunale di **Napoli** su proposta congiunta del Procuratore della Repubblica e del Questore, mira a smantellare l'impero economico di un soggetto considerato dagli inquirenti ad "elevata pericolosità sociale". L'ombra di "o munuzz" sulla zona orientale. L'imprenditore colpito dal provvedimento è ritenuto un elemento organico al clan Montescuro, lo storico sodalizio criminale che per decenni ha dettato legge tra Sant'Erasmo e San Giovanni a Teduccio. La figura dell'uomo emerge chiaramente nelle indagini avviate nel 2016 sulla cosca guidata dal defunto boss Carmine Montescuro, detto "o munuzz". Secondo gli inquirenti, il 59enne non era solo un fiancheggiatore, ma un perno negli interessi del clan nei settori delle estorsioni, dell'usura e, soprattutto, nel lucroso business degli appalti per la riqualificazione della zona orientale e dell'area portuale. Già arrestato nell'ottobre 2019, l'uomo ha subito condanne (non ancora definitive) in primo e secondo grado per associazione camorristica ed estorsione aggravata dal metodo mafioso. Ricchezze accumulate con il "metodo mafioso". A far scattare il sequestro è stata l'accurata analisi patrimoniale condotta dalla Divisione Polizia Anticrimine della Questura di **Napoli**. Gli accertamenti hanno portato alla luce una "sistematica e prolungata accumulazione di ricchezza", giudicata del tutto incompatibile con i redditi minimi dichiarati dall'imprenditore e dal suo nucleo familiare. Per l'accusa, quel tesoro è il frutto di anni di attività illecite e del controllo capillare del territorio, esercitato sfruttando la forza di intimidazione del clan. Anche se parte dei beni era intestata a prestanome o familiari, i giudici hanno ritenuto che la disponibilità effettiva fosse nelle mani del proposto, seguendo una strategia tipica del riciclaggio di matrice mafiosa. Dalle pompe di benzina al Centro Direzionale: il patrimonio sotto chiave. Il decreto di sequestro ha colpito un ventaglio eterogeneo di beni, localizzati in punti nevralgici della città e della provincia: Immobili di pregio: Un'abitazione e diversi box auto e autorimesse situati nel cuore del Centro Direzionale di **Napoli**. Imprese e commercio: La totalità dei beni strumentali di tre società. Una di queste opera nel settore della distribuzione di carburanti, mentre le altre due sono attive nel mercato dei ricambi per auto e motoveicoli. Asset finanziari: Numerosi conti correnti e polizze assicurative aperti presso vari istituti bancari e Poste Italiane. Il provvedimento, pur avendo natura cautelare, rappresenta un passo decisivo nella strategia di contrasto ai patrimoni illeciti della criminalità



03/26/2026 17:09 Giuseppe Del Gaudio

Napoli - Una vita vissuta all'ombra del Porto di Napoli, tra affari legali di facciata e una solida vicinanza ai vertici della camorra dell'area orientale. Stamattina la Polizia di Stato ha inferto un duro colpo al patrimonio di un imprenditore napoletano del 1965, dando esecuzione a un decreto di sequestro di prevenzione finalizzato alla confisca. Il provvedimento, emesso dal Tribunale di Napoli su proposta congiunta del Procuratore della Repubblica e del Questore, mira a smantellare l'impero economico di un soggetto considerato dagli inquirenti ad "elevata pericolosità sociale". L'ombra di "o munuzz" sulla zona orientale. L'imprenditore colpito dal provvedimento è ritenuto un elemento organico al clan Montescuro, lo storico sodalizio criminale che per decenni ha dettato legge tra Sant'Erasmo e San Giovanni a Teduccio. La figura dell'uomo emerge chiaramente nelle indagini avviate nel 2016 sulla cosca guidata dal defunto boss Carmine Montescuro, detto "o munuzz". Secondo gli inquirenti, il 59enne non era solo un fiancheggiatore, ma un perno negli interessi del clan nei settori delle estorsioni, dell'usura e, soprattutto, nel lucroso business degli appalti per la riqualificazione della zona orientale e dell'area portuale. Già arrestato nell'ottobre 2019, l'uomo ha subito condanne (non ancora definitive) in primo e secondo grado per associazione camorristica ed estorsione aggravata dal metodo mafioso. Ricchezze accumulate con il "metodo mafioso". A far scattare il sequestro è stata l'accurata analisi patrimoniale condotta dalla Divisione Polizia Anticrimine della Questura di Napoli. Gli accertamenti hanno portato alla luce una "sistematica e prolungata accumulazione di ricchezza", giudicata del tutto incompatibile con i redditi minimi dichiarati dall'imprenditore e dal suo nucleo familiare. Per l'accusa, quel tesoro è il frutto di anni di attività illecite e del controllo capillare del territorio, esercitato sfruttando la forza di intimidazione del clan. Anche se parte dei beni era intestata a

Cronache Della Campania

Napoli

organizzata napoletana, colpendo quella "zona grigia" dove l'economia legale si intreccia pericolosamente con gli interessi dei clan. Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati
Commento Nome
Email .

Napoli confronto sulla blue economy: da Bagnoli all'America's Cup, città hub strategico del Mediterraneo

La blue economy come leva strategica per lo sviluppo sostenibile del Mezzogiorno e dell'intero bacino del Mediterraneo. È questo il tema al centro del workshop promosso a Napoli da GA Alliance , che riunisce (domani, venerdì 27 marzo, a Palazzo Donn'Anna) rappresentanti delle istituzioni, delle **autorità** portuali e del mondo produttivo per un confronto sulle prospettive della portualità, della nautica e della gestione del demanio marittimo. In un contesto globale sempre più competitivo, caratterizzato dalla necessità di garantire certezza del diritto e rapidità amministrativa, la solidità dei titoli concessori e la compliance normativa assumono un ruolo decisivo per attrarre investimenti e favorire la crescita del sistema **portuale** e turistico. Particolare attenzione sarà dedicata al ruolo di Napoli come hub strategico del Mediterraneo e alle principali sfide regolatorie della portualità campana, con un focus su due dossier chiave: la rigenerazione dell'area di Bagnoli e l'impatto dell' America's Cup . Due progetti che rappresentano non solo interventi di trasformazione urbana, ma veri e propri banchi di prova per un modello di governance trasparente ed efficiente, capace di valorizzare il territorio e attrarre capitali internazionali. La tavola rotonda vedrà la partecipazione, tra gli altri, del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi , dell' assessora al turismo del Comune di Napoli Teresa Armato , dell' assessore regionale ai trasporti e al demanio Mario Casillo , del presidente dell'**autorità portuale** Napoli-Salerno **Eliseo Cuccaro** , insieme a rappresentanti del mondo imprenditoriale e delle professioni. "Napoli può diventare un modello di sviluppo per la blue economy nel Mediterraneo, a condizione di coniugare rigore giuridico, semplificazione amministrativa e visione industriale", sottolineano gli organizzatori di GA Alliance L'iniziativa si propone di individuare soluzioni concrete per rafforzare la competitività del sistema **portuale** campano e promuovere un quadro regolatorio stabile e attrattivo per gli investimenti, contribuendo alla crescita economica del Mezzogiorno. I partecipanti alla tavola rotonda Francesco Sciaudone , managing partner, GA Alliance Edoardo Rixi , parlamentare, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Teresa Armato , assessora al turismo e alle attività produttive, Comune di Napoli Antonio Capacchione , presidente, Sindacato italiano balneari Mario Casillo , assessore ai trasporti e demanio, Regione Campania **Eliseo Cuccaro** , presidente, **Autorità portuale** Napoli-Salerno Vasco De Cet , direttore, Ceo e consulente di porti turistici Dino Falconio , sub commissario straordinario per la rigenerazione urbana Bagnoli-Coroglio Vittorio Genna , vicepresidente, Unione industriali di Napoli Daniele Silvetti , sindaco di Ancona, vicepresidente Anci Alessandro Barbieri , partner, GA Alliance Ezio Perillo , of counsel, GA Alliance Francesco Urraro , of counsel,



GA Alliance; vice presidente Consiglio di presidenza, Consiglio di Stato.

Informatore Navale

Napoli

La Guardia Costiera mette per un giorno la città di Napoli al centro del Mediterraneo

Si è tenuta presso la sede del Reale Yacht Club Canottieri Savoia, che si affaccia sull'incantevole scenario del borgo marinaro e di Castel dell'Ovo, la 22esima riunione del Mediterranean Expert Working Group organizzata dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera unitamente alla Direzione Marittima di **Napoli**, dirette articolazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A seguito del disastro ambientale avvenuto nel dicembre 1999 lungo le coste della Britannia (Francia) a causa dell'affondamento della petroliera ERIKA battente bandiera maltese, l'unione europea varò più pacchetti normativi, denominati appunto Erika's Package, prevedendo, tra l'altro, la costituzione di una Agenzia comunitaria per la sicurezza marittima, l'European Maritime Safety Agency (EMSA) con sede in Lisbona, e l'implementazione - con la direttiva 2002/59 del 27 giugno 2002 del Parlamento europeo e del Consiglio - di un complesso sistema di monitoraggio del traffico marittimo (il Vessel Traffic Monitoring and Information System - VTMISS) attraverso il quale acquisire lo scenario marittimo negli spazi di interesse dell'Unione europea. Secondo la direttiva, recepita nell'ordinamento italiano con il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 che individua nel Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera l'Amministrazione responsabile della sua implementazione, il VTMISS ha i seguenti scopi: migliorare la sicurezza ed efficienza del traffico marittimo; migliorare la risposta delle autorità in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e soccorso; migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento causato da navi. Le informazioni acquisite attraverso i VTMISS degli Stati membri dell'Unione europea vengono scambiate attraverso una rete, denominata SafeSeaNet, realizzata e gestita dall'EMSA. Nell'ambito di questa rete, nel 2006, gli Stati mediterranei dell'Unione europea unitamente alla stessa EMSA, hanno convenuto di affidare al Comando Generale la realizzazione e la gestione di un sistema regionale che provvedesse a raccogliere le informazioni da parte dei singoli partecipanti, a ridistribuirle e ad inviarle all'EMSA per gli scopi di SafeSeaNet. Nel tempo, anche grazie alla spinta propulsiva e ai finanziamenti dell'Unione europea, la partecipazione al sistema regionale si è allargata anche ad altri Stati, in particolare ai Paesi della sponda sud del Mediterraneo (Progetto Safemed), ai Paesi del Mar Nero e del Mar Caspio (Progetto Black and Caspian Sea) ed ai Paesi candidati ad entrare in Unione Europea la cui integrazione è finanziata attraverso gli Instrument for Pre-Accession Assistance. Il sistema regionale per lo scambio di informazioni sul traffico marittimo realizzato e gestito dalla Guardia Costiera italiana, dopo i primi anni di funzionamento ha assunto la denominazione di MARE (Mediterranean AIS Regional Exchange System), dove la S è indicata con la lettera greca che nel linguaggio matematico significa

Informatore Navale	
La Guardia Costiera mette per un giorno la città di Napoli al centro del Mediterraneo	
03/26/2026 11:42	
Si è tenuta presso la sede del Reale Yacht Club Canottieri Savoia, che si affaccia sull'incantevole scenario del borgo marinaro e di Castel dell'Ovo, la 22esima riunione del Mediterranean Expert Working Group organizzata dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera unitamente alla Direzione Marittima di Napoli, dirette articolazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A seguito del disastro ambientale avvenuto nel dicembre 1999 lungo le coste della Britannia (Francia) a causa dell'affondamento della petroliera ERIKA, battente bandiera maltese, l'unione europea varò più pacchetti normativi, denominati appunto Erika's Package, prevedendo, tra l'altro, la costituzione di una Agenzia comunitaria per la sicurezza marittima, l'European Maritime Safety Agency (EMSA) con sede in Lisbona, e l'implementazione - con la direttiva 2002/59 del 27 giugno 2002 del Parlamento europeo e del Consiglio - di un complesso sistema di monitoraggio del traffico marittimo (il Vessel Traffic Monitoring and Information System - VTMISS) attraverso il quale acquisire lo scenario marittimo negli spazi di interesse dell'Unione europea. Secondo la direttiva, recepita nell'ordinamento italiano con il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 che individua nel Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera l'Amministrazione responsabile della sua implementazione, il VTMISS ha i seguenti scopi: migliorare la sicurezza ed efficienza del traffico marittimo; migliorare la risposta delle autorità in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e soccorso; migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento causato da navi. Le informazioni acquisite attraverso i VTMISS degli Stati membri dell'Unione europea vengono scambiate attraverso una rete, denominata SafeSeaNet, realizzata e gestita dall'EMSA. Nell'ambito di questa rete, nel 2006, gli Stati mediterranei dell'Unione europea unitamente alla stessa EMSA, hanno convenuto di affidare al Comando Generale la realizzazione e la gestione di un sistema regionale che provvedesse a raccogliere le informazioni da parte dei singoli partecipanti, a ridistribuirle e ad inviarle all'EMSA per gli scopi di SafeSeaNet. Nel tempo, anche grazie alla spinta propulsiva e ai finanziamenti dell'Unione europea, la partecipazione al sistema regionale si è allargata anche ad altri Stati, in particolare ai Paesi della sponda sud del Mediterraneo (Progetto Safemed), ai Paesi del Mar Nero e del Mar Caspio (Progetto Black and Caspian Sea) ed ai Paesi candidati ad entrare in Unione Europea la cui integrazione è finanziata attraverso gli Instrument for Pre-Accession Assistance. Il sistema regionale per lo scambio di informazioni sul traffico marittimo realizzato e gestito dalla Guardia Costiera italiana, dopo i primi anni di funzionamento ha assunto la denominazione di MARE (Mediterranean AIS Regional Exchange System), dove la S è indicata con la lettera greca che nel linguaggio matematico significa	

Informatore Navale

Napoli

somma ad indicare come il sistema regionale altro non è che la somma dei contributi dei singoli 20 Stati attualmente partecipanti. Nel corso dell'importante riunione, copresieduta dal Direttore Marittimo della Guardia Costiera napoletana, l'Ammiraglio Ispettore Giuseppe AULICINO, e dal responsabile della Maritime Digital Unit dell'European Maritime Safety Agency, il greco Lazaros AICHMALOTIDIS, ed a cui hanno partecipato rappresentanti provenienti da 14 Paesi, sono stati analizzati i risultati conseguiti nel 2025, le eventuali problematiche incontrate, le prospettive future. A questi si sono uniti anche due rappresentanti della Norwegian Coastal Administration, autorità norvegese che si occupa della gestione di analoghi sistemi per il nord Europa. Impressionanti i numeri delle informazioni gestite da MARE, peraltro frutto di tecnologia tutta italiana: 88 miliardi e 650 milioni (5,4 miliardi delle quali fornite dalla Guardia Costiera italiana, ivi incluse quelle acquisite alle proprie unità navali); 3 miliardi e 850 milioni di informazioni riversate alla rete comunitaria SafeSeaNet.

Napoli Today

Napoli

Incidente al porto di Pozzuoli: le condizioni di Angelo, l'operaio 39enne rimasto gravemente ferito

È rimasto colpito in maniera violentissima alla testa e al volto dalla catena staccatasi da una gru. Si trova all'ospedale Santa Maria delle Grazie. Ha 39 anni Angelo Giustiniani, l'operaio ricoverato in gravissime condizioni all'ospedale Santa Maria delle Grazie, dov'è arrivato ieri pomeriggio dopo l'incidente sul lavoro avvenuto nel cantiere del pontone galleggiante antibradisismo al **porto** di Pozzuoli. Il lavoratore, napoletano residente nel quartiere di Barra e dipendente di un'azienda subappaltatrice, è stato colpito violentemente al volto mentre, insieme ad altri due colleghi, stava partecipando alle operazioni di montaggio di una rampa metallica destinata a collegare il molo alla struttura galleggiante. La dinamica e la corsa in ospedale. I lavori erano ormai alle fasi finali quando, dal braccio di una gru, si è sganciata una catena che sorreggeva la rampa in acciaio. Il pezzo metallico ha travolto gli operai presenti. Ad avere la peggio è stato Giustiniani, colpito in maniera violentissima alla testa e al volto. Le sue condizioni sono apparse subito gravi. Soccorso dal personale del 118 intervenuto con automedica e ambulanza, è stato trasferito d'urgenza al pronto soccorso dell'ospedale puteolano, dove i sanitari hanno accertato un grave trauma cranio-facciale. L'uomo è stato quindi sottoposto a un delicato intervento neurochirurgico durato diverse ore. In serata i medici hanno fatto sapere che l'operazione è riuscita, ma le condizioni restano serie e il lavoratore è tuttora ricoverato in rianimazione con prognosi riservata. Gli altri due operai presenti hanno riportato soltanto lievi contusioni: uno ha raggiunto l'ospedale con mezzi propri, mentre l'altro sarebbe stato soltanto sfiorato dalla rampa metallica. Le indagini e l'inaugurazione rinviata. Sul **porto** affollato di pendolari in partenza per le isole di Ischia e Procida sono intervenuti gli agenti del commissariato di Pozzuoli e i militari della capitaneria di **porto**. I primi soccorsi sarebbero stati prestati anche da due anestesisti presenti in fila per l'imbarco. L'area del cantiere è stata sequestrata su disposizione dell'autorità giudiziaria. Le indagini sono affidate agli uomini della capitaneria di **porto**, chiamati a chiarire con esattezza la dinamica dell'incidente, eventuali responsabilità e possibili negligenze. Ai lavori risultano interessate tre ditte: quella che si è aggiudicata l'appalto indetto dalla direzione trasporti della Regione Campania, la subappaltatrice e l'azienda proprietaria della gru noleggiata per l'intervento. La struttura galleggiante, progettata per agevolare le operazioni di imbarco e sbarco dei veicoli diretti verso Ischia e Procida limitando i disagi legati al sollevamento dei fondali causato dal bradisismo, sarebbe dovuta essere inaugurata venerdì 27 marzo alla presenza del ministro per la Protezione civile Nello Musumeci. La cerimonia è stata rinviata dopo l'incidente. I sindacati. Sul caso è intervenuta la Cgil. "Ci auguriamo che i tre lavoratori possano uscirne senza conseguenze, ma resta il tema della



03/26/2026 07:39

È rimasto colpito in maniera violentissima alla testa e al volto dalla catena staccatasi da una gru. Si trova all'ospedale Santa Maria delle Grazie. Ha 39 anni Angelo Giustiniani, l'operaio ricoverato in gravissime condizioni all'ospedale Santa Maria delle Grazie, dov'è arrivato ieri pomeriggio dopo l'incidente sul lavoro avvenuto nel cantiere del pontone galleggiante antibradisismo al porto di Pozzuoli. Il lavoratore, napoletano residente nel quartiere di Barra e dipendente di un'azienda subappaltatrice, è stato colpito violentemente al volto mentre, insieme ad altri due colleghi, stava partecipando alle operazioni di montaggio di una rampa metallica destinata a collegare il molo alla struttura galleggiante. La dinamica e la corsa in ospedale. I lavori erano ormai alle fasi finali quando, dal braccio di una gru, si è sganciata una catena che sorreggeva la rampa in acciaio. Il pezzo metallico ha travolto gli operai presenti. Ad avere la peggio è stato Giustiniani, colpito in maniera violentissima alla testa e al volto. Le sue condizioni sono apparse subito gravi. Soccorso dal personale del 118 intervenuto con automedica e ambulanza, è stato trasferito d'urgenza al pronto soccorso dell'ospedale puteolano, dove i sanitari hanno accertato un grave trauma cranio-facciale. L'uomo è stato quindi sottoposto a un delicato intervento neurochirurgico durato diverse ore. In serata i medici hanno fatto sapere che l'operazione è riuscita, ma le condizioni restano serie e il lavoratore è tuttora ricoverato in rianimazione con prognosi riservata. Gli altri due operai presenti hanno riportato soltanto lievi contusioni: uno ha raggiunto l'ospedale con mezzi propri, mentre l'altro sarebbe stato soltanto sfiorato dalla rampa metallica. Le indagini e l'inaugurazione rinviata. Sul porto affollato di pendolari in partenza per le

Napoli Today

Napoli

sicurezza, della formazione e della prevenzione, soprattutto in cantieri dove si corre dietro a tempi serrati", ha dichiarato il segretario generale Cgil Napoli e Campania Nicola Ricci. "Dal governo continuano a non arrivare risposte soddisfacenti: non si può mollare la presa su un tema che è di interesse nazionale".

Napoli Today

Napoli

A imprenditore 59enne di San Giovanni a Teduccio sequestrati beni per milioni di euro

L'uomo per gli inquirenti sarebbe legato alla famiglia del defunto "o' munuzz" Carmine Montescuro. Eseguito dalla Polizia di Stato un decreto di sequestro di prevenzione finalizzato alla confisca di beni, emesso dal Tribunale di **Napoli** - Sezione Misure di Prevenzione, nei confronti di un imprenditore originario della zona di San Giovanni a Teduccio. 59 anni, l'uomo per gli inquirenti sarebbe "connotato da elevata pericolosità sociale poiché indiziato di appartenenza a contesti di criminalità organizzata" operanti nei quartieri di Sant'Erasmo e San Giovanni a Teduccio, fino a via Nuova Marina oltre che nella nevralgica area del **Porto** di **Napoli**. Le indagini patrimoniali Il provvedimento "che - avvisano gli inquirenti - riveste natura cautelare e non definitiva", è stato adottato in accoglimento della proposta avanzata congiuntamente dal Procuratore della Repubblica e dal Questore di **Napoli**, sulla base di un'articolata attività di accertamento patrimoniale condotta da personale della Divisione Polizia Anticrimine della Questura di **Napoli**. Dalle indagini, in particolare, sarebbe emersa "una sistematica e prolungata accumulazione di ricchezza, ritenuta allo stato degli atti del tutto sproporzionata rispetto ai redditi formalmente dichiarati e riconducibile, ai fini dell'applicazione della misura di prevenzione patrimoniale, a dinamiche di matrice criminale". I beni sequestrati Il decreto di sequestro emesso dall'Autorità Giudiziaria ha riguardato un articolato compendio patrimoniale: beni immobili, tra cui un'abitazione, diverse autorimesse e/o posti auto ubicati nel Centro Direzionale; la totalità dei beni strumentali di tre società, di cui una operante nel settore degli impianti di distribuzione di carburanti e due attive nel commercio di parti, accessori e ricambi per auto e motoveicoli; diversi rapporti finanziari e assicurativi accessi presso istituti bancari e Poste Italiane. Il destinatario del provvedimento risulta "indiziato di appartenere al clan camorristico facente capo alla famiglia Montescuro, sodalizio criminale già promosso e diretto dal defunto Montescuro Carmine, detto 'o' munuzz", particolarmente attivo nel settore delle estorsioni e dell'usura, nonché negli appalti e nelle commesse per i lavori di riqualificazione della zona orientale di **Napoli**, con particolare riferimento all'area portuale partenopea". Il ruolo dell'imprenditore era emerso nell'ambito dell'inchiesta giudiziaria della Procura della Repubblica presso il Tribunale di **Napoli**, condotta a partire dal 2016, che ha portato alla luce l'operatività del clan Montescuro, evidenziandone le modalità attraverso cui veniva assicurato il controllo del territorio e i proventi derivanti, in particolare, dalle estorsioni e dall'usura in danno di imprenditori e commercianti. L'imprenditore, arrestato nell'ottobre del 2019 in esecuzione di un'ordinanza di applicazione di misura cautelare personale emessa dal G.I.P. del Tribunale di **Napoli**, è stato poi condannato in primo grado ed in via ancora non definitiva in appello. "Le emergenze



L'uomo per gli inquirenti sarebbe legato alla famiglia del defunto "o' munuzz" Carmine Montescuro. Eseguito dalla Polizia di Stato un decreto di sequestro di prevenzione finalizzato alla confisca di beni, emesso dal Tribunale di Napoli - Sezione Misure di Prevenzione, nei confronti di un imprenditore originario della zona di San Giovanni a Teduccio. 59 anni, l'uomo per gli inquirenti sarebbe "connotato da elevata pericolosità sociale poiché indiziato di appartenenza a contesti di criminalità organizzata" operanti nei quartieri di Sant'Erasmo e San Giovanni a Teduccio, fino a via Nuova Marina oltre che nella nevralgica area del Porto di Napoli. Le indagini patrimoniali Il provvedimento "che - avvisano gli inquirenti - riveste natura cautelare e non definitiva", è stato adottato in accoglimento della proposta avanzata congiuntamente dal Procuratore della Repubblica e dal Questore di Napoli, sulla base di un'articolata attività di accertamento patrimoniale condotta da personale della Divisione Polizia Anticrimine della Questura di Napoli. Dalle indagini, in particolare, sarebbe emersa "una sistematica e prolungata accumulazione di ricchezza, ritenuta allo stato degli atti del tutto sproporzionata rispetto ai redditi formalmente dichiarati e riconducibile, ai fini dell'applicazione della misura di prevenzione patrimoniale, a dinamiche di matrice criminale". I beni sequestrati Il decreto di sequestro emesso dall'Autorità Giudiziaria ha riguardato un articolato compendio patrimoniale: beni immobili, tra cui un'abitazione, diverse autorimesse e/o posti auto ubicati nel Centro Direzionale; la totalità dei beni strumentali di tre società, di cui una operante nel settore degli impianti di distribuzione di carburanti e due attive nel commercio di

Napoli Today

Napoli

investigative e giudiziarie valorizzate nell'ambito del procedimento di prevenzione hanno delineato, ai fini della misura adottata, un profilo di pericolosità sociale qualificata e un compendio patrimoniale ritenuto nella disponibilità effettiva del proposto, benché in parte formalmente intestato anche a familiari", precisano gli inquirenti.

Sequestro al cantiere Marina di Stabia per scarichi abusivi

Operazione del Noe a Castellammare: sequestro al **porto** Marina di Stabia per scarichi abusivi e gestione illecita di rifiuti industriali. L'operazione dei Carabinieri del Noe a Castellammare ha portato al blocco di un'area di 60mila metri quadrati per reati ambientali. I militari del gruppo per la tutela dell'ambiente di Napoli hanno eseguito un importante intervento nel **porto** turistico di Castellammare di Stabia. L'operazione ha portato al sequestro al **porto** Marina di Stabia per scarichi abusivi, coinvolgendo un'area vastissima di circa 60mila metri quadrati. L'azione si inserisce nel più ampio piano di accertamenti mirati a rimuovere le cause storiche di inquinamento del fiume Sarno, una delle priorità delle autorità campane il 26 marzo 2026. Le indagini del Noe a Castellammare di Stabia L'attività investigativa ha permesso di individuare gravi criticità nella gestione delle attività cantieristiche. Durante i controlli, i carabinieri del Noe di Napoli hanno operato con il supporto tecnico del personale dell'Arpac. Gli accertamenti hanno evidenziato come le operazioni di rimessaggio avvenissero in modo non conforme alle norme vigenti. Infatti, è stato accertato come l'attività si sarebbe svolta in assenza dell'autorizzazione unica ambientale. I sigilli al cantiere navale per reati ambientali Il provvedimento di oggi colpisce una realtà di grandi dimensioni nel cuore della costa stabiese. I reati contestati includono lo scarico abusivo di reflui industriali e la gestione di rifiuti non autorizzata. Le autorità hanno inoltre rilevato l'assenza di autorizzazione alle emissioni in atmosfera, elemento fondamentale per la tutela dell'aria. Il sequestro al **porto** Marina di Stabia per scarichi abusivi rappresenta dunque un segnale forte contro l'illegalità ambientale. Inquinamento del Sarno e scarichi industriali Il monitoraggio costante dell'area stabiese punta alla salvaguardia del bacino idrografico locale. Il sequestro di questo cantiere navale segue cronologicamente quello di un'altra area di 1500 metri quadrati. Entrambi gli interventi mirano a interrompere il flusso di sostanze nocive verso i corsi d'acqua. Intanto, gli investigatori proseguono le verifiche su tutte le attività produttive che insistono sulla foce del fiume Sarno. Manutenzione delle barche direttamente sul terreno Un aspetto critico riguarda le modalità con cui venivano trattate le imbarcazioni. Nel cantiere erano presenti circa 120 natanti, alcuni dei quali di grosso cabotaggio. Secondo i militari, la manutenzione avveniva direttamente sul terreno senza adeguate protezioni. Questa pratica avrebbe causato una possibile dispersione di sostanze inquinanti nel sottosuolo. Per questo motivo, i sigilli sono stati necessari per prevenire ulteriori danni all'ecosistema. Il rischio di sversamento nella pubblica fognatura Le indagini hanno fatto emergere un sistema di smaltimento dei reflui altamente pericoloso. Le sostanze inquinanti prodotte dalle lavorazioni sarebbero confluite direttamente nella rete fognaria pubblica. Da qui, i



03/27/2026 05:54

Operazione del Noe a Castellammare: sequestro al porto Marina di Stabia per scarichi abusivi e gestione illecita di rifiuti industriali. L'operazione dei Carabinieri del Noe a Castellammare ha portato al blocco di un'area di 60mila metri quadrati per reati ambientali. I militari del gruppo per la tutela dell'ambiente di Napoli hanno eseguito un importante intervento nel porto turistico di Castellammare di Stabia. L'operazione ha portato al sequestro al porto Marina di Stabia per scarichi abusivi, coinvolgendo un'area vastissima di circa 60mila metri quadrati. L'azione si inserisce nel più ampio piano di accertamenti mirati a rimuovere le cause storiche di inquinamento del fiume Sarno, una delle priorità delle autorità campane il 26 marzo 2026. Le indagini del Noe a Castellammare di Stabia L'attività investigativa ha permesso di individuare gravi criticità nella gestione delle attività cantieristiche. Durante i controlli, i carabinieri del Noe di Napoli hanno operato con il supporto tecnico del personale dell'Arpac. Gli accertamenti hanno evidenziato come le operazioni di rimessaggio avvenissero in modo non conforme alle norme vigenti. Infatti, è stato accertato come l'attività si sarebbe svolta in assenza dell'autorizzazione unica ambientale. I sigilli al cantiere navale per reati ambientali Il provvedimento di oggi colpisce una realtà di grandi dimensioni nel cuore della costa stabiese. I reati contestati includono lo scarico abusivo di reflui industriali e la gestione di rifiuti non autorizzata. Le autorità hanno inoltre rilevato l'assenza di autorizzazione alle emissioni in atmosfera, elemento fondamentale per la tutela dell'aria. Il sequestro al porto Marina di Stabia per scarichi abusivi rappresenta dunque un segnale forte contro l'illegalità ambientale. Inquinamento del Sarno e scarichi industriali Il monitoraggio costante dell'area stabiese punta alla salvaguardia del bacino idrografico locale. Il sequestro di questo cantiere navale segue cronologicamente quello di un'altra area di 1500 metri quadrati. Entrambi gli interventi mirano a interrompere il flusso di sostanze nocive verso i corsi d'acqua. Intanto, gli investigatori proseguono le verifiche su tutte le attività produttive che insistono sulla foce del fiume Sarno. Manutenzione delle barche direttamente sul terreno Un aspetto critico riguarda le modalità con cui venivano trattate le imbarcazioni. Nel cantiere erano presenti circa 120 natanti, alcuni dei quali di grosso cabotaggio. Secondo i militari, la manutenzione avveniva direttamente sul terreno senza adeguate protezioni. Questa pratica avrebbe causato una possibile dispersione di sostanze inquinanti nel sottosuolo. Per questo motivo, i sigilli sono stati necessari per prevenire ulteriori danni all'ecosistema. Il rischio di sversamento nella pubblica fognatura Le indagini hanno fatto emergere un sistema di smaltimento dei reflui altamente pericoloso. Le sostanze inquinanti prodotte dalle lavorazioni sarebbero confluite direttamente nella rete fognaria pubblica. Da qui, i

Stylo 24

Napoli

reflui raggiungevano il fiume Sarno senza alcun trattamento preventivo di depurazione. In questo contesto, il sequestro al **porto** Marina di Stabia per scarichi abusivi è diventato un atto inevitabile per bloccare il ciclo dell'inquinamento. Uso illecito di solventi e vernici nel cantiere Le attività di rimessaggio nautico comportano l'utilizzo di materiali chimici potenzialmente tossici. Gli investigatori avrebbero infatti accertato l'illecita attività di rimessaggio con l'uso di solventi e vernici. Questi prodotti, se non gestiti correttamente, rappresentano una minaccia immediata per la salute pubblica e per l'ambiente circostante. La mancanza dei titoli necessari aggravava ulteriormente la posizione dei responsabili della struttura. Collaborazione tra Carabinieri e Arpac La sinergia tra le forze dell'ordine e i tecnici ambientali è stata determinante per il successo dell'operazione. Le analisi effettuate sul campo hanno fornito le prove tecniche necessarie per contestare i reati ambientali. Il personale dell'Arpac ha campionato diverse sostanze rinvenute nell'area dei 60mila metri quadrati. Tale collaborazione continuerà anche nelle prossime fasi per quantificare con precisione l'entità dei danni già provocati. Tutela dell'ambiente nel **porto** turistico stabiese Marina di Stabia è un hub strategico per il turismo nautico in Campania. Tuttavia, lo sviluppo economico non può prescindere dal rispetto assoluto delle norme ambientali. Il sequestro odierno dimostra che la sorveglianza sui porti turistici resta altissima. Le autorità intendono garantire che ogni attività di riparazione o manutenzione segua protocolli rigorosi per lo smaltimento dei rifiuti industriali. Prossimi passi per la bonifica dell'area sequestrata Dopo l'apposizione dei sigilli, la magistratura dovrà valutare i prossimi provvedimenti necessari. Sarà fondamentale avviare un percorso di messa in sicurezza del terreno e dei sistemi di scarico. Le imbarcazioni attualmente presenti nel cantiere restano sotto sorveglianza giudiziaria fino a nuova disposizione. Intanto, il sequestro al **porto** Marina di Stabia per scarichi abusivi funge da monito per tutto il comparto nautico regionale. Tags: ambiente castellammare di stabia fiume sarno marina di stabia noe.

