



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 22 marzo 2026



Prime Pagine

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

Primo Piano

27/03/2026	Ancona Today	23
"Porto, territorio, paese", il mare Adriatico centrale tra sviluppo e innovazione: il resoconto quadriennale dell'Adsp		
27/03/2026	Filt Cgil	25
A Genova martedì 31 marzo iniziativa su lavoro portuale		

Guido Barucci

27/03/2026	Il Nautilus		26
PORTO, TERRITORIO, PAESE: IL MARE ADRIATICO CENTRALE PROTAGONISTA DI SVILUPPO E INNOVAZIONE			
27/03/2026	Mondoprofessionisti	<i>Luigi Pio Berliri</i>	28
Porti Verdi: politiche di efficienza e sostenibilità energetica. anizzato dal CNI, in collaborazione con Assoporti, Cslp e Ordine degli Ingegneri di Bat			
27/03/2026	Thewatcherpost	<i>Alessandro Caruso</i>	30
Porti, crocevia strategico tra crisi globali e riforme interne			

Trieste

27/03/2026	Shipping Italy		32
Trieste-Ungheria: firmata l'intesa per il nuovo corridoio doganale veloce			

Venezia

27/03/2026	Venezia Today		33
Si rovescia un "topo" nel canale della Giudecca, la capitaneria indaga			

Savona, Vado

27/03/2026	Agenzia stampa Mobilità	<i>Agenzia Stampa Mobilità</i>	34
Piemonte propone ingresso nella governance dei porti liguri			
27/03/2026	Alessandria Oggi		35
Piemonte e Liguria insieme per gestire i porti di Savona e Genova			
27/03/2026	Eco di Savona	<i>Meta Time</i>	36
Il Consigliere Vaccarezza a Savona il 26 marzo			
27/03/2026	FerPress		37
Porti di Savona e Vado: l'AdSP accelera sul ferro. Ora serve il pieno allineamento con RFI			
27/03/2026	Imperia TV		38
Logistica, Piemonte e Liguria insieme per la governance dei porti di Genova e Savona			
27/03/2026	Regione Piemonte		41
Piemonte e Liguria per la governance condivisa dei porti di Genova e Savona			
27/03/2026	Ship 2 Shore		43
Intesa logistica tra Piemonte e Liguria: si va verso una governance condivisa dei porti			

Genova, Voltri

27/03/2026	Genova Today		45
Sicurezza in mare, le esercitazioni della guardia costiera per gestire le emergenze in Liguria			
27/03/2026	Genova Today		46
Ghetto: i residenti scrivono alla sindaca, "Chiudere il drop-in e riconvertire i locali in doposcuola"			

27/03/2026	Sea Reporter		48
Sicurezza in mare, maxi-esercitazione nel porto di Genova			
27/03/2026	TeleNord	<i>Ven Marzo</i>	49
Genova, porto di Prà: unità politica, ma restano i dubbi dei cittadini			

Ravenna

27/03/2026	Agenzia Giornalistica Opinione		50
REGIONE EMILIA-ROMAGNA * :«IL NODO FERROVIARIO DI FERRARA ENTRA NELLA FASE CONCLUSIVA: COMPLETATE LE OPERE DI INTERRAMENTO DELLA LINEA»			
27/03/2026	Ravenna e Dintorni		52
Al porto di Ravenna ora si può fare bunkeraggio di Gnl, il rifornimento da nave a nave			
27/03/2026	Ravenna Today		54
Rifornimento di gnl tra navi nel porto, arriva l'ordinanza. Il sindaco: "Strategico per la competitività dello scalo"			
27/03/2026	Ravenna24Ore.it		56
Capitaneria di Porto, firmata l'ordinanza sul bunkeraggio GNL			
27/03/2026	RavennaNotizie.it		58
Capitaneria di Porto di Ravenna: firmata l'ordinanza sul bunkeraggio GNL, in fase di definizione nuovo provvedimento per i fondali			
27/03/2026	RavennaNotizie.it		60
Sindaco Barattoni: "l'ordinanza della Capitaneria per rifornimento 'ship to ship' nel porto di Ravenna ha importanza strategica"			
27/03/2026	ravennawebtv.it		61
Porto Corsini: per i problemi di viabilità si pensa ad un prolungamento di via Molo San Filippo			
27/03/2026	ravennawebtv.it		62
Capitaneria di porto di Ravenna. Firmata oggi l'ordinanza sul bunkeraggio GNL			
27/03/2026	ravennawebtv.it		64
Barattoni: "Bunkeraggio GNL e fondali più profondi, svolta strategica per il porto di Ravenna"			

Livorno

27/03/2026	Città Metropolitana di Firenze		65
FiPiLi: al via i lavori urgenti sul Ponte mobile levatoio dei Navicelli			
27/03/2026	Corriere Marittimo		66
Messaggio di speranza e pace del vescovo di Livorno, Simone Giusti, in visita a Palazzo Rosciano			
27/03/2026	Go News	<i>Niccolò Banchi</i>	67
FiPiLi: al via i lavori urgenti sul Ponte mobile levatoio dei Navicelli			
27/03/2026	Il Nautilus		69
Il Vescovo Simone Giusti in visita all'AdSP di Livorno			
27/03/2026	La Gazzetta Marittima		70
«Gli speculatori vanificano il taglio delle accise, il governo faccia ispezioni»			
27/03/2026	La Gazzetta Marittima		72
Il vescovo in visita pasquale all'Authority "benedice" la Darsena Europa			
27/03/2026	La Gazzetta Marittima		74
È ufficiale: in 55 si sono fatti per il posto di numero 2 al fianco di Gariglio			

28/03/2026	La Gazzetta Marittima		75
Ponte ko, ora verrà sollevato dalle maxi-gru e portato a riparare			
28/03/2026	La Gazzetta Marittima		78
Quando il saggio va all'offensiva			
27/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	80
AdSp Livorno, 55 candidature per il ruolo di segretario generale			
27/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	81
Livorno, il vescovo Giusti in visita all'AdSp: 'Darsena Europa leva contro la povertà'			
27/03/2026	Port News		82
Il Vescovo Giusti in visita all'AdSP di Livorno			
27/03/2026	Quilivorno	<i>Michelangelo Sarti</i>	83
Il vescovo benedice i dipendenti dell'Autorità Portuale			
27/03/2026	Ship Mag		85
Adsp del Mar Tirreno Settentrionale, bussola sugli investimenti			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

27/03/2026	Centro Pagina		87
Porto di Ancona, quattro anni di crescita tra traffici, innovazione e sostenibilità			
27/03/2026	La Gazzetta Marittima		89
Pesca d'altura, Ancona ospiterà per la prima volta i campionati mondiali Big Game			
27/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	90
'Cybersecurity e portualità: governance, rischi e resilienza dei sistemi portuali'			
27/03/2026	Riviera oggi		91
Futuro del Porto, Francesco Torquati: Abbiamo un'occasione enorme per rilanciare la nostra città			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

27/03/2026	Sea Reporter		93
Civitavecchia, prevista l'arrivo della RO-RO Capucine: preoccupazione per il trasporto di armi			
27/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	94
Porti, tensioni su traffici militari: proteste a Civitavecchia e verifiche richieste a Cagliari			

Napoli

27/03/2026	Agenparl		95
Porto di Napoli, l'allarme di UNIPORT: "accelerare il completamento delle opere per non perdere le opportunità di sviluppo"			
27/03/2026	FerPress		97
Porto di Napoli: UNIPORT, accelerare il completamento delle opere per non perdere le opportunità di sviluppo			
27/03/2026	Gazzetta di Napoli		98
GA-Alliance: al via il confronto sulla Blue Economy			

27/03/2026	Il Nautilus	99
Porto di Napoli, l'allarme di UNIPORT: "accelerare il completamento delle opere per non perdere le opportunità di sviluppo"		
27/03/2026	Informatore Navale	101
Porto di Napoli, l'appello di UNIPORT: "accelerare il completamento delle opere per non perdere le opportunità di sviluppo"		
27/03/2026	Messaggero Marittimo	103
Napoli, UNIPORT lancia l'allarme: 'Cantieri da sbloccare subito' <i>Andrea Puccini</i>		
27/03/2026	Napoli Today	104
Porto di Napoli, l'allarme: "Accelerare il completamento delle opere per non perdere le opportunità di sviluppo"		
27/03/2026	Sea Reporter	106
Napoli vertice sul porto accelerare cantieri e riforme per non perdere competitività		
27/03/2026	Sea Reporter	108
Ddl Mare la svolta per la Blue Economy, ecco cosa cambia per la Campania		
28/03/2026	Shipping Italy	110
Appello di Uniport per il porto di Napoli		

Taranto

27/03/2026	Corriere di Taranto	112
Taranto: il porto oltre l'Ilva <i>Giacomo Rizzo</i>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

27/03/2026	Calabria 7	115
Deposito costiero, scontro a Vibo: Fratelli d'Italia attacca Romeo. Smentito da Meridionale Petroli, si dimetta		
27/03/2026	Corriere Della Calabria	116
Depositi costieri, Meridionale Petroli: «Da parte nostra nessun impegno». E smonta la versione di Romeo		
27/03/2026	Corriere Della Calabria	117
Depositi costieri, Romeo alla Meridionale Petroli: «Parlano gli atti, non si torna indietro». L'opposizione attacca <i>Su Whatsapp, Al Canale</i>		
27/03/2026	Cosenza Post	118
Corigliano-Rossano, incontro Stasi-Piacenza: ecco come cambierà il porto con il nuovo DPSS		
27/03/2026	Ecodellojonio	120
Porto e città, Corigliano-Rossano prova a cambiare rotta: avviato il confronto sul futuro dello scalo		
27/03/2026	FerPress	122
Nuovo Posto di Controllo Frontaliero nel porto di Gioia Tauro		
27/03/2026	Informazion e Comunicazione	124
Porto e città, si apre il confronto sul futuro: incontro tra Comune di Corigliano-Rossano e Autorità Portuale		

Cagliari

27/03/2026	Sardinia Post	125
America's cup, si avvicinano le regate: anche il team britannico GB1 a Cagliari		

27/03/2026	Shipping Italy	127
27/03/2026	Adista News	129
Europa Verde Sardegna: Cagliari città di pace, non porto di guerra		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

27/03/2026	Shipping Italy	130
27/03/2026	Stretto Web	131
Isole Eolie, corse sospese e accuse pesanti: assolti tutti i comandanti Liberty Lines		
27/03/2026	Stretto Web	132
Ponte sullo Stretto, anche Unindustria Calabria alla manifestazione di Messina		
27/03/2026	TempoStretto	133
Turismo a Messina, Caruso: "Basta narrazioni distorte, c'è una strategia vera"		
27/03/2026	TempoStretto	134
"Sì al ponte", sabato la manifestazione a Messina con Salvini		
27/03/2026	TempoStretto	136
Continuità territoriale nello Stretto, presidio Prc il 17 aprile: "No al ponte, sì a servizi efficienti"		
27/03/2026	TempoStretto	138
Ex Silos Granai, smantellata la struttura esterna in ferro VIDEO		
27/03/2026	TempoStretto	139
Liberty Lines, novità nel caso delle avarie fantasma		

Augusta

27/03/2026	Web Marte	140
Augusta Proposta di riforma delle Autorità portuali: se ne discute oggi con Assoporto		

Palermo, Termini Imerese

27/03/2026	Blog Sicilia	141
Nomina Tardino Presidente Autorità portuale. Fit Cisl bene, ora si proceda con realizzazione delle opere		
27/03/2026	Il Moderatore	142
Annalisa Tardino presidente dell'Autorità Portuale della Sicilia Occidentale: è ufficiale		
27/03/2026	ImGpress	144
Autorità portuale, Fit su presidente Tardino ora proseguire con tutte le opere previste		
27/03/2026	MeridioNews	145
Porti, formalizzata la nomina di Tardino: dopo il no di Schifani, arriva la «piena intesa»		
27/03/2026	Messaggero Marittimo	146
Isole minori, 17 milioni per gli interventi nei porti		

27/03/2026	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	147
27/03/2026	New Sicilia		148
27/03/2026	New Sicilia		149
27/03/2026	Palermo Today		150
27/03/2026	Sicilia Oggi Notizie		151

Focus

27/03/2026	Agenzia Giornalistica Opinione		152
27/03/2026	Informare		153
27/03/2026	L'agenzia di Viaggi		154
27/03/2026	Meteo Web	<i>Stefano Vitetta</i>	155
27/03/2026	Shipping Italy		157

CORRIERE DELLA SERA

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



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



Aletica, doppio trionfo
Dosso e Battocletti,
oro e show in Polonia
di **Gaia Piccardi**
a pagina 44

Suo il trofeo di discesa
L'impresa di Pirovano
Una Coppa a sorpresa
di **Flavio Vanetti**
a pagina 45



Sfida a Occidente

LA PARTITA DOPPIA DEL REGIME

di **Federico Rampini**

Quanto durerà questa guerra e chi potrà proclamarsi vincitore? Sia Trump sia Netanyahu lanciano segnali che la fine si avvicina. Non si può escludere il bluff: stanno arrivando nel Golfo dei marines e qualche operazione speciale sul terreno è possibile. Ma ciascuno sta già preparando la narrazione sulla «propria» vittoria. Il regime iraniano ha fatto una scommessa tradizionale, simile a quella di Putin in Ucraina: calcola che le democrazie hanno una bassissima resistenza al dolore. I loro leader non possono infliggere perdite umane o anche solo disagi economici senza essere castigati.

continua a pagina 32

Eredità sullo Stretto

CI SARÀ UNA FASE-2 EUROPEA?

di **Giuseppe Sarcina**

I governi europei sono alle prese con due messaggi americani contrastanti. Quello che, in teoria, dovrebbe essere il più importante è il post pubblicato venerdì pomeriggio da Donald Trump sulla sua piattaforma «Truth». In sostanza il presidente americano scrive che ha intenzione di chiudere presto la guerra, ma che intende lasciare «ad altri Paesi» il compito di garantire la navigazione nello Stretto di Hormuz, il braccio di mare da cui transita circa un quinto del fabbisogno mondiale di petrolio. L'altro segnale, il più inquietante, è rimasto per qualche giorno sottotraccia.

continua a pagina 32

GIANNELLI



Missili su Israele, 100 feriti vicino al reattore Ultimatum Usa: 48 ore per aprire Hormuz

IL POST SULL'EX CAPO FBI

Trump: «Bene, Mueller è morto. Sono contento»

di **Michele Farina**

«Sono contento che sia morto». Così, Trump, sulla morte dell'ex capo dell'Fbi Robert Mueller III che indagò sul Russiagate. Odiato da Donald, stimato da Obama.

a pagina 21

Nella notte l'ultimatum di Trump all'Iran: avete 48 ore per aprire Hormuz o cancelleremo tutte le vostre centrali elettriche. Prima, Usa e Israele avevano attaccato l'impianto di uranio a Natanz, scatenando la reazione dell'Iran che ha colpito le città di Arad e Dimona, in Israele: oltre 100 feriti, alcuni gravi. L'obiettivo del regime era il reattore nucleare del Negev. E sempre ieri, con il lancio di un missile sulla base Usa nell'Oceano Indiano, Teheran ha dimostrato di poter colpire a 4.000 chilometri.

da pagina 8 a pagina 13

GLI SCENARI

**Chi sta vincendo (e come)
Le tre verità sul conflitto**

di **Davide Frattini** e **Greta Privitera**

Stati Uniti e Israele, dall'altra parte l'Iran. Chi sta davvero vincendo la guerra iniziata 23 giorni fa? Trump e Netanyahu parlano di obiettivi raggiunti, ma gli ayatollah resistono. Sfruttano il «logoramento» degli avversari e risultano ancora i dominatori del Golfo.

alle pagine 10 e 11

Referendum Urne aperte oggi e domani per 45 milioni di italiani. Pontida, il giorno dell'addio a Bossi

Giustizia, sfida sull'affluenza

Il voto sulla riforma della magistratura. Silenzio elettorale, il Sì di Salvini sui social

Si è conclusa così come era iniziata la campagna per il referendum sulla Giustizia, con scambi di accuse sui social e le solite violazioni del silenzio elettorale. Oggi e domani la parola passa agli elettori, circa 45 milioni. Urne aperte questa mattina alle sette. A indirizzare la sfida sarà l'affluenza. Intanto, a Pontida l'addio a Bossi.

da pagina 2 a 6 e da 14 a 17

L'EX MINISTRO AVEVA 86 ANNI

Cirino Pomicino, il «vicerè» ultimo degli andreottiani

di **Tommaso Labate**



È morto Paolo Cirino Pomicino, esponente della Dc della Prima Repubblica e ministro nei governi De Mita, alla Funzione pubblica, e Andreotti, al Bilancio. Aveva 86 anni.

a pagina 19 P. De Caro

Milano-Sanremo La rimonta senza precedenti dello sloveno



Il campione sloveno Tadej Pogacar, 27 anni, al traguardo della Milano-Sanremo che ha vinto in volata su Pidcock

**Cade, si ferisce, vince
L'irresistibile Pogacar**

di **Marco Bonarrigo**

Milano-Sanremo che resterà nella storia. Il marziano Tadej Pogacar al sesto tentativo vince anche la classicissima di primavera quando sembrava impossibile dopo la caduta a 30 chilometri dall'arrivo. Show sul Poggio e volata vinta di un soffio su Pidcock.

a pagina 43

PARLA «LA FIGLIA DEL CLAN»

«La mia famiglia mi vuole uccidere: tutti li ho fatti condannare»

di **Aldo Cazzullo**



«Ho fatto condannare mio padre, mio zio, mio marito, mio fratello. Ora la mia famiglia mi vuole morta. Vivo sotto falso nome. In una località segreta. I miei tre figli stanno dalla mia parte. Ma la 'ndrangheta non sarà mai sconfitta». Giuseppina Pesce, «la figlia del clan», si racconta al Corriere.

alle pagine 28 e 29

IL CASO DI ROMA

Anarchici, la pista della bomba contro la polizia

di **Caccia e Frignani**

alle pagine 24 e 25

PADIGLIONE ITALIA

di **Aldo Grasso**

I (FALSI) PROFETI E L'INGEGNERIA DELLE ANIME

Il recente passaggio a Roma di Peter Thiel per una serie di lezioni sull'Anticristo è scivolato tra il misterioso e la catechesi. Fondatare di PayPal e Palantir (gigantesca azienda di controllo dati), Thiel intreccia riflessioni politiche e suggestioni tratte da René Girard, in particolare l'idea che il desiderio umano sia mimetico e conflittuale (desideriamo ciò che gli altri desiderano).

Thiel utilizza categorie religiose per interpretare il pre-

**Tecnocrati
I signori
degli
algoritmi
e l'illusione
di creare
una nuova
religione**

sente. La tecnologia diventa così uno strumento che lo fa sentire infallibile perché, a suo dire, la salvezza può venire solo da un potere centralizzato: «Non credo più che libertà e democrazia siano compatibili». In questo senso, il suo pensiero riflette una tendenza più ampia della Silicon Valley, dove ex nerd accompagnano network di strapotenza con «narrazioni» sul destino umano.

La tecnologia si confonde con la teologia, l'ingegneria del

software con l'ingegneria delle anime. La difesa dei monopoli e l'alibi della sicurezza generano un potere smisurato e la logica dell'algoritmo cede il posto all'immaginario dell'onnipotenza. Anche nel caso di Thiel, uno degli universi di riferimento è il signore degli anelli. Dopo aver accumulato miliardi, i nuovi profeti cercano un ruolo storico, si sentono chiamati a una missione più grande, inventano una religione. Dio ce ne scampi!

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA NIPOTE

**«Il mio racconto di De André
Io come lui,
fragile e ribelle»**



di **Alessandra Arachi**

a pagina 31

ITALPREZIOSI
Investi oggi sul tuo domani
www.italpreziosi.it
Scarica l'app di Italpreziosi
App Store Google Play



Dopo Bossi, è scomparso anche Cirino Pomicino. Al netto delle santificazioni post mortem, in tre giorni abbiamo salutato la prima e la seconda Repubblica



Domenica 22 marzo 2026 - Anno 18 - n° 80
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 abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

La bugiarda del Consiglio

» Marco Travaglio

Un'altra sera, *chez* Mentana, la mentitrice seriale che chiamiamo presidente del Consiglio, oltre a riservare allo scarso pubblico la sua dose quotidiana di menzogne su tutto lo scibile umano, si è permessa di buttare me e il *Fatto* nella sua indecente campagna elettorale: "Molti di quelli oggi schierati per il No" in passato sostenevano questa riforma. Il Pd era per la separazione delle carriere, M5S e Gratteri sostenevano il sorteggio, Marco Travaglio sosteneva tutti e due... Adesso sono tutti per il No". Capita, a chi è abituato a mentire e a smentirsi ogni volta che respira: accise, blocco navale, tagli alle tasse, legge Fornero, asili nido gratis, governo in Ue coi socialisti, Patto di Stabilità, spese militari, Putin, sanzioni alla Russia, vittoria militare ucraina, Usa, Gaza, Israele, Arabia Saudita, Qatar, Pnrr, dazi zero, Superbonus, chiusure per Covid, Web Tax, agenzie di rating, tassa sugli extraprofiti, trivelle in mare, Regioni, elezione diretta del capo dello Stato, legge elettorale con le preferenze e così via.

Finché i suoi elettori si bevono tutto e lo lasciano fare, buon per lei e peggio per noi. Ma Giorgia Meloni deve rassegnarsi: non siamo tutti bugiardi in malafede come lei. Le rarissime volte in cui lei è capitato di avere ragione, gliel'abbiamo riconosciuto. Giudichiamo tutti dai fatti, non dalle appartenenze. Quindi non si permetta di dire che abbiamo cambiato idea sulla "riforma" solo perché l'ha proposta lei: intanto perché è falso e poi perché così si comportano lei e i suoi, non noi. Il *Fatto*, da quando è nato nel 2009, è sempre stato fermamente contrario alla separazione delle carriere e anche delle funzioni. Ha proposto e continua a sostenere un sorteggio per i membri del Csm a una condizione: che valga per tutti, laici e togati, o meglio ancora che vengano aboliti i laici, cioè gli emissari dei partiti, per un vero organo di autogoverno dei magistrati. Invece la sua "riforma" (fatta in fretta e furia l'anno scorso, quindi nessuno poteva essere pro o contro prima) prevede un sorteggio puro per i togati e uno finto per i laici, estratti da una lista di fedelissimi dei partiti (quasi tutti o tutti - dipenderà dalla legge attuativa che farà lei - scelti dalla maggioranza di governo). Siccome ho avuto occasione di spiegarglielo di persona, lo sa benissimo: quindi mente speriando di mentire. E ancor di più mente sul fatto che io fossi pro carriere separate: io cominciai a demolire l'idea gelian-craxian-berlusconiana nel 1994, sulla *Vice*, quando lei era appena entrata in politica dietro al feretro di Paolo Borsellino, radicalmente contrario anche lui a quella sconcezza (infatti la Meloni è passata da Borsellino a Nordio, dalla lotta antimafia a B. e alla mozione "Ruby nipote di Mubarak").

SEGUÌ A PAGINA 20

REFERENDUM OGGI E DOMANI SI VOTA PER LA COSTITUZIONE

SEPARIAMOCI DA QUESTA GENTE

DELMASTRO LE CENE DA CAROCCIA COI BIG DEL MINISTERO E IL RUOLO DEL CAPOSCORTA
» BISBIGLIA, GRASSO E SANSA A PAG. 2-3

NON DICHIARÒ LA SOCIETÀ AL MINISTERO
Il politico rischia sanzioni dall'Anac Nordio amplia le deleghe alla Zarina
» FOGGIA A PAG. 3-4

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Meloni, non si scappa a pag. 12 • **Fini** Tajani arruola Bossi a pag. 13
- **Zanca** Sofia e Umberto a pag. 12 • **Arlacchi** Trump fra oro e dollaro a pag. 15

Mannelli



NUOVO REPORT DELLA RELATRICE ONU

Albanese: "Israele in carcere usa la tortura come vendetta"

- Dal 7 ottobre, sui 18.500 arrestati (tra cui 1.500 bambini) violenze sessuali, spartizioni e morti. L'accusa: "Dietro c'è una strategia"

» ANTONIUCI A PAG. 10

La cattiveria

Bisteccheria d'Italia, Delmastro: "Volevo aprire un locale intitolato a Falcone e Borsellino"
LA PALESTRA/ANTONELLO BARUCCA

Non uccidere: vale anche per gli animali

GRATIS

Non uccidere. Lasciateci vivere!

Libretto gratuito, 24 pagg.

I Dieci Comandamenti di Dio e il Discorso della Montagna di Gesù di Nazareth

Per la pace e il rispetto della vita
216 pagg. ISBN 978-88-944356-8-9, € 18,-

Edizioni Gabriele - La Parola APS, mail@Edizioni-Gabriele.com
Tel. 011 191 156 77 - www.Edizioni-Gabriele.com

LE ULTIME BUGIE A LA7

Meloni, se perde, pensa di chiedere una nuova fiducia

» SALVINI A PAG. 4

IRAN, MISSILI A 4000 KM

Trump consente all'Iran di vendere il greggio ai cinesi



» CARIDI, IACCARINO E SABAH
A PAG. 8-9

FERZAN OZPETEK

"25 anni di 'Fate ignoranti': sesso, cibo e astrologo"

» FERRUCCI A PAG. 16-17

TITOLI A PAGAMENTO

L'ultimo Savoia fa affari d'oro con i cavalierati

» Thomas Mackinson

Era tassista a San Marino, Paolo Giannoni. Da un anno è il "Cavaliere al merito di Savoia" numero 2.337, costo: 400 euro. E il merito? "Non lo so. Cercavo una clientela più alta per la mia attività di autista di limousine".
A PAG. 11

il Giornale



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATO DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.ilgiornale.it
 ISSN 1120-4071 (Stampa) ed. notturna
 DOMENICA 22 MARZO 2026
 Anno LIII - Numero 69 - 1.50 euro**



IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
 PRESIDENZA DEL GIUDICE DI PACE DI ROMA

Andrò a votare. È l'ultima occasione per l'Italia. Possiamo attuare la Costituzione e introdurre anche nel nostro Paese il processo moderno, dove accusa e difesa sono sullo stesso piano e un giudice terzo decide su innocenza o colpevolezza. Emettendo una sentenza indipendente, come succede da decenni in tutte le democrazie del mondo. Noi ci abbiamo messo quasi ottant'anni ad arrivare qui. Nel 1988 il partigiano e giurista Giu-

liano Vassalli cercò di cancellare dai nostri codici l'ultimo residuo fascista rimasto in vigore dopo che i padri costituenti avevano costruito il perimetro della nascente Repubblica italiana. E oggi spetta a noi dire l'ultima parola: vogliamo un modello in cui accusa e difesa sono sullo stesso piano e il giudice è una figura terza e indipendente? O vogliamo continuare con un sistema dove chi chiede di processare un cittadino è un collega di chi dovrà decidere se



controcorrente

**CHIEDETEVI SOLO
 SE QUESTA GIUSTIZIA
 OGGI FUNZIONA**

di Tommaso Cerno

è colpevole o no?

La domanda è seria, eppure la campagna referendaria non lo è stata altrettanto, perché ha parlato di altro. Ha trasformato questa riforma, attesa dalla nascita della Repubblica e impedita prima da Tangentopoli e poi dall'assedio giudiziario a Silvio Berlusconi, in un referendum pro o contro il governo di Giorgia Meloni.

Perché noi siamo fatti così. Nel momenti cruciali ci dividiamo e torniamo un Paese osses-

sionato dal leader. Invece che dalle scelte che dobbiamo fare.

La sinistra ha sostenuto e incoraggiato per decenni questa riforma. Salvo poi rinnegarla perché oggi a proporla è una maggioranza di centrodestra. Ma le elezioni politiche ci saranno. E sarà quello il giorno per giudicare il governo. Oggi e domani è l'occasione per rispondere a un'altra domanda: la giustizia vi piace così? O è il momento di renderla più giusta?

all'interno le dieci ragioni per votare «Sì» con le firme del «Giornale»:

Oswaldo De Paolini, Francesco Maria Del Vico, Vittorio Macioce, Stefano Zurlo, Gabriele Barberis, Filippo Facci, Felice Mantì, Augusto Minzolini, Luca Fazzo e Paolo Guzzanti

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

IL GIORNO

DOMENICA 22 marzo 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

SERIE A Cremonese, subito effetto Giampaolo

Il Milan non molla la presa
supera 3-2 il Toro
e si regala la speranza

Maggi e Mignani nel Qs



MILANO-SANREMO L'impresa

Pogacar da urlo
Cade, rimonta
e vince in volata

Servizio nel Qs



Giustizia, oggi urne aperte La sfida governo-opposizione

Italiani da questa mattina al voto referendario sulla riforma costituzionale Nordio-Meloni
Riflettori puntati sull'affluenza. Il politologo Orsina: «Non ci saranno scossoni»

Passeri
e Petrucci
alle pagine 2 e 3

Il blitz di Teheran

Vecchio continente,
suona l'allarme
per la sicurezza

Raffaale Marmo a pagina 7

L'ESPLOSIONE A ROMA

Le indagini

**Bomba anarchica:
obiettivo vicino
al casolare
Caccia alla rete**

Prosperetti a pagina 4

La pm Morena Plazzi

«Fatto gravissimo
ma non c'è
pericolo eversione»

Tempera a pagina 5



L'Iran usa razzi a lunga gittata Anche l'Europa a portata di tiro

L'Iran ha lanciato due razzi contro la base anglo-americana Diego Garcia, nell'Oceano Indiano, lontana quattromila chilometri. Con quella di Fairford (nella foto) è una delle due postazioni inglesi concesse agli Usa per

le operazioni contro la repubblica islamica. Attacco fallito, ma Teheran ha dimostrato di poter minacciare obiettivi in un raggio d'azione che tocca buona parte dell'Europa, Italia compresa.

Mantigioni e Marin alle p. 6, 7 e 9

DALLE CITTÀ

GARLASCO Indiscrezioni sulla perizia Cattaneo



**La consulenza:
lividi sul corpo
«Chiara Poggi
aveva lottato»**

Zanette a pagina 19

BERGAMO Il gip: versione smentita dai fatti

**Il marito-killer al giudice:
«Valentina aveva una lama»**

Donadoni a pagina 16

MILANO Una delle vittime del tram 9 deragliato

Okon, i familiari non si trovano
Il risarcimento resta bloccato

A. Gianni a pagina 17

MILANO L'incidente in moto, erano ventenni

**Elisa e Mithum:
sogni spezzati
in una notte
contro un taxi**



Palma e Vazzana a pagina 17



L'ex ministro morto a 86 anni

**Addio a Pomicino,
highlander Dc**

Femiani a pagina 11

I funerali del padre della Lega
sulle note del 'Va' pensiero'

Pontida, è il giorno
dell'ultimo saluto
a Umberto Bossi
Il fedelissimo:
«Lui era il legame
con la gente»

G. Moroni e Mometti a pagina 10



Il fenomeno sudcoreano

BTS, i re del K-pop
Il ritorno è kolossal

Pestelli a pagina 18

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

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

Alcune integrazioni alimentari non vanno intese come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

A. M. M. M. M.



Oggi su Alias D

ARNAUD ORAIN Militarizzazione di spazi marittimi e snodi commerciali. Nel saggio «La confisca del mondo» cinque secoli di soprusi



Argentina

50 ANNI DAL GOLPE I padri torturatori della dittatura ripudiati dai figli. E la terza generazione «Nunca Más»
Marta Facchini pagina 12



Culture

IN VERSI L'antologia poetica di Kiki Dimoulà, autrice greca che raccontava il tempo e le perdite
Sonia Gentili pagina 14

■ CON
LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,80
■ CON
L'AFRIQUE DEL MONDO
+ EURO 4,00

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS DOMENICA

DOMENICA 22 MARZO 2026 - ANNO LVI - N° 69

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

L'unico voto possibile

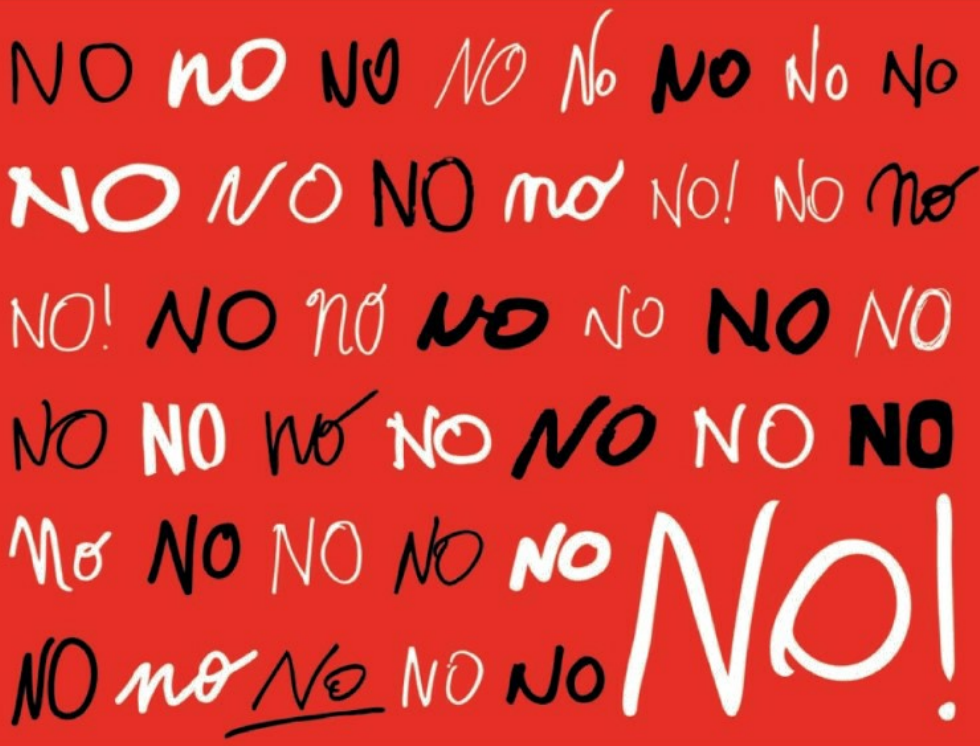
*Giochiamo
in difesa,
ma giochiamo*

ANDREA FABOZZI

Le uniche due riforme costituzionali non fermate dal referendum sono quelle di cui ci si è pentiti. La riforma del Titolo quinto con cui venticinque anni fa il centrosinistra è andato incontro agli egoismi leghisti, aprendo la strada ai tentativi di devoluzione e autonomia rafforzata che ancora ci aspettano. E il taglio dei parlamentari approvato praticamente da tutti nella scorsa legislatura, con la promessa che avrebbe portato a un parlamento più autorevole e meno costoso: il risultato è che costa lo stesso e conta sempre meno. Tenere a mente i precedenti, oggi, può evitare il rimorso domani.

Nel caso della separazione delle carriere la modifica della costituzione è ridondante. Non serve a dividere le funzioni del giudice e del pubblico ministero perché sono già divise, come ormai hanno capito persino gli spettatori dei telegiornali Rai (che non lo dicono). Serve però a frammentare e così indebolire la magistratura, corpo nei confronti del quale è giusto essere diffidenti come verso tutti i titolari dei poteri repressivi - i crimini commessi in nome della legge annichiscono quelli commessi contro la legge - ma la cui autonomia e indipendenza la costituzione prevede a tutela dei cittadini e non dei funzionari che vestono la toga.

Certo di questa autonomia non tutti fanno buon uso, preferendo camminare nel solco tracciato dalla maggioranza al potere, e molti pm si comportano già da poliziotti del senso comune, compresi alcuni campioni del no, ma un principio è innanzitutto una possibilità da tenere aperta. La sinistra e la magistratura progressista per troppo tempo hanno rinunciato a criticare la giurisdizione - proprio negli anni in cui la giustizia è stata accusata di volersi sostituire alla politica - ed eccoci qui ancora una volta a giocare in difesa. Ma qui è Rodi e qui saltiamo, meglio difendersi che consegnarsi ai nemici dei principi costituzionali. Del resto Meloni non poteva essere più chiara. Che il referendum sia per lei la prova di forza definitiva lo ha spiegato in tutti i modi. Bisognerebbe aver dormito durante tutta la campagna elettorale per non aver capito che il governo punta a mettere la magistratura sotto controllo. Restando svegli non si può che votare no.



Si chiude una campagna orchestrata da palazzo Chigi a colpi di bassa propaganda, cronaca nera, fake news, attacchi alle toghe non allineate. Si aprono le urne: al voto la modifica di 7 articoli della Carta. Sul piatto non c'è la separazione delle carriere ma la divisione della magistratura per indebolirla. E allentare così le tutele dei cittadini, rafforzando il governo. Che oggi, giorno di silenzio elettorale, sfilava ai funerali di Bossi

pagine 2,3

La politica dietro la tecnica Un progetto nel segno del comando

MAURO PALMA

Non è una questione di "sacralità" del testo della nostra Costituzione - così come con stravagante ironia alcuni convinti assertori del Sì leggono la posizione di chi non intende confermare la sua attuale riforma. Nessun testo, in uno Stato laico, è teoricamente esente dalla doverosa critica

nua lettura di congruità con i mutamenti rapidi del presente. È invece una questione di rappresentatività effettiva di tale lettura e, quindi, del ruolo centrale da riservare al Parlamento quale luogo della rappresentanza della collettività che attorno a quella Carta si riconosce.