Breaking news Infrastrutture - Bari, accordo Autorità Portuale-Fincantieri: il Molo San Cataldo cambia volto

L'Autorità di Sistema Portuale affida al colosso delle opere marittime il potenziamento delle banchine e il dragaggio dei fondali. Un intervento strategico per la Guardia Costiera che apre la strada a una nuova Marina da 200 posti barca.



Edicola del Sud

Taranto

Taranto, il porto si fa grande: accordo sulle opere di dragaggio per il rilancio dello scalo ionico

Gabriella Casabona

Per il porto, dopo anni di attesa, arrivano i dragaggi. L'importante risultato è frutto di un accordo siglato tra il commissario di Governo per le bonifiche nell'area di Taranto, Vito Felice Uricchio, e il presidente dell'autorità portuale del Mar Ionio, Giovanni Gugliotti. Un accordo che ha preso le mosse dalla necessità di deperimetrare il Sito di interesse nazionale (Sin), in poche parole dallo svincolo del Sin delle aree a mare che potrebbero risultare non più inquinate a seguito dei riscontri delle analisi che verranno effettuate. Nel più ampio respiro dell'accordo figurano anche il risanamento, la bonifica e la messa in sicurezza dell'area del porto. Il coinvolgimento La nuova perimetrazione coinvolge più figure istituzionali come il Mase (Ministero per l'Ambiente e la sicurezza energetica), il contratto istituzionale di sviluppo per Taranto, Ispra, Regione Puglia, Arpa Puglia, Capitaneria di Porto e Comune di Taranto. A coordinare gli interventi il Commissario per le bonifiche e il presidente dell'Autorità portuale che devono occuparsi della programmazione di tutti lavori per il risanamento delle aree del porto. Dovranno, inoltre, garantire una rigorosa coerenza tra i programmi di bonifica e gli strumenti di pianificazione urbanistica e funzionale che attengono proprio all'Autorità di sistema portuale. Un aspetto importante dell'attuazione degli interventi è senza dubbio la capacità di prevenire e evitare eventuali interferenze tra l'attività dei cantieri e la normale operatività dello scalo portuale con l'obiettivo di salvaguardare il prosieguo dell'attività economica del territorio. «Con i dragaggi si pone una condizione propedeutica imprescindibile per l'accoglienza di vettori marittimi di grande stazza», dichiara Uricchio. Quindi nuove possibilità economiche e occupazionali con lo sguardo rivolto verso un orizzonte di sviluppo fondato sulla Blu e Green Economy. La collaborazione sancita dall'accordo punta a consolidare il porto tarantino quale hub logistico di rilevanza nel Mediterraneo. Sarà istituito un tavolo tecnico di coordinamento di cui faranno parte cinque esperti per ciascuna parte con funzioni di monitoraggio e risoluzione delle criticità ove si presentassero. ARGOMENTI attualità autorità portuale mar ionio porto di taranto taranto Lascia un commento Devi essere connesso per inviare un commento.



Nuovo posto di controllo frontaliero nel porto di Gioia Tauro

Realizzato dall'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio L'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio ha ufficialmente consegnato al ministero della Salute il Posto unico di ispezione frontiera del **Porto di Gioia Tauro**. La consegna, avvenuta questa mattina, è stata formalizzata attraverso un contratto di comodato d'uso sottoscritto dal presidente Paolo Piacenza e dal direttore Uvac/Pcf Campania, Calabria, e Sicilia del ministero della Salute, Alessandro Raffaele. Realizzato dall'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, per un importo di 2,7 milioni di euro, il nuovo posto di controllo "rappresenta il risultato concreto - si legge in una nota - di un progetto di collaborazione tra le istituzioni, frutto di un significativo intervento infrastrutturale mirato a sostenere lo sviluppo economico e produttivo dell'area portuale calabrese, nel pieno rispetto delle politiche di sanità pubblica e di prevenzione. Il progetto è stato realizzato secondo i più avanzati criteri di efficienza, integrazione funzionale e cooperazione interistituzionale. La nuova infrastruttura, situata in prossimità dell'area operativa del terminal Mct, è stata costruita in base alle normative vigenti e in stretta collaborazione con le amministrazioni competenti". "L'istituzione del border control post - prosegue la nota - unico punto di controllo frontaliero per le diverse categorie di prodotti e animali vivi, sostituisce le precedenti strutture garantendo una maggiore efficienza e rapidità nelle operazioni ispettive, volte a verificare la conformità alle normative europee su alimenti, mangimi, salute e benessere animale. Il **porto di Gioia Tauro** si conferma così tra i principali terminal di transhipment del Mediterraneo e punto d'ingresso strategico per le merci destinate all'Unione europea. Con l'attivazione del nuovo Pcf, il **porto** si dota di un'infrastruttura all'avanguardia che risponde alle esigenze logistiche richieste dai moderni accordi internazionali, come quello tra l'Ue e il Mercosur, chiamato a rafforzare la cooperazione economica, geopolitica e ambientale tra i continenti. Si prevede, infatti, un'intensificazione dei flussi commerciali internazionali, con vantaggi per gli operatori nazionali ed europei e per i consumatori, che potranno beneficiare di una maggiore varietà e sostenibilità delle merci". La struttura si estende su una superficie di 4.000 metri quadrati, articolata in tre capannoni retrattili suddivisi in 34 moduli prefabbricati, dei quali: 22 moduli destinati al posto di controllo frontaliero, sei moduli per le attività del servizio fitosanitario, tre moduli a uso ufficio per l'Agenzia delle dogane e tre moduli ad uso ufficio per la Guardia di finanza. L'impianto è dotato di una cella frigorifera di 190 m², suddivisa in spazi a diverse temperature: una da 50 m² con temperature da -18°C a +4°C; un'altra da 90 m² a +5°C; una da 45 m² a temperatura ambiente e infine una da 4 m² tra 0°C e +4°C. All'interno dello stesso centro



Realizzato dall'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio L'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio ha ufficialmente consegnato al ministero della Salute il Posto unico di ispezione frontiera del Porto di Gioia Tauro. La consegna, avvenuta questa mattina, è stata formalizzata attraverso un contratto di comodato d'uso sottoscritto dal presidente Paolo Piacenza e dal direttore Uvac/Pcf Campania, Calabria, e Sicilia del ministero della Salute, Alessandro Raffaele. Realizzato dall'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, per un importo di 2,7 milioni di euro, il nuovo posto di controllo "rappresenta il risultato concreto - si legge in una nota - di un progetto di collaborazione tra le istituzioni, frutto di un significativo intervento infrastrutturale mirato a sostenere lo sviluppo economico e produttivo dell'area portuale calabrese, nel pieno rispetto delle politiche di sanità pubblica e di prevenzione. Il progetto è stato realizzato secondo i più avanzati criteri di efficienza, integrazione funzionale e cooperazione interistituzionale. La nuova infrastruttura, situata in prossimità dell'area operativa del terminal Mct, è stata costruita in base alle normative vigenti e in stretta collaborazione con le amministrazioni competenti". "L'istituzione del border control post - prosegue la nota - unico punto di controllo frontaliero per le diverse categorie di prodotti e animali vivi, sostituisce le precedenti strutture garantendo una maggiore efficienza e rapidità nelle operazioni ispettive, volte a verificare la conformità alle normative europee su alimenti, mangimi, salute e benessere animale. Il porto di Gioia Tauro si conferma così tra i principali terminal di transhipment del Mediterraneo e punto d'ingresso strategico per le merci destinate all'Unione europea. Con l'attivazione del nuovo Pcf, il porto si dota di

operano in sinergia tutte le autorità competenti in materia di salute pubblica, sicurezza alimentare e dogane: il ministero della Salute, il Servizio fitosanitario e l'Agenzia delle dogane, garantendo un controllo coordinato e completo sulle merci provenienti da Paesi terzi.

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Porto di Gioia Tauro, consegnato al Ministero della Salute il nuovo presidio per i controlli alle frontiere

Un nuovo tassello si aggiunge al percorso di rafforzamento infrastrutturale del porto di Gioia Tauro. È stato infatti ufficialmente consegnato al Ministero della Salute il nuovo Posto unico di ispezione frontaliera, struttura destinata a potenziare il sistema dei controlli sanitari e fitosanitari nello scalo calabrese.

La consegna è stata formalizzata attraverso la sottoscrizione di un contratto di comodato d'uso tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio Paolo Piacenza, e il direttore Uvac/Pcf per Campania, Calabria e Sicilia del Ministero della Salute, Alessandro Raffaele.

Un investimento da 2,7 milioni per lo scalo calabrese. La nuova infrastruttura è stata realizzata dall'Autorità portuale con un investimento complessivo di 2,7 milioni di euro. L'intervento si inserisce in una strategia più ampia di modernizzazione del porto, con l'obiettivo di migliorare i servizi logistici e di controllo legati alla movimentazione delle merci. L'opera nasce come risultato di una collaborazione istituzionale finalizzata a sostenere la crescita produttiva dell'area portuale, mantenendo al centro il rispetto delle norme in materia di sanità pubblica, sicurezza alimentare e prevenzione.

Più velocità nei controlli su merci e animali vivi. Il nuovo presidio è stato realizzato in prossimità dell'area operativa del Terminal Mct e sostituisce le precedenti strutture dedicate ai controlli in ingresso. La sua funzione sarà quella di concentrare in un unico punto le attività ispettive relative a diverse categorie di merci e agli animali vivi. L'obiettivo è rendere più snelle e rapide le procedure di verifica, assicurando il rispetto delle normative europee su alimenti, mangimi, salute animale e benessere animale. Un passaggio che può incidere in maniera significativa sulla competitività dello scalo, soprattutto in una fase di crescita dei traffici internazionali. Una struttura da 4mila metri quadrati. Dal punto di vista tecnico, il nuovo Border Control Post si sviluppa su una superficie complessiva di 4.000 metri quadrati. L'area è organizzata in tre capannoni retrattili e in 34 moduli prefabbricati, progettati per ospitare le diverse funzioni operative e amministrative. Nel dettaglio, 22 moduli sono destinati alle attività del Posto di Controllo Frontaliero, mentre 6 moduli ospiteranno il Servizio Fitosanitario. Altri spazi saranno invece riservati agli uffici dell'Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza, rafforzando così l'integrazione tra i diversi soggetti coinvolti nei controlli. A completare la dotazione dell'impianto c'è anche una cella frigorifera di 190 metri quadrati, suddivisa in ambienti a temperature differenziate, fondamentale per garantire la corretta conservazione delle merci sottoposte a verifica. Un'infrastruttura strategica per i traffici internazionali. L'attivazione della nuova struttura viene letta anche in chiave geopolitica e commerciale. Il porto di Gioia Tauro si attrezza infatti per rispondere alle esigenze poste dai nuovi scenari del commercio globale e dagli accordi internazionali.



Un nuovo tassello si aggiunge al percorso di rafforzamento infrastrutturale del porto di Gioia Tauro. È stato infatti ufficialmente consegnato al Ministero della Salute il nuovo Posto unico di ispezione frontaliera, struttura destinata a potenziare il sistema dei controlli sanitari e fitosanitari nello scalo calabrese. La consegna è stata formalizzata attraverso la sottoscrizione di un contratto di comodato d'uso tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio Paolo Piacenza, e il direttore Uvac/Pcf per Campania, Calabria e Sicilia del Ministero della Salute, Alessandro Raffaele. Un investimento da 2,7 milioni per lo scalo calabrese. La nuova infrastruttura è stata realizzata dall'Autorità portuale con un investimento complessivo di 2,7 milioni di euro. L'intervento si inserisce in una strategia più ampia di modernizzazione del porto, con l'obiettivo di migliorare i servizi logistici e di controllo legati alla movimentazione delle merci. L'opera nasce come risultato di una collaborazione istituzionale finalizzata a sostenere la crescita produttiva dell'area portuale, mantenendo al centro il rispetto delle norme in materia di sanità pubblica, sicurezza alimentare e prevenzione. Più velocità nei controlli su merci e animali vivi. Il nuovo presidio è stato realizzato in prossimità dell'area operativa del Terminal Mct e sostituisce le precedenti strutture dedicate ai controlli in ingresso. La sua funzione sarà quella di concentrare in un unico punto le attività ispettive relative a diverse categorie di merci e agli animali vivi. L'obiettivo è rendere più snelle e rapide le procedure di verifica, assicurando il rispetto delle normative europee su alimenti, mangimi, salute animale e benessere animale. Un passaggio che può incidere in maniera significativa sulla competitività dello scalo, soprattutto in una fase di crescita dei traffici internazionali. Una struttura da 4mila metri quadrati. Dal punto di vista tecnico, il nuovo Border Control Post si sviluppa su una superficie complessiva di 4.000 metri quadrati. L'area è organizzata in tre

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

che potrebbero intensificare i flussi di merci verso i porti europei. Tra i riferimenti più significativi c'è anche il possibile impatto dell'accordo tra Unione Europea e Mercosur , destinato a incidere sugli scambi tra continenti e ad aumentare la necessità di presidi moderni, efficienti e in linea con gli standard richiesti dalle normative comunitarie.

Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Nuovo Posto di Controllo Frontaliero nel porto di Gioia Tauro

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha ufficialmente consegnato al Ministero della Salute il Posto Unico di Ispezione Frontaliera del **Porto** di **Gioia Tauro**. La consegna, avvenuta questa mattina, è stata formalizzata attraverso un contratto di comodato d'uso sottoscritto dal presidente Paolo Piacenza e dal direttore UVAC/PCF Campania, Calabria, e Sicilia del Ministero della Salute, Alessandro Raffaele. Realizzato dall'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, per un importo di 2,7 milioni di euro, il nuovo Posto di Controllo Frontaliero (PCF) rappresenta il risultato concreto di un progetto di collaborazione tra le istituzioni, frutto di un significativo intervento infrastrutturale mirato a sostenere lo sviluppo economico e produttivo dell'area portuale calabrese, nel pieno rispetto delle politiche di sanità pubblica e di prevenzione. Il progetto è stato realizzato secondo i più avanzati criteri di efficienza, integrazione funzionale e cooperazione interistituzionale. La nuova infrastruttura, situata in prossimità dell'area operativa del Terminal MCT, è stata costruita in base alle normative vigenti e in stretta collaborazione con le amministrazioni competenti.

L'istituzione del Border Control Post (BCP), unico punto di controllo frontaliero per le diverse categorie di prodotti e animali vivi, sostituisce le precedenti strutture (PIF, DPE, punti di accesso), garantendo una maggiore efficienza e rapidità nelle operazioni ispettive, volte a verificare la conformità alle normative europee su alimenti, mangimi, salute e benessere animale. Il **Porto** di **Gioia Tauro** si conferma così tra i principali terminal di transhipment del Mediterraneo e punto d'ingresso strategico per le merci destinate all'Unione Europea. Con l'attivazione del nuovo PCF, il **porto** si dota di un'infrastruttura all'avanguardia che risponde alle esigenze logistiche richieste dai moderni Accordi internazionali, come quello tra l'UE e il Mercosur, chiamato a rafforzare la cooperazione economica, geopolitica e ambientale tra i continenti. Si prevede, infatti, un'intensificazione dei flussi commerciali internazionali, con vantaggi per gli operatori nazionali ed europei e per i consumatori, che potranno beneficiare di una maggiore varietà e sostenibilità delle merci. La struttura si estende su una superficie di 4.000 metri quadrati, articolata in tre capannoni retrattili suddivisi in 34 moduli prefabbricati, dei quali: 22 moduli destinati al Posto di Controllo Frontaliero, 6 moduli per le attività del Servizio Fitosanitario, 3 moduli a uso ufficio per l'Agenzia delle Dogane e 3 moduli ad uso ufficio per la Guardia di Finanza. L'impianto è dotato di una cella frigorifera di 190 m², suddivisa in spazi a diverse temperature: una da 50 m² con temperature da -18°C a +4°C; un'altra da 90 m² a +5°C; una da 45 m² a temperatura ambiente e infine una da 4 m² tra 0°C e +4°C. All'interno dello stesso centro operano in sinergia tutte le autorità



Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

competenti in materia di salute pubblica, sicurezza alimentare e dogane: il Ministero della Salute (PCF), il Servizio Fitosanitario e l'Agenzia delle Dogane, garantendo un controllo coordinato e completo sulle merci provenienti da Paesi terzi. Si tratta di un progetto che rappresenta un'autentica innovazione, traducendo in pratica gli obiettivi fissati dal Regolamento (UE) n. 625/2017, che introduce un quadro normativo armonizzato per i controlli ufficiali sulle importazioni di animali e merci provenienti da Paesi terzi. Il nuovo Posto di Controllo Frontaliero di **Gioia Tauro** segna così un passo decisivo verso una logistica europea moderna, integrata e sicura, a servizio del commercio internazionale e della tutela della collettività.

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

A Gioia Tauro consegnato il nuovo Posto di Controllo Frontaliero nel porto

Realizzato dall'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, per un importo di 2,7 milioni di euro Il nuovo Posto Unico di Ispezione Frontaliera del **Porto** di **Gioia Tauro** è stato ufficialmente consegnato dall' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio al ministero della Salute . La consegna, avvenuta questa mattina, è stata formalizzata attraverso un contratto di comodato d'uso sottoscritto dal presidente Paolo Piacenza e dal direttore UVAC/PCF Campania, Calabria, e Sicilia del Ministero della Salute, Alessandro Raffaele. Realizzato dall'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, per un importo di 2,7 milioni di euro, il nuovo Posto di Controllo Frontaliero (PCF) rappresenta il risultato concreto di un progetto di collaborazione tra le istituzioni, frutto di un significativo intervento infrastrutturale mirato a sostenere lo sviluppo economico e produttivo dell'area portuale calabrese, nel pieno rispetto delle politiche di sanità pubblica e di prevenzione. La nuova infrastruttura, situata in prossimità dell'area operativa del Terminal MCT, è stata costruita in base alle normative vigenti e in stretta collaborazione con le amministrazioni competenti. L'istituzione del Border Control Post (BCP), unico punto di controllo frontaliero per le diverse categorie di prodotti e animali vivi, sostituisce le precedenti strutture (PIF, DPE, punti di accesso), garantendo una maggiore efficienza e rapidità nelle operazioni ispettive, volte a verificare la conformità alle normative europee su alimenti, mangimi, salute e benessere animale. Il **Porto** di **Gioia Tauro** si conferma così tra i principali terminal di transhipment del Mediterraneo e punto d'ingresso strategico per le merci destinate all'Unione Europea. Con l'attivazione del nuovo PCF, il **porto** si dota di un'infrastruttura all'avanguardia che risponde alle esigenze logistiche richieste dai moderni Accordi internazionali, come quello tra l'UE e il Mercosur, chiamato a rafforzare la cooperazione economica, geopolitica e ambientale tra i continenti. Si prevede, infatti, un'intensificazione dei flussi commerciali internazionali, con vantaggi per gli operatori nazionali ed europei e per i consumatori, che potranno beneficiare di una maggiore varietà e sostenibilità delle merci. La struttura si estende su una superficie di 4.000 metri quadrati, articolata in tre capannoni retrattili suddivisi in 34 moduli prefabbricati, dei quali: 22 moduli destinati al Posto di Controllo Frontaliero, 6 moduli per le attività del Servizio Fitosanitario, 3 moduli a uso ufficio per l'Agenzia delle Dogane e 3 moduli ad uso ufficio per la Guardia di Finanza. L'impianto è dotato di una cella frigorifera di 190 m², suddivisa in spazi a diverse temperature: una da 50 m² con temperature da -18°C a +4°C; un'altra da 90 m² a +5°C; una da 45 m² a temperatura ambiente e infine una da 4 m² tra 0°C e +4°C. All'interno dello stesso centro operano in sinergia tutte le autorità competenti in materia di salute pubblica, sicurezza alimentare e dogane: il ministero della



Realizzato dall'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, per un importo di 2,7 milioni di euro il nuovo Posto Unico di Ispezione Frontaliera del Porto di Gioia Tauro è stato ufficialmente consegnato dall' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio al ministero della Salute . La consegna, avvenuta questa mattina, è stata formalizzata attraverso un contratto di comodato d'uso sottoscritto dal presidente Paolo Piacenza e dal direttore UVAC/PCF Campania, Calabria, e Sicilia del Ministero della Salute, Alessandro Raffaele. Realizzato dall'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, per un importo di 2,7 milioni di euro, il nuovo Posto di Controllo Frontaliero (PCF) rappresenta il risultato concreto di un progetto di collaborazione tra le istituzioni, frutto di un significativo intervento infrastrutturale mirato a sostenere lo sviluppo economico e produttivo dell'area portuale calabrese, nel pieno rispetto delle politiche di sanità pubblica e di prevenzione. La nuova infrastruttura, situata in prossimità dell'area operativa del Terminal MCT, è stata costruita in base alle normative vigenti e in stretta collaborazione con le amministrazioni competenti. L'istituzione del Border Control Post (BCP), unico punto di controllo frontaliero per le diverse categorie di prodotti e animali vivi, sostituisce le precedenti strutture (PIF, DPE, punti di accesso), garantendo una maggiore efficienza e rapidità nelle operazioni ispettive, volte a verificare la conformità alle normative europee su alimenti, mangimi, salute e benessere animale. Il Porto di Gioia Tauro si conferma così tra i principali terminal di transhipment del Mediterraneo e punto d'ingresso strategico per le merci destinate all'Unione Europea. Con l'attivazione del nuovo PCF, il porto si dota di un'infrastruttura all'avanguardia che risponde alle esigenze logistiche richieste dai moderni Accordi internazionali, come quello tra l'UE e il Mercosur, chiamato a rafforzare la cooperazione economica, geopolitica e ambientale tra i continenti. Si

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Salute (PCF), il Servizio Fitosanitario e l'Agenzia delle Dogane, garantendo un controllo coordinato e completo sulle merci provenienti da Paesi terzi. Condividi Tag porti **gioia tauro** Articoli correlati.

Inquieto Notizie

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, consegnato al Ministero della Salute il nuovo Posto di Controllo Frontaliero: infrastruttura da 2,7 milioni

Questa mattina, nel cuore pulsante del porto di Gioia Tauro, si è compiuto un passaggio che segna una nuova fase per la più grande infrastruttura marittima della Calabria. L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha consegnato ufficialmente al Ministero della Salute il nuovo Posto Unico di Ispezione Frontaliera, un'opera attesa da anni e destinata a cambiare il modo in cui le merci provenienti da ogni parte del mondo entrano nel territorio europeo. La firma del contratto di comodato d'uso, apposta dal presidente dell'Autorità portuale Paolo Piacenza e dal direttore UVAC/PCF Alessandro Raffaele, ha suggellato un lavoro lungo e complesso, fatto di progettazione, coordinamento e investimenti. Un lavoro che oggi prende forma concreta in una struttura moderna, costruita secondo i più avanzati criteri di sicurezza e funzionalità. Il nuovo Posto di Controllo Frontaliero costato 2,7 milioni di euro non è solo un edificio. È il simbolo di una visione: quella di un porto che vuole essere competitivo, affidabile e perfettamente integrato nelle reti commerciali globali. Situato a pochi passi dal Terminal MCT, il PCF è stato progettato per rispondere alle esigenze di un traffico merci in continua evoluzione, che richiede controlli rapidi ma rigorosi, capaci di garantire sicurezza alimentare, tutela della salute pubblica e rispetto delle normative europee. La nuova struttura riunisce in un solo luogo ciò che prima era frammentato in più punti: controlli sanitari, fitosanitari, doganali e di sicurezza. Un unico varco, dunque, per verificare: alimenti e mangimi animali vivi prodotti agricoli merci soggette a controlli speciali. Il tutto in un ambiente progettato per lavorare in sinergia, dove Ministero della Salute, Servizio Fitosanitario, Agenzia delle Dogane e Guardia di Finanza operano fianco a fianco. La struttura si estende su 4.000 metri quadrati, articolati in tre capannoni retrattili e 34 moduli prefabbricati. Il cuore operativo è rappresentato dalla grande cella frigorifera da 190 m², suddivisa in ambienti a temperature differenziate, indispensabili per analizzare prodotti deperibili provenienti da ogni continente. Ogni dettaglio è stato pensato per garantire efficienza: dai percorsi interni per i mezzi pesanti alle aree dedicate ai controlli documentali, fino agli spazi riservati agli operatori delle diverse amministrazioni. Con l'attivazione del nuovo PCF, il porto di Gioia Tauro si prepara a gestire flussi commerciali sempre più intensi, anche alla luce dei nuovi accordi internazionali come quello tra UE e Mercosur che promettono di ampliare gli scambi tra Europa e Sud America. Per gli operatori significa procedure più rapide e affidabili. Per i consumatori, maggiore sicurezza e qualità dei prodotti che arrivano sulle nostre tavole. Per il territorio, un passo avanti verso una logistica moderna e competitiva. Il nuovo Posto di Controllo Frontaliero non è solo un'opera tecnica: è un tassello di un percorso più ampio, che punta a rafforzare il ruolo di Gioia Tauro



Questa mattina, nel cuore pulsante del porto di Gioia Tauro, si è compiuto un passaggio che segna una nuova fase per la più grande infrastruttura marittima della Calabria. L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha consegnato ufficialmente al Ministero della Salute il nuovo Posto Unico di Ispezione Frontaliera, un'opera attesa da anni e destinata a cambiare il modo in cui le merci provenienti da ogni parte del mondo entrano nel territorio europeo. La firma del contratto di comodato d'uso, apposta dal presidente dell'Autorità portuale Paolo Piacenza e dal direttore UVAC/PCF Alessandro Raffaele, ha suggellato un lavoro lungo e complesso, fatto di progettazione, coordinamento e investimenti. Un lavoro che oggi prende forma concreta in una struttura moderna, costruita secondo i più avanzati criteri di sicurezza e funzionalità. Il nuovo Posto di Controllo Frontaliero – costato 2,7 milioni di euro – non è solo un edificio. È il simbolo di una visione: quella di un porto che vuole essere competitivo, affidabile e perfettamente integrato nelle reti commerciali globali. Situato a pochi passi dal Terminal MCT, il PCF è stato progettato per rispondere alle esigenze di un traffico merci in continua evoluzione, che richiede controlli rapidi ma rigorosi, capaci di garantire sicurezza alimentare, tutela della salute pubblica e rispetto delle normative europee. La nuova struttura riunisce in un solo luogo ciò che prima era frammentato in più punti: controlli sanitari, fitosanitari, doganali e di sicurezza. Un unico varco, dunque, per verificare: alimenti e mangimi animali vivi prodotti agricoli merci soggette a controlli speciali. Il tutto in un ambiente progettato per lavorare in sinergia, dove Ministero della Salute, Servizio Fitosanitario, Agenzia delle Dogane e Guardia di Finanza operano fianco a fianco. La struttura si estende su 4.000 metri quadrati, articolati in tre capannoni retrattili e 34 moduli prefabbricati. Il cuore operativo è rappresentato dalla grande cella frigorifera da 190 m², suddivisa in ambienti a temperature differenziate.

Inquieto Notizie

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

come snodo strategico del Mediterraneo. Un porto che non si limita a movimentare container, ma che vuole essere un punto di riferimento per l'Europa, capace di coniugare sviluppo economico, sicurezza e tutela della collettività. Oggi, con la consegna al Ministero della Salute, quel percorso compie un passo decisivo.

Il porto di Gioia Tauro ha una nuova struttura unificata per i controlli frontalieri

L'ha realizzata l'Authority e l'ha consegnata ai centri locali del ministero della salute **GIOIA TAURO**. Costo 2,7 milioni di euro, localizzazione in prossimità dell'area operativa del terminal Mct, progetto «secondo i più avanzati criteri di efficienza, integrazione funzionale e cooperazione interistituzionale»: è l'identikit del nuovo Posto di Controllo Frontaliero (Pcf) di cui il **porto di Gioia Tauro** si è dotato come «risultato concreto di un progetto di collaborazione tra le istituzioni». Per spiegarci meglio: l'Authority calabrese lo ha realizzato e adesso lo ha ufficialmente consegnato al ministero della salute formalizzando la decisione attraverso un contratto di comodato d'uso. L'atto è stato firmato dal presidente dell'istituzione portuale gioiese, Paolo Piacenza, e dal direttore dell'Uvac/Pcf Campania Calabria Sicilia del ministero della salute, Alessandro Raffaele. Obiettivo: sostenere lo sviluppo economico e produttivo dell'area portuale calabrese, come è stato detto illustrando il senso di questa scelta. L'istituzione di una struttura che unifichi il controllo frontaliero per le diverse categorie di prodotti e animali vivi sostituisce le precedenti strutture (Pif, Dpe, punti di accesso) e dunque garantisce «una maggiore efficienza e rapidità

nelle operazioni ispettive» utili per verificare «la conformità alle normative europee su alimenti, mangimi, salute e benessere animale». All'interno dello stesso centro - viene messo in risalto - operano in sinergia «tutte le autorità competenti in materia di salute pubblica, sicurezza alimentare e dogane: il ministero della salute (Pcf), il Servizio fitosanitario e l'Agenzia delle Dogane» in modo tale da offrire «la garanzia di un controllo coordinato e completo sulle merci provenienti da Paesi terzi». Vale la pena di segnalare che la struttura si estende su una superficie di 4mila metri quadrati ed è composta da tre capannoni retrattili suddivisi in 34 moduli prefabbricati, dei quali: 22 moduli destinati al Posto di Controllo Frontaliero, 6 moduli per le attività del Servizio Fitosanitario, 3 moduli a uso ufficio per l'Agenzia delle Dogane 3 moduli ad uso ufficio per la Guardia di Finanza. L'impianto è dotato di una cella frigorifera di 190 metri quadri, suddivisa in spazi a diverse temperature: una da 50 metri quadri con temperature da meno 18 gradi a più 4 gradi; un'altra da 90 metri quadri alla temperatura di 5 gradi; una da 45 metri quadri a temperatura ambiente e infine una da quattro metri quadri con una temperatura tra 0°C e 4°C. Dal quartier generale dell'ente portuale si mette l'accento sul fatto che lo scalo di **Gioia Tauro** «si conferma così tra i principali terminal di "transhipment" del Mediterraneo e punto d'ingresso strategico per le merci destinate all'Unione Europea». L'attivazione del nuovo punto unificato per i controlli frontalieri offre al **porto** - viene sottolineato - «un'infrastruttura all'avanguardia che risponde alle esigenze logistiche richieste dai moderni accordi internazionali», e qui viene portato



03/26/2026 16:30

L'ha realizzata l'Authority e l'ha consegnata ai centri locali del ministero della salute **GIOIA TAURO**. Costo 2,7 milioni di euro, localizzazione in prossimità dell'area operativa del terminal Mct, progetto «secondo i più avanzati criteri di efficienza, integrazione funzionale e cooperazione interistituzionale»: è l'identikit del nuovo Posto di Controllo Frontaliero (Pcf) di cui il porto di Gioia Tauro si è dotato come «risultato concreto di un progetto di collaborazione tra le istituzioni». Per spiegarci meglio: l'Authority calabrese lo ha realizzato e adesso lo ha ufficialmente consegnato al ministero della salute formalizzando la decisione attraverso un contratto di comodato d'uso. L'atto è stato firmato dal presidente dell'istituzione portuale gioiese, Paolo Piacenza, e dal direttore dell'Uvac/Pcf Campania Calabria Sicilia del ministero della salute, Alessandro Raffaele. Obiettivo: sostenere lo sviluppo economico e produttivo dell'area portuale calabrese, come è stato detto illustrando il senso di questa scelta. L'istituzione di una struttura che unifichi il controllo frontaliero per le diverse categorie di prodotti e animali vivi sostituisce le precedenti strutture (Pif, Dpe, punti di accesso) e dunque garantisce «una maggiore efficienza e rapidità nelle operazioni ispettive» utili per verificare «la conformità alle normative europee su alimenti, mangimi, salute e benessere animale». All'interno dello stesso centro - viene messo in risalto - operano in sinergia «tutte le autorità competenti in materia di salute pubblica, sicurezza alimentare e dogane: il ministero della salute (Pcf), il Servizio fitosanitario e l'Agenzia delle Dogane» in modo tale da offrire «la garanzia di un controllo coordinato e completo sulle merci provenienti da Paesi terzi». Vale la pena di segnalare che la struttura si estende su una superficie di 4mila metri quadrati ed è composta da tre capannoni retrattili suddivisi in 34 moduli prefabbricati, dei quali: 22 moduli destinati al Posto di Controllo Frontaliero, 6 moduli per le attività del Servizio Fitosanitario, 3 moduli a

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

l'esempio come della recente intesa tra l'Unione europea e il Mercosur (America Latina), sottoscritto con lo scopo di «rafforzare la cooperazione economica, geopolitica e ambientale tra i continenti». Occorre tener presente che i soggetti interessati pronosticano «un'intensificazione dei flussi commerciali internazionali, con vantaggi per gli operatori nazionali ed europei e per i consumatori, che potranno beneficiare di una maggiore varietà e sostenibilità delle merci». La nuova infrastruttura viene presentata come «un'autentica innovazione», che concretizza gli obiettivi fissati dal Regolamento Ue n. 625/2017 con l'introduzione di un contesto di regole armonizzate per i controlli ufficiali sulle importazioni di animali e merci provenienti da Paesi terzi.

Nuovo posto di Controllo Frontaliero nel porto di Gioia Tauro

Infrastruttura sanitaria avanzata nello scalo calabrese accelera controlli merci, integrazione logistica e traffici internazionali UE

Francesco Filiali

GIOIA TAURO L' Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio ha ufficialmente consegnato al ministero della Salute il Posto Unico di Ispezione Frontaliera del porto di Gioia Tauro . La consegna, è stata formalizzata attraverso un contratto di comodato d'uso sottoscritto dal presidente Paolo Piacenza e dal direttore UVAC/PCF Campania, Calabria, e Sicilia del ministero della Salute, Alessandro Raffaele . Realizzato dall'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, per un importo di 2,7 milioni di euro , il nuovo Posto di Controllo Frontaliero (PCF) rappresenta il risultato concreto di un progetto di collaborazione tra le istituzioni, frutto di un significativo intervento infrastrutturale mirato a sostenere lo sviluppo economico e produttivo dell'area portuale calabrese, nel pieno rispetto delle politiche di sanità pubblica e di prevenzione. Il progetto è stato realizzato secondo i più avanzati criteri di efficienza, integrazione funzionale e cooperazione interistituzionale. La nuova infrastruttura, situata in prossimità dell'area operativa del Terminal MCT, è stata costruita in base alle normative vigenti e in stretta collaborazione con le amministrazioni competenti. L'istituzione del Border Control Post (BCP), unico punto di controllo frontaliero per le diverse categorie di prodotti e animali vivi, sostituisce le precedenti strutture (PIF, DPE, punti di accesso), garantendo una maggiore efficienza e rapidità nelle operazioni ispettive, volte a verificare la conformità alle normative europee su alimenti, mangimi, salute e benessere animale. Il porto di Gioia Tauro si conferma così tra i principali terminal di transhipment del Mediterraneo e punto d'ingresso strategico per le merci destinate all'Unione Europea . Con l'attivazione del nuovo PCF, il porto si dota di un'infrastruttura all'avanguardia che risponde alle esigenze logistiche richieste dai moderni Accordi internazionali, come quello tra l'UE e il Mercosur, chiamato a rafforzare la cooperazione economica, geopolitica e ambientale tra i continenti. Si prevede, infatti, un'intensificazione dei flussi commerciali internazionali, con vantaggi per gli operatori nazionali ed europei e per i consumatori, che potranno beneficiare di una maggiore varietà e sostenibilità delle merci. All'interno dello stesso centro operano in sinergia tutte le autorità competenti in materia di salute pubblica, sicurezza alimentare e dogane: il Ministero della Salute (PCF), il Servizio Fitosanitario e l'Agenzia delle Dogane, garantendo un controllo coordinato e completo sulle merci provenienti da Paesi terzi. **LEGGI ANCHE:** Gioia Tauro, affidato il servizio di presidio medico-sanitario nell'area portuale



ADSP Mari Tirreno Meridionale e Ionio, nuovo comitato di gestione

6 marzo 2026 - Si è ufficialmente insediato il nuovo Comitato di Gestione dell'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, riunito per la prima volta in seduta formale a seguito della nomina del presidente **Paolo Piacenza** alla guida dell'Ente. Il Comitato di Gestione, presieduto dal presidente **Paolo Piacenza**, è composto dal contrammiraglio Giuseppe Sciarrone, direttore marittimo della Calabria e della Lucania tirrenica, dal ing. Massimo Galante, designato dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria, e dall'avv. Natale Polimeni, designato dal Comune di Gioia Tauro. Aprendo i lavori, il presidente **Paolo Piacenza** ha dichiarato: «Oggi prende ufficialmente il via il nostro percorso che affronto con grande entusiasmo e senso di responsabilità. Si apre una fase importante, nella quale saremo chiamati a lavorare su temi strategici per la crescita del sistema portuale, con l'obiettivo di rafforzare gli investimenti, sostenere l'occupazione e incrementare i traffici». Il presidente ha inoltre evidenziato il ruolo centrale della funzione di pianificazione e gestione dell'Ente: «La nostra azione - ha aggiunto - sarà orientata a valorizzare le peculiarità dei singoli scali, diversi per vocazione e caratteristiche, ma uniti in un sistema portuale integrato. Attraverso un indirizzo amministrativo condiviso e coerente, punteremo a promuovere uno sviluppo armonico ed equilibrato di tutti i nostri porti». «L'insediamento del Comitato di Gestione - ha concluso il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio - rappresenta dunque l'inizio concreto di una nuova fase operativa, improntata alla collaborazione istituzionale e alla definizione di strategie comuni per la crescita e la competitività dell'intero sistema portuale. Sono particolarmente soddisfatto delle competenze espresse all'interno del Comitato di gestione, che rappresenta una squadra solida e qualificata, capace di affrontare con efficacia le sfide future e di contribuire concretamente allo sviluppo delle infrastrutture portuali e dei territori di riferimento».



Gioia Tauro si dota di un nuovo Posto di Controllo Frontaliero

Gioia Tauro - Un nuovo capitolo per la sicurezza e l'efficienza del **porto** di **Gioia Tauro** si apre con l'inaugurazione del Posto Unico di Ispezione Frontaliera (PCF), consegnato questa mattina al Ministero della Salute. La consegna è stata formalizzata tramite un contratto di comodato d'uso sottoscritto dal presidente Paolo Piacenza e dal direttore UVAC/PCF Campania, Calabria e Sicilia del Ministero della Salute, Alessandro Raffaele.

Realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio per un investimento di 2,7 milioni di euro, il nuovo PCF rappresenta il risultato concreto di un progetto interistituzionale finalizzato a sostenere lo sviluppo economico dell'area portuale calabrese, nel pieno rispetto delle politiche di sanità pubblica e prevenzione. Situata in prossimità del Terminal MCT, la struttura è stata concepita secondo criteri avanzati di efficienza e integrazione funzionale, sostituendo le precedenti strutture PIF, DPE e punti di accesso, e diventando l'unico punto di controllo frontaliero per prodotti e animali vivi. "La realizzazione del nuovo PCF è un passo fondamentale per garantire efficienza, sicurezza e rapidità nelle operazioni ispettive - ha

sottolineato Paolo Piacenza -. La collaborazione tra le istituzioni e le autorità competenti assicura un controllo coordinato sulle merci provenienti da Paesi terzi, rafforzando la posizione strategica del **porto** di **Gioia Tauro** nel Mediterraneo e in Europa". La struttura si estende su 4.000 metri quadrati, con tre capannoni retrattili suddivisi in 34 moduli prefabbricati, comprendenti aree dedicate al PCF, al Servizio Fitosanitario, all'Agenzia delle Dogane e alla Guardia di Finanza. L'impianto dispone di una cella frigorifera di 190 m² con sezioni a diverse temperature, garantendo conservazione ottimale per ogni tipologia di merce. All'interno del centro operano in sinergia tutte le autorità competenti in materia di salute pubblica, sicurezza alimentare e dogane, assicurando un controllo integrato ed efficace. Il progetto traduce in pratica gli obiettivi del Regolamento (UE) n. 625/2017, aprendo la strada a una logistica europea moderna, sicura e sostenibile, a servizio del commercio internazionale e della tutela della collettività.



Gioia Tauro - Un nuovo capitolo per la sicurezza e l'efficienza del porto di Gioia Tauro si apre con l'inaugurazione del Posto Unico di Ispezione Frontaliera (PCF), consegnato questa mattina al Ministero della Salute. La consegna è stata formalizzata tramite un contratto di comodato d'uso sottoscritto dal presidente Paolo Piacenza e dal direttore UVAC/PCF Campania, Calabria e Sicilia del Ministero della Salute, Alessandro Raffaele. Realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio per un investimento di 2,7 milioni di euro, il nuovo PCF rappresenta il risultato concreto di un progetto interistituzionale finalizzato a sostenere lo sviluppo economico dell'area portuale calabrese, nel pieno rispetto delle politiche di sanità pubblica e prevenzione. Situata in prossimità del Terminal MCT, la struttura è stata concepita secondo criteri avanzati di efficienza e integrazione funzionale, sostituendo le precedenti strutture PIF, DPE e punti di accesso, e diventando l'unico punto di controllo frontaliero per prodotti e animali vivi. "La realizzazione del nuovo PCF è un passo fondamentale per garantire efficienza, sicurezza e rapidità nelle operazioni ispettive - ha sottolineato Paolo Piacenza -. La collaborazione tra le istituzioni e le autorità competenti assicura un controllo coordinato sulle merci provenienti da Paesi terzi, rafforzando la posizione strategica del porto di Gioia Tauro nel Mediterraneo e in Europa". La struttura si estende su 4.000 metri quadrati, con tre capannoni retrattili suddivisi in 34 moduli prefabbricati, comprendenti aree dedicate al PCF, al Servizio Fitosanitario, all'Agenzia delle Dogane e alla Guardia di Finanza. L'impianto dispone di una cella frigorifera di 190 m² con sezioni a diverse temperature, garantendo conservazione ottimale per ogni tipologia di merce. All'interno del centro operano in sinergia tutte le autorità competenti in materia di salute pubblica, sicurezza alimentare e dogane, assicurando un controllo integrato ed efficace. Il progetto traduce in pratica gli obiettivi del Regolamento (UE) n. 625/2017, aprendo la strada a una logistica

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Completato il nuovo Posto Unico di Ispezione Frontaliera al porto di Gioia Tauro

Nella struttura presso il Medcenter Container Terminal lavoreranno tutte le autorità competenti in materia di salute pubblica, sicurezza alimentare e dogane. L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha ufficialmente consegnato al Ministero della Salute il Posto Unico di Ispezione Frontaliera del **Porto** di **Gioia Tauro**. La consegna, avvenuta questa mattina, è stata formalizzata attraverso un contratto di comodato d'uso sottoscritto dal presidente Paolo Piacenza e dal direttore Uvac/Pcf Campania, Calabria, e Sicilia del Ministero della Salute, Alessandro Raffaele. "Realizzato dall'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, per un importo di 2,7 milioni di euro, il nuovo Posto di Controllo Frontaliero rappresenta il risultato concreto di un progetto di collaborazione tra le istituzioni, frutto di un significativo intervento infrastrutturale mirato a sostenere lo sviluppo economico e produttivo dell'area portuale calabrese, nel pieno rispetto delle politiche di sanità pubblica e di prevenzione. Il progetto è stato realizzato secondo i più avanzati criteri di efficienza, integrazione funzionale e cooperazione interistituzionale" ha spiegato l'Adsp. La nuova infrastruttura, situata in prossimità dell'area operativa del Terminal MCT, è stata costruita in base alle normative vigenti e in stretta collaborazione con le Amministrazioni competenti. L'istituzione del Border Control Post (Bcp), unico punto di controllo frontaliero per le diverse categorie di prodotti e animali vivi, sostituisce le precedenti strutture (Pif, Dpe, punti di accesso), garantendo una maggiore efficienza e rapidità nelle operazioni ispettive, volte a verificare la conformità alle normative europee su alimenti, mangimi, salute e benessere animale. "Il **Porto** di **Gioia Tauro** si conferma così tra i principali terminal di transhipment del Mediterraneo e punto d'ingresso strategico per le merci destinate all'Unione Europea. Con l'attivazione del nuovo Pcf, il **porto** si dota di un'infrastruttura all'avanguardia che risponde alle esigenze logistiche richieste dai moderni accordi internazionali, come quello tra l'UE e il Mercosur, chiamato a rafforzare la cooperazione economica, geopolitica e ambientale tra i continenti. Si prevede, infatti, un'intensificazione dei flussi commerciali internazionali, con vantaggi per gli operatori nazionali ed europei e per i consumatori, che potranno beneficiare di una maggiore varietà e sostenibilità delle merci" ha aggiunto l'ente portuale. La struttura si estende su una superficie di 4.000 metri quadrati, articolata in tre capannoni retrattili suddivisi in 34 moduli prefabbricati, dei quali: 22 moduli destinati al Posto di Controllo Frontaliero, 6 moduli per le attività del Servizio Fitosanitario, 3 moduli a uso ufficio per l'Agenzia delle Dogane e 3 moduli ad uso ufficio per la Guardia di Finanza. L'impianto è dotato di una cella frigorifera di 190 m², suddivisa in spazi a diverse temperature: una da 50 m² con temperature da -18°C a +4°C; un'altra da 90 m² a +5°C; una da



Nella struttura presso il Medcenter Container Terminal lavoreranno tutte le autorità competenti in materia di salute pubblica, sicurezza alimentare e dogane. L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha ufficialmente consegnato al Ministero della Salute il Posto Unico di Ispezione Frontaliera del Porto di Gioia Tauro. La consegna, avvenuta questa mattina, è stata formalizzata attraverso un contratto di comodato d'uso sottoscritto dal presidente Paolo Piacenza e dal direttore Uvac/Pcf Campania, Calabria, e Sicilia del Ministero della Salute, Alessandro Raffaele. "Realizzato dall'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, per un importo di 2,7 milioni di euro, il nuovo Posto di Controllo Frontaliero rappresenta il risultato concreto di un progetto di collaborazione tra le istituzioni, frutto di un significativo intervento infrastrutturale mirato a sostenere lo sviluppo economico e produttivo dell'area portuale calabrese, nel pieno rispetto delle politiche di sanità pubblica e di prevenzione. Il progetto è stato realizzato secondo i più avanzati criteri di efficienza, integrazione funzionale e cooperazione interistituzionale" ha spiegato l'Adsp. La nuova infrastruttura, situata in prossimità dell'area operativa del Terminal MCT, è stata costruita in base alle normative vigenti e in stretta collaborazione con le Amministrazioni competenti. L'istituzione del Border Control Post (Bcp), unico punto di controllo frontaliero per le diverse categorie di prodotti e animali vivi, sostituisce le precedenti strutture (Pif, Dpe, punti di accesso), garantendo una maggiore efficienza e rapidità nelle operazioni ispettive, volte a verificare la conformità alle normative europee su alimenti, mangimi, salute e benessere animale. "Il **Porto** di **Gioia Tauro** si conferma così tra i principali terminal di transhipment del Mediterraneo e punto d'ingresso strategico per le merci destinate all'Unione Europea. Con l'attivazione del nuovo Pcf, il **porto** si dota di un'infrastruttura all'avanguardia che risponde alle esigenze logistiche richieste dai moderni accordi internazionali, come quello tra l'UE e il Mercosur, chiamato a rafforzare la cooperazione economica, geopolitica e ambientale tra i continenti. Si prevede, infatti, un'intensificazione dei flussi commerciali internazionali, con vantaggi per gli operatori nazionali ed europei e per i consumatori, che potranno beneficiare di una maggiore varietà e sostenibilità delle merci" ha aggiunto l'ente portuale. La struttura si estende su una superficie di 4.000 metri quadrati, articolata in tre capannoni retrattili suddivisi in 34 moduli prefabbricati, dei quali: 22 moduli destinati al Posto di Controllo Frontaliero, 6 moduli per le attività del Servizio Fitosanitario, 3 moduli a uso ufficio per l'Agenzia delle Dogane e 3 moduli ad uso ufficio per la Guardia di Finanza. L'impianto è dotato di una cella frigorifera di 190 m², suddivisa in spazi a diverse temperature: una da 50 m² con temperature da -18°C a +4°C; un'altra da 90 m² a +5°C; una da

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

45 m² a temperatura ambiente e infine una da 4 m² tra 0°C e +4°C. All'interno dello stesso centro operano in sinergia tutte le autorità competenti in materia di salute pubblica, sicurezza alimentare e dogane: il Ministero della Salute (Pcf), il Servizio Fitosanitario e l'Agenzia delle Dogane, garantendo un controllo coordinato e completo sulle merci provenienti da Paesi terzi. Si tratta di un progetto traduce in pratica gli obiettivi fissati dal Regolamento Ue n. 625/2017, che introduce un quadro normativo armonizzato per i controlli ufficiali sulle importazioni di animali e merci provenienti da Paesi terzi. 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.

Algherolive

Cagliari

Sinistra Italiana Sardegna: No al traffico di armi nel porto di Cagliari verso Israele

Sinistra Italiana Sardegna (AVS) apprende con preoccupazione e stupore che ieri al porto di Cagliari sarebbero arrivati container carichi di materiali bellici destinati verso Israele e verso paesi dell'Asia Occidentale. Qualora fossero confermati: si tratterebbe di una grave violazione della legge 185 del 1995 la quale vieta l'esportazione e il transito di materiali di armamento verso i Paesi in stato di conflitto o verso i Paesi i cui governi sono responsabili di gravi violazioni delle convenzioni internazionali in materia di diritti umani accertate dai competenti organi delle Nazioni Unite. È inaccettabile che nei porti dell'isola transitino materiali bellici destinati ad aggravare l'attuale stato di guerra e a foraggiare il genocidio Gazawi perpetrato dal Governo Netanyahu dichiara Eugenio Lai, segretario regionale di Sinistra Italiana Sardegna. L'Autorità Portuale, la Guardia Costiera e la Guardia di Finanza verifichino celermente questa situazione e procedano ad un'ispezione che porti al sequestro dei carichi di armi e di qualsiasi materiale bellico diretto ad aumentare le sofferenze dei popoli martoriati da invasori e aggressori. Pace agli oppressi e alle vittime di guerra, nessun porto per chi esporta morte conclude Jacopo Arrais, responsabile sicurezza di Sinistra Italiana Sardegna.



Cgil denuncia, 'nave con armi per Israele in porto a Cagliari'

Critica anche Sinistra Italiana, 'fatto grave e inaccettabile' Scoppia la polemica in Sardegna per la presenza di una nave in **porto** da alcuni giorni e che potrebbe trasportare in Israele dei container con armi. La denuncia arriva da Cgil e Sinistra Italiana. "La Cgil della Sardegna condivide e sostiene - è detto in una nota - la richiesta della sezione italiana della rete Bds, movimento internazionale attivo per il sostegno alla causa del popolo palestinese, affinché le autorità competenti verifichino la presenza di container di acciaio dual use la cui destinazione finale potrebbe essere lo Stato di Israele sulla nave Msc Vega ferma al **porto** di **Cagliari**." "Attraverso i contatti e i canali informativi delle strutture sindacali europee e internazionali - denuncia il segretario generale della Cgil sarda, Fausto Durante - abbiamo appreso che la nave si trova nel **porto** da due giorni e potrebbe contenere lo stesso materiale adoperato per la produzione di pezzi di artiglieria utilizzati dall'esercito israeliano nella Striscia di Gaza". Se fosse accertato la Cgil chiede che venga impedita la partenza della nave: "Non possiamo accettare che dal **porto** di **Cagliari** partano materiali sensibili, potenzialmente utilizzabili in aree con

conflitti armati in corso e con violazioni del diritto internazionale. L'appello va all'Autorità di sistema del mare di Sardegna, all'Ufficio delle Dogane, alla Capitaneria di **Porto** di **Cagliari** e a ogni altro soggetto competente perché svolgano tutte le verifiche necessarie prima di disporre la partenza della nave". Per Sinistra Italiana Sardegna (Avs) se questo fosse confermato "si tratterebbe di una grave violazione della legge 185 del 1995 la quale vieta l'esportazione e il transito di materiali di armamento verso i Paesi in stato di conflitto o verso i Paesi i cui governi sono responsabili di gravi violazioni delle convenzioni internazionali in materia di diritti umani accertate dai competenti organi delle Nazioni Unite". "È inaccettabile che nei porti dell'isola transitino materiali bellici destinati ad aggravare l'attuale stato di guerra e a foraggiare il genocidio Gazawi perpetrato dal Governo Netanyahu" dichiara Eugenio Lai, segretario regionale di Sinistra Italiana. "L'Autorità Portuale, la Guardia Costiera e la Guardia di Finanza verifichino celermente questa situazione e procedano ad un'ispezione che porti al sequestro dei carichi di armi e di qualsiasi materiale bellico diretto ad aumentare le sofferenze dei popoli martoriati da invasori e aggressori. Pace agli oppressi e alle vittime di guerra, nessun **porto** per chi esporta morte" conclude Jacopo Arrais, responsabile sicurezza di Sinistra Italiana Sardegna.



Cagliaripad

Cagliari

Nave sospetta a Cagliari, scoppia il caso sui carichi: Materiale bellico per Israele?

Redazione Cagliaripad

Caso Msc Vega a Cagliari: la nave potrebbe trasportare materiali per uso bellico. La richiesta di Cgil e Sinistra Italiana: "Subito verifiche" È polemica in Sardegna per la presenza della nave Msc Vega , ferma da alcuni giorni nel porto di Cagliari , e sospettata di trasportare container con materiali potenzialmente destinati a uso bellico . A sollevare il caso sono la Cgil Sardegna e il movimento politico Sinistra Italiana Sardegna , che chiedono accertamenti immediati da parte delle autorità competenti. Secondo quanto riferito dal segretario generale della Cgil sarda, Fausto Durante , attraverso canali sindacali europei e internazionali sarebbe emersa la possibilità che a bordo della nave vi siano materiali dual use, ovvero utilizzabili anche per scopi militari. Attraverso i contatti e i canali informativi delle strutture sindacali europee e internazionali denuncia il segretario abbiamo appreso che la nave si trova nel porto da due giorni e potrebbe contenere lo stesso materiale adoperato per la produzione di pezzi di artiglieria utilizzati dall'esercito israeliano nella Striscia di Gaza. Il sindacato chiede dunque che la nave non lasci il porto senza verifiche approfondite: Non possiamo accettare che dal

porto di Cagliari partano materiali sensibili, potenzialmente utilizzabili in aree con conflitti armati in corso e con violazioni del diritto internazionale. L'appello va all'Autorità di sistema del mare di Sardegna, all'Ufficio delle Dogane, alla Capitaneria di Porto di Cagliari e a ogni altro soggetto competente perché svolgano tutte le verifiche necessarie prima di disporre la partenza della nave. Sulla vicenda interviene anche Sinistra Italiana , che parla di un'eventuale violazione della normativa vigente in materia di esportazione di armamenti. Per il segretario regionale Eugenio Lai è inaccettabile che nei porti dell'isola transitino materiali bellici destinati ad aggravare l'attuale stato di guerra e a foraggiare il genocidio Gazawi perpetrato dal Governo Netanyahu. Sulla stessa linea anche Jacopo Arrais, che sollecita controlli immediati: L'Autorità Portuale, la Guardia Costiera e la Guardia di Finanza verifichino celermente questa situazione e procedano ad un'ispezione che porti al sequestro dei carichi di armi e di qualsiasi materiale bellico diretto ad aumentare le sofferenze dei popoli martoriati da invasori e aggressori. Al momento non risultano conferme ufficiali sulla natura del carico della nave. La vicenda resta quindi in fase di verifica. Leggi le altre notizie su www.cagliaripad.it.



03/26/2026 12:01 Redazione Cagliaripad

Caso Msc Vega a Cagliari: la nave potrebbe trasportare materiali per uso bellico. La richiesta di Cgil e Sinistra Italiana: "Subito verifiche" È polemica in Sardegna per la presenza della nave Msc Vega , ferma da alcuni giorni nel porto di Cagliari , e sospettata di trasportare container con materiali potenzialmente destinati a uso bellico . A sollevare il caso sono la Cgil Sardegna e il movimento politico Sinistra Italiana Sardegna , che chiedono accertamenti immediati da parte delle autorità competenti. Secondo quanto riferito dal segretario generale della Cgil sarda, Fausto Durante , attraverso canali sindacali europei e internazionali sarebbe emersa la possibilità che a bordo della nave vi siano materiali "dual use", ovvero utilizzabili anche per scopi militari. Attraverso i contatti e i canali informativi delle strutture sindacali europee e internazionali – denuncia il segretario – abbiamo appreso che la nave si trova nel porto da due giorni e potrebbe contenere lo stesso materiale adoperato per la produzione di pezzi di artiglieria utilizzati dall'esercito israeliano nella Striscia di Gaza". Il sindacato chiede dunque che la nave non lasci il porto senza verifiche approfondite: "Non possiamo accettare che dal porto di Cagliari partano materiali sensibili, potenzialmente utilizzabili in aree con conflitti armati in corso e con violazioni del diritto internazionale. L'appello va all'Autorità di sistema del mare di Sardegna, all'Ufficio delle Dogane, alla Capitaneria di Porto di Cagliari e a ogni altro soggetto competente perché svolgano tutte le verifiche necessarie prima di disporre la partenza della nave". Sulla vicenda interviene anche Sinistra Italiana , che parla di un'eventuale violazione della normativa vigente in materia di esportazione di armamenti. Per il segretario regionale Eugenio Lai "è inaccettabile che nei porti dell'isola transitino materiali bellici destinati ad aggravare l'attuale stato di guerra e a foraggiare il genocidio Gazawi perpetrato dal Governo Netanyahu". Sulla stessa linea anche Jacopo Arrais, che sollecita controlli

Sardegna: non siamo in guerra, siamo la guerra

Benigno Moi

Un veloce dossier su recenti e attuali traffici e movimenti guerreschi dal Porto di Cagliari a Capo Frasca, a Decimomannu e a Quirra La normativa italiana, a partire dalla legge 185/90, vieta esplicitamente l'esportazione di armamenti verso Paesi in guerra o responsabili di gravi violazioni dei diritti umani. Domenica 22 marzo, la giornalista Linda Maggiori ha segnalato alle autorità che nel porto di Cagliari stanno arrivando 7 Container sospettati di trasportare acciaio balistico per uso militare. Secondo segnalazioni confidenziali verificate e attendibili sarebbero diretti al distretto industriale militare Ramat Asharon in Israele e provengono dall'acciaieria RL Steel in India, (acciaieria indiana produttrice di acciaio per l'esercito israeliano e già protagonista di vari traffici lo scorso anno). Inoltre venerdì scorso è stata segnalata dalla testata giornalistica Indip la presenza di una nave cargo saudita, impegnata nel carico di materiali bellici prodotti in Sardegna (RWM di Domusnovas, controllato dal gruppo Rheinmetall) e destinati al Medio Oriente segnalazione su cui la Maggioranza del consiglio comunale di Cagliari ha già espresso contrarietà. Visto che : * Israele è in stato di conflitto armato, in piena violazione del diritto internazionale e umanitario; * la legge 185/90 all'art 1 comma 6 vieta transiti ed esportazioni di materiale di armamento verso paesi in conflitto armato e che violano le convenzioni internazionali; * sussiste il rischio di una violazione della legge 185/90; * non è chiaro se siano state prese tutte le precauzioni necessarie per la sicurezza della cittadinanza nel trattare materiale bellico eventualmente pericoloso; * l'autorità portuale di Pireo e tutti i sindacati portuali, hanno rifiutato il trasbordo nel porto greco, dei container citati, per i motivi già esposti; * carichi con stessa provenienza e destinazione sono stati già bloccati e ispezionati nel porto di Gioia Tauro e sono in attesa di una valutazione dagli organi competenti Noi cittadini e cittadine chiediamo al nostro Sindaco e a tutte le autorità competenti preposte al rispetto delle norme in oggetto una risposta immediata e competente e di adoperarsi per bloccare e ispezionare i container di armi, per valutare se vi siano gli estremi per un sequestro. Non vogliamo essere complici nel Genocidio in Palestina nè nella guerra contro Iran e Libano. Comitato sardo di solidarietà con la Palestina Cagliari, 24,03,2026 Questi container dovrebbero arrivare nel porto di Cagliari nella notte tra il 23 e il 24 marzo, essere scaricati e ricaricati sulla nave MSC Hoggar, per poi essere portati verso il porto di Gioia Tauro, da cui partiranno per Haifa su un'altra nave, la MSC Oriane. Noi chiediamo che venga rispettata la legge 185/90, art. 1 comma 6, che vieta transiti ed esportazioni di materiale di armamento verso i paesi in conflitto armato e che violano le convenzioni internazionali. La mobilitazione in tutta Europa sta bloccando questi carichi in Grecia, in Turchia, in Spagna e in Italia: già diverse



navi hanno dovuto tornare indietro e cercare approdo da altre parti, tutto grazie all'intervento di sindacati, società civile e lavoratori portuali.

Nave al porto con a bordo materiali per le armi israeliane, ispezioni in corso

La notizia sarebbe stata diffusa dal movimento non violento BdS a guida palestinese. Il movimento Boicottaggio, Disinvestimento e Sanzioni - movimento internazionale nonviolento a guida palestinese avrebbe diffuso nelle scorse ore la notizia che una nave al **porto** di Cagliari trasportava materiali che l'esercito israeliano utilizza per gli attacchi nella Striscia di Gaza. Sulla vicenda è intervenuto il primo cittadino Massimo Zedda: "Non appena si sono avute notizie della presenza in **porto** della nave MSC Vega, che potrebbe trasportare sospetto materiale bellico verso Israele e la Striscia di Gaza, in violazione della legge n.185 del 1990, ho contattato le istituzioni competenti - spiega il primo cittadino di Cagliari -. I diversi rappresentanti istituzionali erano già a conoscenza dell'arrivo della nave e avevano già predisposto i controlli. Da questa mattina sono in corso le procedure di ispezione del carico, di verifica del contenuto dei container e dei materiali trasportati, come già avvenuto nel **porto** di **Gioia Tauro**". Il segretario dei Progressisti difende la comunità che amministra e il suo ruolo: "La città di Cagliari è città di pace ed è nostro compito vigilare e richiedere i controlli alle autorità competenti, in seguito anche alle segnalazioni di tante cittadine e tanti cittadini". Sul caso si è espressa anche la Cgil: "La Cgil della Sardegna condivide e sostiene la richiesta della sezione italiana della rete Bds, movimento internazionale attivo per il sostegno alla causa del popolo palestinese, affinché le autorità competenti verifichino la presenza di container di acciaio dual use la cui destinazione finale potrebbe essere lo Stato di Israele sulla nave MSC Vega ferma al **porto** di Cagliari".