— segue a pagina 13 —

LA GUERRA DEL GOLFO

Bombe Usa sulla centrale «distrutta» di Natanz. L'Iran risponde a 4mila km



■ La guerra nel Golfo continua inesorabilmente ad allargarsi: ieri raid israeliano-statunitensi hanno colpito l'impianto di arricchimento dell'uranio di Natanz, in Iran. Teheran ha risposto a stretto giro: missili su Dimona, in Israele, e sulla base Usa di Diego Garcia, a ben 4mila chilometri di distanza. L'unico apparente «freno» è il caro energia: catarsi psicotica, gli Usa allentano le sanzioni sul greggio iraniano (sic). **LUCI, PESCALI, SASSI**
ALLE PAGINE 8-9

ELEZIONI IN FRANCIA

Comuni ai ballottaggi, fine del barrage repubblicano



■ Esito incerto in molte città, a Parigi la vittoria del socialista Grégoire non è scontata. A Nizza va in scena il più grosso spettacolo di unione delle destre. Accordo Ps e Verdi a Tolosa, unica città dove la lista Lfi è arrivata in testa tra quelle di sinistra. Marsiglia rischia grosso, l'estrema destra avanza. **MERLO, ORTONA, A PAGINA 6**



Prima Italiana Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, DpaC/PM/23/2103
e 770029 2 130003



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIV - N° 80
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892

11 milioni di Napoli - 2024

Domenica 22 Marzo 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

L'Uovo di Virgilio

Da Corradino a Lenòr
fantasmi di una grande
e tragica piazza

Vittorio Del Tufo in Cronaca



Le pagine della nostra storia

Il Mattino e l'algoritmo
della memoria:
rivoluzione Archivla

Di Fiore e Piscitelli a pag. 12

IL CUORE ANTICO DEL FUTURO

Vincenzo Di Vincenzo

Dalla Napoli di fine Ottocento, quella di Matilde Serao e Edoardo Scarfoglio, divisa tra il sogno della modernità e una miseria ancestrale, alla metropoli digitale del 2026: un viaggio lungo tre secoli racconta un giorno dopo giorno dalle tante generazioni di cronisti che si sono avvicendate nella redazione del Mattino. Continua a pag. 39

Addio a Pomicino “vicerè” di Napoli nella prima Repubblica

L'ex ministro morto a 86 anni: incarnò
il potere Dc, fu protagonista degli anni '80

Anna Maria Boniello, Luciano Giannini, Fabio Jouakim e Paolo Mainiero
da pag. 2 a 5. Luigi Romano in Cronaca



L'intervista Clemente Mastella

«UN VERO NAPOLETANO:
FANTASIA AL POTERE»

Generoso Picone a pag. 3

42 processi, 17 giorni a Poggioreale

IL TORNADO GIUDIZIARIO
TRA ASSOLUZIONI E IRONIE

Gigi Di Fiore a pag. 5

L'editoriale LA SPIRALE DA FERMARE SUBITO

Roberto Napolitano

Viviamo i giorni di una crisi globale economica frutto esclusivamente di una politica fuori controllo. Questa spirale perversa va stroncata in tempi stretti. Perché la guerra in Iran cova un potenziale distruttivo per l'economia che non riguarda, come è avvenuto con l'invasione di Putin dell'Ucraina, un'area circoscritta del mondo. Essenzialmente è entrato in crisi in quel momento il centro di mono-approvigionamento del gas russo a basso prezzo per l'economia tedesca che ha visto saltare tutti i suoi costi ed è da sei anni in stagnazione-recessione. Nel caso della guerra iraniana, i danni potenziali riguardano l'industria globale perché Hormuz è un centro nevralgico per l'energia, il trasporto e i commerci non di un Paese ma di molti, troppi, del mondo intero. Il dibattito sull'urgenza degli europei di organizzarsi perché non si può continuare ad essere dileggiati quotidianamente da Trump impone di recuperare orgoglio e capacità dell'Europa di tornare a dialogare alla pari anche con questa America.

Continua a pag. 39

L'Italia al voto sulla giustizia

► Referendum, urne aperte oggi (7-23) e domani (7-15). Risultato in bilico, occhi puntati sull'affluenza. Carriere separate per giudici e pm, Csm a sorteggio: ecco cosa può cambiare

Luoghi Fai, folla allo stadio. Manfredi: pronti a riaprire il sacrario



TUTTI PAZZI
PER IL MARADONA



E ORA È SPRINT
PER LE FONTANELLE

Gennaro Di Biase in Cronaca

Andrea Bulleri e Valentina Pigliautile alle pagg. 6 e 7

L'Iran alza il tiro missili sulla base Usa a 4000 km di distanza

► Il capo dell'Idf: possono arrivare a Roma e Parigi
Usa e Israele colpiscono il sito nucleare di Natanz

L'Iran ha lanciato due missili balistici contro la base anglo-americana, su un'isola nell'Oceano a 4000 km, senza colpirla. Il capo dell'Idf: possono arrivare a Roma. Gli Usa e Israele hanno invece centrato l'impianto nucleare iraniano di Natanz. L'Aiea: nessun aumento di radiazioni.

Bechis, Pane e Vita
alle pagg. 8 e 9

Lo scenario

Petrolio, altro
stop ai pozzi:
mossa Usa
contro i rincari

Angelo Paura
a pag. 9

Trapianto fallito, le indagini Domenico, i dubbi dei pm «Perché non fu usato il cuore artificiale?»

La Procura di Napoli ha disposto accertamenti sul mancato impiego del "Berlin heart" dopo il trapianto di cuore del piccolo Domenico Caliendo, morto a 2 anni all'ospedale Monaldi.

Giuseppe Crimaldi e Leandro Del Gaudio a pag. 10

Il commento

QUESTIONE GIOVANILE
TRA REATI E WEB

Luca Ricolfi a pag. 39

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





2026 € 1,40* ARNO 148 - N° 80
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2026 con L. 48/2004 art. 1 c.1 e 2 c.2

Domenica 22 Marzo 2026 • V di Quaresima

Il Messaggero



9 771129 622404
00333

Sci, Pirovano show. Poi l'atletica mondiale

Dosso-Battocletti le azzurre d'oro

Nicolliello e un commento di Piero Mei nello Sport



La Lazio a Bologna

C'è Roma-Lecce Gasp cerca il socio di Malen

Servizi nello Sport



L'editoriale

LA SPIRALE DA FERMARE SUBITO

Roberto Napolitano

Viviamo i giorni di una crisi globale economica frutto esclusivamente di una politica fuori controllo. Questa spirale perversa va stroncata in tempi stretti. Perché la guerra in Iran cova un potenziale distruttivo per l'economia che non riguarda, come è avvenuto con l'invasione di Putin dell'Ucraina, un'area circoscritta del mondo. Essenzialmente è entrato in crisi in quel momento il centro di mono-approvigionamento del gas russo a basso prezzo per l'economia tedesca che ha visto saltare tutti i suoi costi ed è da sei anni in stagnazione-recessione. Nel caso della guerra iraniana, i danni potenziali riguardano l'industria globale perché Hormuz è un centro nevralgico per l'energia, il trasporto e i commerci non di un Paese ma di molti, troppi, del mondo intero.

Il dibattito sull'urgenza degli europei di organizzarsi perché non si può continuare ad essere dileggiati quotidianamente da Trump impone di recuperare orgoglio e capacità dell'Europa di tornare a dialogare alla pari anche con questa America. Quello che, però, è forse ancora più urgente sottolineare è l'appello del direttore dell'Agenzia internazionale dell'energia (Aie) affinché i politici si rendano finalmente conto dei drammi economici che loro stessi creano e che rischiano di provocare la più grave crisi energetica della storia. Tutto questo avviene o rischia di avvenire, aggiungiamo noi, inseguendo medaglie di guerra fuori dalla realtà, confondendo l'Iran con il Venezuela, oltre che dalla storia civile dell'umanità.

Siamo davanti a un problema economico non generato dalle imprese, ma dalla nuova politica della guerra. Qualcuno si è affrettato a dire che siamo davanti a un grande cambiamento del mondo: la politica comanda sull'economia da quando c'è la guerra in Ucraina e ora, ancora di più, da quando Trump e Netanyahu sono entrati nel pantano della guerra all'Iran che è tante cose, ma prima di tutto un regime dittatoriale fondato sulla teocrazia. In realtà, per fortuna, tocca alla politica comandare sull'economia anche se ne ha sempre subito l'influenza. Il punto è che oggi siamo di fronte a una politica che non riesce a capire l'impatto sull'economia delle sue decisioni.

Continua a pag. 23

ALLE URNE PER IL REFERENDUM CONFERMATIVO

Giustizia, l'Italia vota

►Seggi aperti dalle 7 alle 23 e domani dalle 7 alle 15: farò sull'affluenza Carriere separate per giudici e pm, Csm a sorteggio: ecco cosa può cambiare

ROMA Urne aperte dalle 7 alle 23 e domani dalle 7 alle 15. Non c'è quorum

Bulleri e Pigliautile alle pag. 8 e 9

Roma, la casa dei due vicina a un'ex base Br



L'indagine Ora è caccia ai complici

Michela Allegri
Flaminia Savelli

Erano abituati ad agire nell'ombra e ad usare un sistema di comunicazione filtrato. Continua a pag. 2

Anarchici morti ecco il covo

La palazzina in via degli Angeli considerata la base della cellula romana degli anarchici Di Corrado, Marani e Mozzetti alle pag. 2 e 3

Sparati verso la base Usa di Diego Garcia

Teheran lancia razzi a 4mila km

►Raid americano sul sito nucleare di Natanz Petrolio, arriva lo stop anche ai pozzi dell'Iraq

ROMA Due razzi prendono di mira l'isola di Diego Garcia nell'Oceano Indiano. Paura e Vita da pag. 6 a pag. 8

● L'OBIETTIVO FINALE DI TRUMP

Stefano Silvestri a pag. 6

● HORMUZ, L'ENIGMA BONIFICA

Antonino Pane a pag. 7

Il commento

REATI E WEB, LA QUESTIONE GIOVANILE

Luca Ricolfi

Dal questione giovanile, da qualche settimana, si sta tornando a parlare non semplicemente sull'onda di episodi di cronaca, ma sulla base di analisi sistematiche condotte da studiosi e centri di ricerca. A questa ripresa di attenzione hanno dato un impulso notevole (...) Continua a pag. 23

24 I numeri veri

Debito, il polmone che possiede soltanto l'Italia

Marco Fortis

Gli eventi della guerra in Iran e Medio Oriente hanno fatto passare quasi in secondo piano i dati appena diffusi dalla Banca d'Italia sul debito pubblico del nostro Paese a fine anno scorso e sulla sua composizione per settori detentori, cioè in base ai soggetti che lo finanziano. Continua a pag. 9

1939-2026

Addio a Cirino Pomicino una vita da democristiano

Mario Ajello

Aveva una passione divorante per la politica. Una volta, nei suoi continui vai e vieni in clinica, per un cuore che non stava al passo con la sua frenesia di democristiano infaticabile e non solo brillante ma anche intelligentissimo (...) Continua a pag. 10

Picone a pag. 11



Roma riposa. Noi no

Qualcuno è sempre qui

Quando serve siamo pronti

VILLA MAFALDA

Via Monte delle Gioie, 5 Roma - 06 86 09 41 - Info su villamafalda.com

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24

Il Segno di LUCA

SAGITTARIO INVITO ALLA SERENITÀ

Un cielo reso amico da particolari armonie ti invita a sognare e a considerare la realtà come qualcosa di malleabile e che, almeno in parte, puoi plasmare e modificare. Soprattutto per quanto riguarda l'interpretazione che ne dai, che modifica poi il tuo modo di viverla. Anche le variopinte tensioni che ti hanno preso come bersaglio perdono virulenza. Così potrai dedicare la tua domenica all'amore vivendolo con la miglior intensità. MANTRA DEL GIORNO Viviamo nell'ombra delle credenze.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 23

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

DOMENICA 22 marzo 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

ASCOLI Ricoverati genitori e due bambini

**Vomito e malori in serie,
famiglia intossicata
Il sospetto del botulino**

Ercoli a pagina 18



Dall'eolico al gas: cosa serve

**Scatto condiviso
per un futuro
dell'energia**

Valerio Baroncini a pagina 17



Giustizia, oggi urne aperte La sfida governo-opposizione

Italiani da questa mattina al voto referendario sulla riforma costituzionale Nordio-Meloni. Riflettori puntati sull'affluenza. Il politologo Orsina: «Non ci saranno scossoni»

Passeri
e Petrucci
alle pagine 2 e 3

Il blitz di Teheran

Vecchio continente,
suona l'allarme
per la sicurezza

Raffaale Marmo a pagina 7

L'ESPLOSIONE A ROMA

Le indagini

**Bomba anarchica:
obiettivo vicino
al casolare
Caccia alla rete**

Prosperetti a pagina 4

La pm Morena Plazzi

«Fatto gravissimo
ma non c'è
pericolo eversione»

Tempera a pagina 5



L'Iran usa razzi a lunga gittata Anche l'Europa a portata di tiro

L'Iran ha lanciato due razzi contro la base anglo-americana Diego Garcia, nell'Oceano Indiano, lontana quattromila chilometri. Con quella di Fairford (nella foto) è una delle due postazioni inglesi concesse agli Usa per

le operazioni contro la repubblica islamica. Attacco fallito, ma Teheran ha dimostrato di poter minacciare obiettivi in un raggio d'azione che tocca buona parte dell'Europa, Italia compresa.

Mantignoni e Marin alle p. 6, 7 e 9

DALLE CITTÀ

CULTURA Nelle sale il film 'It's never over'



**Dal cinema
ai concerti:
rivive il mito
di Jeff Buckley**

Cucci in Cronaca

BOLOGNA Un uomo è caduto nella fuga

Gare di moto sui colli,
denunciati in cinque

Tempera in Cronaca

BOLOGNA Residenti contrari alla pista

Barca, ciclabile nel mirino
«Il traffico è ancora più in tilt»

Moroni in Cronaca

IMOLA Femminicidio, martedì l'addio alla 42enne

Dongellini parla:
«Io e Valentina,
fendenti a vicenda»
Il gip: «Menzogne»



Servizio in Cronaca



L'ex ministro morto a 86 anni

**Addio a Pomicino,
highlander Dc**

Femiani a pagina 11



Il fenomeno sudcoreano

**BTS, i re del K-pop
Il ritorno è kolossal**

Pestelli a pagina 16



La sua prima Milano-Sanremo

**Pogacar cade,
si rialza e vince**

Servizio nel QS

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

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
351 8707 844
WWW.GOLDINVESTGENOVA.IT

DOMENICA 22 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

2,00 € con "L'ESPRESSO" in Liguria, AL e AT - 1,80 € in tutte le altre zone - Anno CXL - NUMERO 65, COMMA 20/B - SPEDIZIONE A.B. POST. (AUT. N° L. 0129/06.2025) - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

La vendetta della primavera sulla morte che l'uomo sparge

E è primavera e sto scrivendo nel suo giorno inaugurale. Chi l'avrebbe mai detto? In questa stagione di morte, di guerra generale, stagione nera che così nera possono ricordare solo i nostri padri e i nostri nonni, ecco che il vento di buriana si fa refo di settentrione, non più freddo ma appena frizzante, la tramontana nera si schiarisce e il cielo si tinge di un azzurro quasi marino, candidi pennacchi di cirri ci navigano in placida regata.

La fioritura degli albicocchi e dei mandorli, dei pruni, gareggia in splendore con i ciliegi e i peschi, i campetti di calcio accanto alle brutine chiese campagnole sono colmi di pratoline, che a tirarci di pallone sarebbe un peccato almeno veniale, i tulipani si dischiudono in preziosi petali di seta, la giunchiglia fureggia sul ciglio dei fossi e gli iris, a macchie nell'ombra delle gore non sono certo da meno. La capinera fa il suo saluto al sole, la cincia si pavoneggia in una strepitosa danza d'amore, i pettirossi sono già in cova e nel solai sopra la nostra camera da letto i ghiri si sono svegliati dal loro pigrone letargo e hanno dato inizio ai loro litigi copulatori.

È primavera, che Donald Trump lo voglia o no, e non ci si può fare proprio niente, nemmeno l'animo più angosciato può ignorarlo; io l'animo angosciato ce l'ho e mi devasta il cuore, ma mi basta uscirmene di casa, e respiro quest'aria con ardore per la vita da neonato.

La primavera è una vendetta, la vendetta che si prende l'universo dei viventi non umani sugli umani. tutto ciò che abbiamo caparbiamente disfatto, distrutto, umiliato, vandalizzato, tutta la morte che stiamo spargendo, tutto il nostro vanaglorioso esercizio di un potere dominante non basta a farla finita con la vita. La vita degli altri esseri naturalmente, perché la nostra ce la stiamo giocando e niente di ciò che agiamo ci induce a pensare che sopravviveremo a noi stessi.

segue / PAGINA 4

Iran, la minaccia dei missili

Attaccata base anglo-americana a oltre 4 mila chilometri di distanza

Prendendo di mira l'importante base anglo-americana di Diego Garcia sull'isola dell'Oceano Indiano - seppure in un attacco fallito - l'Iran ha dimostrato di poter minacciare obiettivi a oltre 4.000 chilometri dal proprio territorio. Un raggio d'azione che tocca buona parte dell'Europa, Italia compresa, come sottolinea il capo di stato maggiore dell'Irf

Eyal Zamir: «Berlino, Parigi e Roma sono tutte a portata di tiro diretta». Il raid invia il messaggio che la Repubblica islamica è tutt'altro che sconfitta. E che il Vecchio Continente non è immune alla guerra, se si schiera a favore dell'offensiva che intanto prosegue fino a toccare l'impianto nucleare iraniano di Natanz. STEFANO INTRECCIALABILI / PAGINA 2

L'ANALISI

Alessandro Farruggia

Con quella gittata potrebbero colpire le capitali europee

L'ARTICOLO / PAGINA 4



LO SHOCK PETROLIFERO: TSUNAMI INFLAZIONE SULL'ECONOMIA GLOBALE

ROBERTO SCULLI / PAGINA 5

Confindustria: «Sulla Gronda una retromarcia imbarazzante»

Ferrari: «Il progetto attuale non va cambiato»
Ex Ilva, Jindal presenta la proposta vincolante

«Ci siamo confrontati con enorme imbarazzo sull'opzione di non fare o di cambiare il progetto della Gronda di Genova, la cui mancanza non solo ha provocato il crollo del Ponte Morandi e la morte di 43 persone nel 2018: questo l'amara dichiarazione di Fabrizio Ferrari, presidente di Confindustria Genova, dopo la frenata del ministro sull'infrastruttura. Intanto, sul fronte della siderurgia, gli indiani di Jindal hanno presentato una proposta vincolante per l'ex Ilva.

LATERZA EMARGIOCCO / PAGINA 7



ROLLI

C'E' UN PO' DI CONFUSIONE...

VA BENE, FACCIAMO QUESTA GRONDA SULLO STRETTO E NON SE NE PARLA PIU'!



Referendum sulla giustizia, una sfida all'ultimo voto

Oggi e domani 21 milioni di italiani alle urne

Addio Cirino Pomicino, iconico vicerè della Dc

Giovanni Mari / PAGINA 8

Sono 51 milioni gli italiani chiamati a partecipare al referendum per confermare la riforma della giustizia. Sarà una sfida all'ultimo voto. GIAMPAOLO GRASSI / PAGINA 6

Pogacar, un marziano a Sanremo



Tadej Pogacar risulta all'arrivo

L'INVIATO ARRICHIELLO / PAGINE 38 E 39



PIROVANO TERZO SIGILLO, SUA LA COPPA DEL MONDO DI DISCESA LIBERA

TONI VISENTINI / PAGINA 41

SAMP CONTESTATA DAI TIFOSI

Damiano Basso / PAGINE 42 E 43

La spinta di Lombardo «In campo servono undici animali feroci»

Attilio Lombardo carica i blucerchiati in vista della partita di oggi contro l'Avellino: «In campo voglio undici animali feroci». A Bogliasco, ieri mattina, la contestazione dei tifosi prima dell'allenamento.

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

LAMPOGIALLO



Ora che l'inverno è finito e la guerra invece continua, ripenso a una pagina del romanzo "Una questione privata" di Beppe Fenoglio. Novembre '44, il partigiano Milton trova rifugio nel cascinotto di una vecchia contadina, lei gli domanda quando finirà la guerra e lui risponde: "Maggio". "Maggio - ripete la donna - Certo che è terribilmente lontano, ma almeno, detto da un ragazzo serio e istruito come te, è un termine. È solo di un termine che ha bisogno la povera gente". E poi, in quel novembre di pioggia e fango, evoca l'estate della pace: "Da maggio i nostri uomini potranno andare alle fiere e ai mercati come una volta, senza morire per strada. La gioventù potrà ballare all'aperto, le donne giovani resteranno incinte vol-

VERRÀ MAGGIO

RAFFAELLA ROMAGNOLI

lenter, e noi vecchie potremo uscire sulla nostra aia senza la paura di trovarci un forestiero armato". A me resta impresso: "È solo di un termine che ha bisogno la povera gente". "Povera gente" vuol dire i più, quasi tutti. Di "termine" non c'è traccia nella presente, angosciata condizione di guerra globale e perenne. "Bisogno" è parola forte e chiara, dunque la priorità: fare in modo che la guerra abbia un termine. Trovare il modo. Per il bene dei più, quasi tutti. Quando faccio questi discorsi mi dicono che non c'è speranza e che la Storia è come diceva Elsa Morante, uno scandalo che dura da diecimila anni. Io però insisto. Non dimentico ciò che è stato e non voglio che si ripeta. Come la vecchia contadina di Fenoglio, voglio credere nell'estate della pace.

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
**ACQUISTIAMO ORO A
€145/GR**
**ACQUISTIAMO ARGENTO A
€2.500/KG**
STERLINA €1000
*LE QUOTAZIONI POSSONO LEGGEREMENTE VARARE IN BASE AL PRIMO
CORRELAMENTO DELL'ORO SULLE BORSE INTERNAZIONALI

Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 2,50 in Italia — Domenica 22 Marzo 2026 — Anno 162 — Numero 80 — ilsole24ore.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Giovanna Vitelli,
Presidente gruppo
Azimut Benetti



A tu per tu
Giovanna Vitelli
Quel valore
d'impresa
inciso nel Dna
che si preserva
con l'innovazione

di **Lucilla Incorvati**
— a pagina 12



Domenica

IN MOSTRA
A BASILEA
CEZANNE, ARTE
E NATURA

di **Ada Masocco**
— a pagina 1



STORIA E ARTE
VENTURA E LA GUERRA DEL PADRE

di **Laura Leonelli** — a pagina VII

RELIGIONE E ARTE
PICASSO ISPIRATO DALLA BIBBIA

di **José Tolentino de Mendonça** — a pagina X

Sport & Business

Milano-Sanremo
Un mostruoso
Pogacar
vince in volata

di **Marco Bellinazzo**
— a pagina 19



Lunedì

L'esperto risponde
Pensioni, spazio
al cumulo con
i redditi da lavoro

— Domani con Il Sole 24 Ore

Spread di guerra, BTp i più colpiti

Mercati in tensione

Rispetto a fine febbraio
i rendimenti dei decennali
sono cresciuti 68 punti

In tre settimane la distanza
dai titoli tedeschi
si è ampliata di 28 punti

Azzerata la riduzione
del differenziale con i Bund
maturata negli ultimi sei mesi

La guerra in Medio Oriente infiamma i rendimenti dei titoli di Stato in tutta Europa, ma in Italia si fa sentire di più. Alla chiusura di venerdì, il BTp a 10 anni è arrivato 68 punti base sopra ai livelli registrati il 27 febbraio, alla vigilia dell'attacco di Israele e Stati Uniti all'Iran. Nelle stesse tre settimane il Bund è salito di 40 punti, il decennale francese di 54 e quello spagnolo di 52. Per incrociare un'impennata più decisa bisogna andare a Londra, dove a marzo il Gilt a 10 anni ha guadagnato lo 0,77%. La corsa italiana si riflette nel quadro aggiornato dello spread: salito di 28 punti per i BTp, contro l'aumento di 14 punti registrato dagli Oat francesi e di 12 dai Bonos spagnoli. **Trovati** — a pag. 3

SPREAD BTp-BUND A 10 ANNI



Monte Paschi, Plt Holding presenta lista con Lovaglio ad e Bisoni presidente

Risiko bancario

Tortora: «Vogliamo
implementare il piano
industriale in breve tempo»

Colpo di scena per il Monte Paschi di Siena. L'azionista Plt Holding della famiglia Tortora, che detiene oltre l'1,2% della banca, ha presentato una lista di 12 nominativi per il rinnovo del cda. La lista include l'amministratore delegato uscente, Luigi Lovaglio, e indica alla presidenza di Banca Mps, Cesare Bisoni. **Luca Davi** — a pag. 16

LETTERA AL RISPARMIATORE

Eli Lilly, conti ok
ma il titolo soffre

Vittorio Carlini — a pag. 17

Da Jindal offerta vincolante per l'ex Ilva

Siderurgia

La proposta riguarda l'intero
complesso industriale
Domani scadono i termini

Una proposta vincolante per rilevare l'intero asset dell'ex Ilva è stata presentata ai commissari di Ilva e Acciaierie d'Italia. L'offerta sarebbe paragonabile a quella del fondo americano Flacks e potrebbe cambiare il confronto in atto per la vendita della società italiana. Negli ultimi giorni sarebbero stati chiesti al

gruppo Flacks integrazioni sostanziali alla proposta per quanto riguarda due aspetti: da una parte sul piano industriale, dall'altra sulla solidità finanziaria alla luce degli investimenti necessari. Il fondo americano avrebbe però detto di aver bisogno di ulteriore tempo. **Domenico Palmiotti** — a pag. 14

DOPO IL RECORD 2025 IL CROLLO

Dubai, l'indice immobiliare giù del 25%

Cavestri, Dezza e Savojardo — a pag. 2

Emirati Arabi. Nel corso del 2026 a Dubai sono attese 180mila nuove abitazioni

APPELLO AL POPOLO DELLA PACE

Il Papa: «Arginare i seminari di odio, ci riportano a barbarie»

Sua Santità, Papa Leone XIV — a pag. 5

Politica. Paolo Cirino Pomicino

ADDII 1939-2026

PAOLO CIRINO POMICINO, 'O MINISTRO DELLA PRIMA REPUBBLICA

Carlo Marroni — a pag. 13

Acquistiamo le tue 500 lire in Argento

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

Ambrosiano

VIA DEL BOLLO 7 - MILANO
WHATSAPP: +39 347 278 4040 TEL: +39 02 488 19 280
WWW.AMBROSIANOITALY.IT

6.000
A TITOLI DI CREDITO

IL CASO UCRAINA

CONSIGLIO UE,
IL NON
GOVERNO
DELLEUROPA

di **Sergio Fabbrini**

Giovedì 19 marzo si è riunito a Bruxelles il Consiglio europeo. Non era necessario possedere una sfera di cristallo per prevedere il suo esito imbarazzante. Sulla questione più immediatamente rilevante, come l'aiuto finanziario all'Ucraina, il Consiglio europeo è stato costretto a fare un passo indietro rispetto a ciò che aveva già deciso. Siccome non mancano (in particolare nel nostro governo) i difensori del Consiglio europeo, partiti da quest'ultimo, per arrivare quindi all'aiuto all'Ucraina. Il Consiglio europeo è l'organismo che aggrega i 27 capi di governo degli Stati membri dell'Unione europea (Ue), più i presidenti della Commissione europea e dello stesso Consiglio europeo (39 persone in totale). Rivendica di essere il governo collegiale dell'Ue, l'organo politico che dovrebbe stabilire la direzione di marcia di quest'ultima, l'unico in grado di rappresentare i vari interessi nazionali. Ma nel suo funzionamento, di "governo", in realtà, se ne vede poco.

— Continua a pagina 9

NON SOLO PETROLIO

**IL LEGAME
STRETTO
TRA IRAN E CINA**

di **Marcello Minenna**

La guerra esplosa in Iran riporta al centro una verità spesso trascurata: i conflitti nel Golfo non riguardano soltanto il petrolio, ma l'architettura dei pagamenti internazionali e delle dipendenze economiche globali. In un'economia sempre più frammentata, l'Iran è diventato uno snodo tra sicurezza energetica asiatica e circuiti commerciali ai margini delle sanzioni occidentali. Anche la geografia delle esportazioni petrolifere iraniane è cambiata. All'inizio degli anni Duemila, Cina e India insieme assorbivano meno di un terzo del greggio iraniano. Le successive ondate di sanzioni hanno ristretto i mercati di destinazione.

— Continua a pagina 17

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte
ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600



DOPPIO IMPEGNO
Roma, rialza la testa
Serve battere il Lecce
Lazio, sfida al Bologna

Biafara, Rocca, Salomone e Turchetti alle pagine 24 e 25



PARTENZA DAI FORI IMPERIALI
Nelle vie delle Capitale
oltre 36mila runner
per la Maratona di Roma

Lo Russo e Vitelli alle pagine 18 e 27



CAOS MOBILITÀ
La città dei monopattini
deve mettersi in regola
Inodi targa e assicurazione

Bertoli e Zanchi alle pagine 16 e 17



Santa Lea, vedova romana

Domenica 22 marzo 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 80 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



VALLEVERDE

OGGI AL VOTO

GIORGIA CONTRO LA PALUDE

Un grumo di vecchi poteri sogna di bloccare il cambiamento e impantanare l'Italia



DI DANIELE CAPEZZONE

Dovreste vederli gli animaloni di palude, la fauna anfibia che popola il chilometro quadrato che circonda - per capirci - Piazza Montecitorio. Mi riferisco a capi di gabinetto (inclusi alcuni dell'attuale governo...), funzionari immarcescibili, vecchie e nuove leve del deep state italiano. Dovreste guardarli ai tavolini di un caffè o nei corridoi dei palazzi: da settimane ridacchiano, si scambiano sguardi complici, si danno di gomito, pregustano un'agognata (da loro) vittoria del No. E già sognano: un governo indebolito, una raffichetta di inchieste giudiziarie, i veleni di (...)

Segue a pagina 2

IL RETROSCENA

Il nervosismo dei manager di Stato tra voto e nomine

DI LUIGI BISIGNANI



a pagina 3

Il Tempo di Osho



"Damme 'na mano a faje di de Si"

MEDIO ORIENTE IN FIAMME

Ecco gli scenari della guerra in Iran: Teheran alza il tiro ma Trump vuole accelerare

Un conflitto «controllato» con il regime indebolito

DI ROBERTO ARDITTI

Anche l'India difende le sue navi Hormuz, è il momento dell'Europa. Basta con le analisi surreali. Ora scenda in campo per la difesa

a pagina 10

DI ALESSANDRO BERTOLDI

Il regime di Teheran ha lanciato (senza colpire obiettivi) due missili balistici contro l'isola di Diego Garcia, base Usa-Uk nell'Oceano Indiano (...)

Segue a pagina 11

ALLARME TERRORISMO

Il ricatto allo Stato. Così gli anarchici «salutano» sul web i compagni morti

Non era una bomba «dimostrativa» quella esplosa venerdì scorso in un casolare di periferia di Roma che ha ucciso due anarchici. L'ordigno era capace di uccidere. Gli inquirenti ipotizzano un attacco allo snodo ferroviario, al polo Tuscolano della polizia o alla caserma dei carabinieri. Intanto gli anarchici onorano sui canali social i due compagni morti.

Musacchio alle pagine 4 e 5

IL PRECEDENTE

La visita dem a Cospito in cella. Gasparri: «È quella sinistra che oggi minimizza l'allarme»

Romagnoli e Sirignano alle pagine 6 e 7

PROPOSTA DI LEGGE DI ZOFFILI (LEGA)

Italia come gli Stati Uniti. Gli Antifa sono terroristi

Martini a pagina 7

DI LUIGI BISIGNANI

Addio a Pomicino. Le tante vite di un democristiano con vista Europa

a pagina 8

OGGI L'ULTIMO SALUTO

Bossi, il «Va pensiero» per il funerale del Senatur

a pagina 8

INTERVISTA A FRANCESCO PERFETTI

«Rischio di derive autoritarie? Sono i falsi miti di cattivi maestri. E ora riscopriamo De Felice»

Subiaco a pagina 9

*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) *INDICAZIONE DI PREZZO: € 1,20 (IVA INCLUSA) *DIRETTORE RESPONSABILE: DANIELE CAPEZZONE

LA MOSTRA
Museo delle Civiltà
Un lungo viaggio
tra le origini
e il futuro



Simongini a pagina 20

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO ANCHE AD AGOSTO

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE ESAMI CLINICI IN GIORNATA

SERVIZIO GLOBALE DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it
www.artemisialabyoung.it

la S TORACIATA

Pd silente per gli anarchici uccisi dalla loro bomba a Roma. Cospito si dispiacerebbe dal 41-bis? Anche Avs e M5S in fuga. Un caso...

DIETRO LE SBARRE
OLTRE LA COSCIENZA
DOVE IL CAMBIO NON È SOLO ATTESA, MA CONTRASTO QUOTIDIANO CON SE STESSI

FATTI NERI

ON DEMANDO SU CUSANO MEDIA

PARLA CHARLES POWELL
«Serve un'Europa forte alleata con gli Usa. E in Meloni vedo la forza della Thatcher»

Bini a pagina 12

LA NAZIONE

DOMENICA 22 marzo 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

AREZZO Omicida si costituisce nella notte

**Uccide il rivale in amore
Vede la fidanzata con l'ex
Gli spara, poi si arrende**

D'Ascoli a pagina 18



SIENA La Chiesa frena la tecnologia

**«Non regalate
i cellulari
ai bambini»**

Andreucci a pagina 17



Giustizia, oggi urne aperte La sfida governo-opposizione

Italiani da questa mattina al voto referendario sulla riforma costituzionale Nordio-Meloni. Riflettori puntati sull'affluenza. Il politologo Orsina: «Non ci saranno scossoni»

Passeri
e Petrucci
alle pagine 2 e 3

Il blitz di Teheran

Vecchio continente,
suona l'allarme
per la sicurezza

Raffaale Marmo a pagina 7

L'ESPLOSIONE A ROMA

Le indagini

**Bomba anarchica:
obiettivo vicino
al casolare
Caccia alla rete**

Prosperetti a pagina 4

La pm Morena Plazzi

**«Fatto gravissimo
ma non c'è
pericolo eversione»**

Tempera a pagina 5



L'Iran usa razzi a lunga gittata Anche l'Europa a portata di tiro

L'Iran ha lanciato due razzi contro la base anglo-americana Diego Garcia, nell'Oceano Indiano, lontana quattromila chilometri. Con quella di Fairford (nella foto) è una delle due postazioni inglesi concesse agli Usa per

le operazioni contro la repubblica islamica. Attacco fallito, ma Teheran ha dimostrato di poter minacciare obiettivi in un raggio d'azione che tocca buona parte dell'Europa, Italia compresa.