Porto di Cagliari, polemica sulla nave sospettata di trasportare armi

Redazione Sardegna

Cagliari, allarme per la nave Msc Vega: sindacati e Sinistra Futura chiedono verifiche sui container sospettati di trasportare armi verso Israele. Redazione Sardegna Live 26 marzo, 2026 11:31 Aggiornato, 26 marzo, 2026 11:32

Scoppia la polemica in Sardegna per la presenza della nave Msc Vega ferma al porto di Cagliari da alcuni giorni, sospettata di trasportare container con materiale bellico destinato a Israele. La denuncia arriva da Cgil Sardegna e Sinistra Futura, che chiedono verifiche immediate sulle merci a bordo. « La Cgil della Sardegna condivide e sostiene la richiesta della sezione italiana della rete Bds, movimento internazionale attivo per il sostegno alla causa del popolo palestinese, affinché le autorità competenti verifichino la presenza di container di acciaio dual use la cui destinazione finale potrebbe essere lo Stato di Israele sulla nave Msc Vega », afferma una nota del sindacato. Secondo il segretario generale della Cgil sarda, Fausto Durante, « attraverso i contatti e i canali informativi delle strutture sindacali europee e internazionali, abbiamo appreso che la nave si trova nel porto da due giorni e potrebbe contenere lo stesso materiale adoperato per la produzione di pezzi di artiglieria utilizzati dall'esercito israeliano nella Striscia di Gaza ». La richiesta è di impedire la partenza della nave fino a verifiche approfondite, coinvolgendo Autorità portuali, Dogane e Capitaneria. Per Sinistra Italiana Sardegna, spiega Eugenio Lai, « si tratterebbe di una grave violazione della legge 185 del 1995, che vieta l'esportazione e il transito di armi verso Paesi in conflitto o responsabili di gravi violazioni dei diritti umani ». Jacopo Arrais, responsabile sicurezza del partito, conclude: « L'Autorità Portuale, la Guardia Costiera e la Guardia di Finanza verifichino celermente questa situazione e procedano a un'ispezione che porti al sequestro dei carichi bellici ».



Cagliari, traffici di materiale bellico al porto? "Subito ispezioni e blocco dei container"

Si allunga la lista dei movimenti e delle realtà che chiedono ispezioni al porto di Cagliari sulla presenza di materiali bellici in partenza per il Medio Oriente: ieri Bds, rete internazionale per il sostegno alla causa del popolo palestinese, ha inviato richiesta formale alle **autorità** competenti per un'ispezione sui container arrivati a Cagliari a bordo della nave Msc Vega e l'accertamento della destinazione finale, che secondo indiscrezioni potrebbe essere proprio Israele. Oggi arriva anche la presa di posizione di Cgil Sardegna: "Attraverso i contatti e i canali informativi delle strutture sindacali europee e internazionali - denuncia il segretario Fausto Durante - abbiamo appreso che la nave si trova nel porto da due giorni e potrebbe contenere lo stesso materiale adoperato per la produzione di pezzi di artiglieria utilizzati dall'esercito israeliano nella Striscia di Gaza". Se fosse accertato la Cgil chiede che venga impedita la partenza della nave: "Non possiamo accettare che dal porto di Cagliari partano materiali sensibili, potenzialmente utilizzabili in aree con conflitti armati in corso e con violazioni del diritto internazionale". L'appello va all'**Autorità di sistema** del mare di Sardegna, all'Ufficio delle Dogane, alla Capitaneria di

Porto di Cagliari e a ogni altro soggetto competente perché svolgano tutte le verifiche necessarie prima di disporre la partenza della nave". Cagliari: "Al porto una nave carica di acciaio per armi diretto in Israele" "È inaccettabile che nei porti dell'isola transitino materiali bellici destinati ad aggravare l'attuale stato di guerra e a foraggiare il genocidio Gazawi perpetrato dal Governo Netanyahu", dichiara Eugenio Lai, segretario regionale di Sinistra Italiana Sardegna. "L'**Autorità** Portuale, la Guardia Costiera e la Guardia di Finanza verifichino celermente questa situazione e procedano ad un'ispezione che porti al sequestro dei carichi di armi e di qualsiasi materiale bellico diretto ad aumentare le sofferenze dei popoli martoriati da invasori e aggressori. Pace agli oppressi e alle vittime di guerra, nessun porto per chi esporta morte" conclude Jacopo Arrais, responsabile sicurezza di Sinistra Italiana Sardegna. Sul tema si sono espressi ieri anche i portavoce regionali di Europa Verde Sardegna e Sinistra Futura, che sollecitano ispezioni e l'eventuale blocco dei container: se i controlli confermassero che si tratta di armi e materiali destinati alla guerra in corso, si tratterebbe di una palese violazione della legge 185 del 1995 che "vieta l'esportazione e il transito di materiali di armamento verso i Paesi in stato di conflitto o verso i Paesi i cui governi sono responsabili di gravi violazioni delle convenzioni internazionali in materia di diritti umani accertate dai competenti organi delle Nazioni Unite".



Si allunga la lista dei movimenti e delle realtà che chiedono ispezioni al porto di Cagliari sulla presenza di materiali bellici in partenza per il Medio Oriente: ieri Bds, rete internazionale per il sostegno alla causa del popolo palestinese, ha inviato richiesta formale alle autorità competenti per un'ispezione sui container arrivati a Cagliari a bordo della nave Msc Vega e l'accertamento della destinazione finale, che secondo indiscrezioni potrebbe essere proprio Israele. Oggi arriva anche la presa di posizione di Cgil Sardegna: "Attraverso i contatti e i canali informativi delle strutture sindacali europee e internazionali - denuncia il segretario Fausto Durante - abbiamo appreso che la nave si trova nel porto da due giorni e potrebbe contenere lo stesso materiale adoperato per la produzione di pezzi di artiglieria utilizzati dall'esercito israeliano nella Striscia di Gaza". Se fosse accertato la Cgil chiede che venga impedita la partenza della nave: "Non possiamo accettare che dal porto di Cagliari partano materiali sensibili, potenzialmente utilizzabili in aree con conflitti armati in corso e con violazioni del diritto internazionale". L'appello va all'Autorità di sistema del mare di Sardegna, all'Ufficio delle Dogane, alla Capitaneria di Porto di Cagliari e a ogni altro soggetto competente perché svolgano tutte le verifiche necessarie prima di disporre la partenza della nave". Cagliari: "Al porto una nave carica di acciaio per armi diretto in Israele" "È inaccettabile che nei porti dell'isola transitino materiali bellici destinati ad aggravare l'attuale stato di guerra e a foraggiare il genocidio Gazawi perpetrato dal Governo Netanyahu", dichiara Eugenio Lai, segretario regionale di Sinistra Italiana Sardegna. "L'Autorità Portuale, la Guardia Costiera e la Guardia di Finanza verifichino celermente questa situazione

Cagliari, sospetto traffico di materiale bellico al porto. Deidda (Fdl): "Blocco sarebbe la morte dei nostri porti"

"Spero e mi auguro che in Sardegna non si diffonda la malsana idea ideologica di bloccare container, merci, porti e banchine per ideologia di sinistra, danneggiando gravemente il nostro commercio e le nostre imprese". Lo dichiara Salvatore Deidda, deputato di Fratelli d'Italia e Presidente della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni alla Camera, intervenendo nel dibattito sulle recenti richieste di ispezioni e blocchi navali nel **Porto** Canale di **Cagliari**. LEGGI ANCHE: **Cagliari**, sospetto traffico di materiale bellico al **porto**: "Subito ispezioni e blocco dei container" Rwm, in partenza dal **porto** di **Cagliari** un carico d'armi verso il Medio Oriente Secondo l'esponente di Fdl, le istanze di chi vorrebbe fermare il traffico marittimo per impedire il transito di materiali bellici ignorano il quadro normativo vigente: "Chi invoca queste azioni dovrebbe sapere che il commercio di armi o di materiale bellico in Italia è già sottoposto a rigide leggi nazionali, tra le più severe a livello internazionale. Non c'è spazio per l'arbitrarietà". Deidda mette in guardia dai rischi economici legati a una visione troppo estensiva dei blocchi, che colpirebbe anche settori non direttamente legati agli armamenti: "Se arriviamo a voler bloccare persino l'esportazione di acciaio solo perché potenzialmente destinato ad altre industrie belliche estere, stiamo di fatto decretando la morte dei nostri porti. Se questa è la strada, allora blocchiamo direttamente ogni commercio, ma poi non lamentiamoci per la chiusura delle fabbriche e per le banchine deserte". "La difesa del lavoro e dell'operatività logistica della Sardegna deve restare una priorità," conclude il Presidente della Commissione Trasporti. "Non possiamo permettere che pregiudizi ideologici mettano in ginocchio un settore vitale per l'Isola, compromettendo la fiducia delle imprese e il futuro delle famiglie dei lavoratori portuali".



Materiale bellico al porto di Cagliari, mozione in Consiglio: "Verifiche urgenti, possono essere armamenti per Israele"

La mozione depositata da Avs. Sul tema anche Massimo Zedda: "La città di Cagliari è città di pace". Una mozione in Consiglio con richiesta di verifiche urgenti sulla "presenza nel porto di Cagliari di container potenzialmente destinati alla produzione di armamenti diretti in Israele". L'hanno depositata questa mattina i consiglieri Maria Laura Orrù, Luca Pizzuto, Valdo di Nolfo, Giuseppe Dessena e Diego Loi (che fanno parte del gruppo Avs che comprende Sinistra Italiana ed Europa Verde). Nel documento si legge che la nave "risulta ferma nel porto con sette container contenenti acciaio balistico o materiale "dual use", potenzialmente destinato alla produzione di componenti d'arma utilizzati dall'esercito israeliano". Cagliari, sospetto traffico di materiale bellico al porto: "Subito ispezioni e blocco dei container". Nel testo si sottolinea anche che "la presenza di materiali potenzialmente destinati alla produzione di armamenti in un porto sardo rappresenta un tema di rilevanza pubblica, con implicazioni giuridiche, etiche, di sicurezza e di tutela dei lavoratori". Da qui la richiesta alla Regione di attivarsi presso le autorità competenti - Autorità di sistema portuale, Capitaneria di porto, Guardia di finanza e Agenzia delle dogane - per accertare la natura del carico, la sua classificazione e la destinazione finale, oltre a sollecitare il rispetto della legge 185 del 1990 e maggiore trasparenza sui traffici sensibili. Anche il sindaco di Cagliari, Massimo Zedda, ha diffuso una nota: "Nella serata di ieri, non appena si sono avute notizie della presenza in porto della nave Msc Vega, che potrebbe trasportare sospetto materiale bellico verso Israele e la Striscia di Gaza, in violazione della legge n.185 del 1990, ho contattato le istituzioni competenti - ha dichiarato il primo cittadino -. I diversi rappresentanti istituzionali erano già a conoscenza dell'arrivo della nave e avevano già predisposto i controlli. Da questa mattina sono in corso le procedure di ispezione del carico, di verifica del contenuto dei container e dei materiali trasportati, come già avvenuto nel porto di Gioia Tauro. La città di Cagliari è città di pace ed è nostro compito vigilare e richiedere i controlli alle autorità competenti, in seguito anche alle segnalazioni di tante cittadine e tanti cittadini". La mozione in Consiglio segue una nota di Europa Verde firmata dai co-portavoce Antonio Piu e Francesca Citroni e dalla capogruppo Orrù. "C'è grande preoccupazione a Cagliari per quanto sta accadendo nel porto con la notizia di un carico di armi prodotte dallo stabilimento Rwm di Domusnovas, di proprietà dell'azienda tedesca Rheinmetall, imbarcate su una nave diretta verso il Medio Oriente. Oggi apprendiamo che è ancorata a Cagliari la Msc Vega che, secondo indiscrezioni, trasporterebbe acciaio balistico per uso militare diretto in Israele". "Non è più il tempo dei distinguo: non ci interessa sapere se queste commesse transitano qui in virtù di vecchi accordi commerciali precedenti al conflitto in Medio Oriente. Quello che sta accadendo



La mozione depositata da Avs. Sul tema anche Massimo Zedda: "La città di Cagliari è città di pace". Una mozione in Consiglio con richiesta di verifiche urgenti sulla "presenza nel porto di Cagliari di container potenzialmente destinati alla produzione di armamenti diretti in Israele". L'hanno depositata questa mattina i consiglieri Maria Laura Orrù, Luca Pizzuto, Valdo di Nolfo, Giuseppe Dessena e Diego Loi (che fanno parte del gruppo Avs che comprende Sinistra Italiana ed Europa Verde). Nel documento si legge che la nave "risulta ferma nel porto con sette container contenenti acciaio balistico o materiale "dual use", potenzialmente destinato alla produzione di componenti d'arma utilizzati dall'esercito israeliano". Cagliari, sospetto traffico di materiale bellico al porto: "Subito ispezioni e blocco dei container". Nel testo si sottolinea anche che "la presenza di materiali potenzialmente destinati alla produzione di armamenti in un porto sardo rappresenta un tema di rilevanza pubblica, con implicazioni giuridiche, etiche, di sicurezza e di tutela dei lavoratori". Da qui la richiesta alla Regione di attivarsi presso le autorità competenti - Autorità di sistema portuale, Capitaneria di porto, Guardia di finanza e Agenzia delle dogane - per accertare la natura del carico, la sua classificazione e la destinazione finale, oltre a sollecitare il rispetto della legge 185 del 1990 e maggiore trasparenza sui traffici sensibili. Anche il sindaco di Cagliari, Massimo Zedda, ha diffuso una nota: "Nella serata di ieri, non appena si sono avute notizie della presenza in porto della nave Msc Vega, che potrebbe trasportare sospetto materiale bellico verso Israele e la Striscia di Gaza, in violazione della legge n.185 del 1990, ho contattato le istituzioni competenti - ha

Sardinia Post

Cagliari

è che da Cagliari, città che ha già dichiarato ufficialmente la propria netta contrarietà agli attacchi militari americani e israeliani in Libano e Iran e, più in generale, a ogni conflitto - proseguono - si stanno muovendo armamenti e materiali destinati alla guerra, in spregio a quanto prevede la legge italiana 185/1990, che vieta "l'esportazione e il transito di materiali di armamento verso i Paesi in stato di conflitto".

Materiale bellico al porto di Cagliari, 11 container bloccati dopo i controlli

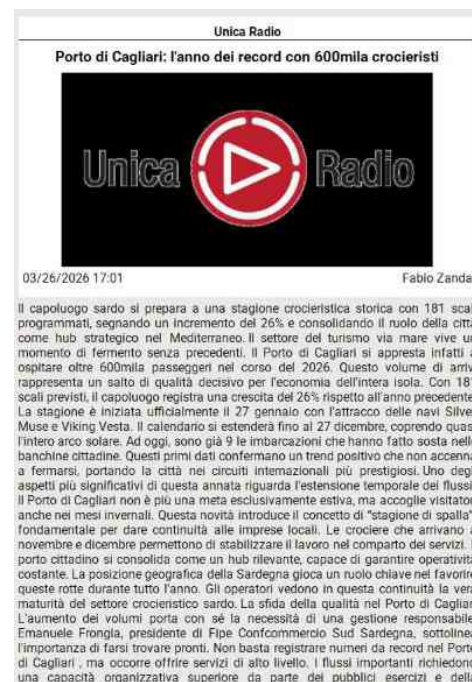
Accertamenti in corso dopo la segnalazione di possibili materiali destinati al Medio Oriente. Al momento non è ancora stata la natura del materiale ferroso contenuto nei container, che rimangono bloccati in **porto**. Undici container bloccati e sottoposti a verifica nel **porto** canale di **Cagliari**, dopo una segnalazione su un possibile carico di materiale bellico diretto verso il Medio Oriente. L'operazione è scattata su input dell' Uama - l'Unità per le autorizzazioni dei materiali di armamento del Ministero degli Esteri - e ha coinvolto Guardia di finanza e Agenzia delle Dogane I controlli - riporta l'Ansa - sono stati avviati in tempi rapidi: sul posto sono intervenuti anche gli specialisti Nbr dei vigili del fuoco per escludere la presenza di sostanze pericolose. I container sono stati aperti e ispezionati, ma al momento non è stato chiarito con precisione il contenuto. Secondo le prime informazioni si tratterebbe di materiale ferroso non meglio specificato. I container restano ora bloccati in **porto**, in attesa delle decisioni delle autorità competenti. Sul tema è stata depositata da Avs una mozione in Consiglio regionale, con cui si chiede chiarezza sui traffici di materiali sensibili e sul rispetto della normativa nazionale. Nel testo si richiama la legge 185 del 1990, sottolineando che "vieta l'esportazione e il transito di materiali di armamento verso i Paesi in stato di conflitto", e si sollecitano verifiche puntuali sulle operazioni portuali. Nella mozione si evidenzia anche la necessità di garantire trasparenza: "chiediamo che le autorità competenti verifichino con tempestività queste notizie e valutino l'eventuale sequestro dei carichi di armi e materiali bellici". Sul caso è intervenuto anche il sindaco Massimo Zedda, che ha ribadito: "**Cagliari** è città di pace".



Porto di Cagliari: l'anno dei record con 600mila crocieristi

Fabio Zanda

Il capoluogo sardo si prepara a una stagione crocieristica storica con 181 scali programmati, segnando un incremento del 26% e consolidando il ruolo della città come hub strategico nel Mediterraneo. Il settore del turismo via mare vive un momento di fermento senza precedenti. Il Porto di Cagliari si appresta infatti a ospitare oltre 600mila passeggeri nel corso del 2026. Questo volume di arrivi rappresenta un salto di qualità decisivo per l'economia dell'intera isola. Con 181 scali previsti, il capoluogo registra una crescita del 26% rispetto all'anno precedente. La stagione è iniziata ufficialmente il 27 gennaio con l'attracco delle navi Silver Muse e Viking Vesta. Il calendario si estenderà fino al 27 dicembre, coprendo quasi l'intero arco solare. Ad oggi, sono già 9 le imbarcazioni che hanno fatto sosta nelle banchine cittadine. Questi primi dati confermano un trend positivo che non accenna a fermarsi, portando la città nei circuiti internazionali più prestigiosi. Uno degli aspetti più significativi di questa annata riguarda l'estensione temporale dei flussi. Il Porto di Cagliari non è più una meta esclusivamente estiva, ma accoglie visitatori anche nei mesi invernali. Questa novità introduce il concetto di "stagione di spalla", fondamentale per dare continuità alle imprese locali. Le crociere che arrivano a novembre e dicembre permettono di stabilizzare il lavoro nel comparto dei servizi. Il porto cittadino si consolida come un hub rilevante, capace di garantire operatività costante. La posizione geografica della Sardegna gioca un ruolo chiave nel favorire queste rotte durante tutto l'anno. Gli operatori vedono in questa continuità la vera maturità del settore crocieristico sardo. La sfida della qualità nel Porto di Cagliari. L'aumento dei volumi porta con sé la necessità di una gestione responsabile. Emanuele Frongia, presidente di Fipe Concommercio Sud Sardegna, sottolinea l'importanza di farsi trovare pronti. Non basta registrare numeri da record nel Porto di Cagliari, ma occorre offrire servizi di alto livello. I flussi importanti richiedono una capacità organizzativa superiore da parte dei pubblici esercizi e della ristorazione. Questi settori sono in prima linea per intercettare i turisti internazionali che sbarcano ogni settimana. La vera sfida consiste nel trasformare questi passaggi in valore duraturo per il territorio. Puntare sulla qualità dei servizi è l'unico modo per rendere Cagliari competitiva rispetto ad altre mete mediterranee. Il mercato in espansione offre un supporto concreto alle attività produttive locali. Nonostante l'incertezza globale degli ultimi tempi, il Porto di Cagliari resta un approdo sicuro e attraente. Le imprese del centro storico e delle aree limitrofe beneficiano direttamente dell'indotto generato dai crocieristi. Per monitorare l'andamento del traffico marittimo nazionale, è possibile consultare i dati forniti da **Assoport**, l'associazione dei porti italiani. Una strategia condivisa tra istituzioni e privati è necessaria per non disperdere le opportunità di questa annata storica. Il coordinamento



Unica Radio

Cagliari

tra i trasporti terrestri e le attività commerciali deve essere impeccabile per accogliere migliaia di persone contemporaneamente. Il futuro del turismo marittimo e il Porto di Cagliari Le prospettive per i prossimi anni sembrano confermare la centralità della Sardegna. Il Porto di Cagliari funge da porta d'accesso a un patrimonio culturale e ambientale unico. L'obiettivo indicato dagli esperti è quello di accompagnare la crescita numerica con una visione a lungo termine. Gli investimenti nelle infrastrutture portuali sono essenziali per mantenere questi standard elevati. Chi desidera approfondire le politiche di sviluppo del turismo può visitare il sito del Ministero del Turismo , che traccia le linee guida per il settore. Cagliari ha tutte le carte in regola per diventare un punto di riferimento stabile. La sinergia tra identità locale e apertura internazionale sarà la chiave del successo futuro.

Cantieristica navale, Messina punta al rilancio: dialogo avviato con Fincantieri

Dal convegno della Fiom all'Università emerge la necessità di investimenti e strategie industriali per rilanciare occupazione e sviluppo nel settore navalmeccanico. Lo sviluppo della cantieristica navale messinese è ritenuto possibile e necessario. È quanto emerso dal convegno promosso dalla Fiom e ospitato presso l'Università di Messina, dove è stata sottolineata l'importanza di rafforzare un comparto chiave per l'economia locale. Il rilancio della navalmeccanica passa da investimenti mirati e da una progettualità futura che valorizzi la centralità geografica e infrastrutturale della città di Messina. In questo contesto, un ruolo strategico potrebbe essere svolto da Fincantieri, con cui l'Autorità portuale ha già avviato i primi contatti. Il confronto ha coinvolto i candidati a sindaco Federico Basile e Antonella Russo, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Francesco Rizzo e il presidente di Sicindustria Giuseppe Lupò. Ad aprire i lavori è stato il segretario generale della Fiom di Messina Daniele David, affiancato dagli interventi di Serafino Biondo e Pietro Patti. Il dibattito è stato coordinato dalla giornalista Manuela Modica. Nel suo intervento, David ha evidenziato la crisi dei cantieri navali messinesi, attribuendola anche al disinteresse istituzionale. Mentre lo sviluppo della cantieristica navale a livello nazionale ed internazionale è oggetto di una crescita esponenziale, Messina verrà esclusa da una straordinaria possibilità di rilancio industriale a causa della scarsa responsabilità sociale delle aziende locali e di una rappresentanza politica e istituzionale distante dagli interessi collettivi del territorio, ha dichiarato. È stata inoltre criticata l'assenza dell'assessore regionale Edmondo Tamajo, definita simbolica della distanza della Regione Siciliana dal mondo del lavoro. L'assenza di Tamajo è un fatto grave denunciano Francesco Foti, Daniele David e Serafino Biondo. È singolare che in tutte le sagre della salsiccia e del pane cunzato l'assessore alle Attività produttive sia presente e oggi diserti un'iniziativa importante che riguarda l'industria e una città storica come Messina. Apprezzamento è stato invece espresso per l'operato di Francesco Rizzo, che ha confermato l'avvio di interlocuzioni con Fincantieri, ritenuta presenza fondamentale per il territorio. La Fiom ha ribadito la necessità di un protocollo da sottoscrivere in Prefettura su sicurezza e legalità nei cantieri, rilanciando quanto già richiesto in occasione dello sciopero dell'ottobre scorso. L'esito del convegno ha confermato l'urgenza di riportare al centro del dibattito un settore industriale considerato ingiustamente marginalizzato.

Dedalo Multimedia

Cantieristica navale, Messina punta al rilancio: dialogo avviato con Fincantieri


UNIVERSITÀ DEGLI STUDI "DUNĂREA DE JOS"
FACOLTÀ MEDICINA - ESTENSIONE DIDATTICA ENNA
RIAPERTURA ISCRIZIONI ANNO ACCADEMICO 2025/26
www.fondoproserpina.com - info@fproserpina.it - 0935 501977

03/26/2026 07:24

Dal convegno della Fiom all'Università emerge la necessità di investimenti e strategie industriali per rilanciare occupazione e sviluppo nel settore navalmeccanico. Lo sviluppo della cantieristica navale messinese è ritenuto possibile e necessario. È quanto emerso dal convegno promosso dalla Fiom e ospitato presso l'Università di Messina, dove è stata sottolineata l'importanza di rafforzare un comparto chiave per l'economia locale. Il rilancio della navalmeccanica passa da investimenti mirati e da una progettualità futura che valorizzi la centralità geografica e infrastrutturale della città di Messina. In questo contesto, un ruolo strategico potrebbe essere svolto da Fincantieri, con cui l'Autorità portuale ha già avviato i primi contatti. Il confronto ha coinvolto i candidati a sindaco Federico Basile e Antonella Russo, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Francesco Rizzo e il presidente di Sicindustria Giuseppe Lupò. Ad aprire i lavori è stato il segretario generale della Fiom di Messina Daniele David, affiancato dagli interventi di Serafino Biondo e Pietro Patti. Il dibattito è stato coordinato dalla giornalista Manuela Modica. Nel suo intervento, David ha evidenziato la crisi dei cantieri navali messinesi, attribuendola anche al disinteresse istituzionale. Mentre lo sviluppo della cantieristica navale a livello nazionale ed internazionale è oggetto di una crescita esponenziale, Messina verrà esclusa da una straordinaria possibilità di rilancio industriale a causa della scarsa responsabilità sociale delle aziende locali e di una rappresentanza politica e istituzionale distante dagli interessi collettivi del territorio, ha dichiarato. È stata inoltre criticata l'assenza dell'assessore regionale Edmondo Tamajo, definita simbolica della distanza della Regione Siciliana dal mondo del lavoro. L'assenza di Tamajo è un fatto grave denunciano Francesco Foti, Daniele David e Serafino Biondo. È singolare che in tutte le sagre della salsiccia e del pane cunzato l'assessore alle Attività produttive sia presente e oggi diserti un'iniziativa importante che riguarda l'industria e una città storica come Messina. Apprezzamento è stato invece espresso per l'operato di Francesco Rizzo, che ha confermato l'avvio di interlocuzioni con Fincantieri, ritenuta presenza fondamentale per il territorio. La Fiom ha ribadito la necessità di un protocollo da sottoscrivere in Prefettura su sicurezza e legalità nei cantieri, rilanciando quanto già richiesto in occasione dello sciopero dell'ottobre scorso. L'esito del convegno ha confermato l'urgenza di riportare al centro del dibattito un settore industriale considerato ingiustamente marginalizzato.

Capo Peloro, nuove regole per la navigazione: stop ai motori nella laguna

MESSINA - Nuove disposizioni per la navigazione nella Riserva naturale orientata della Laguna di Capo Peloro. La Capitaneria di **Porto** di **Messina** ha e [...] **MESSINA** - Nuove disposizioni per la navigazione nella Riserva naturale orientata della Laguna di Capo Peloro. La Capitaneria di **Porto** di **Messina** ha emanato un'ordinanza che introduce limiti e regole più stringenti all'interno dei laghi di Faro e Ganzirri e dei canali di collegamento. Il provvedimento entrerà in vigore dal 15 maggio 2026. L'ordinanza nasce al termine di un articolato confronto tra diversi enti, tra cui la Città Metropolitana di **Messina** - ente gestore della riserva - e l'ASP. Le nuove misure puntano a garantire: Tra i punti centrali del provvedimento: La Capitaneria di **Porto** invita utenti del mare e operatori a rispettare le nuove disposizioni, sottolineando l'importanza di preservare la qualità delle acque e un'area di grande valore naturalistico. L'obiettivo è mantenere elevato il livello di protezione ambientale della laguna, considerata un patrimonio strategico per il territorio e per l'intera collettività. Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.



Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Rizzo (Adsp Messina): "Interlocuzioni con Fincantieri per lo Stretto"

Convegno sulla navalmeccanica peloritana, Palumbo nel mirino della Fiom per il presunto disimpegno in favore di Malta "La cantieristica rappresenta il genius loci di questa città. Il punto focale è quello di attrarre su **Messina** interlocutori internazionali di primissimo piano. Per questo abbiamo avviato con Fincantieri un ragionamento che è in nuce ma speriamo di portare avanti con il massimo dell'attenzione". È con questa frase, secondo quanto riportato da La Sicilia, che Francesco Rizzo, presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto, ha aperto il proprio intervento a un convegno sulla navalmeccanica peloritana organizzato dal segretario della Fiom Cgil **Messina**, Daniele David. Il presidente dell'Authority ha ribadito come in questo momento esistano le condizioni per attrarre grossi investitori, ricordando il caso del colosso Maersk pronto a sbarcare alla piattaforma logistica di Giammoro e il grosso investimento di Msc sul terminal crociere. Secondo i dati forniti durante il convegno, i quattro cantieri navalmeccanici attivi oggi a **Messina** - Palumbo, Cantieri dello Stretto, Intermarine, Liberty Lines - impiegano direttamente meno di 400 lavoratori. "Per dare un'idea della situazione, appena 15 anni fa, il rapporto fra lavoratori diretti dipendenti dei cantieri navali e lavoratori in appalto era di uno ogni cinque. Oggi c'è un lavoratore diretto, in media, ogni otto lavoratori degli appalti, in certi casi uno su dieci" ha stigmatizzato David. "Purtroppo, al netto della retorica, se la nostra discussione vuole andare oltre la testimonianza - aggiunge David - deve affrontare il problema che i più importanti armatori della città spostano le proprie commesse in luoghi dove lo stipendio medio di un architetto è di 476 euro al mese, o a Malta (come nel caso della Palumbo Spa) dove lo stipendio medio lordo di un operaio non supera i 14.000 euro all'anno". Sotto la lente del sindacato in particolare i cantieri Palumbo. "Il cantiere navale Palumbo di **Messina** - ha spiegato David - non è interessato da nessun progetto vero di manutenzione e degli impegni assunti in sede di concessione (che dovrebbe scadere, al netto di eventuali proroghe, nel 2027) non c'è traccia. Né delle 220 assunzioni (di cui 166 a tempo indeterminato) né dei 15 milioni di euro da investire per l'ammodernamento di un cantiere navale ormai decadente. Rilanciare la cantieristica navale nel Messinese significa intervenire con adeguati investimenti e pressing sul governo nazionale affinché siano messe in campo risorse adeguate per l'ammodernamento dei bacini, dei capannoni e delle attrezzature". All'incontro organizzato dalla Fiom Cgil, era stato invitato anche l'assessore regionale alle attività produttive, Edy Tamajo, che però ha disertato l'incontro. Un'assenza annotata come "emblema della distanza della Regione Siciliana dalle esigenze provenienti dal mondo del lavoro".

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.