Mantigioni e Marin alle p. 6, 7 e 9

DALLE CITTÀ

CAMPIONATO Al «Franchi» ore 20,45



**La Fiorentina
cerca punti
contro
l'Inter capolista**

Servizi nel Qs

EMPOLESE VALDELSA Dopo l'appello

Disabilità, approvato il piano
«Tre miliardi per il Fondo»

Ciampi in Cronaca

EMPOLI Il convegno con gli esperti

Sos emergenza abitativa
«Cresce la fascia grigia»

Servizio in Cronaca

CASTELFIORENTINO Lutto

Addio a dj Kenzo
sconfitto a 61 anni
dalla malattia
«Era il re della notte»



Fiorentino in Cronaca



L'ex ministro morto a 86 anni

**Addio a Pomicino,
highlander Dc**

Femiani a pagina 11



Il fenomeno sudcoreano

**BTS, i re del K-pop
Il ritorno è kolossal**

Pestelli a pagina 16



La sua prima Milano-Sanremo

**Pogacar cade,
si rialza e vince**

Servizio nel QS

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

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

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



Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO

la Repubblica



VALLEVERDE

DOMANI IN EDICOLA



Affari&Finanza
L'industria nella morsa
della crisi energetica

Rcultura

Pavone: c'era una volta
l'America democratica

di ANNALISA CUZZOCREA
alle pagine 32 e 33



Domenica
22 marzo 2026

Anno 51 - N° 67

Oggi con

Robinson

In Italia € 2,90

Il referendum del giudizio

Italiani al voto oggi e domani (fino alle 15) per confermare o bocciare la riforma della giustizia di Nordio. Non c'è quorum. Meloni rischia e valuta l'ipotesi fiducia in caso di sconfitta. Schlein ha l'occasione di tirare la volata per le elezioni politiche

Nell'urna la gerarchia del potere

di EZIO MAURO

La partita che si gioca oggi nell'urna del referendum è politica, mascherata da tecnica, in realtà ideologica. Dunque tre diversi involucri concettuali l'avviluppano, e sta al cittadino scioglierli, per arrivare veramente a toccare la natura della cosa. È nata come una riforma, subito sottratta dal governo a qualsiasi vero confronto con la minoranza in Parlamento per cercare un minimo di condivisione, si è arroventata in questi tempi di guerra e di disordine mondiale come la questione capitale del momento per l'Italia, capace di dividere radicalmente un Paese sommerso da ben altre urgenze concrete, è diventata la misura suprema dello scontro tra destra e sinistra che influenzerà l'ultima parte della legislatura, e infine ha rivelato nella campagna elettorale la sua vera posta in gioco: la ridefinizione del potere, dentro e fuori la Carta costituzionale.

continua a pagina 19

Oggi e domani si vota per il referendum costituzionale sulla riforma della giustizia del governo Meloni. Seggi aperti dalle 7 alle 23 e domani dalle 7 alle 15, quando inizierà lo spoglio. Sono chiamati alle urne 51,4 milioni di cittadini. Non serve il quorum ma l'affluenza sarà determinante. Polemiche per la violazione del silenzio elettorale da parte di Matteo Salvini.

di CERAMI, DE CICCIO, SANNINO e VITALE da pagina 2 a pagina 6

Ristorante con i mafiosi paletti FdI su Delmastro

di OSSINO e RIFORMATO

a pagina 8



Paolo
Cirino
Pomicino

Cirino Pomicino
addio al viceré
simbolo della Dc

di BEI e DEL PORTO

a pagina 23



Battocletti-Dosso, le azzurre d'oro

di COSIMO CITO

alle pagine 36 e 37

Super missili su base Usa così l'Iran avverte il mondo

L'Iran lancia due missili balistici con una gittata di 4mila chilometri verso una base anglo-americana sull'isola di Diego Garcia nell'Oceano Indiano. L'attacco fallisce ma Teheran dimostra al mondo di poter minacciare obiettivi così distanti dal suo territorio. Il capo di stato maggiore dell'Irf avverte: «La gittata è tale da raggiungere le capitali europee, Berlino, Parigi e Roma, sono tutte a portata di tiro diretta». Decine di feriti nel sud di Israele dopo i raid iraniani sulle città di Dimona e Arad.

di BRERA, COLARUSSO, COLOMBO, DI FEO, FONTANAROSSA, GUERRERA, LOMBARDI, MANACORDA, MASTROLILLI e SCOZZARI
da pagina 10 a pagina 15

Agli inglesi serve l'Europa

di TIMOTHY GARTON ASH

Un amico che ci bullizza non è più un amico. E poiché i bulli reagiscono soltanto alla forza, da adesso in poi sarò pronto a dimostrarmi molto più forte. Il presidente farà bene a prepararsi. Così dichiara Hugh Grant nelle vesti di primo ministro britannico in *Love Actually*.

a pagina 17

L'INTERVISTA

Velasco: 50 anni fa il golpe argentino la pallavolo mi salvò

di LAURA LUCCHINI



Julio Velasco, per molti il più grande allenatore di pallavolo di tutti i tempi, voleva fare l'insegnante. Il volley fu il rifugio, la clandestinità, per scappare dalla dittatura.

a pagina 21



Pogacar cade e poi vince la Sanremo

dal nostro inviato MAURIZIO CROSETTI SANREMO

a pagina 39

ITALPREZIOSI®
Investi oggi sul tuo domani
WWW.ITALPREZIOSI.IT

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

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

Concessionaria di pubblicità: A. Mazzoni & C. Milano - Via F.lli, 9 - Tel. 02/574941, email: public@tadmanzoni.it



LA POLITICA

C'era una volta la Dc
Addio Cirino Pomicino

MARCO FOLLINI — PAGINA 16

GLI INCIDENTI IN STRADA

Mithum, Elisa e Gianni
la strage dei ragazzi

RAFFAELLA ROMAGNOLI — PAGINA 18

PIONIERI

Chiariglione: ho creato l'Mp3
non mi fido più dei social

GIUSEPPE BOTTERO — PAGINA 19

2,40 € (CONSPEDICIONE) ■ ANNO 160 ■ N. 78 ■ IN ITALIA ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE ■ D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB-TO ■ WWW.LASTAMPA.IT

PERCHÉ ANDARE
ALL'ESTERO?
centridigitalzanardi.it
N° verde 800.200.227Un'analisi della politica
dalla prospettiva
della stampa
e della cultura

LA STAMPA

DOMENICA 22 MARZO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

PERCHÉ ANDARE
ALL'ESTERO?
centridigitalzanardi.it
N° verde 800.200.227Un'analisi della politica
dalla prospettiva
della stampa
e della cultura

GNN

L'EDITORIALE
THIEL-TRUMP
E LA LOTTA
TRA IL BENE
E IL MALE

ANDREA MALAGUTI

«Il verme non sceglie mai di vivere in
una mela marcia, sceglie sempre
di far marcire una mela buona»
Alda Merini

Se questo articolo fosse una storia di Netflix, e non la sconcertata analisi di una delle dottrine filosofiche alla base della deriva americana, e dunque della nostra corsa verso l'ignoto, i protagonisti sarebbero fondamentalmente tre. Un sofisticato Maestro del pensiero, l'antropologo francese René Girard, scomparso nel 2015, e due suoi discepoli cristiani ortodossi. Un pacifista ghandiano, il teologo cattolico Wolfgang Palaver. E un fondamentalista razzista, l'imprenditore Peter Andreas Thiel, vero protagonista di questo racconto nero, fondatore di Palantir, leader della PayPal mafia, inventore ed ideologo di JD Vance, sostenitore del Tirannosuro di Mar-a-Lago, Donald Trump, e profetico tecno-feudatario in lotta contro l'Anticristo, da lui stesso identificato con il leader cinese, Xi Jinping, durante il suo controverso ed esclusivo seminario romano della settimana passata. Non è un caso se le attenzioni della Casa Bianca si sono concentrate prima sul petrolio venezuelano e poi su quello iraniano. L'obiettivo ultimo è sempre lo stesso: mettere in difficoltà Pechino, vera rivale nella corsa al dominio planetario.

CONTINUA A PAGINA 23



LA POLEMICA SU SALVINI CHE VIOLA IL SILENZIO, DANNEGGIATA L'AUTO DEL PRESIDENTE ANIMAPARODI

Riforma della giustizia
l'Italia va al voto

Urne aperte fino a domani alle 15. L'affluenza decisiva per il risultato

PERCHÉ SÌ

Separare le carriere
evita le ambiguità

SERENA SILEONI

Bisognerebbe andare a votare al referendum costituzionale nonostante la discussione politica che lo ha investito e che, come prevedibile, ha ridotto i termini del quesito a uno scontro partitico. — PAGINA 2

CARRATELLI, CELOTTO

Finalmente si vota. Seggi aperti
dalle 7 di stamattina alle 23 e do-
mani dalle 7 alle 15. Scheda ver-
de, si mette una croce sul SÌ o sul
NO. CON IL TACCUINO DI SORGI — PAGINE 2-5Io, diciottenne
al mio primo seggio

LUCIALDALMASSO — PAGINA 18

PERCHÉ NO

Ma con l'Alta Corte
il Csm è irrilevante

EDMONDO BRUTILIBERATI

Al referendum votiamo su una radicale modifica del sistema costituzionale. Si cita l'ordinamento giudiziario fascista Grandi, dimenticando la data 1941, con il regime avviato alla tragica fine. — PAGINA 3

IN CINQUANTAMILA ALLA MARCIA PER SFIDARE LE MAFIE: L'OMERTÀ UCCIDE VERITÀ E SPERANZA



Torino è Libera

GIUSEPPE LEGATO, GIULIA RICCI

Perché non basta avere le mani pulite

DON LUIGI CIOTTI — PAGINA 8

La manifestazione organizzata a Torino da Libera per commemorare le vittime di tutte le mafie

FOTO DI GIUSEPPE LEGATO

IL RETROSCENA

Anarchici, ora sale l'allerta
miravano all'Antiterrorismo

IRENE FAMA, LODOVICO POLETTI

«Attacchi contro uomini e strutture del potere». L'anarchia aspira all'azione. Così hanno fatto gli antagonisti morti l'altra sera arremaggiando con un ordigno. — PAGINE 14 E 15

L'INTERVISTA

Conte: «Delmastro
si dimetta subito
Nel ristorante
scene da Suburra»

ALESSANDRO DE ANGELIS



C'è un prima e c'è un dopo in questa lunga (e brutta) battaglia referendaria. Che, come sempre accade in Italia, ha esondato rispetto al tema in oggetto. Il momento di switch è il 28 febbraio. — PAGINA 4

LA GUERRA

I missili dell'Iran
sulla base ingleseAGASSO, DEL GATTO, STABILE
SIMONI, VARESE, ZAFESOVA

Teheran ha cercato di colpire la base inglese di Diego Garcia, l'atollo più grande dell'arcipelago delle Isole Chagos, poche ore dopo il via libera di Londra all'utilizzo della struttura da parte degli Stati Uniti. La risposta non tarda: Israele lancia raid sui siti atomici iraniani, mentre la rappresentanza di Teheran si abbatte su Dimona, cuore del programma nucleare israeliano. Uno dei due missili iraniani è caduto in mare, l'altro è stato intercettato. GORIA, TIRITO — PAGINE 10-13 E 23

LE ANALISI

Starmer, Donald
e l'isola contesa

MARCO VARVELLO — PAGINA 11

Il risiko dell'acqua
decide il futuro

FRANCESCA SANTOLINI — PAGINA 22

IL CALCIO

Il Sassuolo ferma la Juve
Toro, il Milan resta tabùBARILLÀ, BALICE, ODDENINO,
RIVA, SCACCHI

Giornata non favorevole per le due squadre torinesi: la Juve è stata fermata dal Sassuolo, il Toro è stato battuto dal Milan. Passata in vantaggio nel primo tempo con Yildiz, la Juventus si è fatta raggiungere nel secondo da un gol di Pinamonti. Per il Torino una sconfitta 3-2. — PAGINE 28-30

I PERSONAGGI

Battocletti e Dosso: è oro
Sanremo, magia Pogacar

DANIELA COTTO, GIULIA ZONCA

Se le serie in tv
non finiscono mai

COMAZZI, CORBI, MUSOLINO

Una volta le serie tv cominciavano e finivano, ora che ne sono alcune che non finiscono mai.

Ai Mondiali di atletica indoor di Torino l'Italia ha conquistato due medaglie d'oro, con la velocista Zaynab Dosso e la mezzofondista Nadia Battocletti, che rispettivamente si sono imposte nei 60 e nei 3 mila metri. Nel ciclismo la Milano-Sanremo ha assistito al trionfo di Tadej Pogacar. — PAGINE 31-33

octopusenergy

RESTARE CON IL SOLITO FORNITORE
PUÒ COSTARTI CARO!

Passa a Octopus

Energia pulita a prezzi accessibili

"Porto, territorio, paese", il mare Adriatico centrale tra sviluppo e innovazione: il resoconto quadriennale dell'Adsp

Nella sede dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale un confronto sulle opportunità e le sfide che attendono i porti adriatici nell'attuale contesto internazionale ANCONA - Un sistema portuale dinamico, con una visione orientata al futuro, pronto a cogliere le opportunità di sviluppo dell'economia del mare, inserito in una strategia nazionale della portualità. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, nell'evento "Porto, territorio, Paese: il mare Adriatico centrale tra traffici, infrastrutture e innovazione", ha tracciato oggi un resoconto del lavoro compiuto dall'Ente negli ultimi quattro anni sotto la guida del presidente Vincenzo Garofalo. Un'occasione di confronto e di riflessione sulle opportunità e le sfide che attendono i porti adriatici nell'attuale contesto internazionale, dalla transizione energetica alla digitalizzazione fino alle prospettive aperte dagli investimenti del Pnrr. Opportunità che possono derivare dall'avere una posizione determinante nel mare Adriatico per intercettare traffici marittimi, grazie al fatto che il porto di Ancona è nodo dei due corridoi europei, lo Scandinavo-Mediterraneo e il Baltico-Adriatico, alle possibilità offerte dallo sviluppo della

trasversalità fra la Penisola Balcanica e quella Iberica e dalla recente Zes Unica. All'iniziativa, che si è svolta nella sede Adsp ad Ancona, hanno partecipato i rappresentanti delle principali istituzioni, Capitaneria di porto, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Regione Marche, Comune di Ancona, **Assoporti** insieme alle associazioni di riferimento che hanno portato la loro testimonianza in un panel sul sistema portuale italiano e in uno su Zes e filiera logistica. A tracciare il filo del lavoro di questo periodo, è stato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo, intervistato da Roberta Busatto, Direttrice di Economia del mare, mentre Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime & Energy Srm, ha parlato del posizionamento strategico dell'Adriatico centrale. Nel 2025, l'Autorità di sistema portuale ha movimentato 11,4 milioni di tonnellate di merci. I passeggeri registrati sono stati 832.790. Compito fondamentale dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, è stato sottolineato, l'impegno per l'operatività degli scali con la realizzazione delle infrastrutture necessarie, banchine e piazzali, e il mantenimento dei fondali in linea con gli obiettivi indicati dal Dpss, il Documento di programmazione strategica di sistema, approvato dal Mit nell'aprile 2024. L'Adsp ha effettuato la programmazione delle infrastrutture per la crescita del sistema portuale e per la ripartenza degli investimenti che ammontano complessivamente a circa 230 milioni. Del totale, 40,5 milioni sono le opere finanziate dal Pnrr del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Opere che sono tutte in fase di completamento, nel rispetto della tempistica del collaudo entro giugno 2026. L'intervento di consolidamento della banchina di Riva del porto di Ortona è addirittura



Nella sede dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale un confronto sulle opportunità e le sfide che attendono i porti adriatici nell'attuale contesto internazionale ANCONA - Un sistema portuale dinamico, con una visione orientata al futuro, pronto a cogliere le opportunità di sviluppo dell'economia del mare, inserito in una strategia nazionale della portualità. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, nell'evento "Porto, territorio, Paese: il mare Adriatico centrale tra traffici, infrastrutture e innovazione", ha tracciato oggi un resoconto del lavoro compiuto dall'Ente negli ultimi quattro anni sotto la guida del presidente Vincenzo Garofalo. Un'occasione di confronto e di riflessione sulle opportunità e le sfide che attendono i porti adriatici nell'attuale contesto internazionale, dalla transizione energetica alla digitalizzazione fino alle prospettive aperte dagli investimenti del Pnrr. Opportunità che possono derivare dall'avere una posizione determinante nel mare Adriatico per intercettare traffici marittimi, grazie al fatto che il porto di Ancona è nodo dei due corridoi europei, lo Scandinavo-Mediterraneo e il Baltico-Adriatico, alle possibilità offerte dallo sviluppo della trasversalità fra la Penisola Balcanica e quella Iberica e dalla recente Zes Unica. All'iniziativa, che si è svolta nella sede Adsp ad Ancona, hanno partecipato i rappresentanti delle principali istituzioni, Capitaneria di porto, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Regione Marche, Comune di Ancona, **Assoporti** insieme alle associazioni di riferimento che hanno portato la loro testimonianza in un panel sul sistema portuale italiano e in uno su Zes e filiera logistica. A tracciare il filo del lavoro di questo periodo, è stato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare

Ancona Today

Primo Piano

terminato 99 giorni prima del previsto. L'Adsp ha portato avanti un metodo finalizzato al rafforzamento del sistema portuale e ad una strategia di sviluppo basata sul potenziamento della struttura, grazie all'applicazione della nuova Pianta organica voluta per migliorare l'efficienza dei servizi a disposizione del cluster marittimo. Dal 2022 a oggi sono stati 18 i nuovi assunti mentre 34 sono state le persone interessate da progressioni interne all'Ente. L'Autorità di sistema portuale ha inoltre perpetuato un approccio orientato a stimolare la competitività delle imprese accompagnandole sul mercato, con la presenza dell'Ente alle principali fiere internazionali della portualità, della logistica e del crocierismo. Un percorso che ha potuto contare su tre fattori fondamentali di sviluppo: innovazione, digitalizzazione e sostenibilità. Per la digitalizzazione, l'Adsp ha investito circa 3,19 milioni, dedicati al potenziamento delle infrastrutture immateriali dell'Ente, alla catena logistica e alla cybersicurezza. Per la crescita della sostenibilità ambientale, con un investimento di 14,6 milioni del Pnrr, sono in fase di completamento i lavori per l'elettificazione delle banchine del porto di Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Ortona e Pescara. L'Adsp ha anche pubblicato un avviso, con agevolazioni per 3,7 milioni, per la selezione di proposte da parte dei concessionari e dei terminalisti che operano nelle aree portuali per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettificazione dei mezzi esistenti. Centrale, poi, è stato il rapporto con le comunità e l'impegno per il miglioramento della relazione porto-città con l'obiettivo di migliorare la fruizione degli spazi portuali e la conoscenza dei compiti e della storia dei porti Adsp grazie alle attività degli Italian port days e di progetti come Adriaroutes con cui è stata costruita un'unica piattaforma digitale che unisce otto musei virtuali di porti di Italia, fra cui Ancona, e Croazia. «I porti rappresentano un elemento di crescita per un territorio, in particolare per le aree a prevalenza manifatturiera, in cui contribuiscono allo sviluppo di un'economia - ha detto Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale - così come sono essi stessi luoghi di creazione di lavoro per le imprese e di occupazione. Nello scalo di Ancona, ad esempio, ogni giorno entrano circa 7 mila persone per lavorare. Un dato che si traduce in reddito per altrettante famiglie, consumi, servizi e scuole nella città oltre che senso di comunità e di appartenenza a un sistema produttivo con una storia e con un futuro da protagonista nella regione». In questo periodo, ha sottolineato Garofalo, «con l'impegno di tutti noi dell'Autorità di sistema portuale, abbiamo voluto dimostrare all'esterno di essere un Ente con un ruolo affidabile per i nostri interlocutori, per chi investe in ambito marittimo, su una nave o su una concessione, per poter realizzare il proprio obiettivo in tempi certi e il più possibile veloci. Un approccio professionale, caratterizzato sempre dall'ascolto e dal confronto, anche verso chi ha espresso critiche, e ispirato alla collaborazione con le istituzioni di Marche e Abruzzo. Quattro anni di lavoro intenso, con il desiderio e la responsabilità di cercare di contribuire allo sviluppo dell'economia del mare e delle comunità portuali».

Filt Cgil
Primo Piano

A Genova martedì 31 marzo iniziativa su lavoro portuale

Guido Barcucci

Roma 27 marzo 2026 - Nell'ambito di una serie di iniziative organizzate dalla Filt Cgil nazionale sul lavoro portuale, martedì 31 marzo, alle ore 10, a Genova, presso la Sala Chiamata del Porto si terrà l'iniziativa "Lavoro portuale, bene comune. L'importanza dell'articolo 17". L'appuntamento, organizzato insieme alla Filt della Liguria e di Genova, è un'occasione per affrontare il tema degli art.17 della Legge 84/94 e ragionare sul lavoro nei porti e sull'equilibrio tra flessibilità e diritti. L'iniziativa, presieduta da Laura Andrei, Segretaria Generale Filt Cgil Liguria, sarà aperta dai saluti del Presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, della Sindaca di Genova, Silvia Salis, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli e dal Presidente di Assoport, Roberto Petri. Dopo i saluti segue l'introduzione del Segretario Nazionale Filt Eugenio Stanziale, l'analisi tecnica del settore di Andrea Appetecchia, responsabile Osservatorio Logistica e Trasporto Merci di Isfort ed il contributo del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. Al centro dell'iniziativa una tavola rotonda dal titolo "L'articolo 17 della Legge 84/94: lavoro, diritti, competitività. Il pool di manodopera come bene comune del sistema portuale italiano", moderata da Alberto Ghiara, giornalista del Secolo XIX, a cui partecipano Stefano Malorgio Segretario Generale Filt Cgil; Antonio Benvenuti Console Culmv 'Paride Batini', Luca Grilli, Presidente ANCIP, Alessandro Ferrari Assiterminal; Francesco Beltrano Uniport e Agostino Gallozzi Assologistica. L'iniziativa vedrà le conclusioni del Segretario Generale della Filt Cgil, Stefano Malorgio. Leggi il programma.

Filt Cgil

A Genova martedì 31 marzo iniziativa su lavoro portuale

03/27/2026 12:24

Guido Barcucci

Roma 27 marzo 2026 - Nell'ambito di una serie di iniziative organizzate dalla Filt Cgil nazionale sul lavoro portuale, martedì 31 marzo, alle ore 10, a Genova, presso la Sala Chiamata del Porto si terrà l'iniziativa "Lavoro portuale, bene comune. L'importanza dell'articolo 17". L'appuntamento, organizzato insieme alla Filt della Liguria e di Genova, è un'occasione per affrontare il tema degli art.17 della Legge 84/94 e ragionare sul lavoro nei porti e sull'equilibrio tra flessibilità e diritti. L'iniziativa, presieduta da Laura Andrei, Segretaria Generale Filt Cgil Liguria, sarà aperta dai saluti del Presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, della Sindaca di Genova, Silvia Salis, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli e dal Presidente di Assoport, Roberto Petri. Dopo i saluti segue l'introduzione del Segretario Nazionale Filt Eugenio Stanziale, l'analisi tecnica del settore di Andrea Appetecchia, responsabile Osservatorio Logistica e Trasporto Merci di Isfort ed il contributo del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. Al centro dell'iniziativa una tavola rotonda dal titolo "L'articolo 17 della Legge 84/94: lavoro, diritti, competitività. Il pool di manodopera come bene comune del sistema portuale italiano", moderata da Alberto Ghiara, giornalista del Secolo XIX, a cui partecipano Stefano Malorgio Segretario Generale Filt Cgil; Antonio Benvenuti Console Culmv 'Paride Batini', Luca Grilli, Presidente ANCIP, Alessandro Ferrari Assiterminal; Francesco Beltrano Uniport e Agostino Gallozzi Assologistica. L'iniziativa vedrà le conclusioni del Segretario Generale della Filt Cgil, Stefano Malorgio. Leggi il programma.

Il Nautilus

Primo Piano

PORTO, TERRITORIO, PAESE: IL MARE ADRIATICO CENTRALE PROTAGONISTA DI SVILUPPO E INNOVAZIONE

Ancona - Un sistema portuale dinamico, con una visione orientata al futuro, pronto a cogliere le opportunità di sviluppo dell'economia del mare, inserito in una strategia nazionale della portualità. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, nell'evento "Porto, territorio, Paese: il mare Adriatico centrale tra traffici, infrastrutture e innovazione", ha tracciato oggi un resoconto del lavoro compiuto dall'Ente negli ultimi quattro anni sotto la guida del Presidente Vincenzo Garofalo. Un'occasione di confronto e di riflessione sulle opportunità e le sfide che attendono i porti adriatici nell'attuale contesto internazionale, dalla transizione energetica alla digitalizzazione fino alle prospettive aperte dagli investimenti del Pnrr. Opportunità che possono derivare dall'avere una posizione determinante nel mare Adriatico per intercettare traffici marittimi, grazie al fatto che il porto di Ancona è nodo dei due corridoi europei, lo Scandinavo-Mediterraneo e il Baltico-Adriatico, alle possibilità offerte dallo sviluppo della trasversalità fra la Penisola Balcanica e quella Iberica e dalla recente Zes Unica. All'iniziativa, che si è svolta nella sede Adsp ad Ancona, hanno partecipato i rappresentanti delle principali istituzioni, Capitaneria di porto, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Marche, Comune di Ancona, **Assoporti** insieme alle associazioni di riferimento che hanno portato la loro testimonianza in un panel sul sistema portuale italiano e in uno su Zes e filiera logistica. A tracciare il filo del lavoro di questo periodo, è stato il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo, intervistato da Roberta Busatto, Direttrice di Economia del mare, mentre Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime & Energy Srm, ha parlato del posizionamento strategico dell'Adriatico centrale. Nel 2025, l'Autorità di sistema portuale ha movimentato 11,4 milioni di tonnellate di merci. I passeggeri registrati sono stati 832.790. Compito fondamentale dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, è stato sottolineato, l'impegno per l'operatività degli scali con la realizzazione delle infrastrutture necessarie, banchine e piazzali, e il mantenimento dei fondali in linea con gli obiettivi indicati dal Dpss, il Documento di programmazione strategica di sistema, approvato dal Mit nell'aprile 2024. L'Adsp ha effettuato la programmazione delle infrastrutture per la crescita del sistema portuale e per la ripartenza degli investimenti che ammontano complessivamente a circa 230 milioni. Del totale, 40,5 milioni sono le opere finanziate dal Pnrr del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Opere che sono tutte in fase di completamento, nel rispetto della tempistica del collaudo entro giugno 2026. L'intervento di consolidamento della banchina di Riva del porto di Ortona è addirittura terminato 99 giorni prima del previsto. L'Adsp ha portato avanti un metodo finalizzato al rafforzamento del sistema portuale e ad una strategia di sviluppo basata sul potenziamento della



Ancona - Un sistema portuale dinamico, con una visione orientata al futuro, pronto a cogliere le opportunità di sviluppo dell'economia del mare, inserito in una strategia nazionale della portualità. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, nell'evento "Porto, territorio, Paese: il mare Adriatico centrale tra traffici, infrastrutture e innovazione", ha tracciato oggi un resoconto del lavoro compiuto dall'Ente negli ultimi quattro anni sotto la guida del Presidente Vincenzo Garofalo. Un'occasione di confronto e di riflessione sulle opportunità e le sfide che attendono i porti adriatici nell'attuale contesto internazionale, dalla transizione energetica alla digitalizzazione fino alle prospettive aperte dagli investimenti del Pnrr. Opportunità che possono derivare dall'avere una posizione determinante nel mare Adriatico per intercettare traffici marittimi, grazie al fatto che il porto di Ancona è nodo dei due corridoi europei, lo Scandinavo-Mediterraneo e il Baltico-Adriatico, alle possibilità offerte dallo sviluppo della trasversalità fra la Penisola Balcanica e quella Iberica e dalla recente Zes Unica. All'iniziativa, che si è svolta nella sede Adsp ad Ancona, hanno partecipato i rappresentanti delle principali istituzioni, Capitaneria di porto, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Marche, Comune di Ancona, Assoporti insieme alle associazioni di riferimento che hanno portato la loro testimonianza in un panel sul sistema portuale italiano e in uno su Zes e filiera logistica. A tracciare il filo del lavoro di questo periodo, è stato il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo, intervistato da Roberta Busatto, Direttrice di Economia del mare, mentre Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime & Energy Srm, ha parlato del posizionamento strategico dell'Adriatico centrale. Nel 2025, l'Autorità di sistema portuale ha movimentato 11,4 milioni di tonnellate di merci. I passeggeri registrati sono stati 832.790. Compito fondamentale dell'Autorità di sistema portuale del

Il Nautilus

Primo Piano

struttura, grazie all'applicazione della nuova Pianta organica voluta per migliorare l'efficienza dei servizi a disposizione del cluster marittimo. Dal 2022 ad oggi sono stati 18 i nuovi assunti mentre 34 sono state le persone interessate da progressioni interne all'Ente. L'Autorità di sistema portuale ha inoltre perpetuato un approccio orientato a stimolare la competitività delle imprese accompagnandole sul mercato, con la presenza dell'Ente alle principali fiere internazionali della portualità, della logistica e del crocierismo. Un percorso che ha potuto contare su tre fattori fondamentali di sviluppo: innovazione, digitalizzazione e sostenibilità. Per la digitalizzazione, l'Adsp ha investito circa 3,19 milioni, dedicati al potenziamento delle infrastrutture immateriali dell'Ente, alla catena logistica e alla cybersicurezza. Per la crescita della sostenibilità ambientale, con un investimento di 14,6 milioni del Pnrr, sono in fase di completamento i lavori per l'elettrificazione delle banchine del porto di Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Ortona e Pescara. L'Adsp ha anche pubblicato un avviso, con agevolazioni per 3,7 milioni, per la selezione di proposte da parte dei concessionari e dei terminalisti che operano nelle aree portuali per l'acquisto di mezzi di servizio alimentati con elettricità o idrogeno o per l'elettrificazione dei mezzi esistenti. Centrale, poi, è stato il rapporto con le comunità e l'impegno per il miglioramento della relazione porto-città con l'obiettivo di migliorare la fruizione degli spazi portuali e la conoscenza dei compiti e della storia dei porti Adsp grazie alle attività degli Italian port days e di progetti come Adriaroutes con cui è stata costruita un'unica piattaforma digitale che unisce otto musei virtuali di porti di Italia, fra cui Ancona, e Croazia. "I porti rappresentano un elemento di crescita per un territorio, in particolare per le aree a prevalenza manifatturiera, in cui contribuiscono allo sviluppo di un'economia - ha detto Vincenzo Garofalo, Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -, così come sono essi stessi luoghi di creazione di lavoro per le imprese e di occupazione. Nello scalo di Ancona, ad esempio, ogni giorno entrano circa 7 mila persone per lavorare. Un dato che si traduce in reddito per altrettante famiglie, consumi, servizi e scuole nella città oltre che senso di comunità e di appartenenza ad un sistema produttivo con una storia e con un futuro da protagonista nella regione". In questo periodo, ha sottolineato Garofalo, "con l'impegno di tutti noi dell'Autorità di sistema portuale, abbiamo voluto dimostrare all'esterno di essere un Ente con un ruolo affidabile per i nostri interlocutori, per chi investe in ambito marittimo, su una nave o su una concessione, per poter realizzare il proprio obiettivo in tempi certi e il più possibile veloci. Un approccio professionale, caratterizzato sempre dall'ascolto e dal confronto, anche verso chi ha espresso critiche, e ispirato alla collaborazione con le istituzioni di Marche e Abruzzo. Quattro anni di lavoro intenso, con il desiderio e la responsabilità di cercare di contribuire allo sviluppo dell'economia del mare e delle comunità portuali".

Porti Verdi: politiche di efficienza e sostenibilità energetica. anizzato dal CNI, in collaborazione con Assoporti, Csilp e Ordine degli Ingegneri di Bat

Luigi Pio Berli

Se ne discuterà a Barletta martedì 31 marzo in un evento organizzato dal CNI, in collaborazione con **Assoporti**, Csilp e Ordine degli Ingegneri di Bat I sistemi portuali sono infrastrutture strategiche, nodi fondamentali della logistica globale, caratterizzati da una forte intensità energetica, nei quali si concentrano attività diverse e interconnesse. Proprio questa concentrazione rende il porto un punto cruciale non solo dal punto di vista economico e logistico, ma anche sotto il profilo energetico e ambientale. Negli ultimi anni è emersa con sempre maggiore evidenza la consapevolezza che l'efficienza operativa, da sola, non è più sufficiente. Oggi ai porti viene richiesto un salto di qualità che implica la capacità di coniugare prestazioni, competitività ed efficienza energetica, riducendo al contempo l'impatto ambientale. Ciò comporta una ridefinizione profonda del ruolo del porto, che da snodo logistico si trasforma progressivamente in una piattaforma energetica, ambientale e soprattutto integrata nel territorio. Di tutto questo si parlerà il prossimo 31 marzo a Barletta in occasione di Porti verdi. Politiche di efficienza e sostenibilità energetica, evento organizzato dal Consiglio

Nazionale degli Ingegneri, con la collaborazione di **Assoporti**, del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Barletta-Andria-Trani presieduto da Antonella Cascella. Il convegno si avvarrà della presenza di numerosi rappresentanti istituzionali, tra cui il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin, il Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare Nello Musumeci, il Presidente di **Assoporti** Roberto Petri, il Presidente **AdSP** Mare Adriatico Meridionale Francesco Mastro, il Presidente **AdSP** Mare Adriatico Centrale Vincenzo Garofalo, il Presidente **AdSP** Mar Ionio Giovanni Gugliotti e il Presidente **AdSP** Mar Tirreno Centro Settentrionale Raffaele Latrofa. Dopo l'evento tenutosi a Roma nello scorso anno in cui abbiamo parlato della resilienza dei porti e delle opere marittime afferma Irene Sassetti, Consigliera Tesoriera del CNI con delega all'ingegneria del mare e promotrice dell'iniziativa a Barletta vogliamo affrontare il tema della mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici attraverso una giornata dedicata ai porti verdi e, in particolare, alle politiche di efficienza e sostenibilità energetica. Il tema della transizione ecologica del sistema portuale rappresenta uno dei passaggi più concreti e, al tempo stesso, più complessi della trasformazione infrastrutturale che il nostro Paese sta attraversando e di cui ha bisogno. In questo scenario, il ruolo dell'ingegneria assume una centralità fondamentale, non solo nella progettazione e realizzazione delle opere, ma anche nella capacità di governare sistemi complessi, di garantire coerenza tra livelli diversi di intervento e di tradurre indirizzi strategici in soluzioni tecnicamente sostenibili. L'ingegneria opera qui come elemento di connessione tra visione e realizzazione, tra programmazione e operatività. I porti rappresentano dei nodi infrastrutturali



Se ne discuterà a Barletta martedì 31 marzo in un evento organizzato dal CNI, in collaborazione con Assoporti, Csilp e Ordine degli Ingegneri di Bat I sistemi portuali sono infrastrutture strategiche, nodi fondamentali della logistica globale, caratterizzati da una forte intensità energetica, nei quali si concentrano attività diverse e interconnesse. Proprio questa concentrazione rende il porto un punto cruciale non solo dal punto di vista economico e logistico, ma anche sotto il profilo energetico e ambientale. Negli ultimi anni è emersa con sempre maggiore evidenza la consapevolezza che l'efficienza operativa, da sola, non è più sufficiente. Oggi ai porti viene richiesto un salto di qualità che implica la capacità di coniugare prestazioni, competitività ed efficienza energetica, riducendo al contempo l'impatto ambientale. Ciò comporta una ridefinizione profonda del ruolo del porto, che da snodo logistico si trasforma progressivamente in una piattaforma energetica, ambientale e soprattutto integrata nel territorio. Di tutto questo si parlerà il prossimo 31 marzo a Barletta in occasione di "Porti verdi. Politiche di efficienza e sostenibilità energetica", evento organizzato dal Consiglio Nazionale degli Ingegneri, con la collaborazione di Assoporti, del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Barletta-Andria-Trani presieduto da Antonella Cascella. Il convegno si avvarrà della presenza di numerosi rappresentanti istituzionali, tra cui il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin, il Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare Nello Musumeci, il Presidente di Assoporti Roberto Petri, il Presidente AdSP Mare Adriatico Meridionale Francesco Mastro, il Presidente AdSP Mare Adriatico Centrale Vincenzo Garofalo, il Presidente AdSP Mar Ionio Giovanni Gugliotti e il Presidente AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale Raffaele Latrofa. Dopo l'evento tenutosi a Roma nello scorso anno in cui abbiamo parlato della resilienza dei porti e delle opere marittime afferma Irene Sassetti, Consigliera Tesoriera del CNI con delega all'ingegneria del mare e promotrice dell'iniziativa a Barletta vogliamo affrontare il tema della mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici attraverso una giornata dedicata ai porti verdi e, in particolare, alle politiche di efficienza e sostenibilità energetica. Il tema della transizione ecologica del sistema portuale rappresenta uno dei passaggi più concreti e, al tempo stesso, più complessi della trasformazione infrastrutturale che il nostro Paese sta attraversando e di cui ha bisogno. In questo scenario, il ruolo dell'ingegneria assume una centralità fondamentale, non solo nella progettazione e realizzazione delle opere, ma anche nella capacità di governare sistemi complessi, di garantire coerenza tra livelli diversi di intervento e di tradurre indirizzi strategici in soluzioni tecnicamente sostenibili. L'ingegneria opera qui come elemento di connessione tra visione e realizzazione, tra programmazione e operatività. I porti rappresentano dei nodi infrastrutturali

Mondoprofessionisti

Primo Piano

strategici per qualsiasi paese che abbia un significativo affaccio sul mare dice Angelo Domenico Perrini, Presidente del CNI -. Ciò vale a maggior ragione per l'Italia, se si considera che oltre il 50% del volume delle merci importate ed esportate dall'Italia transita attraverso i porti. L'attuale crisi in Medio Oriente, con le sue drammatiche conseguenze anche economiche, è una dimostrazione plastica del ruolo imprescindibile svolto dai porti e dalle autostrade del mare. Per questo motivo il Consiglio Nazionale degli Ingegneri dedica una particolare attenzione a questo tipo di infrastrutture, come dimostra l'intensa attività svolta dal Gruppo di Lavoro sull'ingegneria del mare, coordinato da Andrea Ferrante e per delega dalla nostra Consigliera nazionale Irene Sassetti. Oggi più che mai il tema dei porti è strettamente connesso a quello della sostenibilità energetica. Queste infrastrutture vanno interpretate sempre più come un sistema energetico complesso: in esso si concentra una domanda energetica elevata ma diventa esso stesso un soggetto attivo produttore di energia, capace di gestire flussi energetici e di integrare soluzioni tecnologiche diverse, in un equilibrio che coinvolge energia, logistica e digitale. Proseguendo le attività del gruppo Ingegneria del mare' del CNI afferma Andrea Ferrante, Presidente della Sezione speciale PNRR del CSLLP il prossimo 31 marzo si affrontano a Barletta le tematiche correlate all'efficientamento energetico dei porti nazionali. Tema attuale e soprattutto ineludibile, alla luce del fatto che lo stesso Codice dei contratti pubblici ha stabilito che i progetti degli interventi infrastrutturali nel nostro Paese siano accompagnati da una relazione di sostenibilità', finalizzata ad evidenziare come gli obiettivi di sostenibilità ambientale siano adeguatamente perseguiti. Pertanto, questa volta mettiamo il fuoco sulla mitigazione dei cambiamenti climatici. Saranno presentate le più aggiornate politiche infrastrutturali di abbattimento della impronta al carbonio nei porti, non senza un opportuno momento di confronto tra i più significativi casi di studio nel settore. La competenza dei relatori invitati garantisce la qualità del convegno, secondo la consolidata tradizione del CNI. I lavori prevedono una prima sezione tecnico-scientifica, cui seguirà, nel pomeriggio, un ricco approfondimento, realizzato in collaborazione con **Assoporti**, sui progetti realizzati. La sessione conclusiva affronterà il tema dell'innovazione delle infrastrutture portuali con l'impiego delle fonti rinnovabili per la produzione di energia. L'appuntamento è per martedì 31 marzo a Barletta, presso il Cinema Paolillo.