Convegno sulla navalmeccanica peloritana, Palumbo nel mirino della Fiom per il presunto disimpegno in favore di Malta "La cantieristica rappresenta il genius loci di questa città. Il punto focale è quello di attrarre su Messina interlocutori internazionali di primissimo piano. Per questo abbiamo avviato con Fincantieri un ragionamento che è in nuce ma speriamo di portare avanti con il massimo dell'attenzione". È con questa frase, secondo quanto riportato da La Sicilia, che Francesco Rizzo, presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto, ha aperto il proprio intervento a un convegno sulla navalmeccanica peloritana organizzato dal segretario della Fiom Cgil Messina, Daniele David. Il presidente dell'Authority ha ribadito come in questo momento esistano le condizioni per attrarre grossi investitori, ricordando il caso del colosso Maersk pronto a sbarcare alla piattaforma logistica di Giammoro e il grosso investimento di Msc sul terminal crociere. Secondo i dati forniti durante il convegno, i quattro cantieri navalmeccanici attivi oggi a Messina - Palumbo, Cantieri dello Stretto, Intermarine, Liberty Lines - impiegano direttamente meno di 400 lavoratori. "Per dare un'idea della situazione, appena 15 anni fa, il rapporto fra lavoratori diretti dipendenti dei cantieri navali e lavoratori in appalto era di uno ogni cinque. Oggi c'è un lavoratore diretto, in media, ogni otto lavoratori degli appalti, in certi casi uno su dieci" ha stigmatizzato David. "Purtroppo, al netto della retorica, se la nostra discussione vuole andare oltre la testimonianza - aggiunge David - deve affrontare il problema che i più importanti armatori della città spostano le proprie commesse in luoghi dove lo stipendio medio di un architetto è di 476 euro al mese, o a Malta (come nel caso della Palumbo Spa) dove lo stipendio medio lordo di un operaio non supera i 14.000 euro all'anno". Sotto la lente del sindacato in particolare i cantieri Palumbo. "Il cantiere navale Palumbo di Messina - ha spiegato David - non è interessato da nessun progetto

Turismo, Caruso: "basta narrazioni distorte, Messina oggi ha una strategia vera"

Messina: l'ex assessore alla Cultura e al Turismo replica alle critiche dell'imprenditore Villari e del consigliere Oteri "È comprensibile che il clima elettorale spinga qualcuno a intervenire nel dibattito pubblico. Molto meno comprensibile è farlo attraverso una narrazione distorta e disinformata, che finisce per alimentare un disfattismo sterile e dannoso per Messina", così in una nota Enzo Caruso, ex assessore alla Cultura e al Turismo. Caruso richiama la necessità di partire dai fatti per altro già ampiamente esposti nel corso della conferenza stampa di martedì: "Per onestà intellettuale si dovrebbe guardare a ciò che è stato fatto e, semmai, costruire sopra. Non demolire per convenienza politica. Le ombre, del resto, non si eliminano spegnendo tutto, ma accendendo più luci". Entrando nel merito, l'ex assessore pone alcune domande: "Quale Amministrazione, prima d'ora, ha mai costruito una vera strategia turistica, mettendo in rete operatori, dialogando con buyer nazionali e internazionali e utilizzando strumenti moderni per promuovere Messina?". E ancora, sul piano dell'accoglienza: "Chi ha lavorato concretamente per rendere la città più accogliente - non a parole, ma nei fatti - intervenendo su arredo urbano, trasporti, segnaletica, info point, percorsi guidati e strumenti digitali?". Crociere Caruso si sofferma poi sul tema delle crociere dichiarando che: "È vero, esistono da oltre vent'anni. Ma per molto tempo nessuno si è posto il problema dell'accoglienza. I crocieristi venivano lasciati senza servizi e senza indicazioni adeguate". Oggi, sottolinea, "la situazione è cambiata: i visitatori entrano in città attraverso un'area organizzata, con servizi e informazioni, in un contesto finalmente ordinato e riconoscibile". L'ex assessore replica quindi alle critiche del consigliere Cosimo Oteri: "Si tratta di affermazioni che ripropongono una narrazione vecchia e miope, utile forse alla polemica ma dannosa per la città". "Circa il 60% dei crocieristi sceglie oggi di restare in città, invertendo un trend storico - aggiunge - e anche una spesa media contenuta genera un indotto significativo per il territorio". Caruso evidenzia inoltre il ruolo dell'intero **sistema** economico legato al turismo: "Dai servizi portuali all'accoglienza, si tratta di un comparto che produce economia reale e occupazione". Infine, uno sguardo al percorso avviato: "Nessuno nega il lavoro svolto in passato da tanti operatori. Ma oggi, a differenza di prima, esiste una rete tra Comune, **Autorità** di **Sistema**, agenzie e operatori". E conclude: "Oggi Messina ha una direzione, una credibilità e una consapevolezza nuova. Certo, qualcuno definisce tutto questo "ordinario", ma se l'ordinario fosse già esistito, avremmo potuto puntare a realizzare qualcosa di "straordinario".



Messina: l'ex assessore alla Cultura e al Turismo replica alle critiche dell'imprenditore Villari e del consigliere Oteri "È comprensibile che il clima elettorale spinga qualcuno a intervenire nel dibattito pubblico. Molto meno comprensibile è farlo attraverso una narrazione distorta e disinformata, che finisce per alimentare un disfattismo sterile e dannoso per Messina", così in una nota Enzo Caruso, ex assessore alla Cultura e al Turismo. Caruso richiama la necessità di partire dai fatti per altro già ampiamente esposti nel corso della conferenza stampa di martedì: "Per onestà intellettuale si dovrebbe guardare a ciò che è stato fatto e, semmai, costruire sopra. Non demolire per convenienza politica. Le ombre, del resto, non si eliminano spegnendo tutto, ma accendendo più luci". Entrando nel merito, l'ex assessore pone alcune domande: "Quale Amministrazione, prima d'ora, ha mai costruito una vera strategia turistica, mettendo in rete operatori, dialogando con buyer nazionali e internazionali e utilizzando strumenti moderni per promuovere Messina?". E ancora, sul piano dell'accoglienza: "Chi ha lavorato concretamente per rendere la città più accogliente - non a parole, ma nei fatti - intervenendo su arredo urbano, trasporti, segnaletica, info point, percorsi guidati e strumenti digitali?". Crociere Caruso si sofferma poi sul tema delle crociere dichiarando che: "È vero, esistono da oltre vent'anni. Ma per molto tempo nessuno si è posto il problema dell'accoglienza. I crocieristi venivano lasciati senza servizi e senza indicazioni adeguate". Oggi, sottolinea, "la situazione è cambiata: i visitatori entrano in città attraverso un'area organizzata, con servizi e informazioni, in un contesto finalmente ordinato e riconoscibile". L'ex assessore replica quindi alle

Cantieri navali a Messina. La Fiom: "C'è l'interesse di Fincantieri. Ma la Regione latita"

Redazione | giovedì 26 Marzo 2026 - 08:00 Settore in difficoltà ma secondo il sindacato il rilancio è possibile. Lo sviluppo della cantieristica navale messinese è possibile. Anzi, necessaria. L'importanza del rafforzamento di un comparto chiave per l'economia locale è la richiesta emersa al convegno promosso dalla Fiom che si è svolto presso l'Università di Messina. Il rilancio della navalmeccanica messinese passa da investimenti e progetti sul futuro dell'operatività dei cantieri e si fonda sulla centralità geografica e strutturale della città di Messina. Un ruolo non indifferente, come possibile player per il rilancio del Cantiere Navale di Messina potrebbe giocarlo Fincantieri: la conferma arriva dall'**Autorità portuale**, che ha avviato i primi contatti con l'azienda, come ha annunciato al convegno. Il confronto con le istituzioni e i candidati. Una sfida da non perdere per lo sviluppo e il rilancio dell'occupazione nel comparto: di questo la Fiom ha discusso oggi con i candidati a sindaco Federico Basile e Antonella Russo, con il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** di Messina Francesco Rizzo e con il presidente di Sicindistria Giuseppe Lupò. Ad aprire i lavori l'intervento del segretario generale della Fiom di Messina Daniele David. Sono intervenuti anche il coordinatore regionale della Cantieristica Navale della Fiom Serafino Biondo e il segretario generale della Cgil di Messina Pietro Patti. I lavori sono stati coordinati dalla giornalista Manuela Modica. L'allarme della Fiom sulla crisi industriale. Il segretario generale Fiom Messina Daniele David ha tracciato il quadro della situazione, evidenziando la condizione di crisi dei cantieri navali messinesi, anche a causa del disinteresse delle istituzioni. "Mentre lo sviluppo della cantieristica navale a livello nazionale ed internazionale è oggetto di una crescita esponenziale, Messina - ha dichiarato David - verrà esclusa da una straordinaria possibilità di rilancio industriale a causa della scarsa responsabilità sociale delle aziende locali e di una rappresentanza politica e istituzionale distante dagli interessi collettivi del territorio". La denuncia contro l'assenza della Regione. L'assenza al tavolo dell'assessore regionale Edmondo Tamajo, pure invitato ad intervenire, è stata annotata come "emblema della distanza della Regione siciliana dalle esigenze provenienti dal mondo del lavoro". "L'assenza di Tamajo è un fatto grave - denunciano il segretario generale Fiom Cgil Sicilia Francesco Foti, il segretario Fiom Messina Daniele David e il coordinatore della cantieristica navale Serafino Biondo - E' singolare che in tutte le sagre della salsiccia e del pane cunzato l'assessore alle Attività produttive sia presente e oggi diserti un'iniziativa importante che riguarda l'industria e una città storica come Messina". Legalità e prospettive future con Fincantieri. Al contrario, la Fiom ha apprezzato il lavoro fin qui svolto dal presidente dell'**Autorità portuale** Francesco Rizzo, che a sua volta ha giudicato



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

in maniera positiva l'attività svolta dalla Fiom. "Rizzo ha annunciato un primo contatto con Fincantieri, presenza ritenuta fondamentale a Messina - aggiungono Foti, Biondi e David - La Fiom ha ribadito inoltre quanto formalizzato in occasione dello sciopero dell'ottobre scorso: occorre un protocollo da sottoscrivere presso la Prefettura in materia di sicurezza e legalità all'interno dei cantieri navali. La riuscita dell'iniziativa di oggi è la conferma dell'importanza di fare luce su un settore industriale industriale ingiustamente marginalizzato".

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Laghi di Ganzirri e Faro, scatta il divieto di navigazione a motore

Nuova ordinanza della Capitaneria di porto: dal 15 maggio 2026 stop per tutelare la salute e l'ambiente. La Capitaneria di porto di Messina ha emanato l'Ordinanza che disciplina la navigazione nella Riserva naturale orientata "Laguna di Capo Peloro", in particolare all'interno dei laghi di Faro e Ganzirri e dei relativi canali di collegamento. Il provvedimento nasce da un lungo confronto tra la Città Metropolitana di Messina e l'Asp. L'obiettivo primario è garantire la sicurezza igienico-sanitaria delle acque, proteggendo gli allevamenti di molluschi e l'intero ecosistema della Laguna da possibili fonti di inquinamento e criticità correlate. Le nuove regole per la navigazione. L'ordinanza introduce il divieto assoluto di navigazione a motore all'interno dei laghi e dei canali. Sarà consentito il transito nei canali di collegamento esclusivamente tramite l'utilizzo di remi o altri sistemi di propulsione non inquinanti. Inoltre, per la sosta, l'ancoraggio e l'ormeggio, sarà obbligatorio ottenere una preventiva autorizzazione dall'Ente Gestore della Riserva. Sicurezza e riconoscimento delle unità. Per assicurare il rispetto delle norme e prevenire abusi, sono state introdotte misure specifiche per rendere facilmente identificabili le imbarcazioni autorizzate. La Capitaneria invita la collettività alla massima collaborazione per salvaguardare un'area di inestimabile pregio naturalistico, nell'interesse di tutti i cittadini.



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, l'ex Fiera ora è un parco fronte mare VIDEO

giovedì 26 Marzo 2026 - 13:00 Lavori finiti, ora il collaudo. Aprirà a giugno servizio di Silvia De Domenico MESSINA - L'ex Fiera di Messina ora è un parco fronte mare. I lavori si sono conclusi, i prossimi mesi saranno dedicati al collaudo dell'opera e l'apertura è prevista per il mese di giugno. Il progetto dell'Autorità di Sistema Portuale di Messina. Ecco il nuovo parco Giochi inclusivi, campo da basket, aree per il fitness, per il relax e per i cani. Il nuovo parco è stato progettato pensando a tutte le tipologie di cittadini, dai bambini, alle famiglie, agli sportivi e agli anziani. Nuovi impianti sportivi Nella parte nord del parco è stato realizzato un nuovo impianto sportivo. Un campo in cui giocare a basket guardando il mare. Una posizione privilegiata per gli appassionati della pallacanestro. Ma anche per chi ama fare sport all'aria aperta. Sono state realizzate, infatti, due aree per il fitness. Una per l'allenamento a corpo libero, su dei tappetini antitrauma, e una dotata di attrezzi per lo sport. L'area giochi inclusiva e la spiaggetta accessibile Sono state progettate e realizzate due aree giochi, di cui una inclusiva. Scivoli, altalene, giochini a dondolo, tutto posizionato su un apposito tappetino antitrauma. Inoltre c'è un accesso diretto alla spiaggetta vicina. Tramite un'ampia scalinata o una passerella accessibili, infatti, si può raggiungere la piccola spiaggia adiacente al torrente Giostra. Ovviamente si tratta di una zona non balneabile, perché molto vicina al torrente appunto, ma può essere utilizzata come solarium o semplicemente per una passeggiata sulla sabbia. Aree relax e cani Sparse sul grande prato ci sono diverse sedute. Moltissime panchine costeggiano il lungo sentiero e sotto il grande albero monumentale sono stati posizionati tavoli e panche in cemento per il pic nic. E proprio accanto, nell'ingresso nord del parco, è stata realizzata un'area di sgambamento per i cani. Una zona recintata in cui poter lasciare liberi i propri animali. Anche i bagni sono stati ristrutturati. Vedi qui la galleria fotografica del nuovo parco.



giovedì 26 Marzo 2026 - 13:00 Lavori finiti, ora il collaudo. Aprirà a giugno servizio di Silvia De Domenico MESSINA - L'ex Fiera di Messina ora è un parco fronte mare. I lavori si sono conclusi, i prossimi mesi saranno dedicati al collaudo dell'opera e l'apertura è prevista per il mese di giugno. Il progetto dell'Autorità di Sistema Portuale di Messina. Ecco il nuovo parco Giochi inclusivi, campo da basket, aree per il fitness, per il relax e per i cani. Il nuovo parco è stato progettato pensando a tutte le tipologie di cittadini, dai bambini, alle famiglie, agli sportivi e agli anziani. Nuovi impianti sportivi Nella parte nord del parco è stato realizzato un nuovo impianto sportivo. Un campo in cui giocare a basket guardando il mare. Una posizione privilegiata per gli appassionati della pallacanestro. Ma anche per chi ama fare sport all'aria aperta. Sono state realizzate, infatti, due aree per il fitness. Una per l'allenamento a corpo libero, su dei tappetini antitrauma, e una dotata di attrezzi per lo sport. L'area giochi inclusiva e la spiaggetta accessibile Sono state progettate e realizzate due aree giochi, di cui una inclusiva. Scivoli, altalene, giochini a dondolo, tutto posizionato su un apposito tappetino antitrauma. Inoltre c'è un accesso diretto alla spiaggetta vicina. Tramite un'ampia scalinata o una passerella accessibili, infatti, si può raggiungere la piccola spiaggia adiacente al torrente Giostra. Ovviamente si tratta di una zona non balneabile, perché molto vicina al torrente appunto, ma può essere utilizzata come solarium o semplicemente per una passeggiata sulla sabbia. Aree relax e cani Sparse sul grande prato ci sono diverse sedute. Moltissime panchine costeggiano il lungo sentiero e sotto il grande albero monumentale sono stati posizionati tavoli e panche in cemento per il pic nic. E proprio accanto, nell'ingresso nord del parco, è stata realizzata un'area di

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Aree sport, relax, giochi e cani: un nuovo parco inclusivo a Messina VIDEO

giovedì 26 Marzo 2026 - 13:30 I due hub vaccinali dell'ex Fiera verranno recuperati e gestiti dal Comune servizio di Silvia De Domenico MESSINA - Un nuovo parco inclusivo a Messina. E' stato realizzato all'interno dell' ex Fiera dall'Autorità di sistema portuale dello Stretto. Tanto verde e lunghe passeggiate con vista sullo Stretto. Aree per lo sport, per il relax, giochi inclusivi e spazi per i cani. Ecco il nuovo parco. Un parco inclusivo e accessibile A raccontare il progetto realizzato all'interno dell'ex Fiera è il direttore dei lavori, l'architetto Giovanni Lazzari . "Dopo tanta fatica e tanti imprevisti superati ciò che avevamo progettato adesso è realtà", dice con soddisfazione Lazzari. " Uno dei pochi parchi inclusivi in Italia . Il tema dell'accessibilità era fondamentale per noi", aggiunge. I giochi sono stati pensati per tutti i bambini, così come l'accesso alla spiaggia tramite una passerella per carrozzine e passeggini, ma anche i percorsi tattili per non vedenti all'interno dei lunghi sentieri. Lavori conclusi, ora il collaudo "I lavori si sono conclusi, l'impresa si sta occupando degli ultimi ritocchi. Ora continueremo con la fase del collaudo e il presidente Rizzo ha previsto l'apertura del parco per il 21 giugno ", dichiara la rup Alessia Scimone I due hub vaccinali verranno recuperati e riutilizzati I due hub vaccinali, i padiglioni 7A e 7B , non verranno demoliti ma riutilizzati. Il Comune di Messina ha già fatto richiesta all'Autorità portuale per la gestione dei due padiglioni. "Verranno utilizzati per svolgere eventi o attività istituzionali, ma anche iniziative legate alle politiche giovanili", ha spiegato il direttore dell'Ufficio territoriale Messina Tremestieri, Ettore Gentile . "Stiamo anche valutando con il Comune di Messina di installare una recinzione artistica intorno al parco per garantire la massima sicurezza", ha concluso Gentile.



giovedì 26 Marzo 2026 - 13:30 I due hub vaccinali dell'ex Fiera verranno recuperati e gestiti dal Comune servizio di Silvia De Domenico MESSINA - Un nuovo parco inclusivo a Messina. E' stato realizzato all'interno dell' ex Fiera dall'Autorità di sistema portuale dello Stretto. Tanto verde e lunghe passeggiate con vista sullo Stretto. Aree per lo sport, per il relax, giochi inclusivi e spazi per i cani. Ecco il nuovo parco. Un parco inclusivo e accessibile A raccontare il progetto realizzato all'interno dell'ex Fiera è il direttore dei lavori, l'architetto Giovanni Lazzari . "Dopo tanta fatica e tanti imprevisti superati ciò che avevamo progettato adesso è realtà", dice con soddisfazione Lazzari. " Uno dei pochi parchi inclusivi in Italia . Il tema dell'accessibilità era fondamentale per noi", aggiunge. I giochi sono stati pensati per tutti i bambini, così come l'accesso alla spiaggia tramite una passerella per carrozzine e passeggini, ma anche i percorsi tattili per non vedenti all'interno dei lunghi sentieri. Lavori conclusi, ora il collaudo "I lavori si sono conclusi, l'impresa si sta occupando degli ultimi ritocchi. Ora continueremo con la fase del collaudo e il presidente Rizzo ha previsto l'apertura del parco per il 21 giugno ", dichiara la rup Alessia Scimone I due hub vaccinali verranno recuperati e riutilizzati I due hub vaccinali, i padiglioni 7A e 7B , non verranno demoliti ma riutilizzati. Il Comune di Messina ha già fatto richiesta all'Autorità portuale per la gestione dei due padiglioni. "Verranno utilizzati per svolgere eventi o attività istituzionali, ma anche iniziative legate alle politiche giovanili", ha spiegato il direttore dell'Ufficio territoriale Messina Tremestieri, Ettore Gentile . "Stiamo anche valutando con il Comune di Messina di installare una recinzione artistica intorno al parco per garantire la massima sicurezza", ha concluso Gentile.

Catania Oggi

Catania

Comune di Catania, l'assessore Sangiorgio annuncia l'approvazione del Pudm entro 60 giorni

Pudm a Catania, l'assessore Sangiorgio accelera: «Piano pronto entro due mesi». Al Palazzo della Cultura il punto sulla gestione del demanio marittimo: tra le sfide della Direttiva Bolkestein e i danni del ciclone Harry, l'amministrazione punta su mobilità e sicurezza per ridisegnare il litorale della Plaia e della Scogliera. Il Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo (Pudm) di Catania è alle battute finali. Durante un incontro di oltre due ore svoltosi ieri al Palazzo della Cultura, l'assessore all'Urbanistica Luca Sangiorgio ha garantito che lo strumento verrà esitato in via definitiva entro due mesi al massimo. La scadenza è dettata dalla necessità di completare entro giugno 2027 le procedure di affidamento dei lotti in concessione, come previsto dalle linee guida regionali e dalla Direttiva Bolkestein. Il rischio, in caso di ulteriori ritardi, è il commissariamento del Comune. Ad oggi, solo 2 comuni costieri siciliani su 120 hanno concluso l'iter. Le novità del Piano: mobilità e post-ciclone. Il direttore all'Urbanistica, Biagio Bisignani, ha spiegato che le tavole sono pressoché pronte e integrano il lavoro già svolto con le nuove richieste della Regione. Tra i punti qualificanti del nuovo Pudm figurano il potenziamento dei parcheggi e della mobilità, inclusa la cosiddetta "via di fuga" dalla Plaia. Il Piano tiene conto anche dei mutamenti morfologici causati dal ciclone Harry, che ha ridisegnato alcuni tratti della costa tra piazza Europa e Aci Castello, riportando alla luce, ad esempio, la spiaggetta presso il "Porto Rossi". Confronto con gli operatori e sicurezza. Al tavolo tecnico hanno partecipato assessori, consulenti, rappresentanti sindacali dei balneari (Cna e Sib Confcommercio), ambientalisti e consiglieri comunali di diversi schieramenti. Il presidente della commissione Urbanistica, Erio Buceti, ha ribadito come il tema non sia più prorogabile dopo anni di attesa. Dagli operatori è giunta la richiesta di garantire che il Pudm assicuri sicurezza e presidi sul litorale non solo durante la stagione estiva, ma per tutto l'anno. L'amministrazione ha confermato la volontà di preservare l'ambiente naturale, sfruttando anche i finanziamenti regionali per gli interventi post-ciclone.



Pudm a Catania, l'assessore Sangiorgio accelera: «Piano pronto entro due mesi». Al Palazzo della Cultura il punto sulla gestione del demanio marittimo: tra le sfide della Direttiva Bolkestein e i danni del ciclone Harry, l'amministrazione punta su mobilità e sicurezza per ridisegnare il litorale della Plaia e della Scogliera. Il Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo (Pudm) di Catania è alle battute finali. Durante un incontro di oltre due ore svoltosi ieri al Palazzo della Cultura, l'assessore all'Urbanistica Luca Sangiorgio ha garantito che lo strumento verrà esitato in via definitiva entro due mesi al massimo. La scadenza è dettata dalla necessità di completare entro giugno 2027 le procedure di affidamento dei lotti in concessione, come previsto dalle linee guida regionali e dalla Direttiva Bolkestein. Il rischio, in caso di ulteriori ritardi, è il commissariamento del Comune. Ad oggi, solo 2 comuni costieri siciliani su 120 hanno concluso l'iter. Le novità del Piano: mobilità e post-ciclone. Il direttore all'Urbanistica, Biagio Bisignani, ha spiegato che le tavole sono pressoché pronte e integrano il lavoro già svolto con le nuove richieste della Regione. Tra i punti qualificanti del nuovo Pudm figurano il potenziamento dei parcheggi e della mobilità, inclusa la cosiddetta "via di fuga" dalla Plaia. Il Piano tiene conto anche dei mutamenti morfologici causati dal ciclone Harry, che ha ridisegnato alcuni tratti della costa tra piazza Europa e Aci Castello, riportando alla luce, ad esempio, la spiaggetta presso il "Porto Rossi". Confronto con gli operatori e sicurezza. Al tavolo tecnico hanno partecipato assessori, consulenti, rappresentanti sindacali dei balneari (Cna e Sib Confcommercio), ambientalisti e consiglieri comunali di diversi schieramenti. Il presidente della commissione Urbanistica, Erio Buceti, ha ribadito come il tema non sia più prorogabile dopo anni di attesa. Dagli operatori è giunta la richiesta di garantire che il Pudm assicuri sicurezza e presidi sul litorale non solo durante la stagione estiva, ma per tutto l'anno. L'amministrazione ha confermato la volontà di preservare l'ambiente naturale, sfruttando anche i finanziamenti regionali per gli interventi post-ciclone.

Il Fatto Nisseno

Catania

Gela, Alario(Ugl Caltanissetta): Fino a oggi l'assenza di un porto praticabile ha cancellato una fetta importante di economia

Gio, 26/03/2026 - 12:14 Il porto rifugio di Gela, ormai da anni, è inaccessibile, a causa dell'insabbiamento dei fondali. La capitaneria, in settimana, ha autorizzato nuove attività di campionamento finalizzate ad aggiornare il piano di caratterizzazione delle sabbie. Sono attività che vanno effettuate, perché previste nella disciplina che regola le aree Sin dice il segretario Ugl Caltanissetta Andrea Alario però, è un passaggio che va concluso prima possibile e non deve rimanere fine a sé stesso come, purtroppo, già accaduto in passato. Si deve avanzare nella procedura e pervenire alla gara per i lavori di dragaggio e per quelli del braccio di ponente. Alario ribadisce l'importanza di questa infrastruttura. Il porto rifugio di Gela può diventare un fronte di collegamento con le tratte che passano dal Mediterraneo, anche verso il nord Africa e non solo sottolinea come Ugl, diverse volte, pubblicamente, abbiamo denunciato il fermo totale di questa infrastruttura. Prima la Regione e ora, con il passaggio di gestione, l'Autorità portuale della Sicilia occidentale, hanno attivato iter che non possono durare all'infinito. Il 2026 deve essere l'anno almeno dell'affidamento dei lavori e di attività che sono propedeutiche. Il sindacalista sottolinea inoltre che fino a oggi l'assenza di un porto praticabile ha cancellato una fetta importante di economia e fatto venire meno la marineria gelese. Se Gela vuole un'economia turistica ma anche commerciale, senza dimenticare l'apporto dell'industria, non può permettersi di andare avanti senza un asset essenziale come il porto conclude l'appello è rivolto a tutte le istituzioni. Come Ugl siamo pronti a partecipare al tavolo tecnico che è stato attivato in Comune e a farci carico di ogni tipo di interlocuzione.



Porto rifugio, Alario: "Serve celerità, i lavori non possono tardare ancora"

Gela. Il porto rifugio, ormai da anni, è inaccessibile, a causa dell'insabbiamento dei fondali. La capitaneria, in settimana, ha autorizzato nuove attività di campionamento finalizzate ad aggiornare il piano di caratterizzazione delle sabbie. Sono attività che vanno effettuate, perché previste nella disciplina che regola le aree Sin dice il segretario Ugl Caltanissetta Andrea Alario però, è un passaggio che va concluso prima possibile e non deve rimanere fine a sé stesso come, purtroppo, già accaduto in passato. Si deve avanzare nella procedura e pervenire alla gara per i lavori di dragaggio e per quelli del braccio di ponente. Alario ribadisce l'importanza di questa infrastruttura. Il porto rifugio può diventare un fronte di collegamento con le tratte che passano dal Mediterraneo, anche verso il nord Africa e non solo sottolinea come Ugl, diverse volte, pubblicamente, abbiamo denunciato il fermo totale di questa infrastruttura. Prima la Regione e ora, con il passaggio di gestione, l'Autorità portuale della Sicilia occidentale, hanno attivato iter che non possono durare all'infinito. Il 2026 deve essere l'anno almeno dell'affidamento dei lavori e di attività che sono propedeutiche. Il sindacalista sottolinea inoltre che fino a oggi l'assenza di un porto praticabile ha cancellato una fetta importante di economia e fatto venire meno la marineria gelese. Se la città vuole un'economia turistica ma anche commerciale, senza dimenticare l'apporto dell'industria, non può permettersi di andare avanti senza un asset essenziale come il porto conclude l'appello è rivolto a tutte le istituzioni. Come Ugl siamo pronti a partecipare al tavolo tecnico che è stato attivato in Comune e a farci carico di ogni tipo di interlocuzione.

Quotidiano di Gela

Porto rifugio, Alario: "Serve celerità, i lavori non possono tardare ancora"

03/26/2026 12:14

Gela. Il porto rifugio, ormai da anni, è inaccessibile, a causa dell'insabbiamento dei fondali. La capitaneria, in settimana, ha autorizzato nuove attività di campionamento finalizzate ad aggiornare il piano di caratterizzazione delle sabbie. "Sono attività che vanno effettuate, perché previste nella disciplina che regola le aree Sin - dice il segretario Ugl Caltanissetta Andrea Alario - però, è un passaggio che va concluso prima possibile e non deve rimanere fine a sé stesso come, purtroppo, già accaduto in passato. Si deve avanzare nella procedura e pervenire alla gara per i lavori di dragaggio e per quelli del braccio di ponente". Alario ribadisce l'importanza di questa infrastruttura. "Il porto rifugio può diventare un fronte di collegamento con le tratte che passano dal Mediterraneo, anche verso il nord Africa e non solo - sottolinea - come Ugl, diverse volte, pubblicamente, abbiamo denunciato il fermo totale di questa infrastruttura. Prima la Regione e ora, con il passaggio di gestione, l'Autorità portuale della Sicilia occidentale, hanno attivato iter che non possono durare all'infinito. Il 2026 deve essere l'anno almeno dell'affidamento dei lavori e di attività che sono propedeutiche". Il sindacalista sottolinea inoltre che "fino a oggi l'assenza di un porto praticabile ha cancellato una fetta importante di economia e fatto venire meno la marineria gelese". "Se la città vuole un'economia turistica ma anche commerciale, senza dimenticare l'apporto dell'industria, non può permettersi di andare avanti senza un asset essenziale come il porto - conclude - l'appello è rivolto a tutte le istituzioni. Come Ugl siamo pronti a partecipare al tavolo tecnico che è stato attivato in Comune e a farci carico di ogni tipo di interlocuzione".

Musumeci, '17 milioni per prevenzione sismica isole minori Sicilia'

'Dopo il ciclone modificate le priorità della regione, approvata rimodulazione interventi' Quasi 17 milioni di euro a disposizione della Regione Siciliana per interventi di prevenzione strutturale in alcuni **porti** delle isole minori. Lo comunica il ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare Nello Musumeci, dopo avere accolto la proposta della Regione stessa di rivedere, a seguito del ciclone Harry, le iniziali destinazioni candidate nel bando dell'ottobre scorso. Con il disco verde del ministro, il dipartimento nazionale Casa Italia e la Regione Siciliana possono sottoscrivere l'accordo che consentirà l'avvio delle procedure. Gli otto interventi riguardano le infrastrutture portuali di Santa Marina di Salina, Leni, Favignana e Lipari (Alicudi, Filicudi, Panarea) per un importo totale dei progetti di 16.726 mila euro. "I danni arrecati dal ciclone - spiega il ministro Musumeci - ha in parte modificato le priorità evidenziate dalla Regione con il nostro Avviso nazionale del 9 ottobre scorso. Approvando la rimodulazione degli interventi, consentiamo agli scali portuali siciliani selezionati dal governo regionale il necessario rafforzamento sismico, anche per garantire la loro funzionalità in caso di emergenza".