Porti, crocevia strategico tra crisi globali e riforme interne

Alessandro Caruso

(Articolo pubblicato su L'Economista, inserto de Il Riformista) 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 ambientale. In chiusura, la digitalizzazione resta il fattore abilitante: superare la frammentazione dei processi e il peso del cartaceo significa ridurre



(Articolo pubblicato su L'Economista, inserto de Il Riformista) 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

tempi e costi, rafforzando la competitività del sistema portuale italiano in un contesto globale sempre più selettivo.

Shipping Italy

Trieste

Trieste-Ungheria: firmata l'intesa per il nuovo corridoio doganale veloce

Con l'accordo tra le autorità doganali dei due Paesi si eliminano i colli di bottiglia e velocizzano i transiti tra l'Adriatico e la Mitteleuropa. È stata siglata oggi un'intesa di cooperazione tra le autorità doganali di Italia e Ungheria. L'accordo punta a trasformare radicalmente il modo in cui le merci si muovono tra l'Adriatico e la Mitteleuropa, eliminando i colli di bottiglia burocratici e velocizzando i transiti. Il progetto, spiega una nota di Adm, prevede la creazione di un corridoio doganale semplificato. Le merci in arrivo a Trieste non dovranno più attendere il completamento di tutte le pratiche doganali prima di rimettersi in viaggio: grazie a un sistema di vigilanza integrato e all'uso di strutture di temporanea custodia situate nei due Paesi, i container potranno essere trasferiti rapidamente verso l'Ungheria. Lì verranno finalizzate le procedure doganali, garantendo risparmi di tempo alle aziende e massima sicurezza durante tutto il tragitto, ottimizzando così la gestione dei flussi intermodali. L'intesa si inserisce in un quadro internazionale di ampio respiro: il corridoio Imec (India-Middle East-Europe Economic Corridor), dove Trieste assume il ruolo di hub d'ingresso per i flussi commerciali provenienti da India e Medio Oriente. Il nuovo terminal triestino diventa così uno snodo di raccordo intermodale fondamentale per l'intera area. La firma ha visto la partecipazione dei vertici delle rispettive amministrazioni: il Min. Plen. Andrea Mazzella, a capo dell'Ufficio Relazioni Internazionali dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (Adm), e il Major General Kristóf Péter Bakai, vicecommissario delle dogane ungheresi. Erano presenti anche il Generale di Brigata Fabrizio Nieddu (Guardia di Finanza FVG), il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale **Marco Consalvo** e il direttore territoriale di Adm per Veneto e Friuli-Venezia Giulia, Franco Letrari. "Grazie a queste nuove intese semplificheremo i traffici e ridurremo i tempi di attesa, rafforzando la competitività delle catene di approvvigionamento", ha commentato Mazzella a margine della firma. "Con i colleghi ungheresi c'è una sintonia completa che ci permette di affrontare dossier sensibili e garantire il funzionamento della logistica anche in una congiuntura internazionale così difficile".

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.



Con l'accordo tra le autorità doganali dei due Paesi si eliminano i colli di bottiglia e velocizzano i transiti tra l'Adriatico e la Mitteleuropa. È stata siglata oggi un'intesa di cooperazione tra le autorità doganali di Italia e Ungheria. L'accordo punta a trasformare radicalmente il modo in cui le merci si muovono tra l'Adriatico e la Mitteleuropa, eliminando i colli di bottiglia burocratici e velocizzando i transiti. Il progetto, spiega una nota di Adm, prevede la creazione di un corridoio doganale semplificato. Le merci in arrivo a Trieste non dovranno più attendere il completamento di tutte le pratiche doganali prima di rimettersi in viaggio: grazie a un sistema di vigilanza integrato e all'uso di strutture di temporanea custodia situate nei due Paesi, i container potranno essere trasferiti rapidamente verso l'Ungheria. Lì verranno finalizzate le procedure doganali, garantendo risparmi di tempo alle aziende e massima sicurezza durante tutto il tragitto, ottimizzando così la gestione dei flussi intermodali. L'intesa si inserisce in un quadro internazionale di ampio respiro: il corridoio Imec (India-Middle East-Europe Economic Corridor), dove Trieste assume il ruolo di hub d'ingresso per i flussi commerciali provenienti da India e Medio Oriente. Il nuovo terminal triestino diventa così uno snodo di raccordo intermodale fondamentale per l'intera area. La firma ha visto la partecipazione dei vertici delle rispettive amministrazioni: il Min. Plen. Andrea Mazzella, a capo dell'Ufficio Relazioni Internazionali dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (Adm), e il Major General Kristóf Péter Bakai, vicecommissario delle dogane ungheresi. Erano presenti anche il Generale di Brigata Fabrizio Nieddu (Guardia di Finanza FVG), il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale **Marco Consalvo** e il direttore territoriale di Adm per Veneto e Friuli-Venezia Giulia, Franco Letrari. "Grazie a queste nuove intese semplificheremo i traffici e ridurremo i tempi di attesa, rafforzando la competitività delle catene di approvvigionamento", ha commentato Mazzella a margine della firma. "Con i colleghi ungheresi c'è una sintonia completa che ci permette di affrontare dossier sensibili e garantire il funzionamento della logistica anche in una congiuntura internazionale così difficile".

Si rovescia un "topo" nel canale della Giudecca, la capitaneria indaga

Oggi, venerdì 27 marzo verso le 11.30, la guardia costiera di **Venezia** ha ricevuto dai vigili del fuoco la segnalazione del ribaltamento con i membri dell'equipaggio a bordo: tutti salvi. In acqua materiale edile recuperato dai sommozzatori perché potenzialmente rischioso: avviata un'inchiesta dall'autorità marittima. Nella tarda mattinata di oggi, venerdì 27 marzo, verso le 11.30, la guardia costiera di **Venezia** ha ricevuto dai vigili del fuoco la segnalazione del rovesciamento di un mototopo per il trasporto di merci nel canale della Giudecca, all'altezza di Riva delle Zitelle. L'unità, che trasportava tubi "Innocenti" destinati al montaggio di impalcature per lavori edili lungo la riva, si è capovolta per cause in corso di accertamento. I membri dell'equipaggio sono riusciti a mettersi in salvo autonomamente, raggiungendo la riva senza riportare ferite. Sul posto sono intervenuti i mezzi nautici della guardia costiera, tra cui i battelli GC B187 e GC L27, per garantire la sicurezza della navigazione, delimitare l'area del sinistro e fornire supporto ai vigili del fuoco. Questi ultimi hanno operato anche con una squadra di sommozzatori, impegnata nel recupero del materiale disperso in acqua, potenzialmente pericoloso per il traffico nautico. A scopo precauzionale, le guardie ai fuochi del **porto** di **Venezia**, contattate direttamente dall'interessato, hanno posizionato panne antinquinamento per circoscrivere l'area ed evitare eventuali dispersioni di sostanze inquinanti. Le operazioni sono proseguite nel pomeriggio: grazie all'intervento di un motopontone dotato di gru, l'imbarcazione è stata recuperata e successivamente trasferita in un cantiere navale a Murano per le necessarie riparazioni. Dal monitoraggio delle acque per verificare la presenza di eventuali idrocarburi non sarebbero state riscontrate tracce di inquinamento: le panne sono state rimosse. L'autorità marittima avvierà un'inchiesta per accertare le cause e la dinamica dell'accaduto.



Oggi, venerdì 27 marzo verso le 11.30, la guardia costiera di Venezia ha ricevuto dai vigili del fuoco la segnalazione del ribaltamento con i membri dell'equipaggio a bordo: tutti salvi. In acqua materiale edile recuperato dai sommozzatori perché potenzialmente rischioso: avviata un'inchiesta dall'autorità marittima. Nella tarda mattinata di oggi, venerdì 27 marzo, verso le 11.30, la guardia costiera di Venezia ha ricevuto dai vigili del fuoco la segnalazione del rovesciamento di un mototopo per il trasporto di merci nel canale della Giudecca, all'altezza di Riva delle Zitelle. L'unità, che trasportava tubi "Innocenti" destinati al montaggio di impalcature per lavori edili lungo la riva, si è capovolta per cause in corso di accertamento. I membri dell'equipaggio sono riusciti a mettersi in salvo autonomamente, raggiungendo la riva senza riportare ferite. Sul posto sono intervenuti i mezzi nautici della guardia costiera, tra cui i battelli GC B187 e GC L27, per garantire la sicurezza della navigazione, delimitare l'area del sinistro e fornire supporto ai vigili del fuoco. Questi ultimi hanno operato anche con una squadra di sommozzatori, impegnata nel recupero del materiale disperso in acqua, potenzialmente pericoloso per il traffico nautico. A scopo precauzionale, le guardie ai fuochi del porto di Venezia, contattate direttamente dall'interessato, hanno posizionato panne antinquinamento per circoscrivere l'area ed evitare eventuali dispersioni di sostanze inquinanti. Le operazioni sono proseguite nel pomeriggio: grazie all'intervento di un motopontone dotato di gru, l'imbarcazione è stata recuperata e successivamente trasferita in un cantiere navale a Murano per le necessarie riparazioni. Dal monitoraggio delle acque per verificare la presenza di eventuali idrocarburi non

Agenzia stampa Mobilità

Savona, Vado

Piemonte propone ingresso nella governance dei porti liguri

La Regione Piemonte ha annunciato la sua intenzione di entrare nella gestione dei porti di Genova e Savona-Vado: la proposta è stata formalizzata in un confronto pubblico tra il presidente piemontese Alberto Cirio ed il commissario della Regione Liguria Marco Bucci, a margine di un convegno tenutosi a Savona. L'ingresso nella governance portuale richiede però un adeguamento della normativa nazionale: sul tavolo c'è l'ipotesi di inserire un emendamento alla riforma delle Autorità di sistema portuale, attualmente all'esame e seguito dal viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi e dal capogruppo leghista Riccardo Molinari. Dal punto di vista operativo la mossa punta a consolidare l'integrazione tra banchine e retroporti piemontesi, potenziando i corridoi intermodali e le filiere logistiche tra hinterland e navi. La prospettiva prevede di sfruttare gli interventi ferroviari compresa la realizzazione di collegamenti ad Alta velocità ed il miglioramento delle capacità di linea per ridurre i tempi di transito, aumentare la capacità di movimentazione e decongestionare il traffico su gomma. Cirio ha definito il progetto come "una prospettiva in cui crediamo moltissimo", evidenziando la necessità di sinergia istituzionale ed infrastrutturale; Bucci ha sottolineato la necessità di coordinamento: "Dobbiamo lavorare insieme". Nei prossimi mesi la proposta dovrà trovare traduzione normativa e definire strumenti di governance che mettano in relazione competenze regionali, Autorità portuali ed operatori logistici, per trasformare l'intento politico in benefici concreti per il sistema del trasporto marittimo e terrestre.

Agenzia Stampa Mobilità



Alessandria Oggi

Savona, Vado

Piemonte e Liguria insieme per gestire i porti di Savona e Genova

Torino I presidenti del Piemonte Alberto Cirio e della Liguria Marco Bucci hanno condiviso nel corso di un evento che ha avuto luogo ieri a Vado Ligure l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel consiglio di amministrazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. L'obiettivo è massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. 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, col contributo delle rispettive Unioni Industriali, l'autorità portuale e la Capitaneria di porto. 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. La visita presso APM Terminals e, successivamente, al Multipiano del porto di Savona 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. In mattinata il presidente Cirio e gli assessori Bussalino e Gabusi hanno partecipato a Cairo Montenotte a una visita alle aree industriali della zona di Bragno e, successivamente, a quelle dell'ex stabilimento Ferrania, che potranno essere coinvolte 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.



Torino - I presidenti del Piemonte Alberto Cirio e della Liguria Marco Bucci hanno condiviso nel corso di un evento che ha avuto luogo ieri a Vado Ligure l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel consiglio di amministrazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. L'obiettivo è massimizzare la collaborazione e le potenzialità di sviluppo determinate dalla connessione tra le aree portuali e quelle retroportuali disponibili in Piemonte. 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", col contributo delle rispettive Unioni Industriali, l'autorità portuale e la Capitaneria di porto. 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. La visita presso APM Terminals e, successivamente, al Multipiano del porto di Savona 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. In mattinata il presidente Cirio e gli assessori Bussalino e Gabusi hanno partecipato a Cairo Montenotte a una visita alle aree industriali della zona di Bragno e, successivamente, a quelle dell'ex stabilimento Ferrania, che potranno essere coinvolte nell'estensione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) "Porto e

Eco di Savona

Savona, Vado

Il Consigliere Vaccarezza a Savona il 26 marzo

Meta Time

Oggi per me è una giornata di grande orgoglio. Abbiamo inaugurato in Piazza Santa Cecilia, a Savona, la nuova sede provinciale di Forza Italia. Quando due anni fa siamo andati a Roma da Antonio Tajani per ricostruire il partito, siamo partiti da 9 iscritti. Oggi siamo 750. Non sono semplici numeri, sono persone che sono tornate a credere in un progetto. Abbiamo riportato a casa un patrimonio umano straordinario. Questa sede sarà la casa di chiunque voglia condividere un percorso, un luogo di ascolto e di proposta per il futuro della nostra provincia. Siamo pronti e carichi per la sfida delle elezioni comunali di Savona del 2027: il nostro lavoro per la città parte da qui, tra la gente. È stato un onore avere con noi tanti amici e rappresentanti delle istituzioni che condividono la nostra voglia di fare: il Vicesegretario nazionale di Forza Italia e Presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, il Presidente della Regione Liguria Marco Bucci, il Coordinatore regionale di Forza Italia Carlo Bagnasco, il Presidente della Provincia di Savona Pierangelo Olivieri, gli Assessori Regionali Marco Scajola e Claudia Morich, l'Assessore di Regione Piemonte Marco Gabusi, il nostro Segretario provinciale Luigi Pignocca e il Segretario cittadino di Savona, Luciano Stazi. Ringrazio anche il Responsabile provinciale dei Seniores, Paolo Pipitone, la Responsabile provinciale di Azzurro Donna, Camilla Ciccarelli, il Responsabile provinciale dei Giovani, Tommaso dell'Acqua, i rappresentanti di Fratelli d'Italia Rocco Invernizzi, Matteo Debenedetti, e della Lega Nord Demis Aghittino, Giorgio Calabria e Silvano Molinas. Non ci fermiamo davanti a nessuna difficoltà: Silvio Berlusconi ci ha indicato la strada e noi la percorriamo a testa alta, con le maniche rimboccate e il cuore che batte per la nostra terra. Seconda tappa della giornata, insieme ai due Presidenti Alberto Cirio e Marco Bucci, la visita al terminal Vado Gateway per un approfondimento tecnico su logistica e grandi infrastrutture. Al centro dell'incontro, l'analisi dei flussi merci che collegano il porto di Vado Ligure al Piemonte e al resto del Nord-Ovest. La presenza del Presidente della Regione Liguria e del Presidente della Regione Piemonte conferma la rilevanza strategica della nostra provincia come snodo per lo sviluppo interregionale. Un momento di lavoro congiunto per pianificare la crescita economica del territorio attraverso la sinergia tra le due Regioni. Terza ed ultima tappa della giornata insieme ai due Presidenti, Alberto Cirio e Marco Bucci sulla terrazza del porto di Savona, alla Banchina 33, per una visione d'insieme sul terminal. Insieme ai vertici dell'Autorità Portuale, abbiamo fatto il punto sul sistema logistico integrato. La collaborazione tra Liguria e Piemonte sulla retroportualità è la chiave strategica per rendere i nostri scali sempre più competitivi a livello internazionale. Una sinergia territoriale che trasforma la logistica in risultati concreti per l'economia locale. Una squadra forte al lavoro per il futuro del nostro territorio.



Oggi per me è una giornata di grande orgoglio. Abbiamo inaugurato in Piazza Santa Cecilia, a Savona, la nuova sede provinciale di Forza Italia. Quando due anni fa siamo andati a Roma da Antonio Tajani per ricostruire il partito, siamo partiti da 9 iscritti. Oggi siamo 750. Non sono semplici numeri, sono persone che sono tornate a credere in un progetto. Abbiamo riportato a casa un patrimonio umano straordinario. Questa sede sarà la casa di chiunque voglia condividere un percorso, un luogo di ascolto e di proposta per il futuro della nostra provincia. Siamo pronti e carichi per la sfida delle elezioni comunali di Savona del 2027: il nostro lavoro per la città parte da qui, tra la gente. È stato un onore avere con noi tanti amici e rappresentanti delle istituzioni che condividono la nostra voglia di fare: il Vicesegretario nazionale di Forza Italia e Presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, il Presidente della Regione Liguria Marco Bucci, il Coordinatore regionale di Forza Italia Carlo Bagnasco, il Presidente della Provincia di Savona Pierangelo Olivieri, gli Assessori Regionali Marco Scajola e Claudia Morich, l'Assessore di Regione Piemonte Marco Gabusi, il nostro Segretario provinciale Luigi Pignocca e il Segretario cittadino di Savona, Luciano Stazi. Ringrazio anche il Responsabile provinciale dei Seniores, Paolo Pipitone, la Responsabile provinciale di Azzurro Donna, Camilla Ciccarelli, il Responsabile provinciale dei Giovani, Tommaso dell'Acqua, i rappresentanti di Fratelli d'Italia Rocco Invernizzi, Matteo Debenedetti, e della Lega Nord Demis Aghittino, Giorgio Calabria e Silvano Molinas. Non ci fermiamo davanti a nessuna difficoltà: Silvio Berlusconi ci ha indicato la strada e noi la percorriamo a testa alta, con le maniche rimboccate e il cuore che batte per la nostra terra. Seconda tappa della giornata, insieme ai due Presidenti Alberto Cirio e Marco Bucci, la visita al terminal Vado Gateway per un approfondimento tecnico su logistica e grandi infrastrutture. Al centro dell'incontro, l'analisi dei flussi merci che collegano il porto di Vado Ligure al Piemonte e al resto del Nord-Ovest. La presenza del Presidente della Regione Liguria e del Presidente della Regione Piemonte conferma la rilevanza strategica della nostra provincia come snodo per lo sviluppo interregionale. Un momento di lavoro congiunto per pianificare la crescita economica del territorio attraverso la sinergia tra le due Regioni. Terza ed ultima tappa della giornata insieme ai due Presidenti, Alberto Cirio e Marco Bucci sulla terrazza del porto di Savona, alla Banchina 33, per una visione d'insieme sul terminal. Insieme ai vertici dell'Autorità Portuale, abbiamo fatto il punto sul sistema logistico integrato. La collaborazione tra Liguria e Piemonte sulla retroportualità è la chiave strategica per rendere i nostri scali sempre più competitivi a livello internazionale. Una sinergia territoriale che trasforma la logistica in risultati concreti per l'economia locale. Una squadra forte al lavoro per il futuro del nostro territorio.

Porti di Savona e Vado: l'AdSP accelera sul ferro. Ora serve il pieno allineamento con RFI

(FERPRESS) Savona, 27 MAR Nel corso della visita istituzionale al porto di SavonaVado dei presidenti della Regione Piemonte Alberto Cirio e della Regione Liguria Marco Bucci, alla presenza delle istituzioni locali e del cluster portuale e industriale savonese, è intervenuto il Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Tito Vespasiani. Nel suo intervento, Vespasiani ha illustrato gli aggiornamenti sulle strategie e sugli interventi di sviluppo del traffico ferroviario. In particolare, ha evidenziato le prospettive di rafforzamento dell'integrazione logistica tra il porto, la rete ferroviaria nazionale e le infrastrutture retroportuali, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza dei collegamenti e sostenere la crescita dei traffici merci. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha avviato un programma strutturato per rafforzare il traffico ferroviario nei **porti** di Savona e Vado Ligure, snodo strategico per i flussi logistici del Nord Italia e del Sud Europa. Negli ultimi anni sono stati realizzati importanti interventi infrastrutturali e digitali, tra cui l'ampliamento del parco ferroviario (P.711), l'ottimizzazione del layout dei binari (P.811 PNRR) e l'introduzione di sistemi avanzati per l'automazione e il controllo delle manovre (P.809 PNRR). A questi si affiancano soluzioni digitali innovative (P.810) per la tracciabilità dei container e l'integrazione dei flussi informativi, oltre a nuovi interventi previsti nel porto di Savona. Complessivamente, gli investimenti realizzati hanno aumentato capacità, efficienza e sicurezza, rendendo il trasporto ferroviario una concreta alternativa alla gomma. Rimangono difficoltà operative legate alle infrastrutture di competenza RFI, a partire dalla limitata capacità dello scalo merci di Savona Parco Doria e dalla necessità di adeguare la linea SavonaTorino, prevedendo moduli di almeno 600 metri per i treni merci. Ulteriori elementi di attenzione riguardano le interferenze operative legate ai lavori in corso a Vado Ligure Zona Industriale. 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.



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

Logistica, Piemonte e Liguria insieme per la governance dei porti di Genova e Savona 27 Marzo 2026 by redazione 0 comments 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



Logistica, Piemonte e Liguria insieme per la governance dei porti di Genova e Savona 27 Marzo 2026 by redazione 0 comments 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 -

Imperia TV

Savona, Vado

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 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,

Imperia TV

Savona, Vado

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 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. Share:..

Regione Piemonte

Savona, Vado

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

Autore Redazione Data notizia I presidenti della Regioni Piemonte Alberto Cirio e Liguria Marco Bucci hanno condiviso nel corso di un evento svoltosi a Vado Ligure l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel consiglio di amministrazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. L'obiettivo è 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 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. Il presidente Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana hanno puntualizzato che "è fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale. 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". 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. 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



Autore Redazione Data notizia I presidenti della Regioni Piemonte Alberto Cirio e Liguria Marco Bucci hanno condiviso nel corso di un evento svoltosi a Vado Ligure l'opportunità che in futuro il Piemonte entri a far parte della governance dei porti di Genova e Savona-Vado con un rappresentante nel consiglio di amministrazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. L'obiettivo è 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 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". Il presidente Bucci e l'assessore ai Porti e Logistica Alessio Piana hanno puntualizzato che "è fondamentale lavorare insieme per fare scelte condivise che portino ad una maggiore crescita economica e occupazionale. 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,

Regione Piemonte

Savona, Vado

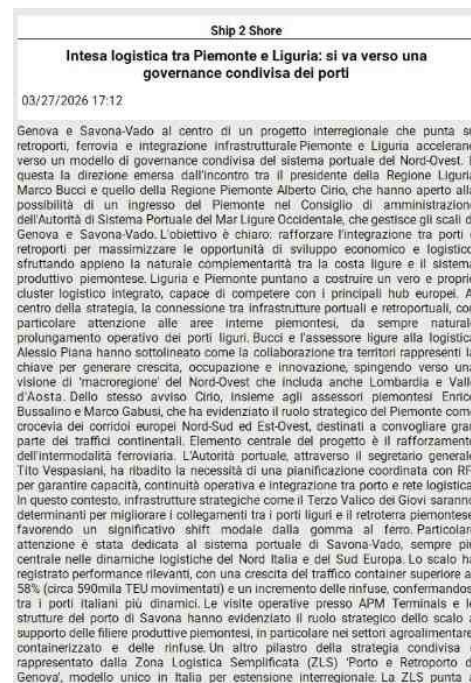
piemontese, storico retroporto strategico, dotato di aree idonee allo sviluppo delle attività di stoccaggio e distribuzione. La visita presso APM Terminals e, successivamente, al Multipiano del porto di Savona ha consentito un approfondimento diretto sulle dinamiche dei traffici e sulle attività dei principali operatori portuali, evidenziando il ruolo centrale del sistema savonese a supporto delle catene produttive piemontesi. In mattinata il presidente Cirio e gli assessori Bussalino e Gabusi hanno partecipato a Cairo Montenotte ad una visita alle aree industriali della zona di Bragno e, successivamente, quelle dell'ex stabilimento Ferrania, che potranno essere coinvolte 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.

Ship 2 Shore

Savona, Vado

Intesa logistica tra Piemonte e Liguria: si va verso una governance condivisa dei porti

Genova e Savona-Vado al centro di un progetto interregionale che punta su retroporti, ferrovia e integrazione infrastrutturale. Piemonte e Liguria accelerano verso un modello di governance condivisa del sistema portuale del Nord-Ovest. È questa la direzione emersa dall'incontro tra il presidente della Regione Liguria Marco Bucci e quello della Regione Piemonte Alberto Cirio, che hanno aperto alla possibilità di un ingresso del Piemonte nel Consiglio di amministrazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che gestisce gli scali di Genova e Savona-Vado. L'obiettivo è chiaro: rafforzare l'integrazione tra porti e retroporti per massimizzare le opportunità di sviluppo economico e logistico, sfruttando appieno la naturale complementarità tra la costa ligure e il sistema produttivo piemontese. Liguria e Piemonte puntano a costruire un vero e proprio cluster logistico integrato, capace di competere con i principali hub europei. Al centro della strategia, la connessione tra infrastrutture portuali e retroportuali, con particolare attenzione alle aree interne piemontesi, da sempre naturale prolungamento operativo dei porti liguri. Bucci e l'assessore ligure alla logistica Alessio Piana hanno sottolineato come la collaborazione tra territori rappresenti la chiave per generare crescita, occupazione e innovazione, spingendo verso una visione di 'macroregione' del Nord-Ovest che includa anche Lombardia e Valle d'Aosta. Dello stesso avviso Cirio, insieme agli assessori piemontesi Enrico Bussalino e Marco Gabusi, che ha evidenziato il ruolo strategico del Piemonte come crocevia dei corridoi europei Nord-Sud ed Est-Ovest, destinati a convogliare gran parte dei traffici continentali. Elemento centrale del progetto è il rafforzamento dell'intermodalità ferroviaria. L'Autorità portuale, attraverso il segretario generale Tito Vespasiani, ha ribadito la necessità di una pianificazione coordinata con RFI per garantire capacità, continuità operativa e integrazione tra porto e rete logistica. In questo contesto, infrastrutture strategiche come il Terzo Valico dei Giovi saranno determinanti per migliorare i collegamenti tra i porti liguri e il retroterra piemontese, favorendo un significativo shift modale dalla gomma al ferro. Particolare attenzione è stata dedicata al sistema portuale di Savona-Vado, sempre più centrale nelle dinamiche logistiche del Nord Italia e del Sud Europa. Lo scalo ha registrato performance rilevanti, con una crescita del traffico container superiore al 58% (circa 590mila TEU movimentati) e un incremento delle rinfuse, confermandosi tra i porti italiani più dinamici. Le visite operative presso APM Terminals e le strutture del porto di Savona hanno evidenziato il ruolo strategico dello scalo a supporto delle filiere produttive piemontesi, in particolare nei settori agroalimentare, containerizzato e delle rinfuse. Un altro pilastro della strategia condivisa è rappresentato dalla Zona Logistica Semplificata (ZLS) 'Porto e Retroporto di Genova', modello unico in Italia per estensione interregionale.



Ship 2 Shore

Savona, Vado

La ZLS punta a connettere porti, interporti e aree industriali attraverso semplificazioni amministrative e incentivi, tra cui zone franche doganali, per attrarre investimenti e rafforzare la competitività territoriale. Le aree della Val Bormida, di Alessandria e Cuneo sono destinate a giocare un ruolo chiave in questa prospettiva, configurandosi come piattaforme retroportuali strategiche al servizio del sistema ligure. Il percorso avviato tra Piemonte e Liguria segna un passo concreto verso una governance multilivello della logistica, in cui istituzioni, territori e operatori lavorano in sinergia. La sfida, ora, sarà tradurre questa visione in strumenti normativi e operativi efficaci, a partire dall'emendamento annunciato per regolare la partecipazione piemontese all'Autorità portuale. In gioco c'è la possibilità di costruire uno dei principali hub logistici europei, capace di intercettare i flussi globali e di valorizzare appieno il potenziale industriale del Nord-Ovest italiano.

Sicurezza in mare, le esercitazioni della guardia costiera per gestire le emergenze in Liguria

Corsica Ferries, Grandi Navi Veloci, MSC Cipro e Moby Lines si sono addestrate sulle procedure del soccorso marittimo. Nelle ultime settimane la capitaneria di **porto** e la guardia costiera hanno svolto una serie di esercitazioni dedicate alla sicurezza in mare coinvolgendo alcune delle principali compagnie di navigazione operanti in Liguria. Le attività, che hanno coinvolto Corsica Ferries, Grandi Navi Veloci, MSC Cipro e Moby Lines, hanno riguardato le procedure d'emergenza e l'addestramento del personale coinvolto nelle operazioni di soccorso in mare. "Le attività addestrative congiunte rappresentano un elemento essenziale per garantire l'efficacia del sistema del soccorso marittimo - sottolinea una nota della capitaneria di **porto** di **Genova** -. La collaborazione tra guardia costiera, compagnie di navigazione ed equipaggi consente di migliorare costantemente la preparazione operativa e di assicurare una risposta coordinata ed efficace in caso di emergenza, a tutela della vita umana in mare e della sicurezza della navigazione. In tale contesto, la supervisione delle attività addestrative da parte del personale ispettivo della Guardia Costiera costituisce un ulteriore elemento di garanzia per l'efficacia e la sicurezza dei sistemi". Le attività hanno rappresentato un'importante occasione di cooperazione operativa tra gli equipaggi delle unità traghetto e i mezzi navali della guardia costiera e particolare attenzione è stata dedicata ai sistemi di evacuazione rapida e abbandono nave installati a bordo dei traghetti. Questi dispositivi, costituiti da scivoli o tubi gonfiabili che si dispiegano lungo la fiancata dell'unità, consentono in caso di emergenza l'evacuazione tempestiva dei passeggeri verso le zattere di salvataggio, riducendo i tempi di abbandono e aumentando i margini di sicurezza. Nel corso delle esercitazioni sono state anche testate le comunicazioni operative tra le unità coinvolte, le procedure di dispiegamento dei sistemi di evacuazione, le operazioni di abbandono nave e di trasferimento dei passeggeri sui mezzi collettivi di salvataggio, nonché il recupero e il rimorchio delle zattere da parte dei mezzi navali della guardia costiera.



Corsica Ferries, Grandi Navi Veloci, MSC Cipro e Moby Lines si sono addestrate sulle procedure del soccorso marittimo. Nelle ultime settimane la capitaneria di porto e la guardia costiera hanno svolto una serie di esercitazioni dedicate alla sicurezza in mare coinvolgendo alcune delle principali compagnie di navigazione operanti in Liguria. Le attività, che hanno coinvolto Corsica Ferries, Grandi Navi Veloci, MSC Cipro e Moby Lines, hanno riguardato le procedure d'emergenza e l'addestramento del personale coinvolto nelle operazioni di soccorso in mare. "Le attività addestrative congiunte rappresentano un elemento essenziale per garantire l'efficacia del sistema del soccorso marittimo - sottolinea una nota della capitaneria di porto di Genova -. La collaborazione tra guardia costiera, compagnie di navigazione ed equipaggi consente di migliorare costantemente la preparazione operativa e di assicurare una risposta coordinata ed efficace in caso di emergenza, a tutela della vita umana in mare e della sicurezza della navigazione. In tale contesto, la supervisione delle attività addestrative da parte del personale ispettivo della Guardia Costiera costituisce un ulteriore elemento di garanzia per l'efficacia e la sicurezza dei sistemi". Le attività hanno rappresentato un'importante occasione di cooperazione operativa tra gli equipaggi delle unità traghetto e i mezzi navali della guardia costiera e particolare attenzione è stata dedicata ai sistemi di evacuazione rapida e abbandono nave installati a bordo dei traghetti. Questi dispositivi, costituiti da scivoli o tubi gonfiabili che si dispiegano lungo la fiancata dell'unità, consentono in caso di emergenza l'evacuazione tempestiva dei passeggeri verso le zattere di salvataggio, riducendo i tempi di abbandono e aumentando i margini di sicurezza. Nel corso delle esercitazioni sono state anche testate le comunicazioni operative tra le unità coinvolte, le procedure di dispiegamento dei sistemi di evacuazione, le operazioni di abbandono nave e di trasferimento dei passeggeri sui mezzi collettivi di salvataggio, nonché il recupero e il rimorchio delle zattere da parte dei mezzi navali della guardia costiera.

Ghetto: i residenti scrivono alla sindaca, "Chiudere il drop-in e riconvertire i locali in doposcuola"

Documento dopo l'incontro del 18 marzo: proposta di tavoli tecnici su sicurezza, decoro e servizi sociali Un piano articolato di interventi per il centro storico, con la richiesta, reiterata, di chiudere il drop-in di vico della Croce Bianca e riconvertire gli spazi in servizi per il quartiere, a partire da attività di doposcuola. È il contenuto della proposta operativa inviata nei giorni scorsi alla sindaca di Genova Silvia Salis dal comitato dei residenti dell'ex Ghetto ebraico, a seguito dell'incontro del 18 marzo scorso con la prima cittadina. Il documento riguarda in particolare il quadrante compreso tra via Lomellini, via Bensa e via del Campo e si inserisce nel confronto avviato sul futuro del centro storico in vista della stagione estiva. La richiesta: chiusura del drop-in e riconversione degli spazi Tra i punti centrali della proposta c'è la richiesta di chiudere integralmente le attività del drop-in gestito dalla cooperativa Afet-Aquilone nei locali di vico della Croce Bianca e di destinare quegli spazi ad attività rivolte al quartiere, in particolare servizi educativi. Secondo il comitato, la struttura risulterebbe inadeguata per dimensioni e collocazione urbanistica rispetto al bacino d'utenza servito e contribuirebbe a criticità legate alla

vivibilità dell'area. I residenti propongono inoltre di valutare una diversa collocazione per eventuali servizi sociosanitari, mantenendoli, però in locali più idonei. Una richiesta che si inserisce in un quadro già avviato: lo spostamento del presidio era stato infatti annunciato nelle scorse settimane dall'assessora comunale ai servizi sociali Cristina Lodi durante un vertice in prefettura, con la prospettiva della delocalizzazione entro fine marzo. Tavoli tecnici e cronoprogramma degli interventi Nel documento i residenti chiedono inoltre l'istituzione di tavoli tecnici periodici con Comune, polizia locale, Università, **Autorità portuale** e rappresentanze del territorio, con l'obiettivo di definire un cronoprogramma condiviso degli interventi. Le priorità indicate riguardano tre ambiti principali: sicurezza e presidio del territorio decoro urbano e igiene gestione delle fragilità sociali attraverso servizi collocati in contesti ritenuti più adeguati L'obiettivo dichiarato è arrivare a interventi rapidi e monitorabili già nei prossimi mesi. Vivibilità del quartiere e attività economiche Nel testo si sottolinea anche l'impatto che le criticità del quadrante avrebbero sulla rete commerciale e sulla presenza turistica, con particolare riferimento alle vie Lomellini, Bensa e del Campo e al sistema degli affitti brevi che negli ultimi anni ha contribuito al ripopolamento della zona. Il documento richiama inoltre la necessità di rafforzare il coordinamento tra politiche urbane e scelte strategiche legate al fronte porto e agli interventi su ponte Parodi e Hennebique. Il tema del confronto con le realtà del territorio Nel piano si fa riferimento anche al ruolo delle associazioni attive nell'area, evidenziando l'esigenza - secondo



Documento dopo l'incontro del 18 marzo: proposta di tavoli tecnici su sicurezza, decoro e servizi sociali Un piano articolato di interventi per il centro storico, con la richiesta, reiterata, di chiudere il drop-in di vico della Croce Bianca e riconvertire gli spazi in servizi per il quartiere, a partire da attività di doposcuola. È il contenuto della proposta operativa inviata nei giorni scorsi alla sindaca di Genova Silvia Salis dal comitato dei residenti dell'ex Ghetto ebraico, a seguito dell'incontro del 18 marzo scorso con la prima cittadina. Il documento riguarda in particolare il quadrante compreso tra via Lomellini, via Bensa e via del Campo e si inserisce nel confronto avviato sul futuro del centro storico in vista della stagione estiva. La richiesta: chiusura del drop-in e riconversione degli spazi Tra i punti centrali della proposta c'è la richiesta di chiudere integralmente le attività del drop-in gestito dalla cooperativa Afet-Aquilone nei locali di vico della Croce Bianca e di destinare quegli spazi ad attività rivolte al quartiere, in particolare servizi educativi. Secondo il comitato, la struttura risulterebbe inadeguata per dimensioni e collocazione urbanistica rispetto al bacino d'utenza servito e contribuirebbe a criticità legate alla vivibilità dell'area. I residenti propongono inoltre di valutare una diversa collocazione per eventuali servizi sociosanitari, mantenendoli, però in locali più idonei. Una richiesta che si inserisce in un quadro già avviato: lo spostamento del presidio era stato infatti annunciato nelle scorse settimane dall'assessora comunale ai servizi sociali Cristina Lodi durante un vertice in prefettura, con la prospettiva della delocalizzazione entro fine marzo. Tavoli tecnici e cronoprogramma degli interventi Nel documento i residenti chiedono inoltre

Genova Today

Genova, Voltri

i residenti firmatari - di un confronto il più possibile rappresentativo delle diverse componenti del quartiere nella definizione delle scelte sui servizi a bassa soglia. Le possibili iniziative in caso di mancato riscontro Nel documento i firmatari sottolineano anche la necessità di arrivare a risposte operative in tempi rapidi. In assenza di sviluppi sul percorso proposto, il comitato segnala l'intenzione di portare la questione all'attenzione dell'opinione pubblica anche oltre il livello cittadino, con l'obiettivo di riaprire il confronto sul futuro dei servizi a bassa soglia nel centro storico.