Musumeci "17 milioni per la prevenzione strutturale dei porti delle isole minori in Sicilia"

Lo comunica il ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare Nello Musumeci, dopo avere accolto la proposta della Regione stessa di rivedere, a seguito del ciclone Harry, le iniziali destinazioni candidate nel bando dell'ottobre scorso. Con il disco verde del ministro, il dipartimento nazionale Casa Italia e la Regione Siciliana possono sottoscrivere l'accordo che consentirà l'avvio delle procedure. Gli otto interventi riguardano le infrastrutture portuali di Santa Marina di Salina, Leni, Favignana e Lipari (Alicudi, Filicudi, Panarea) per un importo totale dei progetti di 16.726 mila euro. "I danni arrecati dal ciclone - spiega il ministro Musumeci - ha in parte modificato le priorità evidenziate dalla Regione con il nostro Avviso nazionale del 9 ottobre scorso. Approvando la rimodulazione degli interventi, consentiamo agli scali portuali siciliani selezionati dal governo regionale il necessario rafforzamento sismico, anche per garantire la loro funzionalità in caso di emergenza". - Foto IPA Agency - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



La commissaria Tardino con l'International Propeller all'ambasciata italiana a Londra

LONDRA. Il tredicesimo appuntamento dell'International Mission dell'International Propeller Clubs Italy guidato dal presidente Umberto Masucci ha avuto come scenografia la sede dell'ambasciata d'Italia a Londra. Rappresentanti istituzionali, operatori del settore marittimo e portuale e soggetti internazionali si sono confrontati sugli scenari evolutivi del trasporto marittimo globale. Occhi puntati sulla presentazione del Report Imo 2026 e sulla geopolitica, senza dimenticare la tavola rotonda che ha analizzato le prospettive del settore alla luce delle transizioni in atto: sostenibilità ambientale, innovazione tecnologica, sicurezza delle catene logistiche e competitività dei porti europei. Tra i partecipanti, oltre all'ambasciatore italiano Inigo Lambertini, anche Annalisa Tardino, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, che ha preso parte al confronto insieme a esponenti di primo piano del panorama istituzionale e industriale. Il dibattito ha messo in luce quanto sia indispensabile anche «rafforzare il ruolo strategico dei porti come poli energetici e logistici», che risultino in grado di «accompagnare la transizione ecologica senza compromettere l'efficienza e la sostenibilità economica del sistema». In particolare, l'attenzione si è incentrata sul Mediterraneo e sul contributo che i porti italiani (a cominciare da quelli siciliani) possono offrire «in termini di connessioni, innovazione e resilienza», com'è stato detto. Tardino ha anche incontrato il direttore dell'Istituto Italiano di Cultura di Londra, Francesco Bongarrà, di origine siciliana, per uno scambio di idee riguardante il rafforzamento delle strategie di promozione dei porti e dei rispettivi territori sul mercato anglosassone. Questo il commento della commissaria straordinaria dell'istituzione portuale palermitana, Annalisa Tardino: «Appuntamenti come questo rappresentano un'occasione preziosa per confrontarsi con i principali attori del settore marittimo a livello internazionale, per contribuire attivamente alla definizione delle politiche future del trasporto marittimo e per stringere accordi proficui. Il sistema portuale della Sicilia occidentale è pienamente consapevole delle sfide che ha davanti: dalla transizione energetica alla digitalizzazione, fino alla necessità di garantire competitività e sostenibilità. Tuttavia, siamo altrettanto convinti che queste sfide debbano trasformarsi in opportunità concrete di crescita. Occorre proseguire con determinazione lungo un percorso che coniughi innovazione, sostenibilità e sviluppo, evitando approcci ideologici e privilegiando soluzioni pragmatiche capaci di rispondere alle esigenze reali degli operatori e dei territori. Consapevoli che ciò che fa crescere la Sicilia rafforza l'Italia. E ciò che rafforza l'Italia rende più solida l'Europa».



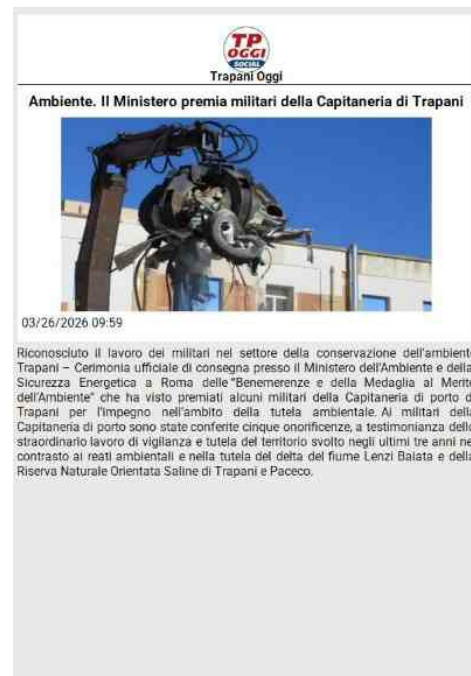
LONDRA. Il tredicesimo appuntamento dell'International Mission dell'International Propeller Clubs Italy guidato dal presidente Umberto Masucci ha avuto come scenografia la sede dell'ambasciata d'Italia a Londra. Rappresentanti istituzionali, operatori del settore marittimo e portuale e soggetti internazionali si sono confrontati sugli scenari evolutivi del trasporto marittimo globale. Occhi puntati sulla presentazione del Report Imo 2026 e sulla geopolitica, senza dimenticare la tavola rotonda che ha analizzato le prospettive del settore alla luce delle transizioni in atto: sostenibilità ambientale, innovazione tecnologica, sicurezza delle catene logistiche e competitività dei porti europei. Tra i partecipanti, oltre all'ambasciatore italiano Inigo Lambertini, anche Annalisa Tardino, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, che ha preso parte al confronto insieme a esponenti di primo piano del panorama istituzionale e industriale. Il dibattito ha messo in luce quanto sia indispensabile anche «rafforzare il ruolo strategico dei porti come poli energetici e logistici», che risultino in grado di «accompagnare la transizione ecologica senza compromettere l'efficienza e la sostenibilità economica del sistema». In particolare, l'attenzione si è incentrata sul Mediterraneo e sul contributo che i porti italiani (a cominciare da quelli siciliani) possono offrire «in termini di connessioni, innovazione e resilienza», com'è stato detto. Tardino ha anche incontrato il direttore dell'Istituto Italiano di Cultura di Londra, Francesco Bongarrà, di origine siciliana, per uno scambio di idee riguardante il rafforzamento delle strategie di promozione dei porti e dei rispettivi territori sul mercato anglosassone. Questo il commento della commissaria straordinaria dell'istituzione portuale palermitana, Annalisa Tardino: «Appuntamenti come questo rappresentano un'occasione preziosa per confrontarsi con i principali attori del settore marittimo a livello internazionale, per contribuire attivamente alla

Trapani Oggi

Trapani

Ambiente. Il Ministero premia militari della Capitaneria di Trapani

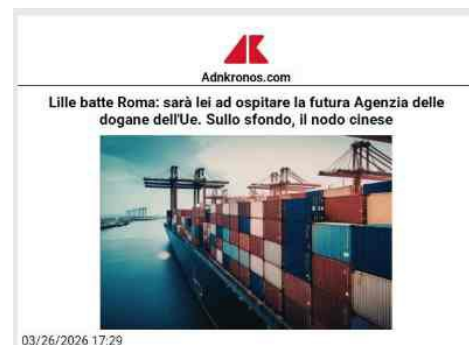
Riconosciuto il lavoro dei militari nel settore della conservazione dell'ambiente **Trapani** - Cerimonia ufficiale di consegna presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica a Roma delle "Benemerenze e della Medaglia al Merito dell'Ambiente" che ha visto premiati alcuni militari della Capitaneria di **porto** di **Trapani** per l'impegno nell'ambito della tutela ambientale. Ai militari della Capitaneria di **porto** sono state conferite cinque onorificenze, a testimonianza dello straordinario lavoro di vigilanza e tutela del territorio svolto negli ultimi tre anni nel contrasto ai reati ambientali e nella tutela del delta del fiume Lenzi Baiata e della Riserva Naturale Orientata Saline di **Trapani** e Paceco.



Lille batte Roma: sarà lei ad ospitare la futura Agenzia delle dogane dell'Ue. Sullo sfondo, il nodo cinese

Tassello della più ampia riforma doganale proposta dalla Commissione, coordinerà in modo uniforme le attività delle autorità doganali nazionali. Sullo sfondo, la sovracapacità cinese e il rischio frodi. Sarà la francese Lille ad ospitare la futura Autorità doganale dell'Unione europea (Euca), dopo una votazione al fotofinish che ieri l'ha vista prevalere su Roma in una finalissima a due, sbaragliate le altre 7 candidate. La decisione è stata presa dal il Consiglio europeo e dall'Europarlamento in una riunione interistituzionale informale a livello politico. Nove Stati membri avevano presentato domanda nell'ottobre 2025: Belgio (Liegi), Croazia (Zagabria), Francia (Lille), Italia (Roma), Paesi Bassi (L'Aia), Polonia (Varsavia), Portogallo (Porto), Romania (Bucarest) e Spagna (Malaga). Come ha vinto Lille Riuniti a Bruxelles, i rappresentanti dei governi nazionali e i legislatori europei hanno scelto separatamente le loro due favorite, convergendo entrambi su Roma e Lille. Al ballottaggio finale, sono serviti tre turni di votazione per assegnare la vittoria alla città francese, che ha ottenuto 36 preferenze (il minimo necessario) contro le 18 della capitale italiana. Il relatore della riforma doganale per l'Eurocamera, Dirk Gotink ha commentato: "Le dogane francesi vantano una lunga e solida tradizione di eccellente lavoro in materia, e ho piena fiducia anche nell'ambiente di sicurezza informatica che saranno in grado di offrire".

Il presidente francese, Emmanuel Macron, ha esultato su X, definendo Lille "una metropoli aperta e pienamente europea". "Saremo all'altezza della situazione per modernizzare l'unione doganale e rafforzare la fiducia nel mercato interno dell'Unione europea", ha proseguito. Per Roma si tratta invece della seconda sconfitta in due anni, dopo che nel 2024 le capitali - con un diverso sistema decisionale - assegnarono l'Autorità Ue per l'Antiriciclaggio a Francoforte. Cosa farà l'Autorità doganale dell'Unione europea Il nuovo ente, che dovrebbe avere un organico di circa 250 dipendenti, coordinerà e supporterà in modo uniforme le attività delle autorità doganali nazionali in tutta l'Unione. Gestirà i dati doganali in modo centralizzato, e a monte i codici verranno uniformati. Sintetizzando, supervisionerà tutte le importazioni. L'Agenzia è un tassello di un più ampio lavoro di riforma del sistema doganale complessivo del blocco, attualmente frammentato in molteplici sistemi nazionali. Un lavoro reso ancora più necessario dall'aumento dei flussi commerciali, dalla rapida crescita dell'e-commerce e non da ultimo dal mutamento degli scenari geopolitici, con il presidente degli Stati Uniti Donald Trump che nell'aprile 2025 ha avviato una politica commerciale aggressiva, protezionista, in cui peraltro i dazi sono usati come arma negoziale generale. Un aspetto, quest'ultimo, sottolineato dal ministro francese per gli Affari europei, Benjamin Haddad, che sui social ha scritto: "In un momento in cui il commercio è tornato a essere un'arma diplomatica, questa Autorità svolgerà un ruolo decisivo nella difesa



Tassello della più ampia riforma doganale proposta dalla Commissione, coordinerà in modo uniforme le attività delle autorità doganali nazionali. Sullo sfondo, la sovracapacità cinese e il rischio frodi. Sarà la francese Lille ad ospitare la futura Autorità doganale dell'Unione europea (Euca), dopo una votazione al fotofinish che ieri l'ha vista prevalere su Roma in una finalissima a due, sbaragliate le altre 7 candidate. La decisione è stata presa dal il Consiglio europeo e dall'Europarlamento in una riunione interistituzionale informale a livello politico. Nove Stati membri avevano presentato domanda nell'ottobre 2025: Belgio (Liegi), Croazia (Zagabria), Francia (Lille), Italia (Roma), Paesi Bassi (L'Aia), Polonia (Varsavia), Portogallo (Porto), Romania (Bucarest) e Spagna (Malaga). Come ha vinto Lille Riuniti a Bruxelles, i rappresentanti dei governi nazionali e i legislatori europei hanno scelto separatamente le loro due favorite, convergendo entrambi su Roma e Lille. Al ballottaggio finale, sono serviti tre turni di votazione per assegnare la vittoria alla città francese, che ha ottenuto 36 preferenze (il minimo necessario) contro le 18 della capitale italiana. Il relatore della riforma doganale per l'Eurocamera, Dirk Gotink ha commentato: "Le dogane francesi vantano una lunga e solida tradizione di eccellente lavoro in materia, e ho piena fiducia anche nell'ambiente di sicurezza informatica che saranno in grado di offrire". Il presidente francese, Emmanuel Macron, ha esultato su X, definendo Lille "una metropoli aperta e pienamente europea". "Saremo all'altezza della situazione per modernizzare l'unione doganale e rafforzare la fiducia nel mercato interno dell'Unione europea", ha proseguito. Per Roma si tratta invece della seconda sconfitta in due anni, dopo che nel 2024 le capitali - con un diverso sistema decisionale - assegnarono l'Autorità Ue per l'Antiriciclaggio a Francoforte. Cosa farà l'Autorità doganale dell'Unione europea Il nuovo ente, che dovrebbe avere un organico di circa 250 dipendenti, coordinerà e supporterà in modo uniforme le attività delle autorità doganali nazionali in tutta l'Unione. Gestirà i dati doganali in modo centralizzato, e a monte i codici verranno uniformati. Sintetizzando, supervisionerà tutte le importazioni. L'Agenzia è un tassello di un più ampio lavoro di riforma del sistema doganale complessivo del blocco, attualmente frammentato in molteplici sistemi nazionali. Un lavoro reso ancora più necessario dall'aumento dei flussi commerciali, dalla rapida crescita dell'e-commerce e non da ultimo dal mutamento degli scenari geopolitici, con il presidente degli Stati Uniti Donald Trump che nell'aprile 2025 ha avviato una politica commerciale aggressiva, protezionista, in cui peraltro i dazi sono usati come arma negoziale generale. Un aspetto, quest'ultimo, sottolineato dal ministro francese per gli Affari europei, Benjamin Haddad, che sui social ha scritto: "In un momento in cui il commercio è tornato a essere un'arma diplomatica, questa Autorità svolgerà un ruolo decisivo nella difesa

dei nostri interessi". La riforma doganale del blocco europeo La proposta di riforma doganale del blocco è stata presentata dalla Commissione nel 2023, secondo una visione basata sui dati e su una gestione unitaria delle frontiere doganali. L'obiettivo è quello di "rafforzare, modernizzare e semplificare il funzionamento complessivo delle dogane, creando un sistema digitalizzato più semplice ed efficiente", fa sapere l'organo esecutivo in una nota. Maro efovi, commissario per il commercio, ha commentato "con grande favore il raggiungimento di un accordo tra i colegislatori, che consentirà di avviare la creazione di un futuro attore chiave per la nostra Unione doganale, affinché agisca in modo unitario". La sede dell'Euca ora verrà inclusa nel regolamento generale sulla riforma doganale, sul quale le discussioni politiche tra il Consiglio e il Parlamento sono in fase finale. La data di inizio delle attività dell'Autorità dovrà essere concordata nell'ambito di tali negoziati. Il controllo cinese sui porti europei L'Autorità dovrà anche contrastare le frodi e dunque cercare di proteggere il mercato unico europeo. Un capitolo a parte in questo senso lo merita la Cina. Nel 2025 il disavanzo commerciale dell'Ue con Pechino è salito fino a circa 360 miliardi di euro, mentre il timore suscitato dalla guerra dei dazi avviata da Trump ad aprile dello scorso anno si è concretizzato: le tariffe imposte dalla Casa bianca hanno dirottato molte merci in Europa, che è diventata uno sbocco ancora più importante per la sovraccapacità produttiva del Dragone. La stragrande maggior parte di questi beni viene movimentata tramite navi, dunque passando per i porti. Ma negli ultimi anni Pechino, attraverso grandi gruppi statali come Cosco e China Merchants, ha investito miliardi nei terminal portuali europei e oggi è presente nei principali scali del continente. E se è vero che questi investimenti hanno aiutato alcuni porti a crescere, è anche vero che danno al Paese asiatico un forte vantaggio economico e strategico. Controllare i terminal, infatti, significa rendere più veloce e conveniente l'arrivo delle proprie merci e dunque e aumentare la propria influenza sulle catene logistiche. Senza contare che molto spesso questi beni sono sottocosto perché sovvenzionati dal governo, e dunque espongono i produttori europei a una concorrenza sleale. Ma c'è ancora un altro problema: dentro questi enormi flussi si nascondono spesso frodi doganali. In molti casi il valore delle merci dichiarato è infatti più basso di quello reale, così si pagano meno dazi e meno Iva, avvantaggiandosi del fatto che i controlli sono molto limitati. Lo scorso anno l'indagine 'Calypso' della Procura europea ha mostrato quanto il fenomeno sia serio, con sequestro di oltre 2000 container nel porto del Pireo, l'arresto di 10 persone e centinaia di milioni di euro di danni fiscali (350 milioni di euro in dazi e 450 milioni di Iva). La futura Autorità avrà il suo da fare.

MIT - MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI * : «CRISI GOLFO PERSICO: SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E TUTELA DEI LAVORATORI MARITTIMI»

Il Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi e dei Porti (CISM) si è riunito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per affrontare le principali criticità legate alla sicurezza marittima in uno scenario internazionale sempre più instabile, con particolare attenzione anche alla tutela del personale imbarcato. All'incontro, presieduto dal viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, hanno partecipato i rappresentanti del Comando generale delle Capitanerie di **porto**, del Ministero degli Affari Esteri, del Ministero della Difesa, del Ministero dell'Interno, del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, del Comando Operativo di Vertice Interforze, delle principali associazioni dell'armamento nazionale e sindacali di riferimento. Al centro della discussione, la crisi in corso in Medio Oriente, con particolare riferimento alle ripercussioni sulla sicurezza della navigazione commerciale e sulle condizioni operative degli equipaggi. Il Comitato ha analizzato l'evoluzione del contesto nello Stretto di Hormuz e nel Golfo Persico, dove si registra un significativo aumento del rischio operativo, aggravato da fenomeni di interferenza sui sistemi di navigazione satellitare e da condizioni di transito fortemente condizionate. In tale quadro, è stata posta particolare attenzione alla sicurezza dei lavoratori marittimi, esposti in prima linea alle conseguenze delle tensioni internazionali. Nel corso dei lavori è stata ribadita l'importanza di un coordinamento stretto tra le amministrazioni competenti e gli operatori del settore, al fine di assicurare un monitoraggio costante della situazione e l'adozione tempestiva di eventuali misure di mitigazione del rischio, anche a tutela dell'incolumità degli equipaggi. L'azione del Governo si muove lungo una direttrice chiara: proteggere la libertà di navigazione, salvaguardare le catene di approvvigionamento, difendere la competitività del sistema portuale e marittimo nazionale e garantire la sicurezza di chi opera quotidianamente in mare. La sicurezza marittima, insieme alla tutela del lavoro marittimo, è oggi una priorità nazionale ed europea. In un contesto globale segnato da crescenti tensioni, il lavoro del CISM va esattamente in questa direzione. Il Comitato ha inoltre esaminato le possibili criticità nei porti italiani, con l'obiettivo di rafforzare i livelli di sicurezza e resilienza delle infrastrutture strategiche, anche alla luce delle tensioni internazionali e delle ricadute sui lavoratori del settore. Infine, sono state valutate le istanze di ammissione di nuovi componenti al CISM, nell'ottica di rendere il Comitato sempre più rappresentativo ed efficace rispetto alle sfide emergenti. Il MIT continuerà a seguire con la massima attenzione l'evoluzione dello scenario internazionale, mantenendo un costante raccordo con gli organismi europei e internazionali competenti.



Mediterraneo protagonista delle crociere. Se ne parla a S4 su Sportitalia

Ospiti di Floriano Omoboni: Candiani, Scoccimarro e Baldini Milano, 26 mar. (askanews) - Torna con la puntata numero 11 il talk Show S4 in onda questa settimana su Sportitalia giovedì 26 marzo alle h.21. Ospiti di Floriano Omoboni Fabio Candiani Direttore Vendite & Network Italia presso MSC Crociere, Fabio Scoccimarro Assessore all'ambiente ed energia della regione autonoma Friuli Venezia Giulia e Barbara Baldini direttrice commerciale per il mercato italiano di Explora Journeys. Al centro della puntata, le crociere con il mediterraneo che con l'arrivo della primavera torna protagonista, e in questo contesto si confermano leader del settore MSC Crociere ed Explora Journeys. Sono 15 milioni e 400 mila i croceristi che ogni anno arrivano in Italia, destinazione amatissima con i suoi 80 **porti** che permettono di visitare il nostro paese arrivando dal mare. S4 (Sport, Sun, Sea, Snow) è un talk show televisivo italiano dedicato al turismo e agli sport all'aperto, in onda dal 2012 è disponibile anche sulle smart tv Samsung e Philips ed in Svizzera.



Ddl Risorsa Mare, Confindustria Nautica: "Auspichiamo per una rapida approvazione finale"

GENOVA - L'approvazione del Ddl Risorsa Mare riceve il plauso di Confindustria Nautica, l'associazione in una nota precisa: "Il CAPO IV è specificamente dedicato alla navigazione da diporto. In particolare l'articolo 15 contiene le modifiche al Codice della nautica (decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171), accogliendo larga parte delle proposte avanzate da Confindustria Nautica anche in sinergia con Federturismo Confindustria, Assomarinas, Federagenti, Confarca e Unasca. Altre misure di rilievo sono contenute negli articoli 7-10, 16, 17 e 18. Le semplificazioni riguardano procedimenti amministrativi, cantieristica, charter, scuole nautiche e utenti; gli upgrade normativi interessano sicurezza e contrasto ad attività abusive. Considerate le stime di chiusura del 2025, in contrazione per le unità fino a 24 metri, e la fuga dalla bandiera italiana, assumono particolare significato: il sostegno all'acquisto, con la possibilità per l'acquirente di un'unità da diporto di cederla in gestione ad imprese di locazione e di noleggio, per periodi di tempo individuati e annotati sulla licenza di navigazione l'allineamento del charter alla concorrenza europea, in particolare con l'introduzione del contratto di

"locazione con nomina di comandante" e di noleggio "a itinerario concordato" la sburocratizzazione della compravendita dell'usato, con il dimezzamento dei tempi di rinnovo delle licenze di navigazione, da 60 a 30 giorni la semplificazione delle procedure, con la ricevuta rilasciata dallo Sportello telematico STED che sostituisce a tutti gli effetti la licenza di navigazione per 90 giorni la digitalizzazione di registri, certificati e documenti disposti dalle Convenzioni IMO per le navi che ne sono provviste l'espressa estensione della validità della targa prova alla navigazione in acque internazionali la verifica che attesti l'assenza di rischi per ambiente e sicurezza per le unità estere fino a 24 metri, se di cittadini italiani, qualora non provviste di attestazione di idoneità alla navigazione l'identificazione per le unità in "Noleggio occasionale", a fini di verifica e, come per le auto, la responsabilità del conducente in caso di sanzioni amministrative. L'art. 1 del Ddl introduce inoltre "la valorizzazione del diporto nautico" tra gli indirizzi strategici del Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM). Il CIPOM promuoverà il concerto tra i Ministri per gli atti amministrativi di attuazione del Piano del mare, qualora necessitino di due o più pareri. "Si tratta del più rilevante intervento per il settore dopo la duplice riforma del Codice della nautica del 2018-2020 e l'adozione del nuovo Regolamento di attuazione del 2024, entrambe promosse da Confindustria Nautica, che ci ha visto fortemente impegnati sia nell'elaborazione di articolate proposte giuridiche, sia nel dialogo con il Governo e il Parlamento" - commenta il presidente dell'Associazione nazionale di settore, Piero Formenti. "Il testo passa ora all'esame della Camera e, vista l'imminenza dell'inizio della stagione, auspichiamo



03/26/2026 16:59

GENOVA - L'approvazione del Ddl Risorsa Mare riceve il plauso di Confindustria Nautica, l'associazione in una nota precisa: "Il CAPO IV è specificamente dedicato alla navigazione da diporto. In particolare l'articolo 15 contiene le modifiche al Codice della nautica (decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171), accogliendo larga parte delle proposte avanzate da Confindustria Nautica anche in sinergia con Federturismo Confindustria, Assomarinas, Federagenti, Confarca e Unasca. Altre misure di rilievo sono contenute negli articoli 7-10, 16, 17 e 18. Le semplificazioni riguardano procedimenti amministrativi, cantieristica, charter, scuole nautiche e utenti; gli upgrade normativi interessano sicurezza e contrasto ad attività abusive. Considerate le stime di chiusura del 2025, in contrazione per le unità fino a 24 metri, e la fuga dalla bandiera italiana, assumono particolare significato: il sostegno all'acquisto, con la possibilità per l'acquirente di un'unità da diporto di cederla in gestione ad imprese di locazione e di noleggio, per periodi di tempo individuati e annotati sulla licenza di navigazione l'allineamento del charter alla concorrenza europea, in particolare con l'introduzione del contratto di "locazione con nomina di comandante" e di noleggio "a itinerario concordato" la sburocratizzazione della compravendita dell'usato, con il dimezzamento dei tempi di rinnovo delle licenze di navigazione, da 60 a 30 giorni la semplificazione delle procedure, con la ricevuta rilasciata dallo Sportello telematico STED che sostituisce a tutti gli effetti la licenza di navigazione per 90 giorni la digitalizzazione di registri, certificati e documenti disposti dalle Convenzioni IMO per le navi che ne sono provviste l'espressa estensione della validità della targa prova alla navigazione in acque internazionali la verifica che attesti l'assenza di rischi per ambiente e sicurezza per le unità estere fino a 24 metri, se di cittadini italiani, qualora non provviste di attestazione di idoneità alla navigazione l'identificazione per le unità in "Noleggio occasionale", a

Corriere Marittimo

Focus

l'approvazione finale nel più breve tempo possibile. Il prossimo passo è l'adozione del nuovo decreto di sicurezza per le navi da diporto da parte del MIT ".

Il Nautilus

Focus

UNA VELA PER IL CUORE 2026: IL VIAGGIO DELLA PREVENZIONE TORNA SULLE PICCOLE ISOLE

Genova - Cardioteam - Una vela per il cuore, la campagna di prevenzione cardiovascolare promossa dalla Cardioteam Foundation con il sostegno della Fondazione Sanlorenzo, spiega le vele per il terzo anno consecutivo e si dirige verso le piccole isole, dove la prevenzione sanitaria stenta ad arrivare. Dopo il successo delle edizioni precedenti, il progetto torna in mare con un nuovo viaggio dedicato alla prevenzione e alla solidarietà. Da fine marzo a ottobre attraverserà il Tirreno facendo tappa nelle piccole isole italiane, territori straordinari ma fragili dove l'accesso ai servizi sanitari può essere complesso e discontinuo. Quattordici tappe, oltre sei mesi di navigazione e migliaia di miglia nautiche da percorrere per portare la prevenzione direttamente nelle comunità isolane. Il team di medici ed ecocardiografisti salperà a bordo di *Serena da Punta Ala (GR)*, dando via al tour 2026 il 30 marzo all'Isola d'Elba, prima tappa di un itinerario che toccherà, come lo scorso anno, alcune delle isole più suggestive del Mediterraneo italiano: dall'Isola del Giglio a Ponza, da Ventotene a Ischia, fino a Capri e Procida. Nel cuore dell'estate la missione di prevenzione proseguirà tra le Isole Eolie, con uno screening camper attivo a Vulcano e Lipari, per poi raggiungere le Isole Egadi e Trapani. Dopo la pausa di agosto la navigazione riprenderà verso sud con Pantelleria e Lampedusa, per concludersi in Sardegna tra Cagliari, Sant'Antioco, Alghero e La Maddalena, alla fine di ottobre. Il cuore della campagna è il Tree Screening, un modello di prevenzione completamente gratuito che unisce simbolicamente due rami dello stesso albero della vita: cuore e cervello. Gli esami proposti comprendono l'ecocardiogramma, che consente di studiare in modo completo la struttura e la funzionalità del cuore - dalla capacità contrattile dei ventricoli alla funzione delle sue 4 valvole, alla presenza di eventuali infarti pregressi - e l'ecocolor Doppler dei tronchi sovraortici, un'indagine ecografica delle carotidi che portano il sangue al cervello e che permette di analizzare struttura, spessore delle pareti e flusso sanguigno, contribuendo alla prevenzione del rischio di ictus. Una vela per il cuore è un viaggio di mare, vento e incontri, nato da un'idea semplice e potente: portare la prevenzione tra le persone. Una barca a vela diventa così un ambulatorio galleggiante, dove cardiologi, ecografisti, skipper e volontari offriranno ecocardiogrammi gratuiti con tecnologie all'avanguardia. Ogni approdo sarà un piccolo presidio sanitario a disposizione, su appuntamento, di tutti gli isolani tra i 50 e i 75 anni, portando informazioni su stili di vita, alimentazione, attività fisica e controllo dei principali fattori di rischio cardiovascolare. L'iniziativa nasce dalla visione del cardiocirurgo Marco Diena, presidente della Cardioteam Foundation, che dal 2010 promuove progetti di prevenzione cardiovascolare su tutto il territorio nazionale. Da qualche anno, con Una vela per il cuore questo impegno ha preso la via del mare e sui suoi ambulatori medici itineranti - camper e barca



03/26/2026 14:29

Genova - Cardioteam - Una vela per il cuore, la campagna di prevenzione cardiovascolare promossa dalla Cardioteam Foundation con il sostegno della Fondazione Sanlorenzo, spiega le vele per il terzo anno consecutivo e si dirige verso le piccole isole, dove la prevenzione sanitaria stenta ad arrivare. Dopo il successo delle edizioni precedenti, il progetto torna in mare con un nuovo viaggio dedicato alla prevenzione e alla solidarietà. Da fine marzo a ottobre attraverserà il Tirreno facendo tappa nelle piccole isole italiane, territori straordinari ma fragili dove l'accesso ai servizi sanitari può essere complesso e discontinuo. Quattordici tappe, oltre sei mesi di navigazione e migliaia di miglia nautiche da percorrere per portare la prevenzione direttamente nelle comunità isolane. Il team di medici ed ecocardiografisti salperà a bordo di *Serena da Punta Ala (GR)*, dando via al tour 2026 il 30 marzo all'Isola d'Elba, prima tappa di un itinerario che toccherà, come lo scorso anno, alcune delle isole più suggestive del Mediterraneo italiano: dall'Isola del Giglio a Ponza, da Ventotene a Ischia, fino a Capri e Procida. Nel cuore dell'estate la missione di prevenzione proseguirà tra le Isole Eolie, con uno screening camper attivo a Vulcano e Lipari, per poi raggiungere le Isole Egadi e Trapani. Dopo la pausa di agosto la navigazione riprenderà verso sud con Pantelleria e Lampedusa, per concludersi in Sardegna tra Cagliari, Sant'Antioco, Alghero e La Maddalena, alla fine di ottobre. Il cuore della campagna è il Tree Screening, un modello di prevenzione completamente gratuito che unisce simbolicamente due rami dello stesso albero della vita: cuore e cervello. Gli esami proposti comprendono l'ecocardiogramma, che consente di studiare in modo completo la struttura e la funzionalità del cuore - dalla capacità contrattile dei ventricoli alla funzione delle sue 4 valvole, alla presenza di eventuali infarti pregressi - e l'ecocolor Doppler dei tronchi sovraortici, un'indagine ecografica delle