Sea Reporter

Genova, Voltri

Sicurezza in mare, maxi-esercitazione nel porto di Genova

Si sono concluse nei giorni scorsi nel porto di Genova una serie di esercitazioni di sicurezza su larga scala, coordinate dalla Capitaneria di Porto - Guardia Costiera. Le operazioni hanno visto la partecipazione attiva delle principali compagnie di navigazione attive nello scalo ligure, tra cui Corsica Ferries, Grandi Navi Veloci, MSC Cipro e Moby Lines, con l'obiettivo di affinare le procedure di emergenza e soccorso in mare. Il fulcro delle attività ha riguardato il test dei sistemi di evacuazione rapida (MES) installati a bordo dei traghetti. Si tratta di scivoli e tubi gonfiabili progettati per permettere ai passeggeri un abbandono della nave immediato verso le zattere di salvataggio. Questi dispositivi, fondamentali per ridurre i tempi di evacuazione, richiedono un addestramento rigoroso del personale marittimo e una manutenzione costante, verificata periodicamente dal personale ispettivo della Guardia Costiera specializzato in sicurezza della navigazione. Durante le manovre, gli equipaggi e i mezzi navali della Guardia Costiera hanno simulato scenari complessi: dal dispiegamento dei sistemi di abbandono nave al trasferimento dei passeggeri sui mezzi collettivi, fino al recupero e al rimorchio delle zattere. Particolare attenzione è stata dedicata all'interoperabilità tra i diversi soggetti coinvolti, testando l'efficacia delle comunicazioni radio e le manovre di risalita lungo i dispositivi di evacuazione. Dalla Capitaneria di Porto di Genova è giunta una nota che sottolinea l'importanza di questi momenti addestrativi: la cooperazione tra autorità e compagnie di navigazione è considerata un pilastro essenziale per garantire una risposta coordinata e tempestiva in caso di reale pericolo. La supervisione militare durante queste esercitazioni rappresenta, inoltre, una garanzia di efficienza per sistemi tecnologici che, in situazioni critiche, devono operare con precisione millimetrica a tutela della vita umana in mare.



Genova, porto di Prà: unità politica, ma restano i dubbi dei cittadini

Ven Marzo

Per una volta, il dibattito sul futuro del porto di Genova sembra aver trovato una rara convergenza politica all'interno di Palazzo Tursi. La discussione si concentra sul destino del bacino di Pra', tra la volontà di fissare limiti all'espansione e la necessità di mantenere un dialogo continuo tra Comune e Autorità portuale. Tuttavia, questa unità d'intenti non basta a dissipare le preoccupazioni dei residenti del Ponente, timorosi di un ulteriore sviluppo del terminal container. E' stata infatti approvata all'unanimità una mozione presentata da esponenti della maggioranza e condivisa anche dall'opposizione. Il documento, arricchito da diversi emendamenti, ribadisce l'assenza di disponibilità verso nuove espansioni del bacino di Pra' senza una valutazione complessiva che tenga conto anche della realizzazione della nuova diga foranea e del suo impatto sull'intero sistema portuale genovese. Tra gli impegni richiesti all'amministrazione figurano un confronto costante con il Municipio Ponente, maggiore trasparenza sugli accordi e l'avvio di un monitoraggio continuo con l'Autorità di sistema portuale. A far riemergere il tema è stata anche la recente intesa siglata a Singapore tra l'Autorità portuale e il gruppo che gestisce il terminal di Pra', un passaggio che ha riaperto i timori nei quartieri interessati. Nonostante il segnale politico di compattezza, i comitati locali continuano a manifestare una forte diffidenza. Secondo i rappresentanti dei cittadini, infatti, non basta una mozione per garantire tutele concrete. Viene richiesto un impegno formale del governo che stabilisca chiaramente come utilizzare al meglio le infrastrutture esistenti, senza procedere con nuove espansioni ritenute ingiustificate rispetto all'attuale traffico portuale. Le mobilitazioni degli ultimi anni, ricordano, dimostrano come il territorio sia costretto ciclicamente a difendere le proprie ragioni. Anche da altre realtà del Ponente emerge una crescente stanchezza: i residenti lamentano un continuo accumulo di vincoli e servitù legati alle esigenze del porto, spesso percepite come distanti dagli interessi locali. Resta quindi aperta la domanda su quale sia il progetto complessivo per quest'area della città e su quanto le istituzioni sapranno mantenere coerenza tra le dichiarazioni e le azioni future. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguitemi sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Condividi:.

TeleNord	
Genova, porto di Prà: unità politica, ma restano i dubbi dei cittadini	
03/27/2026 07:57	Ven Marzo
Per una volta, il dibattito sul futuro del porto di Genova sembra aver trovato una rara convergenza politica all'interno di Palazzo Tursi. La discussione si concentra sul destino del bacino di Pra', tra la volontà di fissare limiti all'espansione e la necessità di mantenere un dialogo continuo tra Comune e Autorità portuale. Tuttavia, questa unità d'intenti non basta a dissipare le preoccupazioni dei residenti del Ponente, timorosi di un ulteriore sviluppo del terminal container. E' stata infatti approvata all'unanimità una mozione presentata da esponenti della maggioranza e condivisa anche dall'opposizione. Il documento, arricchito da diversi emendamenti, ribadisce l'assenza di disponibilità verso nuove espansioni del bacino di Pra' senza una valutazione complessiva che tenga conto anche della realizzazione della nuova diga foranea e del suo impatto sull'intero sistema portuale genovese. Tra gli impegni richiesti all'amministrazione figurano un confronto costante con il Municipio Ponente, maggiore trasparenza sugli accordi e l'avvio di un monitoraggio continuo con l'Autorità di sistema portuale. A far riemergere il tema è stata anche la recente intesa siglata a Singapore tra l'Autorità portuale e il gruppo che gestisce il terminal di Pra', un passaggio che ha riaperto i timori nei quartieri interessati. Nonostante il segnale politico di compattezza, i comitati locali continuano a manifestare una forte diffidenza. Secondo i rappresentanti dei cittadini, infatti, non basta una mozione per garantire tutele concrete. Viene richiesto un impegno formale del governo che stabilisca chiaramente come utilizzare al meglio le infrastrutture esistenti, senza procedere con nuove espansioni ritenute ingiustificate rispetto all'attuale traffico portuale. Le mobilitazioni degli ultimi anni, ricordano, dimostrano come il territorio sia costretto ciclicamente a difendere le proprie ragioni. Anche da altre realtà del Ponente emerge una crescente stanchezza: i residenti lamentano un continuo accumulo di vincoli e servitù legati alle esigenze del porto, spesso percepite come distanti dagli interessi locali. Resta quindi aperta la domanda su quale sia il progetto complessivo per quest'area della città e su quanto le istituzioni sapranno mantenere coerenza tra le dichiarazioni e le azioni future. Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguitemi sul canale Telenord, su Whatsapp, su Instagram, su Youtube e su Facebook. Condividi:.	

REGIONE EMILIA-ROMAGNA * :«IL NODO FERROVIARIO DI FERRARA ENTRA NELLA FASE CONCLUSIVA: COMPLETATE LE OPERE DI INTERRAMENTO DELLA LINEA»

Ferrara cambia con la ferrovia. Il percorso di riorganizzazione e potenziamento del sistema di trasporto cittadino su ferro entra nella fase conclusiva: completate le principali opere di interrimento della linea, con i collaudi statici della nuova galleria e l'installazione dei binari sia sulla direttrice Rimini-Ferrara, sia sulla Ferrara-Codigoro, si aprono le operazioni per il trasferimento, in autunno, del traffico ferroviario nella nuova galleria, quando prenderà anche avvio la seconda fase dell'intervento, dedicata al completamento della bretella ferroviaria. Un intervento che non è solo tecnico, ma che ridisegna insieme la mobilità urbana e il ruolo di Ferrara nella rete ferroviaria regionale e nazionale: da un lato la ricucitura di una frattura storica nel tessuto cittadino e il superamento dei passaggi a livello di via Bologna e via Boldrini, dall'altro un'infrastruttura più efficiente per i collegamenti passeggeri e, soprattutto, per il traffico merci lungo l'asse tra il **porto** di **Ravenna** e il Brennero. Il finanziamento complessivo per la realizzazione delle opere della prima fase è di 66,8 milioni di euro, di cui 39,5 milioni statali, 15,4 milioni stanziati dalla Regione, 7,7 milioni da Rfi e 4,4 milioni dal Comune di

Ferrara. Il punto sull'avanzamento dei lavori è stato fatto oggi a Ferrara dall'assessora regionale a Mobilità e Infrastrutture, Irene Priolo, alla presenza del vicesindaco di Ferrara Alessandro Balboni nel corso di un sopralluogo al cantiere del nodo ferroviario. "Questo intervento rappresenta un passaggio molto importante per Ferrara e per l'intero territorio regionale- afferma l'assessora Priolo-. Non stiamo parlando soltanto di un'opera ferroviaria, ma di un progetto che tiene insieme qualità urbana, mobilità più efficiente e sviluppo. Con l'interrimento della linea superiamo una cesura storica che per anni ha inciso sulla vita quotidiana delle persone, ricuciamo parti della città e miglioriamo la sicurezza e l'accessibilità. Allo stesso tempo rafforziamo un nodo strategico della rete ferroviaria dell'Emilia-Romagna, rendendo più fluidi i collegamenti passeggeri e più efficiente il traffico merci lungo un asse fondamentale tra il **porto** di **Ravenna** e il Brennero. È questa la direzione in cui stiamo lavorando come Regione: infrastrutture utili alle comunità, capaci di migliorare concretamente la vita dei cittadini e di sostenere la competitività e la tenuta del nostro sistema territoriale". I lavori per l'ammodernamento del nodo ferroviario di Ferrara sono entrati nella fase conclusiva dell'avviamento della nuova infrastruttura. La riorganizzazione del nodo punta a migliorare la mobilità urbana e ferroviaria dell'intero quadrante, a rafforzare i collegamenti con i grandi corridoi della mobilità su ferro e a sostenere il ruolo del territorio nel sistema logistico regionale. Con il completamento delle principali opere della prima fase, legata all'interrimento della linea, alla realizzazione del tunnel e delle due nuove fermate interrate, ci si avvicina al momento in cui, in autunno, il traffico



Ferrara cambia con la ferrovia. Il percorso di riorganizzazione e potenziamento del sistema di trasporto cittadino su ferro entra nella fase conclusiva: completate le principali opere di interrimento della linea, con i collaudi statici della nuova galleria e l'installazione dei binari sia sulla direttrice Rimini-Ferrara, sia sulla Ferrara-Codigoro, si aprono le operazioni per il trasferimento, in autunno, del traffico ferroviario nella nuova galleria, quando prenderà anche avvio la seconda fase dell'intervento, dedicata al completamento della bretella ferroviaria. Un intervento che non è solo tecnico, ma che ridisegna insieme la mobilità urbana e il ruolo di Ferrara nella rete ferroviaria regionale e nazionale: da un lato la ricucitura di una frattura storica nel tessuto cittadino e il superamento dei passaggi a livello di via Bologna e via Boldrini, dall'altro un'infrastruttura più efficiente per i collegamenti passeggeri e, soprattutto, per il traffico merci lungo l'asse tra il porto di Ravenna e il Brennero. Il finanziamento complessivo per la realizzazione delle opere della prima fase è di 66,8 milioni di euro, di cui 39,5 milioni statali, 15,4 milioni stanziati dalla Regione, 7,7 milioni da Rfi e 4,4 milioni dal Comune di Ferrara. Il punto sull'avanzamento dei lavori è stato fatto oggi a Ferrara dall'assessora regionale a Mobilità e Infrastrutture, Irene Priolo, alla presenza del vicesindaco di Ferrara Alessandro Balboni nel corso di un sopralluogo al cantiere del nodo ferroviario. "Questo intervento rappresenta un passaggio molto importante per Ferrara e per l'intero territorio regionale- afferma l'assessora Priolo-. Non stiamo parlando soltanto di un'opera ferroviaria, ma di un progetto che tiene insieme qualità urbana, mobilità più efficiente e sviluppo. Con l'interrimento della linea superiamo una cesura storica che per anni ha inciso sulla vita quotidiana delle persone, ricuciamo parti della città e miglioriamo la sicurezza e l'accessibilità. Allo stesso tempo

Agenzia Giornalistica Opinione

Ravenna

sarà veicolato nella nuova galleria. Dopo i collaudi statici della galleria, risultano installati i binari sia sulla direttrice Rimini-Ferrara sia sulla Ferrara-Codigoro, ora in fase di allacciamento con la stazione e le linee esistenti. È in corso un lavoro congiunto tra Fer, Rfi e Ansfisa per la definizione delle procedure tecniche e autorizzative necessarie all'avvio della circolazione nella nuova infrastruttura. La galleria sarà in gestione Rfi, mentre Fer - Ferrovie Emilia-Romagna gestirà le fermate presenti sulla linea di proprietà regionale. La prima attivazione con ingresso in galleria è prevista in autunno e riguarderà la linea Ferrara-Ravenna; successivamente sarà interessata anche la linea Ferrara-Codigoro. Il cuore dell'intervento è rappresentato dalla nuova galleria ferroviaria di 850 metri, destinata al traffico passeggeri e merci, che consentirà l'eliminazione dei passaggi a livello di via Bologna e via Boldrini, chiudendo una frattura urbana storica, restituendo continuità alla viabilità cittadina e migliorando in modo significativo la qualità della vita dei residenti grazie alla riduzione di rumori e vibrazioni. Accanto all'interramento della linea, il progetto prevede la realizzazione di due nuove fermate ferroviarie urbane, in via del Bove e in piazzale Camicie Rosse, dotate di accessi tramite scale e ascensori. Entreranno in funzione dopo la riattivazione della linea Ferrara-Codigoro e consentiranno di rafforzare il collegamento urbano con l'ospedale di Cona: con le due nuove fermate interrate diventeranno cinque le fermate o stazioni intermedie tra Ferrara centrale e Cona Ospedale, otto totali nel territorio comunale. Parallelamente, sono previste la riqualificazione e la restituzione alla città delle aree liberate dai binari, che saranno trasformate in spazi pubblici e percorsi ciclopeditoni. Successivamente all'apertura al traffico della galleria, si avvierà la seconda fase dell'intervento, che riguarda la realizzazione di una bretella che collegherà le linee Ferrara-Codigoro e Ferrara-Ravenna-Rimini (raccordate nel tunnel) con la Suzzara-Ferrara, creando un bypass della stazione di Ferrara che costituisce parte dell'itinerario merci alternativo tra il corridoio adriatico e il centro-nord Europa e che consentirà ai convogli merci, sul collegamento tra porto di Ravenna e Brennero, di non entrare in stazione per invertire il senso di marcia. Continua anche il percorso di elettrificazione della linea Ferrara-Codigoro, lunga 52 chilometri, finanziato con circa 42 milioni di euro a valere sulle risorse Fsc 2021-2027, con conclusione prevista nel 2027. La palificazione lungo l'intero tracciato è completata, le opere civili della sottostazione elettrica di Codigoro sono concluse e sono stati avviati i lavori per le Sse (Sotto stazioni elettriche) di Migliarino e Quartesana. L'intervento, oltre a portare a un servizio completamente elettrico e a zero emissioni locali, comprende l'innalzamento dei marciapiedi di diverse stazioni per garantire l'accesso a raso alle persone a ridotta mobilità.

Ravenna e Dintorni

Ravenna

Al porto di Ravenna ora si può fare bunkeraggio di Gnl, il rifornimento da nave a nave

La capitaneria ha regolamentato le procedure sia in rada che nel Candiano. E aumentano i pescaggi in alcune banchine. Condividi Al porto di Ravenna da oggi, 27 marzo, le navi possono fare rifornimento di gas naturale liquefatto (Gnl) da altre navi dedicate al servizio, senza impiegare impianti fissi, sia in porto e sia in rada. È l'effetto di un'ordinanza firmata dal comandante del porto Maurizio Tattoli al termine di un lavoro congiunto con l'Autorità portuale e i vigili del fuoco. Dopo Trieste e Genova, Ravenna è il terzo scalo in Italia dotato di una regolamentazione specifica per il rifornimento nave-nave. Una nave cisterna trasporta il prodotto combustibile venduto dalla società petrolifera e lo consegna direttamente alla nave da rifornire. In linguaggio mercantile si usa il termine bunkeraggio (dal verbo inglese to bunker). La procedura in Italia ha origini all'inizio del secolo scorso, con la diffusione delle navi a propulsione a vapore, che venivano rifornite di carbone con chiatte trainate da rimorchiatori. Il trasbordo del carbone veniva effettuato con ceste a spalla dai caricatori. Oggi il Gnl rappresenta, secondo i dati di settore, il carburante alternativo attualmente più diffuso tra gli armatori nel percorso di

riduzione delle emissioni nel trasporto marittimo. «L'ordinanza spiega Tattoli è imperniata sull'analisi del rischio quale strumento per individuare gli eventuali elementi critici delle operazioni e definire adeguate misure di mitigazione. Si tratta di una modalità che permette l'integrazione delle operazioni nel contesto delle infrastrutture già presenti». Secondo il sindaco Alessandro Barattoni il rifornimento ship to ship è di importanza strategica per la competitività dello scalo: «Poter fare rifornimento in sicurezza mentre le navi sono attraccate comporta infatti una serie di opportunità, come ad esempio diventare punto di riferimento per le navi che transitano nel Mediterraneo». Sempre nell'ottica di rafforzare la competitività del porto, da fine marzo entrerà in vigore una nuova ordinanza a proposito di pescaggi che interesserà diverse banchine e il bacino di evoluzione San Vitale consentendo di raggiungere in alcuni punti pescaggi fino a 10,8 metri. Al molo crociere sarà possibile accogliere navi fino a 330 metri di lunghezza e 41 metri di larghezza. «Dietro un'ordinanza sui pescaggi prosegue Tattoli vi è un processo complesso che integra sicurezza della navigazione, tecnica nautica, idrodinamica e organizzazione dei servizi tecnico-nautici, che ci tengo a ringraziare per la grande disponibilità e professionalità che dimostrano ogni giorno. Le valutazioni che facciamo con loro riguardano l'intero percorso della nave, dall'accesso alla rada fino all'ormeggio, includendo canali, curve, strettoie e manovre nei bacini di evoluzione. Il pescaggio massimo deve essere compatibile con ogni segmento del tragitto, garantendo un equilibrio complessivo tra sicurezza della navigazione ed efficienza operativa». Condividi CASA PREMIUM Metafisica concreta Sull'intitolazione dell'ex Piazzale Cilla a



La capitaneria ha regolamentato le procedure sia in rada che nel Candiano. E aumentano i pescaggi in alcune banchine. Condividi Al porto di Ravenna da oggi, 27 marzo, le navi possono fare rifornimento di gas naturale liquefatto (Gnl) da altre navi dedicate al servizio, senza impiegare impianti fissi, sia in porto e sia in rada. È l'effetto di un'ordinanza firmata dal comandante del porto Maurizio Tattoli al termine di un lavoro congiunto con l'Autorità portuale e i vigili del fuoco. Dopo Trieste e Genova, Ravenna è il terzo scalo in Italia dotato di una regolamentazione specifica per il rifornimento nave-nave. Una nave cisterna trasporta il prodotto combustibile venduto dalla società petrolifera e lo consegna direttamente alla nave da rifornire. In linguaggio mercantile si usa il termine bunkeraggio (dal verbo inglese to bunker). La procedura in Italia ha origini all'inizio del secolo scorso, con la diffusione delle navi a propulsione a vapore, che venivano rifornite di carbone con chiatte trainate da rimorchiatori. Il trasbordo del carbone veniva effettuato con ceste a spalla dai caricatori. Oggi il Gnl rappresenta, secondo i dati di settore, il carburante alternativo attualmente più diffuso tra gli armatori nel percorso di riduzione delle emissioni nel trasporto marittimo. «L'ordinanza – spiega Tattoli – è imperniata sull'analisi del rischio quale strumento per individuare gli eventuali elementi critici delle operazioni e definire adeguate misure di mitigazione. Si tratta di una modalità che permette l'integrazione delle operazioni nel contesto delle infrastrutture già presenti». Secondo il sindaco Alessandro Barattoni il rifornimento "ship to ship" è di importanza strategica per la competitività dello scalo: «Poter fare rifornimento in sicurezza mentre le navi sono attraccate comporta infatti una serie di opportunità, come ad esempio diventare punto di riferimento per le navi che transitano nel Mediterraneo». Sempre nell'ottica di rafforzare la competitività del porto, da fine marzo entrerà in vigore una nuova ordinanza a proposito di pescaggi

Ravenna e Dintorni

Ravenna

Piazza Giorgio de Chirico.

Rifornimento di gnl tra navi nel porto, arriva l'ordinanza. Il sindaco: "Strategico per la competitività dello scalo"

Firmata l'ordinanza sul bunkeraggio di gnl, a oggi possibile solo nei porti di Genova e Trieste. Nuovi interventi anche per l'approfondimento dei fondali del porto San Vitale e del molo crociere. Il porto di Ravenna compie un passo avanti sul piano operativo: è stata infatti firmata oggi dal comandante del porto l'ordinanza che disciplina le modalità per lo svolgimento delle attività di rifornimento nave-nave di gas naturale liquefatto (gnl), mentre è in fase di definizione un ulteriore provvedimento relativo all'approfondimento dei fondali. Le due ordinanze si inseriscono in un percorso organico di sviluppo orientato alla definizione degli standard di sicurezza necessari all'avvio di attività che permettano il potenziamento delle capacità operative portuali. Particolare rilevanza assume l'ordinanza firmata oggi sul bunkeraggio di gnl che consente al porto di Ravenna di posizionarsi tra i primi scali italiani - dopo Trieste e Genova - dotati di una regolamentazione specifica per il rifornimento nave-nave di gas naturale liquefatto. Il gnl rappresenta, secondo i dati di settore, il carburante alternativo attualmente più diffuso tra gli armatori nel percorso di riduzione delle emissioni nel trasporto marittimo. Il provvedimento è il risultato

di un lavoro congiunto con **Autorità di sistema portuale**, Vigili del fuoco e chimici del porto, ed è basato sulle linee guida ministeriali. "L'ordinanza - ha spiegato il direttore marittimo dell'Emilia-Romagna e comandante della Capitaneria di porto, Maurizio Tattoli - è imperniata sull'analisi del rischio quale strumento per individuare gli eventuali elementi critici delle operazioni e definire adeguate misure di mitigazione. Si tratta di una modalità che permette l'integrazione delle operazioni nel contesto delle infrastrutture già presenti. La nuova disciplina consente di regolare in modo puntuale le operazioni di rifornimento sia in porto sia in rada in un contesto di sicurezza produttiva, ovvero una sicurezza che accompagna e sostiene lo sviluppo commerciale dell'infrastruttura". Per quanto riguarda l'approfondimento dei fondali, il nuovo pacchetto di interventi - frutto di mesi di lavoro congiunto tra Capitaneria di porto, **Autorità di sistema portuale** e servizi tecnico-nautici - entrerà in vigore a fine marzo. Le misure interesseranno diverse banchine e il bacino di evoluzione San Vitale consentendo di raggiungere in alcuni punti pescaggi fino a 10,80 metri. Interventi sono previsti anche presso il molo crociere, dove sarà possibile accogliere navi fino a 330 metri di lunghezza e 41 metri di larghezza. Queste misure permettono un potenziamento delle capacità ricettive del porto definendo i parametri di sicurezza dei movimenti e degli accosti. "Dietro un'ordinanza sui pescaggi vi è un processo complesso che integra sicurezza della navigazione, tecnica nautica, idrodinamica e organizzazione dei servizi tecnico-nautici, che ci tengo a ringraziare per la grande disponibilità e professionalità che dimostrano ogni giorno. Le valutazioni che facciamo con loro riguardano l'intero



Firmata l'ordinanza sul bunkeraggio di gnl, a oggi possibile solo nei porti di Genova e Trieste. Nuovi interventi anche per l'approfondimento dei fondali del porto San Vitale e del molo crociere. Il porto di Ravenna compie un passo avanti sul piano operativo: è stata infatti firmata oggi dal comandante del porto l'ordinanza che disciplina le modalità per lo svolgimento delle attività di rifornimento nave-nave di gas naturale liquefatto (gnl), mentre è in fase di definizione un ulteriore provvedimento relativo all'approfondimento dei fondali. Le due ordinanze si inseriscono in un percorso organico di sviluppo orientato alla definizione degli standard di sicurezza necessari all'avvio di attività che permettano il potenziamento delle capacità operative portuali. Particolare rilevanza assume l'ordinanza firmata oggi sul bunkeraggio di gnl che consente al porto di Ravenna di posizionarsi tra i primi scali italiani - dopo Trieste e Genova - dotati di una regolamentazione specifica per il rifornimento nave-nave di gas naturale liquefatto. Il gnl rappresenta, secondo i dati di settore, il carburante alternativo attualmente più diffuso tra gli armatori nel percorso di riduzione delle emissioni nel trasporto marittimo. Il provvedimento è il risultato di un lavoro congiunto con Autorità di sistema portuale, Vigili del fuoco e chimici del porto, ed è basato sulle linee guida ministeriali. "L'ordinanza - ha spiegato il direttore marittimo dell'Emilia-Romagna e comandante della Capitaneria di porto, Maurizio Tattoli - è imperniata sull'analisi del rischio quale strumento per individuare gli eventuali elementi critici delle operazioni e definire adeguate misure di mitigazione. Si tratta di una modalità che permette l'integrazione delle operazioni nel contesto delle infrastrutture già presenti. La nuova disciplina consente di regolare in modo puntuale le operazioni di rifornimento sia in porto sia in rada in un contesto di sicurezza produttiva, ovvero una sicurezza che accompagna e sostiene lo sviluppo commerciale dell'infrastruttura". Per quanto riguarda l'approfondimento dei fondali, il nuovo pacchetto di interventi - frutto di mesi di lavoro congiunto tra Capitaneria di porto, **Autorità di sistema portuale** e servizi tecnico-nautici - entrerà in vigore a fine marzo. Le misure interesseranno diverse banchine e il bacino di evoluzione San Vitale consentendo di raggiungere in alcuni punti pescaggi fino a 10,80 metri. Interventi sono previsti anche presso il molo crociere, dove sarà possibile accogliere navi fino a 330 metri di lunghezza e 41 metri di larghezza. Queste misure permettono un potenziamento delle capacità ricettive del porto definendo i parametri di sicurezza dei movimenti e degli accosti. "Dietro un'ordinanza sui pescaggi vi è un processo complesso che integra sicurezza della navigazione, tecnica nautica, idrodinamica e organizzazione dei servizi tecnico-nautici, che ci tengo a ringraziare per la grande disponibilità e professionalità che dimostrano ogni giorno. Le valutazioni che facciamo con loro riguardano l'intero

Ravenna Today

Ravenna

percorso della nave, dall'accesso alla rada fino all'ormeggio, includendo canali, curve, strettoie e manovre nei bacini di evoluzione. Il pescaggio massimo - ha precisato Tattoli - deve essere compatibile con ogni segmento del tragitto, garantendo un equilibrio complessivo tra sicurezza della navigazione ed efficienza operativa". "L'ordinanza della Capitaneria di Porto che norma la possibilità di effettuare rifornimento 'ship to ship' nel porto di Ravenna è di importanza strategica per la competitività del nostro scalo; poter fare rifornimento in sicurezza mentre le navi sono attraccate comporta infatti una serie di opportunità, come ad esempio diventare punto di riferimento per le navi che transitano nel Mediterraneo - ha detto il sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni - Allo stesso modo, esprimo soddisfazione per quanto riguarda le imminenti misure relative all'approfondimento dei fondali, che contribuiranno ad aumentare le potenzialità ricettive e a migliorare l'operatività di una parte del nostro scalo. Ringrazio la Capitaneria di Porto e il comandante Maurizio Tattoli per queste nuove ordinanze, che si aggiungono a quella emanata appena lo scorso novembre; un ringraziamento va anche a tutti gli enti, Vigili del Fuoco, chimici del porto e **Autorità di Sistema Portuale**, che hanno contribuito a rendere possibili queste misure. Si tratta di ordinanze fondamentali per un'infrastruttura che punta a diventare hub commerciale, industriale, logistico ed energetico del Paese e del Mediterraneo".

Capitaneria di Porto, firmata l'ordinanza sul bunkeraggio GNL

Tra i primi scali italiani con una regolamentazione specifica. In fase di definizione un ulteriore provvedimento sull'approfondimento dei fondali "Il porto di Ravenna compie un significativo passo avanti sul piano operativo". Firmata oggi dal Comandante del porto l'ordinanza che disciplina le modalità per lo svolgimento delle attività di rifornimento nave-nave di gas naturale liquefatto (GNL), mentre è in fase di definizione un ulteriore provvedimento relativo all'approfondimento dei fondali. Le due ordinanze si inseriscono in un percorso organico di sviluppo orientato alla definizione degli standard di sicurezza necessari all'avvio di attività che permettano il potenziamento delle capacità operative portuali. Particolare rilevanza, commenta la Capitaneria, assume l'ordinanza firmata oggi sul bunkeraggio di GNL che consente al porto di Ravenna di posizionarsi tra i primi scali italiani - dopo Trieste e Genova - dotati di una regolamentazione specifica per il rifornimento nave-nave di gas naturale liquefatto. Il GNL rappresenta, secondo i dati di settore, il carburante alternativo attualmente più diffuso tra gli armatori nel percorso di riduzione delle emissioni nel trasporto marittimo. Il provvedimento è il risultato di un lavoro congiunto con **Autorità di sistema portuale**, Vigili del fuoco e chimici del porto, ed è basato sulle linee guida ministeriali. "L'ordinanza - ha spiegato il Direttore marittimo dell'Emilia-Romagna e Comandante della Capitaneria di porto, Maurizio Tattoli - è imperniata sull'analisi del rischio quale strumento per individuare gli eventuali elementi critici delle operazioni e definire adeguate misure di mitigazione. Si tratta di una modalità che permette l'integrazione delle operazioni nel contesto delle infrastrutture già presenti. La nuova disciplina consente di regolare in modo puntuale le operazioni di rifornimento sia in porto sia in rada in un contesto di 'sicurezza produttiva', ovvero una sicurezza che accompagna e sostiene lo sviluppo commerciale dell'infrastruttura ". Per quanto riguarda l'approfondimento dei fondali, il nuovo pacchetto di interventi - frutto di mesi di lavoro congiunto tra Capitaneria di porto, **Autorità di sistema portuale** e servizi tecnico-nautici - entrerà in vigore a fine marzo. Le misure interesseranno diverse banchine e il bacino di evoluzione San Vitale consentendo di raggiungere in alcuni punti pescaggi fino a 10,80 metri. Interventi sono previsti anche presso il molo crociere, dove sarà possibile accogliere navi fino a 330 metri di lunghezza e 41 metri di larghezza. Queste misure permettono un potenziamento delle capacità ricettive del porto definendo i parametri di sicurezza dei movimenti e degli accosti. "Dietro un'ordinanza sui pescaggi vi è un processo complesso che integra sicurezza della navigazione, tecnica nautica, idrodinamica e organizzazione dei servizi tecnico-nautici, che ci tengo a ringraziare per la grande disponibilità e professionalità che dimostrano ogni giorno. Le valutazioni che facciamo con loro riguardano l'intero percorso della nave, dall'accesso



03/27/2026 16:56 Marco Montruccoli

Tra i primi scali italiani con una regolamentazione specifica. In fase di definizione un ulteriore provvedimento sull'approfondimento dei fondali "Il porto di Ravenna compie un significativo passo avanti sul piano operativo". Firmata oggi dal Comandante del porto l'ordinanza che disciplina le modalità per lo svolgimento delle attività di rifornimento nave-nave di gas naturale liquefatto (GNL), mentre è in fase di definizione un ulteriore provvedimento relativo all'approfondimento dei fondali. Le due ordinanze si inseriscono in un percorso organico di sviluppo orientato alla definizione degli standard di sicurezza necessari all'avvio di attività che permettano il potenziamento delle capacità operative portuali. Particolare rilevanza, commenta la Capitaneria, assume l'ordinanza firmata oggi sul bunkeraggio di GNL che consente al porto di Ravenna di posizionarsi tra i primi scali italiani - dopo Trieste e Genova - dotati di una regolamentazione specifica per il rifornimento nave-nave di gas naturale liquefatto. Il GNL rappresenta, secondo i dati di settore, il carburante alternativo attualmente più diffuso tra gli armatori nel percorso di riduzione delle emissioni nel trasporto marittimo. Il provvedimento è il risultato di un lavoro congiunto con Autorità di sistema portuale, Vigili del fuoco e chimici del porto, ed è basato sulle linee guida ministeriali. "L'ordinanza - ha spiegato il Direttore marittimo dell'Emilia-Romagna e Comandante della Capitaneria di porto, Maurizio Tattoli - è imperniata sull'analisi del rischio quale strumento per individuare gli eventuali elementi critici delle operazioni e definire adeguate misure di mitigazione. Si tratta di una modalità che permette l'integrazione delle operazioni nel contesto delle infrastrutture già presenti. La nuova disciplina consente di regolare in modo puntuale le operazioni di rifornimento sia in porto sia in rada in un

alla rada fino all'ormeggio, includendo canali, curve, strettoie e manovre nei bacini di evoluzione. Il pescaggio massimo - ha precisato - deve essere compatibile con ogni segmento del tragitto, garantendo un equilibrio complessivo tra sicurezza della navigazione ed efficienza operativa". Le due ordinanze si muovono dunque nella direzione comune di rafforzare la competitività del porto di Ravenna e accompagnarne l'evoluzione tecnica nel rispetto degli standard di sicurezza.

Capitaneria di Porto di Ravenna: firmata l'ordinanza sul bunkeraggio GNL, in fase di definizione nuovo provvedimento per i fondali

La Capitaneria di Porto di Ravenna informa che oggi è stata firmata dal Comandante del Porto l'ordinanza che disciplina le modalità per lo svolgimento delle attività di rifornimento nave-nave di gas naturale liquefatto (GNL), mentre è in fase di definizione un ulteriore provvedimento relativo all'approfondimento dei fondali. I due provvedimenti sono destinati a rafforzare la competitività del porto di Ravenna e accompagnarne l'evoluzione tecnica nel rispetto degli standard di sicurezza. Secondo la Capitaneria "le due ordinanze si inseriscono in un percorso organico di sviluppo orientato alla definizione degli standard di sicurezza necessari all'avvio di attività che permettano il potenziamento delle capacità operative portuali. Particolare rilevanza assume l'ordinanza firmata oggi sul bunkeraggio di GNL che consente al porto di Ravenna di posizionarsi tra i primi scali italiani - dopo Trieste e Genova - dotati di una regolamentazione specifica per il rifornimento nave-nave di gas naturale liquefatto. Il GNL rappresenta, secondo i dati di settore, il carburante alternativo attualmente più diffuso tra gli armatori nel percorso di riduzione delle emissioni nel trasporto marittimo. Il provvedimento

è il risultato di un lavoro congiunto con **Autorità di sistema portuale**, Vigili del fuoco e chimici del porto, ed è basato sulle linee guida ministeriali." "L'ordinanza - ha spiegato il Direttore marittimo dell'Emilia-Romagna e Comandante della Capitaneria di porto, Maurizio Tattoli - è imperniata sull'analisi del rischio quale strumento per individuare gli eventuali elementi critici delle operazioni e definire adeguate misure di mitigazione. Si tratta di una modalità che permette l'integrazione delle operazioni nel contesto delle infrastrutture già presenti. La nuova disciplina consente di regolare in modo puntuale le operazioni di rifornimento sia in porto sia in rada in un contesto di "sicurezza produttiva", ovvero una sicurezza che accompagna e sostiene lo sviluppo commerciale dell'infrastruttura." Per quanto riguarda l'approfondimento dei fondali, il nuovo pacchetto di interventi - frutto di mesi di lavoro congiunto tra Capitaneria di porto, **Autorità di sistema portuale** e servizi tecnico-nautici - entrerà in vigore a fine marzo. Le misure interesseranno diverse banchine e il bacino di evoluzione San Vitale consentendo di raggiungere in alcuni punti pescaggi fino a 10,80 metri. Interventi sono previsti anche presso il molo crociere, dove sarà possibile accogliere navi fino a 330 metri di lunghezza e 41 metri di larghezza. Queste misure permettono un potenziamento delle capacità ricettive del porto definendo i parametri di sicurezza dei movimenti e degli accosti. "Dietro un'ordinanza sui pescaggi vi è un processo complesso che integra sicurezza della navigazione, tecnica nautica, idrodinamica e organizzazione dei servizi tecnico-nautici, che ci tengo a ringraziare per la grande disponibilità e professionalità che dimostrano ogni giorno. Le valutazioni che facciamo con loro riguardano l'intero percorso della nave, dall'accesso



La Capitaneria di Porto di Ravenna informa che oggi è stata firmata dal Comandante del Porto l'ordinanza che disciplina le modalità per lo svolgimento delle attività di rifornimento nave-nave di gas naturale liquefatto (GNL), mentre è in fase di definizione un ulteriore provvedimento relativo all'approfondimento dei fondali. I due provvedimenti sono destinati a rafforzare la competitività del porto di Ravenna e accompagnarne l'evoluzione tecnica nel rispetto degli standard di sicurezza. Secondo la Capitaneria "le due ordinanze si inseriscono in un percorso organico di sviluppo orientato alla definizione degli standard di sicurezza necessari all'avvio di attività che permettano il potenziamento delle capacità operative portuali. Particolare rilevanza assume l'ordinanza firmata oggi sul bunkeraggio di GNL che consente al porto di Ravenna di posizionarsi tra i primi scali italiani - dopo Trieste e Genova - dotati di una regolamentazione specifica per il rifornimento nave-nave di gas naturale liquefatto. Il GNL rappresenta, secondo i dati di settore, il carburante alternativo attualmente più diffuso tra gli armatori nel percorso di riduzione delle emissioni nel trasporto marittimo. Il provvedimento è il risultato di un lavoro congiunto con Autorità di sistema portuale, Vigili del fuoco e chimici del porto, ed è basato sulle linee guida ministeriali." "L'ordinanza - ha spiegato il Direttore marittimo dell'Emilia-Romagna e Comandante della Capitaneria di porto, Maurizio Tattoli - è imperniata sull'analisi del rischio quale strumento per individuare gli eventuali elementi critici delle operazioni e definire adeguate misure di mitigazione. Si tratta di una modalità che permette l'integrazione delle operazioni nel contesto delle infrastrutture già presenti. La nuova disciplina consente di regolare in modo puntuale le operazioni di rifornimento sia in porto sia in rada in un contesto di "sicurezza produttiva", ovvero una sicurezza che accompagna e sostiene lo sviluppo commerciale dell'infrastruttura." Per quanto riguarda l'approfondimento dei fondali, il nuovo pacchetto di interventi - frutto di mesi di lavoro congiunto tra Capitaneria di porto, **Autorità di sistema portuale** e servizi tecnico-nautici - entrerà in vigore a fine marzo. Le misure interesseranno diverse banchine e il bacino di evoluzione San Vitale consentendo di raggiungere in alcuni punti pescaggi fino a 10,80 metri. Interventi sono previsti anche presso il molo crociere, dove sarà possibile accogliere navi fino a 330 metri di lunghezza e 41 metri di larghezza. Queste misure permettono un potenziamento delle capacità ricettive del porto definendo i parametri di sicurezza dei movimenti e degli accosti. "Dietro un'ordinanza sui pescaggi vi è un processo complesso che integra sicurezza della navigazione, tecnica nautica, idrodinamica e organizzazione dei servizi tecnico-nautici, che ci tengo a ringraziare per la grande disponibilità e professionalità che dimostrano ogni giorno. Le valutazioni che facciamo con loro riguardano l'intero percorso della nave, dall'accesso

alla rada fino all'ormeggio, includendo canali, curve, strettoie e manovre nei bacini di evoluzione. Il pescaggio massimo - ha precisato - deve essere compatibile con ogni segmento del tragitto, garantendo un equilibrio complessivo tra sicurezza della navigazione ed efficienza operativa.".

Sindaco Barattoni: "l'ordinanza della Capitaneria per rifornimento 'ship to ship' nel porto di Ravenna ha importanza strategica"

Il sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni, commenta in modo molto positivo la notizia dell'ordinanza sul bunkeraggio di gas naturale liquefatto e sulle imminenti misure di approfondimento dei fondali che secondo le intenzioni della Capitaneria di Porto daranno nuova competitività allo scalo locale. "L'ordinanza della Capitaneria di Porto che norma la possibilità di effettuare rifornimento 'ship to ship' nel porto di Ravenna è di importanza strategica per la competitività del nostro scalo; - dichiara il sindaco Barattoni - poter fare rifornimento in sicurezza mentre le navi sono attraccate comporta infatti una serie di opportunità, come ad esempio diventare punto di riferimento per le navi che transitano nel Mediterraneo. Allo stesso modo, esprimo soddisfazione per quanto riguarda le imminenti misure relative all'approfondimento dei fondali, che contribuiranno ad aumentare le potenzialità ricettive e a migliorare l'operatività di una parte del nostro scalo. Ringrazio la Capitaneria di Porto e il comandante Maurizio Tattoli per queste nuove ordinanze, che si aggiungono a quella emanata appena lo scorso novembre; un ringraziamento va anche a tutti gli enti, Vigili del Fuoco, chimici del porto e **Autorità di Sistema Portuale**, che hanno contribuito a rendere possibili queste misure. Si tratta di ordinanze fondamentali per un'infrastruttura che punta a diventare hub commerciale, industriale, logistico ed energetico del Paese e del Mediterraneo". Comment i.



Porto Corsini: per i problemi di viabilità si pensa ad un prolungamento di via Molo San Filippo

La soluzione preferibile per migliorare la viabilità a Porto Corsini è il prolungamento di via Molo San Filippo, lungo il Candiano. Si tratta di un intervento già proposto nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e presentato dall'**Autorità Portuale** e dalla giunta ravennate in commissione consiliare. Il tratto di nuova strada da realizzare attraverserà un'area di proprietà sempre dell'ente di via Antico Squero, che sarebbe quindi incaricato di finanziare la progettazione dei lavori e il successivo cantiere. Il prolungamento di via Molo San Filippo non allontanerebbe il passaggio degli autobus dal centro abitato di Porto Corsini, ma renderebbe più scorrevole il transito dei mezzi. La soluzione è stata suggerita da uno studio sul traffico commissionato proprio per cercare di arrivare finalmente ad una nuova strategia, come da tempo richiesto dagli abitanti del lido.



Capitaneria di porto di Ravenna. Firmata oggi l'ordinanza sul bunkeraggio GNL

Il porto di Ravenna compie un significativo passo avanti sul piano operativo, è stata infatti firmata oggi dal Comandante del porto l'ordinanza che disciplina le modalità per lo svolgimento delle attività di rifornimento nave-nave di gas naturale liquefatto (GNL), mentre è in fase di definizione un ulteriore provvedimento relativo all'approfondimento dei fondali. Le due ordinanze si inseriscono in un percorso organico di sviluppo orientato alla definizione degli standard di sicurezza necessari all'avvio di attività che permettano il potenziamento delle capacità operative portuali. Particolare rilevanza assume l'ordinanza firmata oggi sul bunkeraggio di GNL che consente al porto di Ravenna di posizionarsi tra i primi scali italiani dopo Trieste e Genova dotati di una regolamentazione specifica per il rifornimento nave-nave di gas naturale liquefatto. Il GNL rappresenta, secondo i dati di settore, il carburante alternativo attualmente più diffuso tra gli armatori nel percorso di riduzione delle emissioni nel trasporto marittimo. Il provvedimento è il risultato di un lavoro congiunto con **Autorità di sistema portuale**, Vigili del fuoco e chimici del porto, ed è basato sulle linee guida ministeriali. <>. Per quanto riguarda l'approfondimento dei fondali, il nuovo pacchetto di interventi frutto di mesi di lavoro congiunto tra Capitaneria di porto, **Autorità di sistema portuale** e servizi tecnico-nautici entrerà in vigore a fine marzo. Le misure interesseranno diverse banchine e il bacino di evoluzione San Vitale consentendo di raggiungere in alcuni punti pescaggi fino a 10,80 metri. Interventi sono previsti anche presso il molo crociere, dove sarà possibile accogliere navi fino a 330 metri di lunghezza e 41 metri di larghezza. Queste misure permettono un potenziamento delle capacità ricettive del porto definendo i parametri di sicurezza dei movimenti e degli accosti. <



segmento del tragitto, garantendo un equilibrio complessivo tra sicurezza della navigazione ed efficienza operativa>>.Le due ordinanze si muovono dunque nella direzione comune di rafforzare la competitività del porto di Ravenna e accompagnarne l'evoluzione tecnica nel rispetto degli standard di sicurezza.

Barattoni: "Bunkeraggio GNL e fondali più profondi, svolta strategica per il porto di Ravenna"

Un doppio intervento che guarda al futuro del porto di Ravenna. Da un lato l'ok al bunkeraggio di gas naturale liquefatto (GNL) , dall'altro le imminenti opere di approfondimento dei fondali , due misure che, secondo l'Amministrazione comunale, rafforzeranno la competitività dello scalo. A sottolinearlo è il sindaco Alessandro Barattoni , che evidenzia l'importanza dell'ordinanza della Capitaneria di Porto , con cui viene regolamentata la possibilità di effettuare rifornimenti "ship to ship" direttamente in porto. "Si tratta di un provvedimento di importanza strategica - afferma Barattoni - perché consente alle navi di rifornirsi in sicurezza mentre sono attraccate, aprendo nuove opportunità e rendendo Ravenna un possibile punto di riferimento per il traffico nel Mediterraneo". Parallelamente, il primo cittadino esprime soddisfazione anche per le prossime misure legate all' approfondimento dei fondali , che permetteranno di aumentare la capacità ricettiva del porto e migliorare l'operatività dello scalo. Un risultato reso possibile grazie al lavoro congiunto di più soggetti: "Ringrazio la Capitaneria di Porto e il comandante Maurizio Tattoli - prosegue - così come i Vigili del Fuoco, i chimici del porto e l'Autorità di Sistema Portuale per il contributo dato". L'obiettivo, conclude Barattoni, è chiaro: "Rendere Ravenna un hub commerciale, industriale, logistico ed energetico di riferimento, non solo per il Paese ma per tutto il Mediterraneo".



Città Metropolitana di Firenze

Livorno

FiPiLi: al via i lavori urgenti sul Ponte mobile levatoio dei Navicelli

Per ripristino e miglioramento locale. Obiettivo 20 aprile A partire dalla mattina di venerdì 27 marzo 2026 sono stati avviati i lavori di ripristino e miglioramento locale del Ponte Mobile Levatoio Navicelli sulla strada di grande comunicazione FiPiLi. Per tutta la durata degli interventi, stimata in circa 22 giorni, il transito veicolare sul Ponte Navicelli sarà sospeso. La viabilità alternativa è garantita dalla viabilità sottostante mediante il Ponte Mobile Levatoio Mogadiscio. I lavori si sono resi necessari per il ripristino e miglioramento della parte meccanica del ponte, a seguito dei danni registrati il 6 marzo 2026, nonché per un complessivo intervento di manutenzione straordinaria dell'impiantistica, al fine di garantirne la funzionalità nel lungo termine sia per il traffico veicolare sia per il transito delle imbarcazioni di rilevanti dimensioni lungo il Canale Navicelli, a servizio del distretto dei cantieri navali di Pisa. Ringrazio i tecnici per la loro alta professionalità, messa in campo per trovare soluzioni condivise con tutti i soggetti interessati, per arrivare a risolvere le problematiche legate alla funzionalità del ponte sia per il traffico veicolare che per quello marittimo - sottolinea Emma Donnini, consigliera della Città Metropolitana di Firenze delegata alla FiPiLi - Sarà nostra cura avvisare, puntualmente, sull'andamento delle varie fasi lavorative che richiedono grande attenzione da parte dei lavoratori occupati nelle delicate operazioni oggetto dell'intervento. L'intervento è promosso dalla Città Metropolitana di Firenze in qualità di stazione appaltante, con finanziamento della Regione Toscana. I lavori sono eseguiti da AVR S.p.A., gestore della SGC Fi-Pi-Li, su progetto di Smart Engineering S.r.l.. Le fasi operative sono state condivise e coordinate con Autorità Portuale di Livorno, Capitaneria di Porto, Pisa Port Authority, Comune di Livorno e Unione Industriale di Pisa Gruppo Nautici. Per tutta la durata dei lavori (27 marzo - 19 aprile 2026) il Ponte Navicelli sarà chiuso al traffico veicolare. Il transito alternativo è garantito dal Ponte Mogadiscio. Il passaggio delle imbarcazioni lungo il Canale Navicelli è consentito in quasi tutte le fasi; nel periodo 31 marzo - 9 aprile potranno transitare imbarcazioni senza limitazioni di altezza. Fasi operative nel dettaglio 27-28 marzo 2026: Operazioni di alleggerimento del ponte e predisposizione di quattro grandi gru; 29-30 marzo 2026: Sollevamento del ponte, posizionamento su chiatte navale e adagio sulla banchina portuale per avviare i lavori su terra ferma; 31 marzo - 9 aprile 2026: Sostituzione di componenti della parte meccanica e dell'impiantistica idraulica; 10-13 aprile 2026: Sollevamento del ponte e riposizionamento nella propria sede sopraelevata; 14-19 aprile 2026: Realizzazione della nuova pavimentazione e collaudo degli impianti per la piena ripresa della funzionalità del ponte, sia stradale sia nautica; È previsto il ripristino del Ponte Mobile Levatoio Navicelli entro il 20 aprile 2026.

Città Metropolitana di Firenze	
FiPiLi: al via i lavori urgenti sul Ponte mobile levatoio dei Navicelli	
03/27/2026 12:18	
Per ripristino e miglioramento locale. Obiettivo 20 aprile A partire dalla mattina di venerdì 27 marzo 2026 sono stati avviati i lavori di ripristino e miglioramento locale del Ponte Mobile Levatoio Navicelli sulla strada di grande comunicazione FiPiLi. Per tutta la durata degli interventi, stimata in circa 22 giorni, il transito veicolare sul Ponte Navicelli sarà sospeso. La viabilità alternativa è garantita dalla viabilità sottostante mediante il Ponte Mobile Levatoio Mogadiscio. I lavori si sono resi necessari per il ripristino e miglioramento della parte meccanica del ponte, a seguito dei danni registrati il 6 marzo 2026, nonché per un complessivo intervento di manutenzione straordinaria dell'impiantistica, al fine di garantirne la funzionalità nel lungo termine sia per il traffico veicolare sia per il transito delle imbarcazioni di rilevanti dimensioni lungo il Canale Navicelli, a servizio del distretto dei cantieri navali di Pisa. Ringrazio i tecnici per la loro alta professionalità, messa in campo per trovare soluzioni condivise con tutti i soggetti interessati, per arrivare a risolvere le problematiche legate alla funzionalità del ponte sia per il traffico veicolare che per quello marittimo - sottolinea Emma Donnini, consigliera della Città Metropolitana di Firenze delegata alla FiPiLi - Sarà nostra cura avvisare, puntualmente, sull'andamento delle varie fasi lavorative che richiedono grande attenzione da parte dei lavoratori occupati nelle delicate operazioni oggetto dell'intervento. L'intervento è promosso dalla Città Metropolitana di Firenze in qualità di stazione appaltante, con finanziamento della Regione Toscana. I lavori sono eseguiti da AVR S.p.A., gestore della SGC Fi-Pi-Li, su progetto di Smart Engineering S.r.l.. Le fasi operative sono state condivise e coordinate con Autorità Portuale di Livorno, Capitaneria di Porto, Pisa Port Authority, Comune di Livorno e Unione Industriale di Pisa - Gruppo Nautici. Per tutta la durata dei lavori (27 marzo - 19 aprile 2026) il Ponte Navicelli sarà chiuso al traffico veicolare. Il transito alternativo è garantito dal Ponte Mogadiscio. Il passaggio delle imbarcazioni lungo il Canale Navicelli è consentito in quasi tutte le fasi; nel periodo 31 marzo - 9 aprile potranno transitare imbarcazioni senza limitazioni di altezza. Fasi operative nel dettaglio 27-28 marzo 2026: Operazioni di alleggerimento del ponte e predisposizione di quattro grandi gru; 29-30 marzo 2026: Sollevamento del ponte, posizionamento su chiatte navale e adagio sulla banchina portuale per avviare i lavori su terra ferma; 31 marzo - 9 aprile 2026: Sostituzione di componenti della parte meccanica e dell'impiantistica idraulica; 10-13 aprile 2026: Sollevamento del ponte e riposizionamento nella propria sede sopraelevata; 14-19 aprile 2026: Realizzazione della nuova pavimentazione e collaudo degli impianti per la piena ripresa della funzionalità del ponte, sia stradale sia nautica; È previsto il ripristino del Ponte Mobile Levatoio Navicelli entro il 20 aprile 2026.	

Messaggio di speranza e pace del vescovo di Livorno, Simone Giusti, in visita a Palazzo Rosciano

LIVORNO - Il vescovo di **Livorno**, Simone Giusti, stamani ha visitato Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale su invito del presidente Davide Gariglio. Durante l'incontro ha salutato i dipendenti dell'ente, rivolgendo loro una benedizione pasquale. : "Ritengo - ha dichiarato Gariglio - che tale momento abbia rappresentato una significativa occasione per ritrovarci, rinsaldare il senso di appartenenza alla nostra comunità e accogliere, nel clima proprio della Pasqua, un messaggio di speranza e pace ". Nel ringraziare il vescovo Giusti per l'attenzione istituzionale e politica riservata al governo della pòlis e a quello che l'AdSP fa per costruire le opere e sviluppare i traffici portuali, Gariglio ha spezzato una lancia in favore dei tanti colleghi che lavorano nell'Ente portuale e che - ha dichiarato - fanno vivere questo ente anno dopo anno: "A volte non ci si rende conto del grande lavoro che viene fatto dietro le quinte, delle responsabilità che questi dipendenti hanno. Spero si riesca a percepire all'esterno che il nostro obiettivo non è soltanto quello di realizzare infrastrutture ma di produrre benessere diffuso, dando nuove occasioni di lavoro alle famiglie di questo territorio". " In questi anni - ha detto mons. Giusti - mi sono reso conto che il **porto di Livorno** è una delle più grandi industrie del territorio, per la gente che ci lavora e per il giro economico che viene messo in moto. La povertà - ha aggiunto - non si combatte soltanto facendo opere sociali, che pure sono necessarie, ma la si vince creando nuovo lavoro e la Darsena Europa può essere da questo punto di vista un catalizzatore di sviluppo economico e occupazionale". Giusti ha ricordato come siano ormai quasi vent'anni che sente parlare di quest'opera, di cui si attende l'auspicata realizzazione. "Se questa infrastruttura riuscisse a garantire tra indotto e diretti anche soltanto mille assunzioni, sarebbe una cosa enorme, soprattutto per una città come la nostra, che negli ultimi anni ha fatto registrare un rapido e preoccupante aumento della povertà" ha sottolineato. Il vescovo di **Livorno** ha annunciato di voler dare vita ad un cronoprogramma dettagliato dei lavori (la stessa attenzione la rivolgerà anche al nuovo ospedale): "Vorrei poter mettere in fila le cose da fare e le informazioni su chi e quando deve farle" ha detto. L'obiettivo di Giusti è quello di fare da facilitatore di entrambe le opere e di creare attorno a prefettura, AdSP e Comune, un sistema policentrico virtuoso. Rivoltosi ai dipendenti dell'Ente portuale, Giusti li ha invitati a mettersi una mano sulla coscienza: "Cerchiamo di accelerare il più possibile i tempi. Vincere il campionato della Darsena Europa vuol dire gettare le basi per dare nuovo lavoro e combattere la povertà".



LIVORNO - Il vescovo di Livorno, Simone Giusti, stamani ha visitato Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale su invito del presidente Davide Gariglio. Durante l'incontro ha salutato i dipendenti dell'ente, rivolgendo loro una benedizione pasquale. "Ritengo - ha dichiarato Gariglio - che tale momento abbia rappresentato una significativa occasione per ritrovarci, rinsaldare il senso di appartenenza alla nostra comunità e accogliere, nel clima proprio della Pasqua, un messaggio di speranza e pace ". Nel ringraziare il vescovo Giusti per l'attenzione istituzionale e politica riservata al governo della pòlis e a quello che l'AdSP fa per costruire le opere e sviluppare i traffici portuali, Gariglio ha spezzato una lancia in favore dei tanti colleghi che lavorano nell'Ente portuale e che - ha dichiarato - fanno vivere questo ente anno dopo anno: "A volte non ci si rende conto del grande lavoro che viene fatto dietro le quinte, delle responsabilità che questi dipendenti hanno. Spero si riesca a percepire all'esterno che il nostro obiettivo non è soltanto quello di realizzare infrastrutture ma di produrre benessere diffuso, dando nuove occasioni di lavoro alle famiglie di questo territorio". " In questi anni - ha detto mons. Giusti - mi sono reso conto che il porto di Livorno è una delle più grandi industrie del territorio, per la gente che ci lavora e per il giro economico che viene messo in moto. La povertà - ha aggiunto - non si combatte soltanto facendo opere sociali, che pure sono necessarie, ma la si vince creando nuovo lavoro e la Darsena Europa può essere da questo punto di vista un catalizzatore di sviluppo economico e occupazionale". Giusti ha ricordato come siano ormai quasi vent'anni che sente parlare di quest'opera, di cui si attende l'auspicata realizzazione. "Se questa infrastruttura riuscisse a garantire tra indotto e diretti anche soltanto mille assunzioni, sarebbe una cosa enorme, soprattutto per una città come la nostra, che negli ultimi anni ha fatto registrare un rapido e

FiPiLi: al via i lavori urgenti sul Ponte mobile levatoio dei Navicelli

Niccolò Banchi

È previsto il ripristino del Ponte Mobile Levatoio Navicelli entro il 20 aprile 2026 A partire dalla mattina di venerdì 27 marzo 2026 sono stati avviati i lavori di ripristino e miglioramento locale del Ponte Mobile Levatoio Navicelli sulla strada di grande comunicazione FiPiLi . Per tutta la durata degli interventi, stimata in circa 22 giorni, il transito veicolare sul Ponte Navicelli sarà sospeso . La viabilità alternativa è garantita dalla viabilità sottostante mediante il Ponte Mobile Levatoio Mogadiscio. I lavori si sono resi necessari per il ripristino e miglioramento della parte meccanica del ponte, a seguito dei danni registrati il 6 marzo 2026, nonché per un complessivo intervento di manutenzione straordinaria dell'impiantistica, al fine di garantirne la funzionalità nel lungo termine sia per il traffico veicolare sia per il transito delle imbarcazioni di rilevanti dimensioni lungo il Canale Navicelli, a servizio del distretto dei cantieri navali di Pisa. Ringrazio i tecnici per la loro alta professionalità, messa in campo per trovare soluzioni condivise con tutti i soggetti interessati, per arrivare a risolvere le problematiche legate alla funzionalità del ponte sia per il traffico veicolare che per quello marittimo - sottolinea Emma Donnini, consigliera della Città Metropolitana di Firenze delegata alla FiPiLi Sarà nostra cura avvisare, puntualmente, sull'andamento delle varie fasi lavorative che richiedono grande attenzione da parte dei lavoratori occupati nelle delicate operazioni oggetto dell'intervento . L'intervento è promosso dalla Città Metropolitana di Firenze in qualità di stazione appaltante, con finanziamento della Regione Toscana . I lavori sono eseguiti da AVR S.p.A ., gestore della SGC Fi-Pi-Li, su progetto di Smart Engineering S.r.l. . Le fasi operative sono state condivise e coordinate con Autorità Portuale di Livorno, Capitaneria di Porto, Pisa Port Authority, Comune di Livorno e Unione Industriale di Pisa Gruppo Nautici Per tutta la durata dei lavori (27 marzo 19 aprile 2026) il Ponte Navicelli sarà chiuso al traffico veicolare. Il transito alternativo è garantito dal Ponte Mogadiscio. Il passaggio delle imbarcazioni lungo il Canale Navicelli è consentito in quasi tutte le fasi; nel periodo 31 marzo 9 aprile potranno transitare imbarcazioni senza limitazioni di altezza. Fasi operative nel dettaglio 2728 marzo 2026 : Operazioni di alleggerimento del ponte e predisposizione di quattro grandi gru; 2930 marzo 2026 : Sollevamento del ponte, posizionamento su chiatta navale e adagio sulla banchina portuale per avviare i lavori su terra ferma; 31 marzo 9 aprile 2026 : Sostituzione di componenti della parte meccanica e dell'impiantistica idraulica; 1013 aprile 2026 : Sollevamento del ponte e riposizionamento nella propria sede sopraelevata; 1419 aprile 2026 : Realizzazione della nuova pavimentazione e collaudo degli impianti per la piena ripresa della funzionalità del ponte, sia stradale sia nautica; È previsto il ripristino del Ponte Mobile Levatoio Navicelli entro il 20 aprile 2026 Fonte: Città

Go News

FiPiLi: al via i lavori urgenti sul Ponte mobile levatoio dei Navicelli

Periodo	Attività	Transito sul Ponte Navicelli	Transito alternativo sul Ponte Mogadiscio	Transito alternativo sul Ponte Mogadiscio
27-28 marzo	Alleggerimento ponte e predisposizione di gru	NO	NO	NO
29-30 marzo	Sollevamento ponte e adagio su chiatta navale	NO	NO	Transito con limitazioni
31 marzo - 9 aprile	Rimozione impianti meccanici e idraulici su terra ferma	NO	SI	SI
10-13 aprile	Sollevamento ponte e riposizionamento nella propria sede sopraelevata	NO	NO	Transito con limitazioni
14-19 aprile	Realizzazione della nuova pavimentazione e collaudo impianti	NO	NO	NO

03/27/2026 14:29

Niccolò Banchi

È previsto il ripristino del Ponte Mobile Levatoio Navicelli entro il 20 aprile 2026 A partire dalla mattina di venerdì 27 marzo 2026 sono stati avviati i lavori di ripristino e miglioramento locale del Ponte Mobile Levatoio Navicelli sulla strada di grande comunicazione FiPiLi . Per tutta la durata degli interventi, stimata in circa 22 giorni, il transito veicolare sul Ponte Navicelli sarà sospeso . La viabilità alternativa è garantita dalla viabilità sottostante mediante il Ponte Mobile Levatoio Mogadiscio. I lavori si sono resi necessari per il ripristino e miglioramento della parte meccanica del ponte, a seguito dei danni registrati il 6 marzo 2026, nonché per un complessivo intervento di manutenzione straordinaria dell'impiantistica, al fine di garantirne la funzionalità nel lungo termine sia per il traffico veicolare sia per il transito delle imbarcazioni di rilevanti dimensioni lungo il Canale Navicelli, a servizio del distretto dei cantieri navali di Pisa. Ringrazio i tecnici per la loro alta professionalità, messa in campo per trovare soluzioni condivise con tutti i soggetti interessati, per arrivare a risolvere le problematiche legate alla funzionalità del ponte sia per il traffico veicolare che per quello marittimo - sottolinea Emma Donnini, consigliera della Città Metropolitana di Firenze delegata alla FiPiLi Sarà nostra cura avvisare, puntualmente, sull'andamento delle varie fasi lavorative che richiedono grande attenzione da parte dei lavoratori occupati nelle delicate operazioni oggetto dell'intervento . L'intervento è promosso dalla Città Metropolitana di Firenze in qualità di stazione appaltante, con finanziamento della Regione Toscana . I lavori sono eseguiti da AVR S.p.A ., gestore della SGC Fi-Pi-Li, su progetto di Smart Engineering S.r.l. . Le fasi operative sono state condivise e coordinate con Autorità Portuale di Livorno, Capitaneria di Porto, Pisa Port Authority, Comune di Livorno e Unione Industriale di Pisa Gruppo Nautici Per tutta la durata dei lavori (27 marzo 19 aprile 2026) il Ponte Navicelli sarà chiuso al traffico veicolare. Il transito alternativo è garantito dal Ponte Mogadiscio. Il passaggio delle imbarcazioni lungo

Go News

Livorno

Metropolitana di Firenze - Ufficio stampa << Indietro.

Il Nautilus

Livorno

Il Vescovo Simone Giusti in visita all'AdSP di Livorno

Stamani il vescovo di **Livorno**, Simone Giusti, su invito del presidente Davide Gariglio, ha incontrato a Palazzo Rosciano i dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e ha impartito loro una benedizione pasquale. La visita è risultata particolarmente gradita a Gariglio, per il quale la benedizione ha rappresentato un momento di raccoglimento e riflessione: "Ritengo - ha dichiarato - che tale momento abbia rappresentato una significativa occasione per ritrovarci, rinsaldare il senso di appartenenza alla nostra comunità e accogliere, nel clima proprio della Pasqua, un messaggio di speranza e pace". Nel ringraziare il vescovo Giusti per l'attenzione istituzionale e politica riservata al governo della pòlis e a quello che l'AdSP fa per costruire le opere e sviluppare i traffici portuali, Gariglio ha spezzato una lancia in favore dei tanti colleghi che lavorano nell'Ente portuale e che - ha dichiarato - fanno vivere questo ente anno dopo anno: "A volte non ci si rende conto del grande lavoro che viene fatto dietro le quinte, delle responsabilità che questi dipendenti hanno. Spero si riesca a percepire all'esterno che il nostro obiettivo non è soltanto quello di realizzare infrastrutture ma di produrre benessere diffuso, dando nuove occasioni di lavoro alle famiglie di questo territorio". "In questi anni - ha detto mons. Giusti - mi sono reso conto che il **porto di Livorno** è una delle più grandi industrie del territorio, per la gente che ci lavora e per il giro economico che viene messo in moto. La povertà - ha aggiunto - non si combatte soltanto facendo opere sociali, che pure sono necessarie, ma la si vince creando nuovo lavoro e la Darsena Europa può essere da questo punto di vista un catalizzatore di sviluppo economico e occupazionale". Giusti ha ricordato come siano ormai quasi vent'anni che sente parlare di quest'opera, di cui si attende l'auspicata realizzazione. "Se questa infrastruttura riuscisse a garantire tra indotto e diretti anche soltanto mille assunzioni, sarebbe una cosa enorme, soprattutto per una città come la nostra, che negli ultimi anni ha fatto registrare un rapido e preoccupante aumento della povertà" ha sottolineato. Il vescovo di **Livorno** ha annunciato di voler dare vita ad un cronoprogramma dettagliato dei lavori (la stessa attenzione la rivolgerà anche al nuovo ospedale): "Vorrei poter mettere in fila le cose da fare e le informazioni su chi e quando deve farle" ha detto. L'obiettivo di Giusti è quello di fare da facilitatore di entrambe le opere e di creare attorno a prefettura, AdSP e Comune, un sistema policentrico virtuoso. Rivoltosi ai dipendenti dell'Ente portuale, Giusti li ha invitati a mettersi una mano sulla coscienza: "Cerchiamo di accelerare il più possibile i tempi. Vincere il campionato della Darsena Europa vuol dire gettare le basi per dare nuovo lavoro e combattere la povertà".



03/27/2026 15:35

Stamani il vescovo di Livorno, Simone Giusti, su invito del presidente Davide Gariglio, ha incontrato a Palazzo Rosciano i dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e ha impartito loro una benedizione pasquale. La visita è risultata particolarmente gradita a Gariglio, per il quale la benedizione ha rappresentato un momento di raccoglimento e riflessione. "Ritengo - ha dichiarato - che tale momento abbia rappresentato una significativa occasione, per ritrovarci, rinsaldare il senso di appartenenza alla nostra comunità e accogliere, nel clima proprio della Pasqua, un messaggio di speranza e pace". Nel ringraziare il vescovo Giusti per l'attenzione istituzionale e politica riservata al governo della pòlis e a quello che l'AdSP fa per costruire le opere e sviluppare i traffici portuali, Gariglio ha spezzato una lancia in favore dei tanti colleghi che lavorano nell'Ente portuale e che - ha dichiarato - fanno vivere questo ente anno dopo anno: "A volte non ci si rende conto del grande lavoro che viene fatto dietro le quinte, delle responsabilità che questi dipendenti hanno. Spero si riesca a percepire all'esterno che il nostro obiettivo non è soltanto quello di realizzare infrastrutture ma di produrre benessere diffuso, dando nuove occasioni di lavoro alle famiglie di questo territorio". "In questi anni - ha detto mons. Giusti - mi sono reso conto che il porto di Livorno è una delle più grandi industrie del territorio, per la gente che ci lavora e per il giro economico che viene messo in moto. La povertà - ha aggiunto - non si combatte soltanto facendo opere sociali, che pure sono necessarie, ma la si vince creando nuovo lavoro e la Darsena Europa può essere da questo punto di vista un catalizzatore di sviluppo economico e occupazionale". Giusti ha ricordato come siano ormai quasi vent'anni che sente parlare di quest'opera, di cui si attende l'auspicata realizzazione. "Se questa infrastruttura riuscisse a garantire tra indotto e diretti anche soltanto mille assunzioni, sarebbe una cosa enorme, soprattutto per una città come la nostra, che negli ultimi anni ha fatto registrare un rapido e

«Gli speculatori vanificano il taglio delle accise, il governo faccia ispezioni»

Autotrasportatori Cna: il ministero certifica un boom del 30,1% in 9 mesi **LIVORNO**. L'aggiornamento dei "valori indicativi di riferimento" pubblicato dal ministero delle infrastrutture il 17 marzo scorso è la prova del nove: la certificazione che il gasolio ha visto aumentare i costi «del 30,09% rispetto a giugno 2025». Per un autoarticolato (classe D) questa variazione si traduce in «un incremento dei costi totali di esercizio tra il 6% e l'8%», dicono dal quartier generale degli artigiani Cna. Aggiungendo le parole di Michele Santoni, che in casa Cna è presidente nazionale degli autotrasportatori Fita: «Nessuna impresa può assorbire internamente un simile rincaro senza andare in perdita: il rischio reale è che i mezzi rimangano nei piazzali perché il viaggio costa più del guadagno». L'associazione fa appello al governo perché lanci una campagna di ispezioni a tappeto per verificare i prezzi. Tutto nasce dall'«eccezionale impennata del costo del gasolio», peraltro «alimentata da fenomeni speculativi inaccettabili»: l'autotrasporto italiano è in una condizione «oltre il punto di rottura», ribadiscono dalla Fita Cna. Ma non erano stati presi dal governo provvedimenti per mitigare i contraccolpi dell'emergenza innescata dall'attacco di Israele e Usa all'Iran? L'organizzazione di categoria sottolinea di «riconoscere l'importanza delle misure introdotte dal governo»: lo ripete con l'auspicio che «tali interventi evolvano in una misura strutturale e proporzionata al gravissimo danno economico che le imprese stanno subendo» (e dicendo prudentemente che ci si riserva di verificarne i criteri applicativi). Ma il punto è un altro: «I prezzi del carburante continuano a crescere in maniera irrefrenabile, alimentati da dinamiche di mercato del tutto incomprensibili che vanificano istantaneamente gli sforzi introdotti dal governo». Per dirla esplicitamente: «Il taglio delle accise di 20 centesimi, pur garantendo un parziale sollievo alla liquidità, viene di fatto "mangiato" da una speculazione fuori controllo, rendendo il beneficio impercettibile per le imprese di autotrasporto». È per questo motivo che Cna Fita chiede al governo «un intervento ispettivo a tappeto, immediato e severo sui meccanismi di formazione dei prezzi»: in particolare, nel mirino devono esserci i rifornimenti extra-rete. «È inaccettabile - viene sottolineato - che distorsioni di mercato così marcate rendano sterili i provvedimenti, lasciando i vettori nell'impossibilità di percepire il reale sostegno dello Stato». C'è anche un altro aspetto del quale tener conto: le agevolazioni «non possono sostituirsi a un corretto assetto tariffario». Dunque, Cna Fita invita le imprese a «non subire il "ricatto commerciale" e a utilizzare le tutele conquistate nel corso degli anni quali strumenti per arginare la crisi e le tensioni sociali». In concreto: si invita a prevedere «nei contratti scritti l'applicazione automatica della clausola "fuel surcharge" per bilanciare gli incrementi energetici»; in quelli non scritti, gli operatori vengono invitati a «non scendere sotto i "valori di riferimento"»



Autotrasportatori Cna: il ministero certifica un boom del 30,1% in 9 mesi **LIVORNO**. L'aggiornamento dei "valori indicativi di riferimento" pubblicato dal ministero delle infrastrutture il 17 marzo scorso è la prova del nove: la certificazione che il gasolio ha visto aumentare i costi «del 30,09% rispetto a giugno 2025». Per un autoarticolato (classe D) questa variazione si traduce in «un incremento dei costi totali di esercizio tra il 6% e l'8%», dicono dal quartier generale degli artigiani Cna. Aggiungendo le parole di Michele Santoni, che in casa Cna è presidente nazionale degli autotrasportatori Fita: «Nessuna impresa può assorbire internamente un simile rincaro senza andare in perdita: il rischio reale è che i mezzi rimangano nei piazzali perché il viaggio costa più del guadagno». L'associazione fa appello al governo perché lanci una campagna di ispezioni a tappeto per verificare i prezzi. Tutto nasce dall'«eccezionale impennata del costo del gasolio», peraltro «alimentata da fenomeni speculativi inaccettabili»: l'autotrasporto italiano è in una condizione «oltre il punto di rottura», ribadiscono dalla Fita Cna. Ma non erano stati presi dal governo provvedimenti per mitigare i contraccolpi dell'emergenza innescata dall'attacco di Israele e Usa all'Iran? L'organizzazione di categoria sottolinea di «riconoscere l'importanza delle misure introdotte dal governo»: lo ripete con l'auspicio che «tali interventi evolvano in una misura strutturale e proporzionata al gravissimo danno economico che le imprese stanno subendo» (e dicendo prudentemente che ci si riserva di verificarne i criteri applicativi). Ma il punto è un altro: «I prezzi del carburante continuano a crescere in maniera irrefrenabile, alimentati da dinamiche di mercato del tutto incomprensibili che vanificano istantaneamente gli sforzi introdotti dal governo». Per dirla esplicitamente: «Il taglio delle accise di 20 centesimi, pur garantendo un parziale sollievo alla liquidità, viene di fatto "mangiato" da una speculazione fuori controllo.