Il Nautilus

Focus

a vela - sono stati effettuati circa 24.000 screening gratuiti nelle piazze e nei porti di oltre 80 città italiane, portando prevenzione e cultura della salute direttamente tra le persone. "Serena", la barca a vela che girerà il Tirreno portando la prevenzione nei porti, è un Azuree 40 di proprietà di due appassionati velisti, Raphael e Silvia Sicouri, figli del grande Pierre, che hanno incrociato il progetto quasi per caso nel 2025 e, per il secondo anno consecutivo, hanno generosamente deciso di trasformare la loro barca nel quartier generale marino di Cardioteam e di far parte dell'equipaggio di Una vela per il cuore. Partecipare alla campagna è semplice: le persone tra i 50 e i 75 anni potranno prenotare il proprio ecocardiogramma gratuito consultando il calendario sul sito ufficiale del progetto, <https://www.unavelaperilcuore.it/>. L'agenda delle visite sarà disponibile nei giorni precedenti l'arrivo della barca in ogni porto. Chiunque potrà inoltre sostenere il viaggio della prevenzione contribuendo con una donazione e "offrendo" simbolicamente una o più miglia nautiche, aiutando l'imbarcazione a continuare il suo percorso lungo le rotte della solidarietà (<https://www.retedeldono.it/progetto/cardioteam-una-vela-il-cuore-0>). "Siamo orgogliosi ed emozionati di riprendere la via del mare per la terza volta con questo progetto a sostegno della prevenzione nelle isole" dichiara Marco Diena, presidente di Cardioteam Foundation. "Quattordici tappe e sei mesi di navigazione per un nuovo viaggio straordinario per portare prevenzione in quei territori dove l'assistenza medica e non solo è spesso difficile o preclusa". "Il nuovo progetto Una vela per il cuore è profondamente vicino alla nostra mission e alla nostra sensibilità" sottolinea Massimo Perotti, tra i fondatori di Fondazione Sanlorenzo. "Con i miei figli Cecilia e Cesare, abbiamo deciso di creare Fondazione Sanlorenzo per sostenere le comunità isolate nell'accesso ai propri bisogni fondamentali, come l'istruzione, la mobilità, l'imprenditoria locale: quello dell'accesso alla prevenzione e alle cure mediche è forse il diritto più importante e siamo orgogliosi di dare il nostro contributo sostenendo Cardioteam, proprio partendo dal nostro territorio, la Liguria." "L'iniziativa 'Una vela per il cuore' unisce perfettamente realtà a me molto care: il mare, la vela e la prevenzione" commenta il presidente della Regione Liguria Marco Bucci, presente all'inaugurazione del progetto. "Portare gli strumenti e i professionisti della salute nelle località isolate, dove può essere difficile raggiungere con facilità i presidi sanitari, è davvero una missione preziosa, perché prevenzione e screening sono i pilastri di un futuro all'insegna della salute". Cardioteam - Una vela per il cuore è ideato da Cardioteam Foundation con la Fondazione Sanlorenzo come co-promotore e il sostegno di Welfareteam, azienda che organizza questi stessi screening come welfare aziendale e qui come main partner, insieme ai partner ANCIM, Creo Studios e Maybe, con il supporto di Intesa Sanpaolo. UNA VELA PER IL CUOTRE: LE TAPPE DEL VIAGGIO 2026 30 marzo- 17 aprile Elba 20 aprile - 1 maggio Giglio 4 - 15 maggio Ponza 18 - 22 maggio Ventotene 25 maggio - 5 giugno Ischia 8 - 19 giugno Capri/Procida 22 giugno- 17 luglio SCREENING CAMPER Vulcano/Eolie 20 - 31 luglio Egadi/Trapani 31 agosto- 11 settembre Pantelleria 14 - 25 settembre Lampedusa 28 settembre - 16 ottobre Cagliari/Sant'Antioco 19 - 30 ottobre Alghero/La Maddalena Cardioteam Foundation, presieduta dal cardiocirurgo Marco Diena,

Il Nautilus

Focus

nasce nel 2008 dall'iniziativa di un gruppo di cardiocirurghi, cardiologi e professionisti non medici uniti dalla convinzione che la prevenzione rappresenti uno dei principali strumenti per la tutela della salute e del benessere della persona. È la prima realtà in Italia dedicata alla ricerca, alla formazione, alla solidarietà e alla prevenzione dell'infarto e dell'ictus, che sono ancora la prima causa di morte e di invalidità nel nostro paese. La Fondazione promuove progetti e iniziative finalizzati alla diffusione della cultura della prevenzione e alla tutela della salute cardiovascolare attraverso attività di sensibilizzazione sui rischi legati a stili di vita non salutari, programmi di prevenzione e diagnosi precoce, sostegno alla ricerca medica e allo sviluppo tecnologico. Cardioteam opera in Italia e all'estero - Francia, Polonia, Romania, Moldavia, Egitto, Georgia, Tunisia Algeria - con programmi di alta specializzazione rivolti a cardiologi, cardiocirurghi, anestesisti, ecocardiografisti e tecnici della circolazione extracorporea. Organizza inoltre convegni nazionali e internazionali. Le evidenze scientifiche confermano che la prevenzione è più efficace delle cure nel salvare vite umane, e Cardioteam è prima in Europa per numero di screening ecocardiografici eseguiti. La Fondazione Sanlorenzo nasce nel 2021 dalla volontà dei suoi fondatori, Massimo Perotti insieme ai figli Cecilia e Cesare, di sostenere quelle comunità che più di tutte affondano nel mare le proprie radici, ovvero le piccole isole italiane. L'obiettivo è colmare il divario con la terraferma mettendo a disposizione strumenti e opportunità per preservare e valorizzare il patrimonio socio-culturale, economico e ambientale di queste terre. La Fondazione concentra il proprio impegno su tre ambiti di intervento prioritari. Educazione e crescita, attraverso progetti rivolti agli studenti delle isole, come "La Lettura non isola", un laboratorio di scrittura creativa che promuove gemellaggi tra scuole della terraferma e delle isole, e il "Bando Oltremare", che offre borse di studio a chi deve proseguire gli studi superiori dell'obbligo fuori dal proprio territorio. Innovazione e impresa, con percorsi e strumenti di sostegno rivolti a realtà locali, per promuovere e sostenere iniziative che generino valore sociale ed economico oltre la stagionalità turistica. Infrastrutture essenziali, infine, con azioni mirate a migliorare l'accesso a servizi fondamentali come sanità e istruzione, per garantire condizioni di equità e pari diritti ai cittadini delle piccole isole. www.sanlorenzofondazione.org

Raphael Sicouri e Silvia Sicouri sono velisti italiani appartenenti a una famiglia profondamente legata al mare e alla navigazione sportiva. Figli dei navigatori oceanici Paola Pozzolini e Pierre Sicouri, hanno ereditato fin da giovani la passione per la vela e in particolare per i multiscafi, distinguendosi in diverse competizioni internazionali. Silvia Sicouri, nata nel 1987, è una delle veliste italiane più note della sua generazione: ha regatato nella classe olimpica Nacra 17 e ha rappresentato l'Italia ai Giochi Olimpici di Rio de Janeiro 2016, dove ha ottenuto il quinto posto insieme al timoniere Vittorio Bissaro. Nel corso della sua carriera ha conquistato anche medaglie ai campionati mondiali ed europei della classe. Raphael Sicouri è stato anch'egli un regatante attivo nelle classi di catamarani ad alte prestazioni, in particolare nella Formula 18, spesso nel ruolo di prodiere sull'imbarcazione del padre. Oltre alle regate, Raphael e Silvia trasmettono oggi alle loro giovani famiglie la passione per

Il Nautilus

Focus

il mare, per lo sport praticato nello spirito corinthian e per la navigazione, anche in crociera. Una crociera vissuta con lo stesso approccio delle regate: non necessariamente con vele costose o tecnologicamente all'ultimo grido, ma sempre regolate con attenzione e a regola d'arte.

Informare

Focus

Assarmatori, bene l'ok del Senato al disegno di legge "Valorizzazione della Risorsa Mare"

Messina: supera un limite del Codice della Navigazione che consente l'iscrizione alla Gente di Mare esclusivamente ai cittadini italiani e comunitari. Assarmatori ha espresso «piena soddisfazione» per l'approvazione di ieri da parte del Senato del disegno di legge "Valorizzazione della Risorsa Mare", evidenziando che la proposta normativa «al suo interno contiene diverse novità e semplificazioni a lungo caldeggiata dall'associazione armatoriale per rendere il comparto del trasporto marittimo più moderno e competitivo, aumentando nel contempo l'attrattività della bandiera italiana». «Senza entrare nei tecnicismi - ha spiegato il presidente di Assarmatori, Stefano **Messina** - accogliamo con favore questa notizia perché nel testo del decreto finalmente vengono superate, a costo zero per le casse dello Stato, alcune regole ormai non più attuali e viene previsto un più ampio ricorso alla digitalizzazione, mettendo così il settore nelle condizioni migliori per esprimere il suo potenziale a servizio dell'economia italiana. Inoltre, è previsto un aggiornamento anche per quanto riguarda l'arruolamento dei marittimi extracomunitari, residenti in Italia, andando a superare un limite del Codice della Navigazione che fino ad oggi consente l'iscrizione alla Gente di Mare esclusivamente ai cittadini italiani e comunitari». Il riferimento è all'articolo 21 del Ddl che prevede modifiche all'articolo 119 del Codice della Navigazione che, relativamente ai requisiti per l'iscrizione nelle matricole e nei registri, al primo comma stabilisce che "possono conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani o comunitari di età non inferiore ai sedici anni che abbiano i requisiti per ciascuna categoria stabiliti dal regolamento". Il disegno di legge propone di modificare, al primo comma, le parole "o comunitari" sostituendole dalle seguenti: ", di Stati membri dell'Unione europea, di Stati membri dello Spazio economico europeo, della Svizzera o, se residenti in Italia, di altri Stati". «Ci auguriamo che il Ddl, che contiene anche importanti chiarimenti sulla distinzione fra trasporto marittimo e noleggio di unità da diporto - ha aggiunto **Messina** - venga adesso approvato anche dalla Camera in tempi stretti. A valle di questo passaggio occorrerà poi riprendere in mano alcuni argomenti che non hanno trovato spazio in questo testo. Ad esempio, è urgente trovare una soluzione alla lacuna generata dalla mancata ratifica della Convenzione di Londra del 1976 sui limiti della responsabilità dell'armatore in materia di crediti marittimi e garantire ai marittimi imbarcati su navi battenti bandiera di Stati dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo lo stesso trattamento fiscale già previsto per i marittimi imbarcati su navi battenti bandiera italiana, dando quindi attuazione a un impegno assunto dall'Italia nei confronti della Commissione Europea, nell'ambito della revisione del regime del Registro internazionale.



Messina: supera un limite del Codice della Navigazione che consente l'iscrizione alla Gente di Mare esclusivamente ai cittadini italiani e comunitari. Assarmatori ha espresso «piena soddisfazione» per l'approvazione di ieri da parte del Senato del disegno di legge "Valorizzazione della Risorsa Mare", evidenziando che la proposta normativa «al suo interno contiene diverse novità e semplificazioni a lungo caldeggiata dall'associazione armatoriale per rendere il comparto del trasporto marittimo più moderno e competitivo, aumentando nel contempo l'attrattività della bandiera italiana». «Senza entrare nei tecnicismi - ha spiegato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - accogliamo con favore questa notizia perché nel testo del decreto finalmente vengono superate, a costo zero per le casse dello Stato, alcune regole ormai non più attuali e viene previsto un più ampio ricorso alla digitalizzazione, mettendo così il settore nelle condizioni migliori per esprimere il suo potenziale a servizio dell'economia italiana. Inoltre, è previsto un aggiornamento anche per quanto riguarda l'arruolamento dei marittimi extracomunitari, residenti in Italia, andando a superare un limite del Codice della Navigazione che fino ad oggi consente l'iscrizione alla Gente di Mare esclusivamente ai cittadini italiani e comunitari». Il riferimento è all'articolo 21 del Ddl che prevede modifiche all'articolo 119 del Codice della Navigazione che, relativamente ai requisiti per l'iscrizione nelle matricole e nei registri, al primo comma stabilisce che "possono conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani o comunitari di età non inferiore ai sedici anni che abbiano i requisiti per ciascuna categoria stabiliti dal regolamento". Il disegno di legge propone di modificare, al primo comma, le parole "o comunitari" sostituendole dalle seguenti: ", di Stati membri dell'Unione europea, di Stati membri dello Spazio economico europeo, della Svizzera o, se residenti in Italia, di altri Stati". «Ci

Informare

Focus

Infine, occorre migliorare i criteri d'assegnazione dei contributi destinati alla formazione iniziale del personale marittimo».

Stabile il grado di connessione dei porti italiani alla rete di servizi marittimi containerizzati mondiali

In crescita l'indice PLSCI dei sette primi porti italiani più connessi al network. Nel primo trimestre di quest'anno l'indice di connessione dell'Italia e dei suoi porti al network di linee marittime mondiali che trasportano container ha registrato un lieve incremento del +0,4% sullo stesso periodo del 2025 essendo il suo Liner Shipping Connectivity Index (LSCI), l'indice definito dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo (UNCTAD), pari a 288,3, cifra che ha come riferimento il valore medio di 100 della connettività portuale mondiale relativo al primo trimestre del 2023. Tra le nazioni europee e limitrofe ad aver accusato la più rilevante diminuzione dell'indice è stata la Grecia con un indice di 172,4 (-7,8%) seguita dalla Spagna con 419,3 (-2,1%) e dall'Olanda con 381,0 (-1,9%). Ad aver segnato la maggiore crescita, invece, è l'Egitto con un indice LSCI di 286,3 (+9,0%) seguito da Danimarca con 93,2 (+8,1%), Svezia con 124,0 (+6,4%), Malta con 108,4 (+3,8%), Portogallo con 184,0 (+3,5%), Turchia con 307,1 (+3,3%), Croazia con 63,2 (+3,3%), Polonia con 135,7 (+2,9%), Germania con 320,7 (+2,1%) e Marocco con 263,2 (+2,0%). Pressoché stabili, oltre che quello dell'Italia, gli indici LSCI di Regno Unito (394,0; +0,7%), Slovenia (76,3; +0,5%), Francia (267,3; +0,5%) e Belgio (342,2; -0,1%). Relativamente al grado di connessione dei porti italiani più collegati alla rete mondiale dei servizi marittimi containerizzati, che è valutato dal Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI) dell'UNCTAD, sono risultati in aumento per i primi sette porti della graduatoria a partire dal porto di Genova con un indice PLSCI di 432,1 (+1,0%) seguito dai porti di Gioia Tauro con 325,6 (+2,4%), La Spezia con 302,6 (+11,2%), Salerno con 211,6 (+2,2%), Trieste con 168,6 (+8,9%), Livorno con 160,3 (+8,9%) e Napoli con 140,5 (+4,5%). Nettamente in calo l'indice del porto di Vado Ligure, ottavo in classifica, che è risultato di 117,8 (-25,5%). Seguono i porti di Venezia con 115,4 (+1,4%), Civitavecchia con 96,9 (+12,9%), Ravenna con 90,0 (-7,9%), Ancona con 80,1 (+12,3%) e Cagliari con 32,5 (+24,7%).



In crescita l'indice PLSCI dei sette primi porti italiani più connessi al network. Nel primo trimestre di quest'anno l'indice di connessione dell'Italia e dei suoi porti al network di linee marittime mondiali che trasportano container ha registrato un lieve incremento del +0,4% sullo stesso periodo del 2025 essendo il suo Liner Shipping Connectivity Index (LSCI), l'indice definito dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo (UNCTAD), pari a 288,3, cifra che ha come riferimento il valore medio di 100 della connettività portuale mondiale relativo al primo trimestre del 2023. Tra le nazioni europee e limitrofe ad aver accusato la più rilevante diminuzione dell'indice è stata la Grecia con un indice di 172,4 (-7,8%) seguita dalla Spagna con 419,3 (-2,1%) e dall'Olanda con 381,0 (-1,9%). Ad aver segnato la maggiore crescita, invece, è l'Egitto con un indice LSCI di 286,3 (+9,0%) seguito da Danimarca con 93,2 (+8,1%), Svezia con 124,0 (+6,4%), Malta con 108,4 (+3,8%), Portogallo con 184,0 (+3,5%), Turchia con 307,1 (+3,3%), Croazia con 63,2 (+3,3%), Polonia con 135,7 (+2,9%), Germania con 320,7 (+2,1%) e Marocco con 263,2 (+2,0%). Pressoché stabili, oltre che quello dell'Italia, gli indici LSCI di Regno Unito (394,0; +0,7%), Slovenia (76,3; +0,5%), Francia (267,3; +0,5%) e Belgio (342,2; -0,1%). Relativamente al grado di connessione dei porti italiani più collegati alla rete mondiale dei servizi marittimi containerizzati, che è valutato dal Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI) dell'UNCTAD, sono risultati in aumento per i primi sette porti della graduatoria a partire dal porto di Genova con un indice PLSCI di 432,1 (+1,0%) seguito dai porti di Gioia Tauro con 325,6 (+2,4%), La Spezia con 302,6 (+11,2%), Salerno con 211,6 (+2,2%), Trieste con 168,6 (+8,9%), Livorno con 160,3 (+8,9%) e Napoli con 140,5 (+4,5%). Nettamente in calo l'indice del porto di Vado Ligure, ottavo in classifica, che è risultato di 117,8 (-25,5%). Seguono i porti di Venezia con 115,4 (+1,4%), Civitavecchia con 96,9 (+12,9%), Ravenna con 90,0 (-7,9%), Ancona con 80,1 (+12,3%) e Cagliari con 32,5 (+24,7%).

Informazioni Marittime

Focus

Senato approva Ddl Risorsa Mare. Messina (Assarmatori): "Ora l'ok della Camera arrivi in tempi rapidi"

Il provvedimento contiene diverse novità e semplificazioni a lungo caldeggiate dall'associazione armatoriale "Piena soddisfazione": la esprime Assarmatori per l'approvazione, da parte del Senato, del Ddl Valorizzazione della Risorsa Mare, che al suo interno contiene diverse novità e semplificazioni a lungo caldeggiate dall'Associazione armatoriale per rendere il comparto del trasporto marittimo più moderno e competitivo, aumentando nel contempo l'attrattività della bandiera italiana. "Senza entrare nei tecnicismi - commenta il presidente Stefano Messina - accogliamo con favore questa notizia perché nel testo del decreto finalmente vengono superate, a costo zero per le casse dello Stato, alcune regole ormai non più attuali e viene previsto un più ampio ricorso alla digitalizzazione, mettendo così il settore nelle condizioni migliori per esprimere il suo potenziale a servizio dell'economia italiana. Inoltre, è previsto un aggiornamento anche per quanto riguarda l'arruolamento dei marittimi extracomunitari, residenti in Italia, andando a superare un limite del Codice della Navigazione che fino ad oggi consente l'iscrizione alla Gente di Mare esclusivamente ai cittadini italiani e comunitari. Il percorso che ha portato all'approvazione di questo testo a palazzo Madama è stato partecipato e condiviso e ha preso le mosse dal Piano del Mare elaborato dal Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare: di questo ringraziamo il Ministro Nello Musumeci, la Senatrice Simona Petrucci, relatrice del provvedimento, e nel complesso le forze di maggioranza e opposizione che hanno dato un segnale di concretezza e visione". "Ci auguriamo che il Ddl, che contiene anche importanti chiarimenti sulla distinzione fra trasporto marittimo e noleggio di unità da diporto, venga adesso approvato anche dalla Camera in tempi stretti. - conclude Messina - A valle di questo passaggio occorrerà poi riprendere in mano alcuni argomenti che non hanno trovato spazio in questo testo. Ad esempio, è urgente trovare una soluzione alla lacuna generata dalla mancata ratifica della Convenzione di Londra del 1976 sui limiti della responsabilità dell'armatore in materia di crediti marittimi e garantire ai marittimi imbarcati su navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo lo stesso trattamento fiscale già previsto per i marittimi imbarcati su navi battenti bandiera italiana, dando quindi attuazione a un impegno assunto dall'Italia nei confronti della Commissione europea, nell'ambito della revisione del regime del Registro internazionale. Infine, occorre migliorare i criteri d'assegnazione dei contributi destinati alla formazione iniziale del personale marittimo". Condividi Tag assarmatori Articoli correlati.



Il porto sul mar Rosso che fa gola a tutti

Koert Lindijer

Solo salendo su una gru alta 75 metri che sovrasta i moli del porto di Berbera, in Somaliland, Ayante Sakal riesce a vedere la base militare degli Emirati Arabi Uniti. Nessuno sa di preciso cosa succeda dentro. È una zona ad accesso limitato, racconta il lavoratore del porto, che è stato costruito ed è gestito dall'azienda emiratina Dubai Ports World (DP World). Mentre sull'altro versante della penisola arabica infuriano i combattimenti della guerra in Iran, anche il mar Rosso è sempre più militarizzato. In nessun'altra parte del continente ci sono tante basi militari straniere come nel Corno d'Africa, una regione strategica che affaccia sull'accesso meridionale al mar Rosso. Gli Emirati sono una presenza importante lungo i più di 3.300 chilometri di costa somala, ma anche Stati Uniti e Cina, e potenze minori come Turchia, Egitto e Arabia Saudita cercano di rafforzare le loro posizioni nell'area. Le tre enormi gru navali che svettano sulla costa del Somaliland non rappresentano solo l'espansione della DP World. Per il Corno d'Africa simboleggiano uno spostamento sulla mappa geopolitica. I vicoli di Berbera odorano di bestiame e di pesce. La città sul golfo di Aden è stata per secoli un crocevia di commerci tra l'entroterra africano e l'Arabia, l'India e l'impero romano. Le navi mercantili dal Medio e dall'Estremo Oriente raggiungevano la città portuale con i monsoni in poppa. Nota per l'esportazione di bestiame, incenso e mirra, nel medioevo Berbera fu il centro di un sultanato, poi occupato dagli ottomani, dagli egiziani e dai britannici. Restano ancora tracce di quel passato: una moschea turca del 1840, o ciò che ne rimane; una sinagoga d'inizio novecento; l'ex residenza del governatore britannico costruita in stile indiano e pittoresche case di mercanti arabi. In un ordine mondiale in evidente trasformazione, i porti in acque profonde lungo la costa del mar Rosso sono diventati una risorsa ambita. Il piccolo stato di Gibuti, poco più a nord, è già scherzosamente soprannominato la Repubblica internazionale di Gibuti, perché in uno spazio di pochi chilometri ospita basi militari statunitensi e cinesi, e in mezzo zone gestite da Giappone e Francia. Inoltre, da Gibuti parte la missione navale europea contro la pirateria nel mar Rosso e nell'oceano Indiano, dove da anni si diffondono i traffici di armi, droga e persone. Nel frattempo la Russia è in trattative con il Sudan per costruire una base navale a Port Sudan, sulla costa occidentale del mar Rosso. Il primo riconoscimento Alla fine del 2025 è entrato in scena anche Israele, il primo stato al mondo a riconoscere la sovranità del Somaliland, la regione che si è separata dalla Somalia nel 1991 ma che non ha mai ottenuto il riconoscimento internazionale. Questo gesto potrebbe far guadagnare a Israele un avamposto strategico sul mar Rosso. Si stima che da quelle acque passi il 12 per cento del commercio mondiale. Inoltre dalla costa africana è possibile sorvegliare la penisola arabica. Da Gibuti, che dista poche decine di chilometri dallo Yemen, a volte si possono sentire i bombardamenti



Internazionale

Focus

della guerra yemenita. Su questi mari c'è sempre stata competizione, dice Ali Dirie Ahmed, direttore dell'autorità portuale di Berbera. Ma Israele ha riaperto le rivalità. Nel nuovo equilibrio di forze il Somaliland si è schierato sempre più esplicitamente con Israele ed Emirati, contro il blocco di cui fanno parte Turchia, Egitto, Arabia Saudita, Somalia e Qatar. Così facendo, però, il Somaliland rischia di essere trascinato in una lotta geopolitica più grande. Come potenza militare, gli Emirati hanno una reputazione controversa, soprattutto per il loro appoggio ai paramilitari sudanesi delle Forze di supporto rapido (Rsf). Il gruppo armato è accusato dalle Nazioni Unite di violazioni dei diritti umani su ampia scala e di aver compiuto un genocidio durante l'assedio della città di Al Fashir in Darfur. Anche il ruolo svolto dagli emiratini nel facilitare il riconoscimento israeliano del Somaliland ha suscitato critiche. La Somalia, che si oppone con fervore all'indipendenza della regione settentrionale, ha reagito chiudendo la base degli Emirati nella città portuale di Bosaso. Secondo alcuni testimoni, da quella base transitavano armi e mercenari stranieri, da paesi come la Colombia, destinati alle Rsf. Dopo aver perso Bosaso, gli Emirati hanno avviato la costruzione di una nuova struttura militare nell'ovest dell'Etiopia, vicino al confine con il Sudan, dove secondo fonti regionali si addestrano le reclute delle Rsf. Il Somaliland non permetterà che le armi provenienti dalla base degli Emirati Arabi Uniti a Berbera finiscano nelle mani delle Rsf, assicura Abdirahman Mohamed Abdullahi, il presidente del Somaliland, durante un incontro nella capitale Hargeisa. Il ministro degli esteri Abdirahman Dahir Adam aggiunge: A Berbera non si ripeterà quello che hanno fatto gli Emirati a Bosaso. Non vogliamo fare nulla che possa creare problemi con i paesi vicini. Probabilmente le autorità di Mogadiscio e Gibuti, ma anche di Ankara, non attribuiranno molto valore a quelle rassicurazioni. In questa delicata situazione internazionale, tutti agiscono spinti dalla stessa motivazione: l'interesse personale. Le alleanze cambiano in continuazione. I conflitti si sovrappongono, trasformando il Corno d'Africa in una zona dove le rivalità interne s'intrecciano con quelle tra i paesi del Golfo e con la tensione geopolitica tra Washington e Pechino. Questo costringe i governi africani a muoversi su diversi scacchieri contemporaneamente. Una logica semplice Saad Ali Shire è stato per quattordici anni ministro in Somaliland, e tra il 2018 e il 2024 è stato ministro degli esteri. In quel periodo ha girato il mondo in cerca di sostegno per il riconoscimento internazionale del suo paese, una campagna diplomatica che, secondo lui, spesso era umiliante. A volte mi sono sentito un accattone. Secondo Shire gli sviluppi geopolitici nella regione seguono una logica semplice: Il nemico del tuo nemico è il tuo amico. Allo stesso tempo, mette in guardia dai rischi di questa strategia: Dobbiamo fare attenzione. Gli Emirati di solito appoggiano entrambe le parti in gioco. Anche Guleid Ahmed Jama, avvocato che un tempo collaborava con lo Human rights centre, un'organizzazione per i diritti umani in Somaliland, è scettico: Il governo sta giocando con il fuoco. La domanda non è se abbia il controllo della situazione, ma se non sia già diventato una vittima impotente. La nuova corsa per il potere in Africa non riguarda solo la presenza militare. Gli Emirati stanno mettendo in campo anche la loro potenza finanziaria: nell'ultimo decennio sono diventati un importante centro di scambi commerciali nel Golfo

Internazionale

Focus

e il quarto maggiore investitore straniero nel continente africano dopo la Cina, l'Unione Europea e gli Stati Uniti. Con i loro investimenti miliardari, gli Emirati sostengono i governi di paesi finanziariamente vulnerabili come Kenya, Uganda, Ciad e Sud Sudan. Allo stesso tempo, a Dubai arriva gran parte dell'oro contrabbandato dall'Africa, soprattutto dalle parti del Sudan controllate dalle Rsf. Tra il 2012 e il 2022, si stima che gli Emirati abbiano investito circa 60 miliardi di dollari nel continente africano, in settori come infrastrutture, energia, agricoltura, telecomunicazioni e trasporti. Le aziende statali emiratine svolgono un ruolo centrale. La DP World, uno dei maggiori operatori portuali del mondo, gestisce 87 porti in quaranta paesi. Per la costruzione e la gestione di quello di Berbera ha investito circa mezzo miliardo di dollari dal 2016. Ma controlla anche porti nell'oceano Indiano, nel Mediterraneo e sulla costa atlantica, che insieme formano una rete ampia quasi quanto tutto il continente. Anche l'Abu Dhabi Ports Group sta rapidamente espandendo la sua presenza in Africa con progetti in Ruanda, Congo, Angola, Senegal, Guinea, Sudafrica, Algeria ed Egitto. Il ruolo dell'Etiopia C'è un paese fondamentale per questa strategia: l'Etiopia. Nel Corno d'Africa molti paesi, vicini e non, mirano a ingraziarsi questa potenza regionale in ascesa, con il suo mercato di più di 120 milioni di abitanti. Nel febbraio 2026 il premier etiope Abiy Ahmed ha ricevuto la visita sia del presidente turco Recep Tayyip Erdoğan sia di quello israeliano Isaac Herzog. Anche gli Emirati hanno interessi in Etiopia, a cominciare dai loro investimenti e dalla fornitura di droni per scopi militari. Abiy è in cerca di alleati per ottenere un accesso al mare. L'Etiopia perse i porti costieri di Assab e Massaua dopo l'indipendenza dell'Eritrea nel 1993. Da allora il paese dipende quasi interamente da Gibuti per l'importazione di merci, che spesso paga profumatamente. Le altre città portuali della regione temono la nostra concorrenza perché noi siamo più efficienti e costiamo meno di Gibuti, spiega Joseph Oguta, capo della zona economica nel porto di Berbera, anche questa gestita dalla DP World. Siamo nella posizione migliore per servire l'enorme mercato etiope. Il principale rivale degli Emirati nel Corno d'Africa è la Turchia. Ankara considera il continente un terreno dove estendere la sua influenza, soprattutto nelle zone storicamente legate all'impero Ottomano. La Turchia partecipa alle ricerche di petrolio e gas davanti alla costa somala e gestisce il porto di Mogadiscio. Da una base militare turca vicino alla capitale somala, partono gli F16 che sorvolano spesso la città. Sempre da quella base, la Turchia fornisce all'Etiopia i droni Bayraktar e altro materiale bellico, armi che hanno svolto un ruolo fondamentale durante la guerra tra l'esercito di Addis Abeba e le forze della regione ribelle del Tigray (2020-2022). Inoltre, la Turchia supporta l'esercito sudanese nella lotta contro le Rsf. Dalla gru nel porto di Berbera si vede in lontananza una delle piste d'atterraggio più lunghe al mondo. È il simbolo della competizione internazionale per il mar Rosso, una corsa sfrenata in cui sono entrate perfino le navicelle spaziali. La pista fu costruita negli anni settanta dall'Unione Sovietica per contrastare l'influenza statunitense. Negli anni ottanta, dopo che la Somalia divenne alleata degli Stati Uniti, la pista fu presa in considerazione per un eventuale atterraggio d'emergenza dello Space shuttle. Poi, all'inizio degli anni novanta, quando scoppiò la guerra civile somala, gli

Internazionale

Focus

statunitensi la abbandonarono. Oggi la domanda è se gli Stati Uniti abbiano intenzione di gettarsi nella mischia per il controllo di Berbera o se lasceranno la gestione agli Emirati, loro alleati. A febbraio uno stretto collaboratore del presidente del Somaliland ha lasciato intendere che le autorità sono disposte ad accogliere strutture militari statunitensi. Washington è di fronte a un dilemma: collaborare con il Somaliland rischierebbe di mettere in crisi i rapporti con la Somalia, il paese dove gli Stati Uniti partendo da Gibuti lanciano attacchi aerei contro il gruppo jihadista Al Shabaab. Di recente, però, è stato avvistato un ufficiale dell'Africom, il comando statunitense per l'Africa, che esplorava la costa vicino a Berbera. Traduzione di Olga Amagliani Iscriviti a Africana Cosa succede in Africa. A cura di Francesca Sibani. Ogni giovedì. Internazionale pubblica ogni settimana una pagina di lettere. Ci piacerebbe sapere cosa pensi di questo articolo. Scrivici a: posta@internazionale.it.

IL REGNO APRE UNA NUOVA ROTTA COMMERCIALE VERSO IL BAHRAIN

IL REGNO APRE UNA NUOVA ROTTA COMMERCIALE VERSO IL BAHRAIN L'Autorità Portuale Saudita (Mawani) ha ufficialmente lanciato il servizio di linea "Gulf Shuttle", un nuovo collegamento marittimo che unisce l'Arabia Saudita al Bahrain. Operata dal colosso MSC, la rotta connette il Porto Re Abdulaziz di Dammam con il porto Khalifa bin Salman, offrendo una capacità di trasporto fino a 3.000 container standard. Questa iniziativa rientra nella strategia del Regno per espandere le reti di spedizione e migliorare la connettività globale. Grazie alle infrastrutture all'avanguardia del porto di Dammam dotato di 43 banchine e una capacità di 105 milioni di tonnellate Mawani punta a consolidare l'Arabia Saudita come un hub logistico globale, agendo da ponte strategico tra tre continenti e rafforzando i legami con le economie internazionali. Fonte notizia: Arab News <https://www.arabnews.com/node/2637625/saudi-arabia> (ICE RIYADH) Fonte notizia: Arab News.

Italian Trade Agency

IL REGNO APRE UNA NUOVA ROTTA COMMERCIALE VERSO IL BAHRAIN

03/26/2026 10:46

IL REGNO APRE UNA NUOVA ROTTA COMMERCIALE VERSO IL BAHRAIN L'Autorità Portuale Saudita (Mawani) ha ufficialmente lanciato il servizio di linea "Gulf Shuttle", un nuovo collegamento marittimo che unisce l'Arabia Saudita al Bahrain. Operata dal colosso MSC, la rotta connette il Porto Re Abdulaziz di Dammam con il porto Khalifa bin Salman, offrendo una capacità di trasporto fino a 3.000 container standard. Questa iniziativa rientra nella strategia del Regno per espandere le reti di spedizione e migliorare la connettività globale. Grazie alle infrastrutture all'avanguardia del porto di Dammam – dotato di 43 banchine e una capacità di 105 milioni di tonnellate – Mawani punta a consolidare l'Arabia Saudita come un hub logistico globale, agendo da ponte strategico tra tre continenti e rafforzando i legami con le economie internazionali. Fonte notizia: Arab News. <https://www.arabnews.com/node/2637625/saudi-arabia> (ICE RIYADH) Fonte notizia: Arab News.

Trasporti nodo strategico, focus all'europarlamento sul ruolo dell'Ue

ROMA (ITALPRESS) - Trasporti come nodo strategico, non solo come servizi: È il leitmotiv che ha guidato l'audizione pubblica sulla "sovranità" delle infrastrutture, dei beni e delle tecnologie di trasporto dell'Ue, che si è tenuta al Parlamento europeo. L'iniziativa è stata ospitata dalla commissione TRAN, la Commissione Trasporti e Turismo dell'Eurocamera, organismo che segue le politiche UE su mobilità, reti e sicurezza dei trasporti. All'audizione hanno partecipato esperti, accademici e decisori pubblici, chiamati a un confronto diretto con i membri della TRAN. Al centro, tre parole chiave: sicurezza, resilienza e autonomia strategica. In pratica, come proteggere infrastrutture e tecnologie critiche - **porti**, aeroporti, reti ferroviarie, logistica e sistemi digitali - da vulnerabilità e condizionamenti esterni. Il focus si è concentrato sui rischi legati alla proprietà o all'influenza di paesi terzi, e sulle contromisure possibili: strumenti normativi, scelte tecnologiche e procedure operative per "blindare" asset e filiere. Obiettivo: garantire che i sistemi di trasporto europei restino affidabili e sicuri, e che il controllo rimanga in ambito europeo, soprattutto in un contesto di tensioni geopolitiche e di catene di fornitura sempre più esposte. /gtr.



Fra Bim, Iot e Digital Twin, per i porti "smart" è qui il futuro (necessario?)

Negli ultimi anni il settore portuale è stato attraversato da profondi cambiamenti tecnologici e organizzativi. L'aumento dei volumi di traffico marittimo, la crescente complessità delle catene logistiche globali e la necessità di migliorare sostenibilità ed efficienza stanno spingendo i **porti** verso un nuovo modello operativo: quello dei **porti** "smart". Ma si tratta davvero del futuro inevitabile del sistema portuale? Gli smart ports rappresentano **porti** altamente digitalizzati e interconnessi, nei quali l'innovazione tecnologica consente di migliorare la gestione delle infrastrutture, ottimizzare i flussi logistici e garantire maggiore sicurezza e sostenibilità. In questo contesto, l'innovazione si esprime soprattutto attraverso alcune tecnologie chiave. Una delle più rilevanti è il Building Information Modeling (Bim), una metodologia che consente la progettazione, la costruzione e la gestione delle infrastrutture mediante modelli tridimensionali intelligenti. Attraverso il "Bim" è possibile integrare in un unico ambiente digitale tutte le informazioni relative a **porti**, banchine, ponti, strade e ferrovie, migliorando la pianificazione degli interventi e riducendo costi e tempi di realizzazione.

Inoltre, il "Bim" consente di gestire l'intero ciclo di vita delle infrastrutture, dalla progettazione alla manutenzione. A questo si affianca l'utilizzo dell'Internet of Things (IoT) e di sensori intelligenti. Questi dispositivi permettono di monitorare in tempo reale lo stato e le prestazioni delle infrastrutture portuali e dei collegamenti logistici, come ponti, strade e ferrovie. I dati raccolti dai sensori vengono analizzati per individuare eventuali anomalie o segnali di deterioramento, consentendo di applicare strategie di manutenzione predittiva. In questo modo è possibile intervenire prima che si verifichino guasti o malfunzionamenti, riducendo i costi di manutenzione e aumentando l'affidabilità delle infrastrutture. Un ulteriore passo avanti è rappresentato dall'integrazione tra "Bim", "Digital Twin" e sensori IoT. Il Digital Twin, ovvero il "gemello digitale" di un'infrastruttura o di un sistema portuale, consente di simulare il comportamento reale del porto in ambiente virtuale. Questo permette di analizzare scenari operativi, prevedere criticità e migliorare la gestione delle operazioni logistiche. Un esempio significativo di applicazione di queste tecnologie è il porto spagnolo di A Coruña, che ha implementato, attraverso il "Bim", un sistema centralizzato per la gestione dei dati di manutenzione e per l'analisi del ciclo di vita delle infrastrutture. Grazie a questo approccio digitale è possibile raccogliere, organizzare e analizzare informazioni fondamentali per pianificare interventi più efficaci e sostenibili nel tempo. L'analisi predittiva nei **porti** rappresenta uno strumento strategico non solo per la gestione delle infrastrutture, ma anche per l'ottimizzazione delle operazioni portuali. Attraverso l'elaborazione dei dati è possibile migliorare la programmazione delle attività, ridurre i tempi di attesa delle navi



La Gazzetta Marittima

Focus

e aumentare la tracciabilità delle merci lungo l'intera catena logistica. In conclusione, i **porti** "smart" non sono soltanto una tendenza tecnologica, ma una risposta concreta alle nuove esigenze della logistica globale. L'integrazione tra "Bim", IoT, "Digital Twin" e sistemi di analisi dei dati consente ai **porti** di diventare infrastrutture più intelligenti, efficienti e sostenibili. In questo senso, più che una semplice opzione, la trasformazione verso **porti** intelligenti sembra rappresentare una necessità per garantire competitività e resilienza al sistema portuale del futuro. 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).

«Ddl Risorsa Mare: bene il sì del Senato, ora la Camera dica sì al più presto»

Novità e semplificazioni che rendono il trasporto marittimo più moderno ROMA. «Finalmente vengono superate, a costo zero per le casse dello Stato, alcune regole ormai non più attuali e viene previsto un più ampio ricorso alla digitalizzazione, mettendo così il settore nelle condizioni migliori per esprimere il suo potenziale a servizio dell'economia italiana». Non potrebbe essere più esplicito nelle parole di Stefano Messina la soddisfazione che, a nome di Assarmatori, esprime per l'approvazione, da parte del Senato, del Ddl Valorizzazione della Risorsa Mare: un provvedimento che ha al proprio interno novità e semplificazioni che per lungo tempo sono state caldegiate dall'associazione armatoriale. Le vedono come uno degli strumenti per «rendere il comparto del trasporto marittimo più moderno e competitivo, aumentando nel contempo l'attrattività della bandiera italiana». Messina gira al largo dai tecnicismi ma ribadisce che giudica positivamente anche l'aggiornamento previsto in fatto di arruolamento dei marittimi extracomunitari, residenti in Italia: si va a superare - viene sottolineato - «un limite del Codice della Navigazione che fino ad oggi consente l'iscrizione alla Gente di Mare esclusivamente ai cittadini italiani e comunitari». Da parte di Assarmatori si sottolinea che il percorso che ha portato all'approvazione di questo testo a Palazzo Madama è stato «partecipato e condiviso» e ha «preso le mosse dal "piano del mare" elaborato dal Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare. Con un passaggio non secondario in questi giorni di durissima contrapposizione politica: «Ringraziamo il Ministro Nello Musumeci, la senatrice Simona Petrucci, relatrice del provvedimento, e nel complesso le forze di maggioranza e opposizione che hanno dato un segnale di concretezza e visione». Adesso c'è il passaggio del provvedimento - che contiene anche importanti «chiarimenti sulla distinzione fra trasporto marittimo e noleggio di unità da diporto» - anche all'esame della Camera: Messina si augura che l'approvazione arrivi «in tempi stretti». Ma non è finita qui, a giudizio del presidente di Assarmatori: «A valle di questo passaggio occorrerà poi riprendere in mano alcuni argomenti che non hanno trovato spazio in questo testo. Ad esempio, è urgente trovare una soluzione alla lacuna generata dalla mancata ratifica della Convenzione di Londra del 1976 sui limiti della responsabilità dell'armatore in materia di crediti marittimi e garantire ai marittimi imbarcati su navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo lo stesso trattamento fiscale già previsto per i marittimi imbarcati su navi battenti bandiera italiana»: occorre dare attuazione - afferma - a «un impegno assunto dall'Italia nei confronti della Commissione europea, nell'ambito della revisione del regime del Registro internazionale». L'ultima sottolineatura è per i criteri d'assegnazione dei contributi destinati alla formazione iniziale del personale marittimo: «È indispensabile migliorarli», dice Messina.



Novità e semplificazioni che rendono il trasporto marittimo più moderno ROMA. «Finalmente vengono superate, a costo zero per le casse dello Stato, alcune regole ormai non più attuali e viene previsto un più ampio ricorso alla digitalizzazione, mettendo così il settore nelle condizioni migliori per esprimere il suo potenziale a servizio dell'economia italiana». Non potrebbe essere più esplicito nelle parole di Stefano Messina la soddisfazione che, a nome di Assarmatori, esprime per l'approvazione, da parte del Senato, del Ddl Valorizzazione della Risorsa Mare: un provvedimento che ha al proprio interno novità e semplificazioni che per lungo tempo sono state caldegiate dall'associazione armatoriale. Le vedono come uno degli strumenti per «rendere il comparto del trasporto marittimo più moderno e competitivo, aumentando nel contempo l'attrattività della bandiera italiana». Messina gira al largo dai tecnicismi ma ribadisce che giudica positivamente anche l'aggiornamento previsto in fatto di arruolamento dei marittimi extracomunitari, residenti in Italia: si va a superare - viene sottolineato - «un limite del Codice della Navigazione che fino ad oggi consente l'iscrizione alla Gente di Mare esclusivamente ai cittadini italiani e comunitari». Da parte di Assarmatori si sottolinea che il percorso che ha portato all'approvazione di questo testo a Palazzo Madama è stato «partecipato e condiviso» e ha «preso le mosse dal "piano del mare" elaborato dal Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare. Con un passaggio non secondario in questi giorni di durissima contrapposizione politica: «Ringraziamo il Ministro Nello Musumeci, la senatrice Simona Petrucci, relatrice del provvedimento, e nel complesso le forze di maggioranza e opposizione che hanno dato un segnale di concretezza e visione». Adesso c'è il passaggio del provvedimento - che contiene anche importanti «chiarimenti sulla distinzione fra trasporto marittimo e noleggio di unità da diporto» - anche all'esame della Camera: Messina si augura che l'approvazione arrivi «in tempi stretti». Ma non è finita qui, a giudizio del presidente di Assarmatori: «A valle di questo passaggio occorrerà poi riprendere in mano alcuni argomenti che non hanno trovato spazio in questo testo. Ad esempio, è urgente trovare una soluzione alla lacuna generata dalla mancata ratifica della Convenzione di Londra del 1976 sui limiti della responsabilità dell'armatore in materia di crediti marittimi e garantire ai marittimi imbarcati su navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo lo stesso trattamento fiscale già previsto per i marittimi imbarcati su navi battenti bandiera italiana»: occorre dare attuazione - afferma - a «un impegno assunto dall'Italia nei confronti della Commissione europea, nell'ambito della revisione del regime del Registro internazionale». L'ultima sottolineatura è per i criteri d'assegnazione dei contributi destinati alla formazione iniziale del personale marittimo: «È indispensabile migliorarli», dice Messina.

Port News

Focus

Il Senato approva il DDL Valorizzazione Risorsa Mare

Assarmatori esprime piena soddisfazione per l'approvazione, da parte del Senato, del Ddl Valorizzazione della Risorsa Mare, che al suo interno contiene diverse novità e semplificazioni a lungo caldeggiate dall'Associazione armatoriale per rendere il comparto del trasporto marittimo più moderno e competitivo, aumentando nel contempo l'attrattività della bandiera italiana. "Senza entrare nei tecnicismi - commenta il Presidente Stefano

Messina - accogliamo con favore questa notizia perché nel testo del decreto finalmente vengono superate, a costo zero per le casse dello Stato, alcune regole ormai non più attuali e viene previsto un più ampio ricorso alla digitalizzazione, mettendo così il settore nelle condizioni migliori per esprimere il suo potenziale a servizio dell'economia italiana. Inoltre, è previsto un aggiornamento anche per quanto riguarda l'arruolamento dei marittimi extracomunitari, residenti in Italia, andando a superare un limite del Codice della Navigazione che fino ad oggi consente l'iscrizione alla Gente di Mare esclusivamente ai cittadini italiani e comunitari. Il percorso che ha portato all'approvazione di questo testo a palazzo Madama è stato partecipato e

condiviso e ha preso le mosse dal Piano del Mare elaborato dal Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare: di questo ringraziamo il Ministro Nello Musumeci, la Senatrice Simona Petrucci, relatrice del provvedimento, e nel complesso le forze di maggioranza e opposizione che hanno dato un segnale di concretezza e visione". "Ci auguriamo che il Ddl, che contiene anche importanti chiarimenti sulla distinzione fra trasporto marittimo e noleggio di unità da diporto, venga adesso approvato anche dalla Camera in tempi stretti. - conclude **Messina** - A valle di questo passaggio occorrerà poi riprendere in mano alcuni argomenti che non hanno trovato spazio in questo testo. Ad esempio, è urgente trovare una soluzione alla lacuna generata dalla mancata ratifica della Convenzione di Londra del 1976 sui limiti della responsabilità dell'armatore in materia di crediti marittimi e garantire ai marittimi imbarcati su navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo lo stesso trattamento fiscale già previsto per i marittimi imbarcati su navi battenti bandiera italiana, dando quindi attuazione a un impegno assunto dall'Italia nei confronti della Commissione europea, nell'ambito della revisione del regime del Registro internazionale. Infine, occorre migliorare i criteri d'assegnazione dei contributi destinati alla formazione iniziale del personale marittimo".



Assarmatori esprime piena soddisfazione per l'approvazione, da parte del Senato, del Ddl Valorizzazione della Risorsa Mare, che al suo interno contiene diverse novità e semplificazioni a lungo caldeggiate dall'Associazione armatoriale per rendere il comparto del trasporto marittimo più moderno e competitivo, aumentando nel contempo l'attrattività della bandiera italiana. "Senza entrare nei tecnicismi - commenta il Presidente Stefano Messina - accogliamo con favore questa notizia perché nel testo del decreto finalmente vengono superate, a costo zero per le casse dello Stato, alcune regole ormai non più attuali e viene previsto un più ampio ricorso alla digitalizzazione, mettendo così il settore nelle condizioni migliori per esprimere il suo potenziale a servizio dell'economia italiana. Inoltre, è previsto un aggiornamento anche per quanto riguarda l'arruolamento dei marittimi extracomunitari, residenti in Italia, andando a superare un limite del Codice della Navigazione che fino ad oggi consente l'iscrizione alla Gente di Mare esclusivamente ai cittadini italiani e comunitari. Il percorso che ha portato all'approvazione di questo testo a palazzo Madama è stato partecipato e condiviso e ha preso le mosse dal Piano del Mare elaborato dal Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare: di questo ringraziamo il Ministro Nello Musumeci, la Senatrice Simona Petrucci, relatrice del provvedimento, e nel complesso le forze di maggioranza e opposizione che hanno dato un segnale di concretezza e visione". "Ci auguriamo che il Ddl, che contiene anche importanti chiarimenti sulla distinzione fra trasporto marittimo e noleggio di unità da diporto, venga adesso approvato anche dalla Camera in tempi stretti. - conclude Messina - A valle di questo passaggio occorrerà poi riprendere in mano alcuni argomenti che non hanno trovato spazio in questo testo. Ad esempio, è urgente trovare una soluzione alla lacuna generata dalla mancata ratifica della Convenzione di Londra del 1976 sui limiti della responsabilità dell'armatore in materia di crediti marittimi e garantire ai

Via libera del Senato al Ddl Mare, soddisfazione degli armatori e ora il passaggio alla Camera

Mar 26, 2026 Roma - Disco verde del Senato al Disegno di legge per la valorizzazione della risorsa mare. Un provvedimento atteso dal comparto marittimo, che introduce una serie di semplificazioni e innovazioni volte a rendere più competitivo il settore e a rafforzare l'attrattività della bandiera italiana. Soddisfazione è stata espressa da Assarmatori, che da tempo sollecitava interventi in questa direzione. " Senza entrare nei tecnicismi - commenta il presidente Stefano **Messina** - accogliamo con favore questa notizia perché nel testo del decreto finalmente vengono superate, a costo zero per le casse dello Stato, alcune regole ormai non più attuali e viene previsto un più ampio ricorso alla digitalizzazione, mettendo così il settore nelle condizioni migliori per esprimere il suo potenziale a servizio dell'economia italiana". Tra le novità più rilevanti, anche l'aggiornamento delle norme sull'arruolamento dei marittimi extracomunitari residenti in Italia, con il superamento di un limite del Codice della Navigazione che finora consentiva l'iscrizione alla Gente di Mare esclusivamente ai cittadini italiani e comunitari. Un passaggio che, secondo Assarmatori, contribuisce a rendere il sistema più moderno e inclusivo. Il presidente Stefano **Messina** ha inoltre sottolineato il percorso condiviso che ha portato all'approvazione del testo a Palazzo Madama, nato nell'ambito del Piano del Mare elaborato dal Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare, ringraziando il ministro Nello Musumeci, la senatrice Simona Petrucci e le forze politiche di maggioranza e opposizione. Ora l'attenzione si sposta sulla Camera. "Ci auguriamo che il Ddl, che contiene anche importanti chiarimenti sulla distinzione fra trasporto marittimo e noleggio di unità da diporto, venga approvato anche dall'altro ramo del Parlamento in tempi stretti - conclude Stefano **Messina** ". Restano tuttavia alcuni dossier aperti: dalla mancata ratifica della Convenzione di Londra del 1976 sui limiti della responsabilità dell'armatore, alla necessità di estendere ai marittimi imbarcati su navi battenti bandiera Ue o dello Spazio economico europeo lo stesso trattamento fiscale previsto per quelli su navi italiane, fino al miglioramento dei criteri di assegnazione dei contributi per la formazione iniziale del personale marittimo. Un'agenda che, secondo Assarmatori, dovrà essere affrontata nei prossimi passaggi normativi.



Mar 26, 2026 Roma - Disco verde del Senato al Disegno di legge per la valorizzazione della risorsa mare. Un provvedimento atteso dal comparto marittimo, che introduce una serie di semplificazioni e innovazioni volte a rendere più competitivo il settore e a rafforzare l'attrattività della bandiera italiana. Soddisfazione è stata espressa da Assarmatori, che da tempo sollecitava interventi in questa direzione. " Senza entrare nei tecnicismi - commenta il presidente Stefano Messina - accogliamo con favore questa notizia perché nel testo del decreto finalmente vengono superate, a costo zero per le casse dello Stato, alcune regole ormai non più attuali e viene previsto un più ampio ricorso alla digitalizzazione, mettendo così il settore nelle condizioni migliori per esprimere il suo potenziale a servizio dell'economia italiana". Tra le novità più rilevanti, anche l'aggiornamento delle norme sull'arruolamento dei marittimi extracomunitari residenti in Italia, con il superamento di un limite del Codice della Navigazione che finora consentiva l'iscrizione alla Gente di Mare esclusivamente ai cittadini italiani e comunitari. Un passaggio che, secondo Assarmatori, contribuisce a rendere il sistema più moderno e inclusivo. Il presidente Stefano Messina ha inoltre sottolineato il percorso condiviso che ha portato all'approvazione del testo a Palazzo Madama, nato nell'ambito del Piano del Mare elaborato dal Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare, ringraziando il ministro Nello Musumeci, la senatrice Simona Petrucci e le forze politiche di maggioranza e opposizione. Ora l'attenzione si sposta sulla Camera. "Ci auguriamo che il Ddl, che contiene anche importanti chiarimenti sulla distinzione fra trasporto marittimo e noleggio di unità da diporto, venga approvato anche dall'altro ramo del Parlamento in tempi stretti - conclude Stefano Messina ". Restano tuttavia alcuni dossier aperti: dalla mancata ratifica della Convenzione di Londra del 1976 sui limiti della responsabilità

Shipping Italy

Focus

Ok del Senato al Ddl Mare, passa la posizione di Assarmatori sul charter nautico

Limitate in Commissione le modifiche estensive alla locazione e al noleggio di unità da diporto. Confindustria Nautica comunque soddisfatta. Il Senato ha approvato in prima lettura il Ddl Valorizzazione risorsa mare presentato dal Ministro delle Politiche del Mare, Nello Musumeci, di concerto con altri 17 Ministri tra cui Economia e finanze, Infrastrutture e trasporti, Imprese e made in Italy, Turismo. Il testo passa ora all'esame della Camera. Su uno dei passaggi più dibattuti - quello relativo alle modifiche al Codice della nautica che avrebbero introdotto, secondo Assarmatori, un sottotipo di locazione tale da creare, mediante imbarcazioni da diporto, una situazione di concorrenza al trasporto passeggeri a fini commerciali - ha per ora prevalso, previa espressione in tal senso di un parere da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la posizione dell'associazione degli armatori aderente a Confrtrasporto-Confercommercio. Istituita quindi la locazione con prescrizione di comandante, ma col limite dei 12 passeggeri e della persona fisica come locatario. E cancellato il comma che, nel noleggio a itinerario concordato, stabiliva come nel prezzo sarebbero stati ricompresi tutti i costi. Nondimeno

Confindustria Nautica, che si era spesa anche per questi interventi, per bocca del presidente Piero Formenti ha definito il Ddl come "il più rilevante intervento per il settore dopo la duplice riforma del Codice della nautica del 2018-2020 e l'adozione del nuovo Regolamento di attuazione del 2024". È stata infatti accolta "larga parte delle proposte avanzate da Confindustria Nautica anche in sinergia con Federturismo Confindustria, Assomarinas, Federagenti, Confarca e Unasca. Le semplificazioni riguardano procedimenti amministrativi, cantieristica, charter, scuole nautiche e utenti; gli upgrade normativi interessano sicurezza e contrasto ad attività abusive. E, considerate le stime di chiusura del 2025, in contrazione per le unità fino a 24 metri, e la fuga dalla bandiera italiana, assumono particolare significato. Vista l'imminenza dell'inizio della stagione, auspichiamo l'approvazione finale nel più breve tempo possibile. Il prossimo passo è l'adozione del nuovo decreto di sicurezza per le navi da diporto da parte del Mit". "Piena" la soddisfazione espressa dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina: "Senza entrare nei tecnicismi - commenta il presidente dell'associazione armatoriale - accogliamo con favore questa notizia perché nel testo del decreto finalmente vengono superate, a costo zero per le casse dello Stato, alcune regole ormai non più attuali e viene previsto un più ampio ricorso alla digitalizzazione, mettendo così il settore nelle condizioni migliori per esprimere il suo potenziale a servizio dell'economia italiana. Inoltre, è previsto un aggiornamento anche per quanto riguarda l'arruolamento dei marittimi extracomunitari, residenti in Italia, andando a superare un limite del Codice della Navigazione che fino ad oggi consente l'iscrizione alla Gente di Mare esclusivamente ai cittadini italiani e comunitari". L'auspicio di



Limitate in Commissione le modifiche estensive alla locazione e al noleggio di unità da diporto. Confindustria Nautica comunque soddisfatta. Il Senato ha approvato in prima lettura il Ddl Valorizzazione risorsa mare presentato dal Ministro delle Politiche del Mare, Nello Musumeci, di concerto con altri 17 Ministri tra cui Economia e finanze, Infrastrutture e trasporti, Imprese e made in Italy, Turismo. Il testo passa ora all'esame della Camera. Su uno dei passaggi più dibattuti - quello relativo alle modifiche al Codice della nautica che avrebbero introdotto, secondo Assarmatori, un sottotipo di locazione tale da creare, mediante imbarcazioni da diporto, una situazione di concorrenza al trasporto passeggeri a fini commerciali - ha per ora prevalso, previa espressione in tal senso di un parere da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la posizione dell'associazione degli armatori aderente a Confrtrasporto-Confercommercio. Istituita quindi la locazione con prescrizione di comandante, ma col limite dei 12 passeggeri e della persona fisica come locatario. E cancellato il comma che, nel noleggio a itinerario concordato, stabiliva come nel prezzo sarebbero stati ricompresi tutti i costi. Nondimeno Confindustria Nautica, che si era spesa anche per questi interventi, per bocca del presidente Piero Formenti ha definito il Ddl come "il più rilevante intervento per il settore dopo la duplice riforma del Codice della nautica del 2018-2020 e l'adozione del nuovo Regolamento di attuazione del 2024". È stata infatti accolta "larga parte delle proposte avanzate da Confindustria Nautica anche in sinergia con Federturismo Confindustria, Assomarinas, Federagenti, Confarca e Unasca. Le semplificazioni riguardano procedimenti amministrativi, cantieristica, charter, scuole nautiche e utenti; gli upgrade normativi interessano sicurezza e contrasto ad attività abusive. E, considerate le stime di chiusura del 2025, in contrazione per le unità fino a 24 metri, e la fuga dalla bandiera italiana, assumono particolare

Shipping Italy

Focus

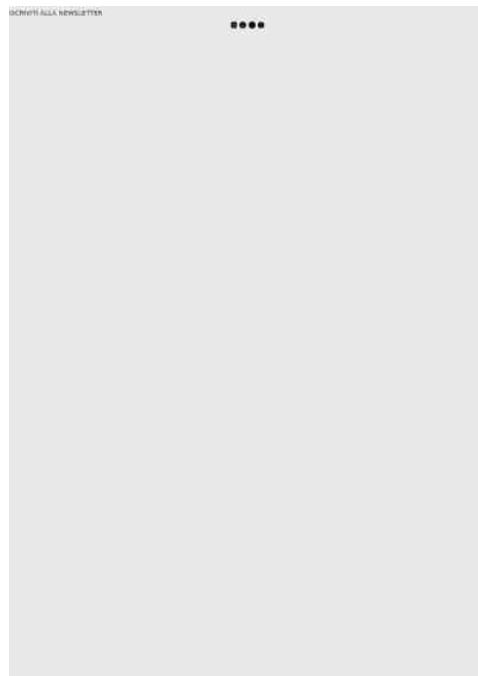
Messina è che "il Ddl, che contiene anche importanti chiarimenti sulla distinzione fra trasporto marittimo e noleggio di unità da diporto, venga adesso approvato anche dalla Camera in tempi stretti. A valle di questo passaggio occorrerà poi riprendere in mano alcuni argomenti che non hanno trovato spazio in questo testo. Ad esempio, è urgente trovare una soluzione alla lacuna generata dalla mancata ratifica della Convenzione di Londra del 1976 sui limiti della responsabilità dell'armatore in materia di crediti marittimi e garantire ai marittimi imbarcati su navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo lo stesso trattamento fiscale già previsto per i marittimi imbarcati su navi battenti bandiera italiana, dando quindi attuazione a un impegno assunto dall'Italia nei confronti della Commissione europea, nell'ambito della revisione del regime del Registro internazionale. Infine, occorre migliorare i criteri d'assegnazione dei contributi destinati alla formazione iniziale del personale marittimo".

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.

Crisi Golfo Persico: CISM affronta sicurezza e lavoratori marittimi

Il MIT convoca il Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi su navigazione e tutela equipaggi.

Il Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi e dei Porti (CISM) si è riunito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) per affrontare le criticità legate alla sicurezza marittima internazionale, con particolare attenzione alla tutela dei lavoratori marittimi. L'incontro, presieduto dal viceministro Edoardo Rixi, ha visto la partecipazione di rappresentanti del Comando generale delle Capitanerie di porto , dei Ministeri degli Affari Esteri, della Difesa, dell'Interno, delle Imprese e del Made in Italy, del Comando Operativo di Vertice Interforze, delle principali associazioni armatoriali e dei sindacati di settore. Contesto internazionale: Golfo Persico e Stretto di Hormuz Al centro della discussione la crisi in Medio Oriente , con un incremento dei rischi per la sicurezza della navigazione commerciale e per le condizioni operative degli equipaggi. Il Comitato ha analizzato lo scenario nello Stretto di Hormuz e nel Golfo Persico , dove aumentano le interferenze sui sistemi di navigazione satellitare e le difficoltà operative per le navi commerciali. Protezione dei lavoratori marittimi Il CISM ha posto grande attenzione alla sicurezza dei marittimi , esposti in prima linea alle tensioni internazionali. È stato ribadito l'importanza di un coordinamento stretto tra amministrazioni e operatori del settore per garantire: Monitoraggio costante della situazione internazionale Adozione tempestiva di misure di mitigazione del rischio Salvaguardia dell'incolumità degli equipaggi Priorità del Governo italiano Il Governo italiano si muove su direttrici strategiche per la sicurezza marittima : Protezione della libertà di navigazione Salvaguardia delle catene di approvvigionamento Difesa della competitività dei porti e del sistema marittimo nazionale Tutela della sicurezza dei lavoratori marittimi In un contesto internazionale instabile, la tutela dei marittimi e la sicurezza marittima rappresentano oggi una priorità nazionale ed europea. Sicurezza e resilienza dei porti italiani Il Comitato ha inoltre esaminato le criticità dei porti italiani , con l'obiettivo di rafforzare la sicurezza delle infrastrutture strategiche e la resilienza operativa, considerando le tensioni internazionali e la protezione del personale portuale. Sono state valutate anche nuove candidature al CISM per renderlo più rappresentativo ed efficace di fronte alle sfide emergenti. Coordinamento internazionale Il MIT continuerà a monitorare attentamente l'evoluzione dello scenario internazionale, mantenendo costante raccordo con organismi europei e internazionali competenti per la sicurezza marittima e la tutela dei lavoratori marittimi . Contatta: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti



Stretto di Hormuz: l'Iran prepara un pedaggio per le navi

Il parlamento iraniano valuta una legge per tariffe di sicurezza sulle navi che attraversano lo Stretto di Hormuz.

Il parlamento iraniano sta valutando l'approvazione di una legge che introdurrebbe un pedaggio per le navi che transitano nello Stretto di Hormuz , uno dei corridoi marittimi più strategici al mondo per il trasporto di petrolio e merci. Secondo le agenzie Fars e Tasnim , citate dall' Ap , la bozza di legge è già pronta e sarà presto finalizzata dal team legale dell'Assemblea legislativa iraniana. L'obiettivo è regolare i transiti navali e garantire la sicurezza delle navi che attraversano lo Stretto. Tariffe per garantire la sicurezza Il presidente della Commissione Affari Civili del Parlamento ha dichiarato che il pedaggio servirebbe a garantire la sicurezza dei transiti nello Stretto di Hormuz , definendo la misura 'assolutamente naturale'. 'Come in altri corridoi internazionali, quando le merci attraversano un Paese si pagano dazi. Lo Stretto di Hormuz è anch'esso un corridoio. Noi ne garantiamo la sicurezza, ed è naturale che navi e petroliere paghino le relative tariffe', ha affermato il funzionario iraniano. Riconoscimento internazionale e contesto geopolitico L'Iran chiede il riconoscimento internazionale del suo diritto di esercitare autorità sullo Stretto di Hormuz come una delle condizioni per porre fine al conflitto in corso nella regione. La misura, se approvata, potrebbe avere effetti significativi sul trasporto marittimo internazionale , sulle rotte energetiche e sulle dinamiche dei prezzi del petrolio a livello globale. Implicazioni per il settore navale e logistico Il settore della logistica e del trasporto marittimo dovrà monitorare attentamente l'evoluzione della legge, poiché un pedaggio sullo Stretto di Hormuz potrebbe influire su: tempi di transito costi operativi delle rotte commerciali pianificazione strategica di navi cargo e petroliere Inoltre, il pedaggio potrebbe diventare un parametro importante per le compagnie assicurative e per le operazioni di shipping internazionale , richiedendo aggiornamenti sui contratti e sui piani di viaggio tra Medio Oriente, Europa e Asia. Fonte: ANSA