La Gazzetta Marittima

Livorno

del ministero delle infrastrutture» (art. 14 D.L. 21/2022). Al di sotto di questa soglia, a giudizio dell'organizzazione di categoria «può scattare la responsabilità solidale della committenza per violazione della sicurezza stradale e sociale».

Il vescovo in visita pasquale all'Authority "benedice" la Darsena Europa

«La povertà non si sconfigge solo con le opere buone ma creando lavoro» **LIVORNO**. «La povertà non si combatte soltanto facendo opere sociali, che pure sono necessarie, ma la si vince creando nuovo lavoro: la Darsena Europa può essere da questo punto di vista un catalizzatore di sviluppo economico e occupazionale».

Queste le parole del vescovo di **Livorno** Simone Giusti che ha poi aggiunto: «In questi anni mi sono reso conto che il

porto di **Livorno** è una delle più grandi industrie del territorio, per la gente che ci lavora e per il giro economico che viene messo in moto».

Il monsignore-architetto, di origini pisane e da poco meno di vent'anni al timone della diocesi livornese, su invito del presidente Davide Gariglio, oggi venerdì 27 marzo ha

salito le scale di Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale che governa i

porti di **Livorno** e di Piombino (oltre agli scali minori dell'Arcipelago) e ha incontrato i dipendenti dell'Authority impartendo poi una benedizione pasquale.

Monsignor Giusti ha ribadito la rilevanza della maxi-Darsena sottolineando che sono ormai quasi vent'anni che sente parlare di quest'opera: «Se questa

infrastruttura riuscisse a garantire tra indotto e diretti anche soltanto mille assunzioni, sarebbe una cosa enorme. Soprattutto per una città come la nostra, che negli ultimi anni ha fatto

registrare un rapido e preoccupante aumento della povertà». La visita è risultata «particolarmente gradita a Gariglio», viene riferito in una nota messa nero su bianco dall'ente sottolineando che per il presidente «la benedizione ha rappresentato un momento di raccoglimento e riflessione».

Lo ha detto, tenendo a ribadire un aspetto: «Ritengo che tale momento abbia rappresentato una significativa occasione per ritrovarci, rinsaldare il senso di appartenenza alla nostra comunità e accogliere, nel clima proprio della Pasqua, un messaggio di speranza e pace».

Gariglio ha ringraziato il vescovo Giusti per «l'attenzione istituzionale e politica riservata al governo della polis e a quello che l'Autorità di Sistema fa per costruire le opere e sviluppare i traffici portuali», com'è detto nella nota dell'ente. Del resto, pochi giorni fa in una intervista al "Tirreno" il presule era sceso in campo per tornare a chiedere attenzione alla Darsena Europa e alla necessità di rifinanziamento, senza risparmiare una stoccata alla Regione Toscana (dopo che il "governatore" Eugenio Giani si era detto disposto ad anticipare i fondi per il nuovo ponte sullo Scolmatore pescandoli dai soldi accantonati per la Darsena Europa).

Il presidente dell'Authority ha puntato la luce dei riflettori sul lavoro di squadra che compiono i lavoratori dell'ente: «A volte non ci si rende conto del grande lavoro che viene fatto dietro le quinte, delle responsabilità che questi dipendenti hanno. Spero - ha aggiunto - si riesca a percepire all'esterno che il nostro obiettivo non è soltanto quello di realizzare infrastrutture ma di produrre benessere diffuso, dando nuove occasioni di lavoro alle famiglie di questo territorio».

Il vescovo di **Livorno** ha riportato sotto la



03/27/2026 16:22

«La povertà non si sconfigge solo con le opere buone ma creando lavoro» **LIVORNO**. «La povertà non si combatte soltanto facendo opere sociali, che pure sono necessarie, ma la si vince creando nuovo lavoro: la Darsena Europa può essere da questo punto di vista un catalizzatore di sviluppo economico e occupazionale». Queste le parole del vescovo di Livorno Simone Giusti che ha poi aggiunto: «In questi anni mi sono reso conto che il porto di Livorno è una delle più grandi industrie del territorio, per la gente che ci lavora e per il giro economico che viene messo in moto». Il monsignore-architetto, di origini pisane e da poco meno di vent'anni al timone della diocesi livornese, su invito del presidente Davide Gariglio, oggi venerdì 27 marzo ha salito le scale di Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale che governa i porti di Livorno e di Piombino (oltre agli scali minori dell'Arcipelago) e ha incontrato i dipendenti dell'Authority impartendo poi una benedizione pasquale. Monsignor Giusti ha ribadito la rilevanza della maxi-Darsena sottolineando che sono ormai quasi vent'anni che sente parlare di quest'opera: «Se questa infrastruttura riuscisse a garantire tra indotto e diretti anche soltanto mille assunzioni, sarebbe una cosa enorme. Soprattutto per una città come la nostra, che negli ultimi anni ha fatto registrare un rapido e preoccupante aumento della povertà». La visita è risultata «particolarmente gradita a Gariglio», viene riferito in una nota messa nero su bianco dall'ente sottolineando che per il presidente «la benedizione ha rappresentato un momento di raccoglimento e riflessione». Lo ha detto, tenendo a ribadire un aspetto: «Ritengo che tale momento abbia rappresentato una significativa occasione per ritrovarci, rinsaldare il senso di appartenenza alla nostra comunità e accogliere, nel clima proprio della Pasqua, un messaggio di speranza e pace». Gariglio ha ringraziato il vescovo Giusti per «l'attenzione istituzionale e politica riservata al governo della polis e a quello che l'Autorità di

La Gazzetta Marittima

Livorno

lente d'ingrandimento anche il bisogno di fare chiarezza sui tempi con un cronoprogramma dettagliato dei lavori: vale per la Darsena Europa in **porto** così come, su un altro versante, anch'esso fondamentale com'è il nuovo ospedale. Nell'intervista al "Tirreno" aveva lanciato la provocazione di un grande orologio che scandisce l'attesa tanto per la maxi-Darsena quanto per il nuovo ospedale. Nella visita alla sede dell'Authority rincara: «Vorrei poter mettere in fila le cose da fare e le informazioni su chi e quando deve farle». Giusti dice di volersi porre in un ruolo di "facilitatore" di entrambe le grandi opere per **Livorno**. Come? Creando attorno a prefettura, Authority e Comune «un sistema policentrico virtuoso». Poi rivolgendosi ai lavoratori dell'istituzione portuale, monsignor Giusti li ha invitati a mettersi una mano sulla coscienza: «Cerchiamo di accelerare il più possibile i tempi: vincere il "campionato" della Darsena Europa vuol dire gettare le basi per dare nuovo lavoro e combattere la povertà».

È ufficiale: in 55 si sono fatti per il posto di numero 2 al fianco di Gariglio

Segretario generale, quali sono a questo punto i passi da fare per Palazzo Rosciano LIVORNO. «Le manifestazioni di interesse proceduralmente regolari sono state 55». Dal quartier generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale arriva la conferma dell'anticipazione della "Gazzetta Marittima" che aveva parlato di «più di 50» candidature. Una folla di pretendenti si è fatta avanti per il posto di segretario generale. Lo fa con uno stringato comunicato di otto righe per fare la "fotografia" della situazione, a poche ore da quando è scaduto (giovedì 26 marzo alle ore 13) il termine per la presentazione delle candidature ai fini della designazione del nuovo segretario generale. Per curiosa coincidenza, tutto questo è avvenuto praticamente nelle stesse ore in cui il numero uno dell'ente portuale labronico ha ricevuto a Palazzo Rosciano la visita del vescovo che in vista della Pasqua ha effettuato il rito della benedizione. L'istituzione portuale che governa i porti di Livorno e di Piombino (più gli scali minori delle isole dell'Arcipelago) torna a ripetere che l' "avviso pubblico" puntava a raccogliere "manifestazioni d'interesse", dunque non dev'essere essere visto come qualcosa che abbia natura concorsuale e perciò «non prevede procedure selettive o graduatorie di merito». Come si sottolinea da Palazzo Rosciano, sede dell'ente labronico, l' "avviso" firmato dal presidente Gariglio «ha raccolto un numero significativo di manifestazioni di interesse», e questo «anche grazie all'adeguata copertura pubblicitaria assicurata dalle principali testate locali e nazionali, sulle cui pagine è stato pubblicato l'estratto del bando». Nella nota ufficiale dell'Authority non c'è indicazione di un orizzonte temporale e nemmeno la conferma che sia nella seconda metà di aprile la prima data utile in cui il presidente potrà portare in comitato di gestione la proposta di una candidatura da far votare. Ci si limita a dire che «nelle prossime settimane il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Davide Gariglio, cui compete per legge la proposta di nomina da portare in comitato di gestione, valuterà tutti i curricula, acquisendo gli elementi conoscitivi per l'individuazione del segretario generale».



Segretario generale, quali sono a questo punto i passi da fare per Palazzo Rosciano LIVORNO. «Le manifestazioni di interesse proceduralmente regolari sono state 55». Dal quartier generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale arriva la conferma dell'anticipazione della "Gazzetta Marittima" che aveva parlato di «più di 50» candidature. Una folla di pretendenti si è fatta avanti per il posto di segretario generale. Lo fa con uno stringato comunicato di otto righe per fare la "fotografia" della situazione, a poche ore da quando è scaduto (giovedì 26 marzo alle ore 13) il termine per la presentazione delle candidature ai fini della designazione del nuovo segretario generale. Per curiosa coincidenza, tutto questo è avvenuto praticamente nelle stesse ore in cui il numero uno dell'ente portuale labronico ha ricevuto a Palazzo Rosciano la visita del vescovo che in vista della Pasqua ha effettuato il rito della benedizione. L'istituzione portuale che governa i porti di Livorno e di Piombino (più gli scali minori delle isole dell'Arcipelago) torna a ripetere che l' "avviso pubblico" puntava a raccogliere "manifestazioni d'interesse", dunque non dev'essere essere visto come qualcosa che abbia natura concorsuale e perciò «non prevede procedure selettive o graduatorie di merito». Come si sottolinea da Palazzo Rosciano, sede dell'ente labronico, l' "avviso" firmato dal presidente Gariglio «ha raccolto un numero significativo di manifestazioni di interesse», e questo «anche grazie all'adeguata copertura pubblicitaria assicurata dalle principali testate locali e nazionali, sulle cui pagine è stato pubblicato l'estratto del bando». Nella nota ufficiale dell'Authority non c'è indicazione di un orizzonte temporale e nemmeno la conferma che sia nella seconda metà di aprile la prima data utile in cui il presidente potrà portare in comitato di gestione la proposta di una candidatura da far votare. Ci si limita a dire che «nelle prossime settimane il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Davide Gariglio, cui compete per legge la proposta di nomina

Ponte ko, ora verrà sollevato dalle maxi-gru e portato a riparare

Per 22 giorni viadotto chiuso, domenica bloccato anche l'altro passaggio **LIVORNO**. Entrano nel vivo i lavori di ripristino del ponte levatoio della superstrada Fi-Pi-Li che il 6 marzo scorso è finito in tilt per il cedimento del meccanismo di sollevamento: questo significa che sarà sospesa la soluzione transitoria escogitata per limitare i danni e consentire il passaggio sulla carreggiata al di sopra del ponte ai veicoli al di sotto delle tre tonnellate e mezzo. Anzi, domenica lo stop sarà completo e riguarderà anche il ponte sottostante, quello che adesso sopporta la deviazione del flusso principale, a cominciare dal traffico pesante. È quanto rende noto "Met news", il portale informativo della Città Metropolitana di Firenze che ha in mano la responsabilità della gestione dell'arteria stradale (in tandem con Avr soggetto operativo): lo fa segnalando che la primissima fase dei lavori è stata avviata la mattina di venerdì 27 marzo. C'è da chiarire prima di tutto una cosa: viene interrotta la possibilità di transito dei veicoli sopra il ponte, cioè sul viadotto della Fi-Pi-Li che entra nel **porto** di **Livorno** con l'ingresso dal varco portuale della Darsena Toscana. Il divieto sarà in vigore per tutta questa fase dei lavori che serve ad aggiustare il meccanismo che apre il ponte e consente il passaggio di yacht e chiatte nel canale sottostante: in effetti, dopo il guasto il ponte era stato reso temporaneamente transitabile ma solo perché era stato in via provvisoria reso fisso, cioè senza la possibilità di aprirsi (ed è cosa nota che la ragion d'essere del ponte levatoio è quella di consentire l'accesso al mare, via Darsena Toscana, del naviglio in arrivo dalla Darsena Pisana o comunque da quella zona del Canale dei Navicelli dove hanno sede fabbriche di yacht e di serbatoi Gnl). Questo divieto di utilizzo del viadotto in quel tratto resterà in vigore, come detto, per tutto il periodo dei lavori. Cioè quanto a lungo? I tecnici della Città Metropolitana stimano che possa trattarsi di «circa 22 giorni». Resta inteso - viene aggiunto - che la viabilità alternativa è garantita dalla viabilità sottostante mediante il ponte mobile levatoio adiacente, quello di via Mogadiscio che normalmente servirebbe per l'accesso alla sponda est. Come orizzonte per il ritorno alla normalità viene indicata la data del 20 aprile. Per esser precisi: «entro il 20 aprile». Attenzione, però: venerdì 27 e sabato 28 marzo è in agenda la fase preliminare con l'alleggerimento del ponte levatoio fin qui rattoppato e ora da aggiustare davvero: intanto vengono collocate anche le quattro gru che servono a sollevare la grande struttura per trasferirla a terra dove sarà riparata. Domenica 29 e lunedì 30 è prevista l'operazione di sollevamento del segmento del ponte che viene collocato su una chiatta per essere trasportato fino al luogo in terraferma (banchina portuale) in cui si provvederà ad aggiustare il guasto. Com'è annunciato dal quartier generale dell'Authority livornese, domenica 29 in mattinata in un orario indicato come «a partire dalle 10-10,30», nel momento



La Gazzetta Marittima
Ponte ko, ora verrà sollevato dalle maxi-gru e portato a riparare
03/28/2026 03:08
Per 22 giorni viadotto chiuso, domenica bloccato anche l'altro passaggio LIVORNO. Entrano nel vivo i lavori di ripristino del ponte levatoio della superstrada Fi-Pi-Li che il 6 marzo scorso è finito in tilt per il cedimento del meccanismo di sollevamento: questo significa che sarà sospesa la soluzione transitoria escogitata per limitare i danni e consentire il passaggio sulla carreggiata al di sopra del ponte ai veicoli al di sotto delle tre tonnellate e mezzo. Anzi, domenica lo stop sarà completo e riguarderà anche il ponte sottostante, quello che adesso sopporta la deviazione del flusso principale, a cominciare dal traffico pesante. È quanto rende noto "Met news", il portale informativo della Città Metropolitana di Firenze che ha in mano la responsabilità della gestione dell'arteria stradale (in tandem con Avr soggetto operativo): lo fa segnalando che la primissima fase dei lavori è stata avviata la mattina di venerdì 27 marzo. C'è da chiarire prima di tutto una cosa: viene interrotta la possibilità di transito dei veicoli sopra il ponte, cioè sul viadotto della Fi-Pi-Li che entra nel porto di Livorno con l'ingresso dal varco portuale della Darsena Toscana. Il divieto sarà in vigore per tutta questa fase dei lavori che serve ad aggiustare il meccanismo che apre il ponte e consente il passaggio di yacht e chiatte nel canale sottostante: in effetti, dopo il guasto il ponte era stato reso temporaneamente transitabile ma solo perché era stato in via provvisoria reso fisso, cioè senza la possibilità di aprirsi (ed è cosa nota che la ragion d'essere del ponte levatoio è quella di consentire l'accesso al mare, via Darsena Toscana, del naviglio in arrivo dalla Darsena Pisana o comunque da quella zona del Canale dei Navicelli dove hanno sede fabbriche di yacht e di serbatoi Gnl). Questo divieto di utilizzo del viadotto in quel tratto resterà in vigore, come detto, per tutto il periodo dei lavori. Cioè quanto a lungo? I tecnici della Città Metropolitana stimano che possa trattarsi di «circa 22 giorni». Resta inteso - viene aggiunto - che la viabilità alternativa è garantita dalla viabilità sottostante mediante il ponte mobile levatoio adiacente,

La Gazzetta Marittima

Livorno

più delicato in cui le maxi-gru solleveranno la campata del ponte, non solo sarà chiuso il viadotto della Fi-Pi-Li ma verrà interdetta anche la strada alternativa: niente transitabilità dal ponte sottostante di via Mogadiscio, e questo «per il tempo necessario allo svolgimento delle operazioni». Da Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale labronica, si segnala che in caso di emergenza «i soccorsi saranno garantiti da una viabilità che l'Autorità di Sistema ha organizzato attraverso il cantiere di Darsena Europa». Cioè: passando all'interno della strada di cantiere che parte appena a sud del ponte del Calambrone ed entra nelle aree delle vasche di colmata in cui si sta lavorando alle opere per la Darsena Europa. Da parte della Città Metropolitana si sottolinea che il ripristino (e miglioramento) della parte meccanica del ponte, dopo il cedimento del 6 marzo scorso, così come il «complessivo intervento di manutenzione straordinaria dell'impiantistica» sono indispensabili proprio per restituire la funzionalità tanto per il traffico veicolare diretto o proveniente dalla Darsena Toscana (sopra il ponte quando è abbassato) sia per il passaggio delle imbarcazioni di rilevanti dimensioni (nel canaletto sotto il ponte quando è alzato), e questo «a servizio del distretto dei cantieri navali di Pisa». Non è finita. Ecco cosa mette in preventivo la tabella di marcia che i tecnici si sono dati: da martedì 31 marzo fino a giovedì 9 aprile si conta di compiere la sostituzione di componenti del ponte relativamente sia alla parte meccanica sia all'impiantistica idraulica. Il passaggio successivo, in agenda a cavallo fra venerdì 10 e lunedì 13 aprile, è quello a ritroso: una volta aggiustato, il ponte levatoio dovrà essere prima risollevato, poi trasportato e infine ricollocato nel punto esatto del viadotto. L'ultimo round è quello che va da martedì 14 a domenica 19 aprile: prima la realizzazione della nuova "pavimentazione", poi il collaudo degli impianti così da poter contare all'inizio della settimana successiva sulla «piena ripresa della funzionalità del ponte sia stradale sia nautica». Come detto, per l'intera durata dei lavori - cioè prevedibilmente fino al 19 aprile compreso - il ponte del viadotto della Fi-Pi-Li sarà chiuso al traffico dei veicoli e la possibilità di un percorso alternativo sarà garantita dal sottostante ponte di via Mogadiscio. Quanto al passaggio delle imbarcazioni sul Canale dei Navicelli è consentito in «quasi tutte le fasi» e nel periodo «dal 31 marzo al 9 aprile potranno transitare imbarcazioni senza limitazioni di altezza». L'intervento è promosso dalla Città Metropolitana di Firenze in qualità di stazione appaltante, con finanziamento della Regione Toscana. I lavori, su progetto di Smart Engineering srl, sono eseguiti da Avr spa in qualità di gestore della Fi-Pi-Li. Le fasi operative sono state «condivise e coordinate con Autorità Portuale di Livorno, Capitaneria di Porto, Pisa Port Authority, Comune di Livorno e Unione Industriale di Pisa (Gruppo Nautici)». Queste le parole di Emma Donnini, consigliera della Città Metropolitana di Firenze che è delegata alla Fi-Pi-Li: «Ringrazio i tecnici per la loro alta professionalità, messa in campo per trovare soluzioni condivise con tutti i soggetti interessati, per arrivare a risolvere le problematiche legate alla funzionalità del ponte sia per il traffico veicolare che per quello marittimo». Aggiungendo poi: «Sarà nostra cura avvisare, puntualmente, sull'andamento delle varie fasi lavorative che richiedono grande attenzione da parte dei lavoratori

La Gazzetta Marittima

Livorno

occupati nelle delicate operazioni oggetto dell'intervento».

Quando il saggio va all'offensiva

Prendetele, se v'aggrada, come considerazioni oziose di un ozioso (lo so, sto rubando il titolo di uno spassoso libro dell'umorista Jerome K. Jerome). Solo che, in questi tempi strani dove tutto sembra andare a rilento, come se la proiezione sui fatti operasse in mozione slow, assistiamo invece a un'accelerazione stupefacente delle analisi sulla portualità e sullo shipping sulla stampa non solo locale: e tutto a firma di Angelo Roma, definito da molti il vero "saggio della portualità". Un saggio che per gli studi fatti fin dai tempi dell'Accademia navale, le cariche collezionate (tra le principali: direttore e demiurgo Intercontainer, port captain Zim, amministratore unico e poi presidente Toremar, presidente Assonautica della Camera di Commercio, vicepresidente interporto Vespucci) ha concentrato non solo esperienze dirette ma anche la capacità di pensare ed operare senza sudditanze, con la sola guida delle proprie convinzioni; tanto da essersi sempre dimesso, senza ripensamenti o teatrini, quando ha ritenuto di non essere più in sintonia con le richieste alla carica ricoperta. Il maritime consultant Angelo Roma è prima di tutto un amico, collaboratore da decenni a questa testata e onusto di cariche fin dai tempi in cui era un ragazzo con la divisa fresca fresca dell'ufficiale di marina militare. Se dovessi riferire in dettaglio il suo curriculum, ci vorrebbe lo spazio d'un canto dell'Iliade. D'accordo, pensieri oziosi: ma vengo al dunque. Chi segue sul web e sulla carta stampata le vicende della logistica marittima si sarà accorto che le analisi firmate da Angelo Roma si sono moltiplicate negli ultimi tempi a un ritmo da mitraglia: sul web, in particolare per la nostra testata, sulle pagine del quotidiano "Il Tirreno", sui siti specializzati che si aprono solo ai veri esperti. Le ultime analisi riguardano la crisi dello stretto di Hormuz, il costo della logistica marittima mondiale per la guerra di Trump, la penalizzazione dei porti mediterranei causa gli assurdi, masochistici Ets, i ritardi creati dalla politica al ponte di Messina, l'informatizzazione dei porti. Tanti interventi, tanti suggerimenti? "Taciturnitas stulto homini pro sapientia est" dicevano i nostri padri latini: starsene zitti quando si sa è la sapienza degli stolti. Mi fermo su un intervento tutto dedicato a tema locale più discusso del momento, la disgraziata vicenda del ponte sulla foce dello Scolmatore dell'Arno e Canale dei Navicelli. Angelo Roma è stato tra i pochi - insieme al primo della serie, l'agente marittimo Enrico Bonistalli - a contestare con argomenti ineccepibili la soluzione proposta dalla Regione Toscana di un ponte con la parte centrale levatoia, da sostituire nella stessa posizione dell'attuale, vetusto, sgangherato e bassissimo ponte per Tirrenia. La "soluzione Bonistalli" (che sposammo già su queste colonne anni fa) prevede di fare un nuovo ponte più all'interno di quello odierno, con luce alta quanto quello dell'autostrada e senza parti mobili, che rappresentano sempre un'interruzione dei flussi, un costo di manutenzione un rischio



La Gazzetta Marittima

Livorno

d'incidenti. Una soluzione logica, quella di Bonistalli-Roma, apprezzata da tutti quelli che ci capiscono, ma a quanto pare ritenuta troppo cara dalla Regione (che paga una gran parte del costo). Da saggio cultore dei temi logistici, Roma ha scritto che il maggior costo iniziale sarebbe poi scontato dai flussi di transito (in terra e in acqua) più veloci, dalle minori spese di manutenzione e movimentazione della parte mobile. Risposte? Tanti mugugni, ma niente di concreto. Così il **porto**, l'interporto, il sistema logistico livornese dell'ultimo miglio e la sospirata (sospiratissima, ma ahimè sempre più vaga Darsena Europa) rischiano di avere, per l'accesso diretto alle banchine che consegnerà al tombamento della strettoia verso la Darsena Toscana, una toppa invece di una soluzione. Possibile che il nostro saggio debba raccogliere tanti elogi ma sui fatti rimanga "vox clamantis in deserto"? A.F.

Livorno, il vescovo Giusti in visita all'AdSp: 'Darsena Europa leva contro la povertà'

Benedizione pasquale ai dipendenti. Gariglio: 'Il porto genera lavoro e benessere per il territorio'

Andrea Puccini

LIVORNO Una visita nel segno della Pasqua, ma anche un'occasione di confronto sui temi dello sviluppo e del lavoro. Il vescovo di Livorno Simone Giusti ha incontrato i dipendenti dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale nella sede di Palazzo Rosciano, impartendo la tradizionale benedizione pasquale su invito del presidente Davide Gariglio. Un momento di raccoglimento che, come sottolineato da Gariglio, ha rappresentato anche un'occasione per rafforzare il senso di comunità all'interno dell'ente portuale. Non solo infrastrutture ha evidenziato ma creazione di benessere diffuso e opportunità di lavoro per il territorio, ricordando l'impegno quotidiano dei dipendenti, spesso poco visibile all'esterno ma fondamentale per il funzionamento del sistema portuale. Nel suo intervento, il vescovo Giusti ha posto l'attenzione sul ruolo strategico del porto di Livorno, definendolo una delle principali industrie locali per impatto occupazionale ed economico. Un passaggio che ha portato al tema centrale dell'incontro: la realizzazione della Darsena Europa, indicata come un'infrastruttura chiave per lo sviluppo futuro dello scalo. Secondo Giusti, infatti, la lotta alla povertà passa anche attraverso la creazione di lavoro: Non bastano le opere sociali ha spiegato serve generare occupazione. In quest'ottica, la Darsena Europa viene vista come un potenziale volano capace di attivare centinaia, se non migliaia, di posti di lavoro tra occupazione diretta e indotta. Il vescovo ha inoltre richiamato l'attenzione sui tempi di realizzazione dell'opera, da anni al centro del dibattito cittadino, annunciando l'intenzione di promuovere un cronoprogramma dettagliato per monitorarne l'avanzamento, sul modello di quanto intende fare anche per altre infrastrutture strategiche del territorio. L'obiettivo dichiarato è quello di favorire un'azione coordinata tra istituzioni Prefettura, Comune e Autorità portuale in una logica di collaborazione che consenta di accelerare i processi decisionali e realizzativi. Nel rivolgersi direttamente ai lavoratori dell'AdSp, Giusti ha infine lanciato un appello alla responsabilità condivisa: Accelerare i tempi significa costruire futuro. Portare a termine la Darsena Europa vuol dire creare lavoro e contribuire concretamente a contrastare la povertà. Una visita che, oltre al valore simbolico della benedizione pasquale, ha così riaperto il focus su uno dei dossier più rilevanti per il futuro economico di Livorno e del suo porto.



Il Vescovo Giusti in visita all'AdSP di Livorno

Stamani il vescovo di **Livorno**, Simone Giusti, su invito del presidente Gariglio, ha incontrato a Palazzo Rosciano i dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e ha impartito loro una benedizione pasquale. La visita è risultata particolarmente gradita a Gariglio, per il quale la benedizione ha rappresentato un momento di raccoglimento e riflessione: Ritengo ha dichiarato che tale momento abbia rappresentato una significativa occasione per ritrovarci, rinsaldare il senso di appartenenza alla nostra comunità e accogliere, nel clima proprio della Pasqua, un messaggio di speranza e pace. Gariglio, nel ringraziare il vescovo Giusti per l'attenzione istituzionale e politica riservata al governo della polis e a quello che l'AdSP fa per costruire le opere e sviluppare i traffici portuali, ha spezzato una lancia in favore dei tanti colleghi che lavorano nell'Ente portuale e che ha dichiarato fanno vivere questo ente anno dopo anno: A volte non ci si rende conto del grande lavoro che viene fatto dietro le quinte, delle responsabilità che questi dipendenti hanno. Spero si riesca a percepire all'esterno che il nostro obiettivo non è soltanto quello di realizzare infrastrutture ma di produrre benessere diffuso, dando nuove occasioni di lavoro alle famiglie di questo territorio. In questi anni ha detto mons. Giusti mi sono reso conto che il **porto** di **Livorno** è una delle più grandi industrie del territorio, per la gente che ci lavora e per il giro economico che viene messo in moto. La povertà ha aggiunto non si combatte soltanto facendo opere sociali, che pure sono necessarie, ma la si vince creando nuovo lavoro e la Darsena Europa può essere da questo punto di vista un catalizzatore di sviluppo economico e occupazionale. Giusti ha ricordato come siano ormai quasi vent'anni che sente parlare di quest'opera, di cui si attende l'auspicata realizzazione. Se questa infrastruttura riuscisse a garantire tra indotto e diretti anche soltanto mille assunzioni, sarebbe una cosa enorme, soprattutto per una città come la nostra, che negli ultimi anni ha fatto registrare un rapido e preoccupante aumento della povertà ha sottolineato. Il vescovo di **Livorno** ha annunciato di voler dare vita ad un cronoprogramma dettagliato dei lavori (la stessa attenzione la rivolgerà anche al nuovo ospedale): Vorrei poter mettere in fila le cose da fare e le informazioni su chi e quando deve farle ha detto. L'obiettivo di Giusti è quello di fare da facilitatore di entrambe le opere e di creare attorno a prefettura, AdSP e Comune, un sistema policentrico virtuoso. Rivoltosi ai dipendenti dell'Ente portuale, Giusti li ha invitati a mettersi una mano sulla coscienza: Cerchiamo di accelerare il più possibile i tempi. Vincere il campionato della Darsena Europa vuol dire gettare le basi per dare nuovo lavoro e combattere la povertà.



Quilivorno

Livorno

Il vescovo benedice i dipendenti dell'Autorità Portuale

Michelangelo Sarti

Venerdì 27 Marzo 2026 16:18 Tra i temi affrontati dal monsignor Giusti quello della Darsena Europa: "Opera fondamentale per creare nuovo lavoro e vincere la povertà" Stamani il vescovo di Livorno, Simone Giusti, su invito del presidente Davide Gariglio, ha incontrato a Palazzo Rosciano i dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e ha impartito loro una benedizione pasquale. La visita è risultata particolarmente gradita a Gariglio per il quale la benedizione ha rappresentato un momento di raccoglimento e riflessione: Ritengo ha dichiarato che tale momento abbia rappresentato una significativa occasione per ritrovarci, rinsaldare il senso di appartenenza alla nostra comunità e accogliere, nel clima proprio della Pasqua, un messaggio di speranza e pace. Nel ringraziare il vescovo Giusti per l'attenzione istituzionale e politica riservata al governo della polis e a quello che l'AdSP fa per costruire le opere e sviluppare i traffici portuali, Gariglio ha spezzato una lancia in favore dei tanti colleghi che lavorano nell'Ente portuale e che ha dichiarato fanno vivere questo ente anno dopo anno: A volte non ci si rende conto del grande lavoro che viene fatto dietro le quinte, delle responsabilità che questi dipendenti hanno. Spero si riesca a percepire all'esterno che il nostro obiettivo non è soltanto quello di realizzare infrastrutture ma di produrre benessere diffuso, dando nuove occasioni di lavoro alle famiglie di questo territorio. In questi anni ha detto mons. Giusti mi sono reso conto che il porto di Livorno è una delle più grandi industrie del territorio, per la gente che ci lavora e per il giro economico che viene messo in moto. La povertà ha aggiunto non si combatte soltanto facendo opere sociali, che pure sono necessarie, ma la si vince creando nuovo lavoro e la Darsena Europa può essere da questo punto di vista un catalizzatore di sviluppo economico e occupazionale. Giusti ha ricordato come siano ormai quasi vent'anni che sente parlare di quest'opera, di cui si attende l'auspicata realizzazione. Se questa infrastruttura riuscisse a garantire tra indotto e diretti anche soltanto mille assunzioni, sarebbe una cosa enorme, soprattutto per una città come la nostra, che negli ultimi anni ha fatto registrare un rapido e preoccupante aumento della povertà ha sottolineato. Il vescovo di Livorno ha annunciato di voler dare vita ad un cronoprogramma dettagliato dei lavori (la stessa attenzione la rivolgerà anche al nuovo ospedale): Vorrei poter mettere in fila le cose da fare e le informazioni su chi e quando deve farle ha detto. L'obiettivo di Giusti è quello di fare da facilitatore di entrambe le opere e di creare attorno a prefettura, AdSP e Comune, un sistema policentrico virtuoso. Rivoltosi ai dipendenti dell'Ente portuale, Giusti li ha invitati a mettersi una mano sulla coscienza: Cerchiamo di accelerare il più possibile i tempi. Vincere il campionato della Darsena Europa vuol dire gettare le basi per dare nuovo lavoro e combattere la povertà. Cerchi visibilità? QuiLivorno.it mette a disposizione una visibilità



Venerdì 27 Marzo 2026 - 16:18 Tra i temi affrontati dal monsignor Giusti quello della Darsena Europa: "Opera fondamentale per creare nuovo lavoro e vincere la povertà" Stamani il vescovo di Livorno, Simone Giusti, su invito del presidente Davide Gariglio, ha incontrato a Palazzo Rosciano i dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e ha impartito loro una benedizione pasquale. La visita è risultata particolarmente gradita a Gariglio per il quale la benedizione ha rappresentato un momento di raccoglimento e riflessione: "Ritengo - ha dichiarato - che tale momento abbia rappresentato una significativa occasione per ritrovarci, rinsaldare il senso di appartenenza alla nostra comunità e accogliere, nel clima proprio della Pasqua, un messaggio di speranza e pace". Nel ringraziare il vescovo Giusti per l'attenzione istituzionale e politica riservata al governo della polis e a quello che l'AdSP fa per costruire le opere e sviluppare i traffici portuali, Gariglio ha spezzato una lancia in favore dei tanti colleghi che lavorano nell'Ente portuale e che - ha dichiarato - fanno vivere questo ente anno dopo anno: "A volte non ci si rende conto del grande lavoro che viene fatto dietro le quinte, delle responsabilità che questi dipendenti hanno. Spero si riesca a percepire all'esterno che il nostro obiettivo non è soltanto quello di realizzare infrastrutture ma di produrre benessere diffuso, dando nuove occasioni di lavoro alle famiglie di questo territorio". "In questi anni - ha detto mons. Giusti - mi sono reso conto che il porto di Livorno è una delle più grandi industrie del territorio, per la gente che ci lavora e per il giro economico che viene messo in moto. La povertà - ha aggiunto - non si combatte soltanto facendo opere sociali, che pure sono necessarie, ma la si vince creando nuovo lavoro e la Darsena Europa può essere da questo punto di vista un catalizzatore di sviluppo economico e occupazionale". Giusti ha ricordato come siano ormai quasi vent'anni che sente parlare di quest'opera, di cui si attende l'auspicata realizzazione. "Se questa infrastruttura riuscisse a garantire tra indotto e

Quilivorno

Livorno

di oltre 90mila utenti giornalieri: 78.000 su Fb, 15.500 su Ig e 4.700 su X. Richiedi il pacchetto banner e/o articolo redazionale a commerciale@quilivorno.it oppure attraverso questo link per avere un preventivo QuiLivorno.it ha aperto il 12 dicembre 2023 il canale Whatsapp e invita tutti i lettori ad iscriversi. Per l'iscrizione, gratuita, cliccate il seguente link <https://whatsapp.com/channel/0029VaGUEMGK0IBjAhlyK12R> e attivare la campanella per ricevere le notifiche di invio articoli. Ricordiamo, infine, che potete continuare a seguirci sui nostri social Fb, Instagram e X.

Adsp del Mar Tirreno Settentrionale, bussola sugli investimenti

A metà gennaio è stato avviato il cantiere per l'ampliamento del canale di accesso. Cosa cambia con questo investimento da 16 milioni di euro?

"L'Ampliamento del Canale di Accesso è un'opera strategica per il **porto** di **Livorno**, perché, nelle more della realizzazione della Darsena Europa, gli consente di mantenere un alto livello di competitività e di offrire alle società armatoriali elevati standard di sicurezza in termini di accessibilità marittima.

Una volta realizzato l'arretramento della banchina (la durata dei lavori sulla sponda lato Marzocco è di 475 giorni, mentre altri 180 giorni sono previsti sulla sponda lato Magnale), il canale sarà quasi raddoppiato e portato a 120 metri di larghezza. Il nuovo banchinamento consentirà, peraltro, la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile". Gli investimenti proseguono anche sul fronte del ferroviario. Che scalo vorreste vedere entro la fine del decennio? "Il **porto** di **Livorno** sta investendo massicciamente sulle infrastrutture ferroviarie per potenziare l'intermodalità. Il progetto chiave dello scavalco ferroviario da

27 milioni di euro per collegare direttamente il **porto** all'Interporto Vespucci di Guasticce, i lavori, avviati a gennaio, di potenziamento del raccordo base di **Livorno Porto Nuovo**, hanno tutti l'obiettivo di consentire allo scalo portuale livornese di far crescere il traffico su ferro e di rendere più efficienti i servizi di manovra ferroviaria in **porto**. Anche l'adeguamento del passante appenninico (linea Bologna - Prato) rappresenta un'opportunità strategica fondamentale per **Livorno**. La risagomatura delle gallerie è prioritaria per spostare su treno i semirimorchi diretti verso il nord. In generale, il traguardo da raggiungere è quello di creare le condizioni per arrivare entro il 2030 a spingere oltre il 25% la percentuale di container via treno, con una previsione di medio periodo che immagina via treno più del 30% dei container. Va poi precisato che il Piano del Ferro messo a punto dall'AdSP non interessa soltanto **Livorno** ma anche Piombino, dove lo sviluppo dei collegamenti ferroviari è strettamente legato al rilancio del polo siderurgico". Anche il tema dei rifiuti prodotti dalle navi si traduce in investimenti, in efficienza e sostenibilità. Quali sono i dettagli del progetto, i tempi e il relativo valore economico? "L'Adsp ha da poco bandito la gara per l'affidamento in concessione del servizio. L'affidamento vale oltre 40 mln di euro e ha come obiettivo quello di organizzare in modo più strutturato la gestione di tutti i rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi che fanno scalo nel **porto** di **Livorno**, comprese le unità da diporto e quelle della pesca, che l'Adsp intende sostenere promuovendo modelli di raccolta programmata dei rifiuti sempre più sostenibili ed efficienti". Con la riforma portuale, si torna a parlare di hub strategici.

Ship Mag

Adsp del Mar Tirreno Settentrionale, bussola sugli investimenti

03/27/2026 17:14

A metà gennaio è stato avviato il cantiere per l'ampliamento del canale di accesso. Cosa cambia con questo investimento da 16 milioni di euro? "L'Ampliamento del Canale di Accesso è un'opera strategica per il porto di Livorno, perché, nelle more della realizzazione della Darsena Europa, gli consente di mantenere un alto livello di competitività e di offrire alle società armatoriali elevati standard di sicurezza in termini di accessibilità marittima. Una volta realizzato l'arretramento della banchina (la durata dei lavori sulla sponda lato Marzocco è di 475 giorni, mentre altri 180 giorni sono previsti sulla sponda lato Magnale), il canale sarà quasi raddoppiato e portato a 120 metri di larghezza. Il nuovo banchinamento consentirà, peraltro, la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile". Gli investimenti proseguono anche sul fronte del ferroviario. Che scalo vorreste vedere entro la fine del decennio? "Il porto di Livorno sta investendo massicciamente sulle infrastrutture ferroviarie per potenziare l'intermodalità. Il progetto chiave dello scavalco ferroviario da 27 milioni di euro per collegare direttamente il porto all'Interporto Vespucci di Guasticce. I lavori, avviati a gennaio, di potenziamento del raccordo base di Livorno Porto Nuovo, hanno tutti l'obiettivo di consentire allo scalo portuale livornese di far crescere il traffico su ferro e di rendere più efficienti i servizi di manovra ferroviaria in porto. Anche l'adeguamento del passante appenninico (linea Bologna - Prato) rappresenta un'opportunità strategica fondamentale per Livorno. La risagomatura delle gallerie è prioritaria per spostare su treno i semirimorchi diretti verso il nord. In generale, il traguardo da raggiungere è quello di creare le condizioni per arrivare entro il 2030 a spingere oltre il 25% la percentuale di container via treno, con una previsione di medio periodo che immagina via treno più del 30% dei container. Va poi precisato che il Piano del Ferro messo a punto dall'AdSP non interessa soltanto Livorno ma anche Piombino, dove lo sviluppo dei collegamenti ferroviari è strettamente legato al rilancio del polo siderurgico". Anche il tema dei rifiuti prodotti dalle navi si traduce in investimenti, in efficienza e sostenibilità. Quali sono i dettagli del progetto, i tempi e il relativo valore economico? "L'Adsp ha da poco bandito la gara per l'affidamento in concessione del servizio. L'affidamento vale oltre 40 mln di euro e ha come obiettivo quello di organizzare in modo più strutturato la gestione di tutti i rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi che fanno scalo nel porto di Livorno, comprese le unità da diporto e quelle della pesca, che l'Adsp intende sostenere promuovendo modelli di raccolta programmata dei rifiuti sempre più sostenibili ed efficienti". Con la riforma portuale, si torna a parlare di hub strategici. Ma a prescindere da cosa poi restituirà la discussione parlamentare, qual è la visione di Livorno se si andrà verso un'effettiva centralizzazione? Cosa può dare lo scalo labronico al sistema, che altri non hanno? "Ho sempre creduto nella necessità di un

Ship Mag

Livorno

Ma a prescindere da cosa poi restituirà la discussione parlamentare, qual è la visione di **Livorno** se si andrà verso un'effettiva centralizzazione? Cosa può dare lo scalo labronico al sistema, che altri non hanno? "Ho sempre creduto nella necessità di un coordinamento reale delle attività delle Autorità di sistema portuale. Immagino le Adsp come tante società che facciano capo ad una holding centrale, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Che rappresenta il centro che assume le scelte strategiche per la portualità nazionale. Va da sé che va comunque preservata l'autonomia operativa delle singole Adsp. Il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale rimane un unicum nel panorama nazionale: con un **porto** multipurpose, come quello di **Livorno**, che ha l'ambizione di acquisire, con la Darsena Europa, un posizionamento strategico nello scacchiere internazionale, e con un altro **porto**, come quello di Piombino, che sta via via provando a riscoprire la propria vocazione siderurgica. Nel Sistema Portuale rivestono un ruolo strategico, soprattutto per i traffici crocieristici e per i traghetti, anche i porti elbani, che da questo punto di vista e rimangono complementari rispetto agli altri due porti della Toscana. Ritengo che questo Sistema, con i suoi porti, gli aeroporti e gli interporti, possa ambire ad ampliare le proprie catchment area di riferimento, a patto che si riescano a individuare le risorse utili per realizzare le opere di ultimo miglio (collegamenti viari e ferroviari Darsena Europa) e quelle infrastrutturali indicate nell'accordo di programma firmato a Roma con Metinvest-Danieli (130 mln per la nuova banchina da realizzarsi sul lato ovest della nuova darsena nord - sostanzialmente dalla parte opposta a dove oggi è il rigassificatore). Da non dimenticare infine il progetto Raccordo, oggi in fase di progettazione, che è rappresenta il "polmone logistico" del Sistema Portuale perché inserisce stabilmente il sistema portuale nel corridoio scandinavo-mediterraneo delle reti europee, permettendo il collegamento diretto del **Porto** di **Livorno** e della futura Darsena Europa all'Interporto Toscano "Amerigo Vespucci" di Guasticce e, da lì, alla linea ferroviaria Collesalveti-Vada e alla Pisa-Firenze". I numeri del 2025 hanno confermato gli scali come in salute. Cosa vi aspettate dal 2026, con tutte le incertezze della situazione geopolitica? "Guardi, oggi è praticamente impossibile riuscire a prevedere quello che accadrà di qui alla fine dell'anno. E' dall'incidente della Ever Given di marzo del 2021 che il settore presta il fianco a continui shock sistemici che rendono inutile qualsiasi previsione di traffico o di sviluppo che ambisca ad avere un orizzonte temporale ampio. La crisi pandemica; l'invasione dell'Ucraina e la crisi energetica; la siccità del Canale di Panama; la politica daziaria di Trump e la Crisi del Mar Rosso e del Canale di Suez; la recente escalation del Golfo Persico, che ha portato alla chiusura dello Stretto di Hormuz: tutti questi eventi hanno di fatto scardinato i pilastri della logistica moderna. Quello che possiamo dire oggi è che per il Sistema Portuale tutti questi cigni neri rendono opere come la Darsena Europa e il Progetto Raccordo non più opzionali, ma vitali per gestire in modo resiliente l'irregolarità ormai cronica dei flussi di traffico". Leonardo Parigi.

Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona, quattro anni di crescita tra traffici, innovazione e sostenibilità

L'Autorità portuale del mare Adriatico centrale presenta il bilancio 2022-2026: 11 milioni di tonnellate movimentate e investimenti per rafforzare il porto di Ancona ANCONA Il porto di Ancona si conferma motore dell'economia del mare: l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale traccia un bilancio dei quattro anni di attività, tra traffici in crescita, innovazione digitale e nuovi investimenti infrastrutturali. Durante l'evento Porto, territorio, Paese: il mare Adriatico centrale tra traffici, infrastrutture e innovazione, svoltosi nella sede **Adsp** di Ancona, sono stati presentati i risultati raggiunti e le prospettive future. Al centro del dibattito, la posizione strategica del porto di Ancona, nodo dei corridoi europei Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico, e le opportunità offerte dalla Zes Unica e dai collegamenti trasversali tra Penisola Balcanica e Iberica. Rappresentanti istituzionali, associazioni di settore e operatori portuali hanno discusso delle sfide e delle opportunità per il sistema portuale adriatico, dalla transizione energetica alla digitalizzazione fino agli investimenti previsti dal Pnrr. Il presidente dell'**Adsp**, Vincenzo Garofalo, ha ripercorso i principali risultati ottenuti, mentre esperti del settore hanno sottolineato il ruolo strategico dell'Adriatico centrale nel panorama europeo della logistica e del trasporto marittimo. Nel 2025, l'Autorità ha movimentato 11,4 milioni di tonnellate di merci e registrato 832.790 passeggeri. Tra gli obiettivi principali, la cura dell'operatività degli scali attraverso la realizzazione di infrastrutture, banchine e piazzali, e il mantenimento dei fondali in linea con il Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss), approvato dal Mit nell'aprile 2024. La programmazione delle infrastrutture ha previsto investimenti per circa 230 milioni di euro, di cui 40,5 milioni finanziati dal Pnrr, tutti in fase di completamento con collaudi previsti entro giugno 2026. Il consolidamento della banchina di Riva del porto di Ortona è terminato addirittura 99 giorni prima del previsto. Sotto la guida di Garofalo, l'**Adsp** ha puntato a rafforzare il sistema portuale tramite la nuova Pianta organica, migliorando efficienza e servizi: dal 2022 sono stati 18 i nuovi assunti e 34 le progressioni interne. Altri pilastri dello sviluppo sono stati innovazione, digitalizzazione e sostenibilità. La digitalizzazione ha visto investimenti per circa 3,19 milioni di euro, destinati a infrastrutture immateriali, catena logistica e cybersicurezza. Per la sostenibilità ambientale, sono in corso lavori per l'elettificazione delle banchine dei porti di Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Ortona e Pescara, con fondi Pnrr pari a 14,6 milioni di euro. L'**Adsp** ha inoltre messo a disposizione 3,7 milioni di euro di agevolazioni per concessionari e terminalisti che investono in mezzi elettrici o a idrogeno. Fondamentale è anche il rapporto con le comunità: iniziative come gli Italian port days e il progetto Adriaroutes, piattaforma digitale



Centro Pagina
Porto di Ancona, quattro anni di crescita tra traffici, innovazione e sostenibilità
 03/27/2026 18:46
 L'Autorità portuale del mare Adriatico centrale presenta il bilancio 2022-2026: 11 milioni di tonnellate movimentate e investimenti per rafforzare il porto di Ancona ANCONA - Il porto di Ancona si conferma motore dell'economia del mare: l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale traccia un bilancio dei quattro anni di attività, tra traffici in crescita, innovazione digitale e nuovi investimenti infrastrutturali. Durante l'evento "Porto, territorio, Paese: il mare Adriatico centrale tra traffici, infrastrutture e innovazione", svoltosi nella sede Adsp di Ancona, sono stati presentati i risultati raggiunti e le prospettive future. Al centro del dibattito, la posizione strategica del porto di Ancona, nodo dei corridoi europei Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico, e le opportunità offerte dalla Zes Unica e dai collegamenti trasversali tra Penisola Balcanica e Iberica. Rappresentanti istituzionali, associazioni di settore e operatori portuali hanno discusso delle sfide e delle opportunità per il sistema portuale adriatico, dalla transizione energetica alla digitalizzazione fino agli investimenti previsti dal Pnrr. Il presidente dell'Adsp, Vincenzo Garofalo, ha ripercorso i principali risultati ottenuti, mentre esperti del settore hanno sottolineato il ruolo strategico dell'Adriatico centrale nel panorama europeo della logistica e del trasporto marittimo. Nel 2025, l'Autorità ha movimentato 11,4 milioni di tonnellate di merci e registrato 832.790 passeggeri. Tra gli obiettivi principali, la cura dell'operatività degli scali attraverso la realizzazione di infrastrutture, banchine e piazzali, e il mantenimento dei fondali in linea con il Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss), approvato dal Mit nell'aprile 2024. La programmazione delle infrastrutture ha previsto investimenti per circa 230 milioni di euro, di cui 40,5 milioni finanziati dal Pnrr, tutti in fase di completamento con collaudi previsti entro giugno 2026. Il consolidamento della banchina di Riva del porto di Ortona è terminato addirittura 99 giorni prima del previsto. Sotto la guida di Garofalo, l'Adsp ha puntato a rafforzare il sistema portuale tramite la nuova Pianta organica, migliorando efficienza e servizi: dal 2022 sono stati 18 i nuovi assunti e 34 le progressioni interne. Altri pilastri dello sviluppo sono stati innovazione, digitalizzazione e sostenibilità. La digitalizzazione ha visto investimenti per circa 3,19 milioni di euro, destinati a infrastrutture immateriali, catena logistica e cybersicurezza. Per la sostenibilità ambientale, sono in corso lavori per l'elettificazione delle banchine dei porti di Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Ortona e Pescara, con fondi Pnrr pari a 14,6 milioni di euro. L'Adsp ha inoltre messo a disposizione 3,7 milioni di euro di agevolazioni per concessionari e terminalisti che investono in mezzi elettrici o a idrogeno. Fondamentale è anche il rapporto con le comunità: iniziative come gli Italian port days e il progetto Adriaroutes, piattaforma digitale

Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

che unisce otto musei virtuali di porti italiani e croati, hanno migliorato la conoscenza della storia e delle attività portuali. «I porti rappresentano un elemento di crescita per il territorio, in particolare nelle aree manifatturiere: contribuiscono allo sviluppo economico e creano occupazione. Nel porto di Ancona ogni giorno entrano circa 7 mila persone, con un impatto diretto su famiglie, consumi e servizi della città», ha sottolineato Garofalo. Il presidente ha evidenziato il ruolo dell'Autorità come ente affidabile per investitori e operatori, capace di garantire tempi certi e processi rapidi, mantenendo sempre dialogo e collaborazione con istituzioni regionali e comunità portuali. «Quattro anni di lavoro intenso ha concluso per contribuire allo sviluppo dell'economia del mare e delle comunità portuali».

Pesca d'altura, Ancona ospiterà per la prima volta i campionati mondiali Big Game

ANCONA. Appuntamento dal 7 al 13 settembre ad Ancona per il Campionato del mondo Big Game, la massima competizione internazionale di pesca d'altura, che per il 2026 è stato assegnato all'Italia e alla Fipsas, la federazione della pesca sportiva. A organizzare l'importante manifestazione internazionale sarà il Club Amici del Mare Asd di Ancona. Lo segnala il club marchigiano segnalando che questo lo si deve «all'ottima riuscita dei precedenti campionati italiani già organizzati dal citato circolo nautico». L'evento - viene specificato - si svolgerà in un campo gara previsto al largo della costa dorica, con base nel porto turistico Marina Dorica di Ancona e presso la sede del Club Amici del Mare asd: vedrà la partecipazione di circa 20 nazioni rappresentate da 2 equipaggi ciascuna, con al seguito relativi tecnici ed accompagnatori. La manifestazione ha il patrocinio della Regione Marche, del Comune di Ancona, del Coni marchigiano con main sponsor Suzuki e Lowrance. Il primo giorno è previsto l'arrivo delle nazioni, l'accreditamento degli equipaggi, il **brindisi** di benvenuto e la cena. Il secondo giorno vedrà la cerimonia di apertura con presentazione ufficiale delle nazionali partecipanti e saluto da parte delle autorità. Dal terzo al sesto giorno avranno luogo le gare: come detto, la base sarà al porto turistico Marina Dorica di Ancona e il campo gara ad una distanza compresa tra 10 e 20 miglia circa. Il settimo giorno è riservato alle premiazioni e alla chiusura della manifestazione con cena di gala. Nell'organizzazione - precisa Diego Bedetti, presidente provinciale della Fipsas di Ancona - saranno coinvolte anche le marinerie di Pesaro, Fano, Senigallia, Civitanova Marche e San Benedetto del Tronto per la relativa messa a disposizione di imbarcazioni e skipper. Sarà compito dell'organizzazione fornire tutte le imbarcazioni, adeguate alla gara, oltre alla barca giuria ed alcuni mezzi appoggio e soccorso. «È un grandissimo evento», afferma Michele Covotta, presidente del Club Amici del Mare: «Oltre alle marinerie marchigiane, anche l'intera regione e la nostra città verranno proiettate a livello mondiale». L'idea di fare di Viareggio per gli under 30 un riferimento di livello mondiale La barca-simbolo dell'Italia in Coppa America a un terzo di secolo di distanza.



'Cybersecurity e portualità: governance, rischi e resilienza dei sistemi portuali'*Il workshop martedì 31 Marzo presso la sede dell'Ente*

Giulia Sarti

ANCONA Cybersecurity e portualità: governance, rischi e resilienza dei sistemi portuali è l'evento che l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale presenta martedì 31 Marzo presso la sede dell'Ente. Realizzata nell'ambito del progetto europeo CRESPOST Interreg Italia-Croazia, l'appuntamento della prossima settimana intende promuovere un confronto qualificato tra istituzioni, operatori e stakeholder sui temi della sicurezza digitale, della protezione delle infrastrutture critiche e della governance dei sistemi portuali. In un contesto caratterizzato da crescente complessità tecnologica e nuove minacce informatiche, la cybersicurezza rappresenta oggi una leva strategica per garantire continuità operativa, affidabilità e tutela degli interessi pubblici. La partecipazione di soggetti istituzionali, esperti del settore e rappresentanti del sistema portuale renderà l'incontro un momento di approfondimento e dialogo ad alto livello. Gli attacchi alle AdSp Negli ultimi tempi anche i sistemi informatici delle Autorità portuali italiane sono diventate bersaglio degli attacchi hacker. La stessa Authority anconetana è stata vittima lo scorso Dicembre di un attacco informatico rivendicato, che è riuscito a



sottrarre solo il 2% delle informazioni dell'ente che è intervenuto subito a protezione dei dati in suo possesso. Di fronte a queste minacce le AdSp hanno messo in atto diverse misure tecnico-organizzative idonee a gestire la problematica in materia di cybersicurezza. Il programma del workshop Modera Giulia Sarti, Messaggero Marittimo

15.00- 15.20 Registrazione Saluti di Benvenuto Salvatore Minervino, AdSp mare Adriatico Centrale 15.20 15.30 Presentazione del Progetto CRESPOST Andrea Minardi, AdSp mare Adriatico Centro Settentrionale 15.30 16.00 Intervento principale: Il quadro nazionale della cybersecurity e le priorità per le Istituzioni nazionali Amm. Gianluca Galasso, Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale (da remoto) 16.00 16.30 Le attività per il contrasto alla criminalità informatica ed il protocollo con l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Centrale Lorenzo Sabatucci, Polizia Postale e delle Comunicazioni 16.30 16.50 L'evoluzione della postura della Cybersicurezza nell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Centrale Francesco Moroncini, referente CSIRT AdSp mare Adriatico Centrale Massimiliano Galeazzi, DPO AdSp mare Adriatico Centrale 16.50 17.00 Presentazione del Progetto PNRR ADSPMAC CYBER Guido Vettorel, AdSp mare Adriatico Centrale Francesco Sabbatini, AdSp mare Adriatico Centrale 17.00 17.20 Gestione e monitoraggio della compliance normativa in modo efficace e misurabile tramite Interacta Giovanna Leone Marco Nagliero, DINOVA S.r.l. 17.20 17.30 Conclusioni

Riviera oggi

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Futuro del Porto, Francesco Torquati: Abbiamo un'occasione enorme per rilanciare la nostra città

Incontro sul dragaggio in comune, la priorità di Massimo Rossi, portavoce Parco Marino del Piceno: "Siamo molto preoccupati per la costruzione di un'altra vasca di colmata" Scritto da Redazione in data 27 Marzo 2026 alle Video e foto di Lorenzo Olivieri SAN BENEDETTO Si è tenuto questo pomeriggio, in sala consiliare, l'importante incontro pubblico dal titolo Dragaggio portuale, vasca di colmata, futuro del porto e gestione della costa . L'evento, organizzato dai Promotori del Parco Marino del Piceno , ha richiamato l'attenzione di cittadini e addetti ai lavori su temi cruciali per il territorio, in particolare sulle possibili alternative alla cassa di colmata. L'incontro è stato introdotto da Massimo Rossi , portavoce dei promotori del Parco Marino, che ha ribadito la necessità di trovare alternative sostenibili per la gestione dei fondali e delle infrastrutture portuali. Al centro della discussione, la ricerca di un equilibrio tra le esigenze operative del porto e la tutela dell'ecosistema marino. Siamo un'associazione che si occupa del bene del mare e non potevamo sottrarci a una tematica così importante per San Benedetto esordisce l'ex sindaco di Grottammare Quando si realizza una vasca di colmata di fatto si costruisce una discarica che contiene materiali che non possono venire a contatto con l'ecosistema. Noi come associazione siamo molto preoccupati per la costruzione di una seconda vasca di colmata, quando si dovrebbero esplorare soluzioni diverse per il dragaggio. Riteniamo giusto che la comunità venga a conoscenza delle diverse vie percorribili. Ascolta di seguito le parole di Massimo Rossi e di Francesco Torquati, dell'associazione Faro 3898. Il professore Giuliano Gabbani ha poi analizzato le dinamiche degli interventi di dragaggio da inserire in una visione d'insieme che consideri l'erosione costiera e i mutamenti del fondale. Il dragaggio tradizionale porta disagi alle imbarcazioni e produce tanti rifiuti che non possono essere migliorati da una colmata, che è tutto fuorché qualcosa di ecologico. L'ecodragaggio permette di evitare contaminazioni con una tecnologia a circuito chiuso così che gran parte del sedimento possa essere riutilizzato spiega l'ingegner Gianni Depperu illustrando il progetto ad esempio restituendolo alla costa per non intaccare l'equilibrio costiero. Ancora nessuna visita Lascia un commento [Subscribe](#) [Connetti](#) con [Commenti](#) [articoli CORRELATI](#) San Benedetto: da cassa di colmata a primo Hub della ricerca marittima d'Europa. Il piano per il porto del futuro L'idea di Francesco Torquati, del Comitato no discarica marina tra San Benedetto e Grottammare Cassa di colmata, no a una nuova discarica. San Benedetto vuole una banchina e 100mln per il terzo braccio del porto Il sindaco Spazzafumo: "Battiamo i pugni ai tavoli tecnici con l'Autorità Portuale affinché le necessità della nostra marineria vengano rispettate. Non si ripeta lo scempio della prima vasca" LIVE dal Comune di San Benedetto, seduta aperta sulla seconda vasca di colmata. Consiglio



Incontro sul dragaggio in comune, la priorità di Massimo Rossi, portavoce Parco Marino del Piceno: "Siamo molto preoccupati per la costruzione di un'altra vasca di colmata" Scritto da Redazione in data 27 Marzo 2026 alle Video e foto di Lorenzo Olivieri SAN BENEDETTO Si è tenuto questo pomeriggio, in sala consiliare, l'importante incontro pubblico dal titolo "Dragaggio portuale, vasca di colmata, futuro del porto e gestione della costa" . L'evento, organizzato dai Promotori del Parco Marino del Piceno , ha richiamato l'attenzione di cittadini e addetti ai lavori su temi cruciali per il territorio, in particolare sulle possibili alternative alla cassa di colmata. L'incontro è stato introdotto da Massimo Rossi , portavoce dei promotori del Parco Marino, che ha ribadito la necessità di trovare alternative sostenibili per la gestione dei fondali e delle infrastrutture portuali. Al centro della discussione, la ricerca di un equilibrio tra le esigenze operative del porto e la tutela dell'ecosistema marino. "Siamo un'associazione che si occupa del bene del mare e non potevamo sottrarci a una tematica così importante per San Benedetto - esordisce l'ex sindaco di Grottammare - Quando si realizza una vasca di colmata di fatto si costruisce una discarica che contiene materiali che non possono venire a contatto con l'ecosistema. Noi come associazione siamo molto preoccupati per la costruzione di una seconda vasca di colmata, quando si dovrebbero esplorare soluzioni diverse per il dragaggio. Riteniamo giusto che la comunità venga a conoscenza delle diverse vie percorribili". Ascolta di seguito le parole di Massimo Rossi e di Francesco Torquati, dell'associazione Faro 3898. Il professore Giuliano Gabbani ha poi analizzato le dinamiche degli interventi di dragaggio da inserire in una visione d'insieme che consideri l'erosione costiera e i mutamenti del fondale. "Il dragaggio tradizionale porta disagi alle imbarcazioni e produce tanti rifiuti che non possono essere migliorati da una colmata, che è tutto fuorché qualcosa di ecologico".

Riviera oggi

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

compatto: No a una discarica nel porto Unico punto del giorno la trattazione del progetto di adeguamento tecnico funzionale del porto cittadino.

Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, prevista l'arrivo della RO-RO Capucine: preoccupazione per il trasporto di armi

Nelle prossime ore il **porto** di **Civitavecchia** vedrà l'attracco della RO-RO Capucine, nave battente bandiera maltese utilizzata per il trasporto di materiale bellico per conto del Ministero della Difesa. La stessa imbarcazione, già al centro di polemiche nei porti di Livorno e Piombino, potrebbe movimentare esplosivi, sistemi d'arma e mezzi militari in un contesto civile. Recentemente, a Livorno, i lavoratori dell'acciaieria hanno operato sotto scorta militare per caricare un treno poi bloccato lungo il tragitto grazie all'intervento dei movimenti antimilitaristi e dei lavoratori. Il sindacato denuncia l'utilizzo delle banchine civili per operazioni belliche e chiede alle autorità competenti - Capitaneria di **Porto**, Autorità di Sistema e amministrazione comunale - di intervenire con decisione, vigilando sulla sicurezza di operatori portuali e cittadini. In un contesto internazionale sempre più instabile, viene sottolineato come i porti civili italiani non possano diventare ingranaggi della logistica bellica né potenziali obiettivi di conflitti. I lavoratori, già gravati dagli effetti della guerra in termini di salari e inflazione, non devono essere coinvolti nelle scelte di riarmo del Governo, che destina miliardi di euro alle spese militari anziché a servizi pubblici essenziali come sanità e istruzione.

Sea Reporter

Civitavecchia, prevista l'arrivo della RO-RO Capucine: preoccupazione per il trasporto di armi



03/27/2026 16:43 Redazione Seareporter

Nelle prossime ore il porto di Civitavecchia vedrà l'attracco della RO-RO Capucine, nave battente bandiera maltese utilizzata per il trasporto di materiale bellico per conto del Ministero della Difesa. La stessa imbarcazione, già al centro di polemiche nei porti di Livorno e Piombino, potrebbe movimentare esplosivi, sistemi d'arma e mezzi militari in un contesto civile. Recentemente, a Livorno, i lavoratori dell'acciaieria hanno operato sotto scorta militare per caricare un treno poi bloccato lungo il tragitto grazie all'intervento dei movimenti antimilitaristi e dei lavoratori. Il sindacato denuncia l'utilizzo delle banchine civili per operazioni belliche e chiede alle autorità competenti - Capitaneria di Porto, Autorità di Sistema e amministrazione comunale - di intervenire con decisione, vigilando sulla sicurezza di operatori portuali e cittadini. In un contesto internazionale sempre più instabile, viene sottolineato come i porti civili italiani non possano diventare ingranaggi della logistica bellica né potenziali obiettivi di conflitti. I lavoratori, già gravati dagli effetti della guerra in termini di salari e inflazione, non devono essere coinvolti nelle scelte di riarmo del Governo, che destina miliardi di euro alle spese militari anziché a servizi pubblici essenziali come sanità e istruzione.

Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti, tensioni su traffici militari: proteste a Civitavecchia e verifiche richieste a Cagliari

Sindacati e movimenti chiedono controlli su sicurezza e destinazione delle merci. Nel mirino la RO-RO Capucine e la nave MSC Vega

Andrea Puccini

CIVITAVECCHIA Cresce la tensione nei porti italiani attorno alla gestione di traffici legati a materiali militari o 'dual use'. Nelle prossime ore è atteso l'arrivo a Civitavecchia della RO-RO Capucine, unità battente bandiera maltese impiegata per il trasporto di materiale bellico per conto del Ministero della Difesa, già al centro di contestazioni in altri scali come Livorno e Piombino. A intervenire è l'USB Coordinamento Nazionale Porti, che denuncia l'utilizzo di banchine civili per operazioni legate a sistemi d'arma, esplosivi e mezzi militari. Il sindacato chiede un intervento delle autorità competenti - Capitaneria di Porto, Autorità di sistema portuale e amministrazione comunale - sia per verificare la natura delle operazioni sia per garantire la sicurezza dei lavoratori e della cittadinanza. Nel mirino anche il contesto internazionale, definito 'sempre più instabile', che secondo USB impone una riflessione sul ruolo dei porti civili italiani, ritenuti a rischio di diventare parte integrante delle catene logistiche militari. Parallelamente, un'altra segnalazione arriva dalla Sardegna, dove la CGIL Sardegna ha chiesto verifiche sulla presenza di materiali sensibili a bordo della MSC Vega, ferma nel porto di Cagliari. Secondo quanto riferito dal segretario regionale Fausto Durante, la nave potrebbe trasportare acciaio 'dual use', potenzialmente destinato alla produzione di armamenti. La richiesta, condivisa anche con la rete internazionale BDS, è quella di accertare con precisione la natura e la destinazione del carico. In caso di conferma, il sindacato sollecita il blocco della partenza della nave, evidenziando il rischio che materiali provenienti da porti italiani possano essere impiegati in contesti di conflitto armato. L'appello è rivolto all'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, all'Agenzia delle Dogane e alla Capitaneria di Porto affinché vengano effettuati tutti i controlli necessari prima di autorizzare ulteriori operazioni. Le due vicende riaccendono così il dibattito sul ruolo dei porti civili nelle catene logistiche globali e sulle implicazioni, anche etiche e di sicurezza, legate alla movimentazione di materiali con possibile impiego militare.



Porto di Napoli, l'allarme di UNIPORT: "accelerare il completamento delle opere per non perdere le opportunità di sviluppo"

Sbloccare i cantieri, accelerare le procedure e dare certezza sui tempi di completamento delle opere. È questo l'appello lanciato da Pasquale Legora de Feo, Presidente di UNIPORT (Unione Nazionale Imprese Portuali), sul futuro del **Porto di Napoli**, oggi sospeso tra grandi opportunità di crescita e il rischio concreto di rallentamenti che potrebbero compromettere investimenti strategici. Il tema è stato al centro dell'incontro che si è svolto alla presenza del Presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, Salvatore Deidda, e dei principali rappresentanti delle istituzioni e del cluster marittimo-portuale organizzato a margine del Consiglio Direttivo dell'Associazione, riunitosi nel capoluogo campano. "È finito il tempo dei rinvii: il **Porto di Napoli** non può più permettersi di restare fermo. Occorre fare presto, superare le persistenti conflittualità interne e accelerare il completamento delle opere già avviate per non disperdere le risorse pubbliche e private investite e per cogliere appieno le prospettive di sviluppo. Ad oggi sono stati spesi oltre 200 milioni di fondi pubblici e almeno altrettanti dovranno essere investiti in privato", ha dichiarato il Presidente di UNIPORT, Pasquale Legora de Feo. Nel corso dell'incontro - che ha incluso anche una visita operativa allo scalo, via terra e via mare, con tappa alla Darsena di Levante - è stato fatto il punto sui principali interventi infrastrutturali già completati, come la ristrutturazione della diga foranea e la nuova stazione marittima a Molo Beverello e soprattutto di quelli in itinere: dal completamento della diga foranea di Levante, fondamentale per sicurezza e operatività, allo sviluppo della Darsena di Levante, strategica per la riorganizzazione dei traffici; fino all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, ad oggi ancora in attesa del perfezionamento della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale, e alla realizzazione delle necessarie connessioni viarie e ferroviarie. Opere attese da anni e oggi sostenute anche dalle risorse del PNRR, ma che necessitano di un deciso cambio di passo sul fronte autorizzativo e realizzativo. "Parliamo in alcuni casi di interventi programmati da oltre vent'anni - ha sottolineato Legora de Feo - che possono finalmente diventare realtà, a beneficio dell'intera comunità portuale in quanto si tratta di un'opera di cui evidentemente godranno tutte le categorie produttive (terminal ro/ro pax, merci varie, cantieristica, etc), grazie a un ampliamento degli spazi a disposizione. Ma servono tempi certi e una collaborazione concreta tra imprese e pubblica amministrazione; solo così sarà possibile generare sviluppo, occupazione e valore per il territorio". La presenza del Presidente Deidda ha consentito di avere un confronto diretto, propositivo e collaborativo su tematiche di rilievo nazionale che hanno anche impatto a livello locale e di manifestare l'apprezzamento per l'impegno e l'attenzione che il Parlamento, e la Commissione Trasporti della Camera in particolare, ripongono nel settore portuale.



Sbloccare i cantieri, accelerare le procedure e dare certezza sui tempi di completamento delle opere. È questo l'appello lanciato da Pasquale Legora de Feo, Presidente di UNIPORT (Unione Nazionale Imprese Portuali), sul futuro del Porto di Napoli, oggi sospeso tra grandi opportunità di crescita e il rischio concreto di rallentamenti che potrebbero compromettere investimenti strategici. Il tema è stato al centro dell'incontro che si è svolto alla presenza del Presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, Salvatore Deidda, e dei principali rappresentanti delle istituzioni e del cluster marittimo-portuale organizzato a margine del Consiglio Direttivo dell'Associazione, riunitosi nel capoluogo campano. "È finito il tempo dei rinvii: il Porto di Napoli non può più permettersi di restare fermo. Occorre fare presto, superare le persistenti conflittualità interne e accelerare il completamento delle opere già avviate per non disperdere le risorse pubbliche e private investite e per cogliere appieno le prospettive di sviluppo. Ad oggi sono stati spesi oltre 200 milioni di fondi pubblici e almeno altrettanti dovranno essere investiti in privato", ha dichiarato il Presidente di UNIPORT, Pasquale Legora de Feo. Nel corso dell'incontro - che ha incluso anche una visita operativa allo scalo, via terra e via mare, con tappa alla Darsena di Levante - è stato fatto il punto sui principali interventi infrastrutturali già completati, come la ristrutturazione della diga foranea e la nuova stazione marittima a Molo Beverello e soprattutto di quelli in itinere: dal completamento della diga foranea di Levante, fondamentale per sicurezza e operatività, allo sviluppo della Darsena di Levante, strategica per la riorganizzazione dei traffici; fino all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, ad oggi ancora in attesa del perfezionamento della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale, e alla realizzazione delle necessarie connessioni viarie e ferroviarie. Opere attese da anni e oggi sostenute anche dalle risorse del PNRR, ma che necessitano di un deciso cambio di passo sul fronte autorizzativo e realizzativo. "Parliamo in alcuni casi di interventi programmati da oltre vent'anni - ha sottolineato Legora de Feo - che possono finalmente diventare realtà, a beneficio dell'intera comunità portuale in quanto si tratta di un'opera di cui evidentemente godranno tutte le categorie produttive (terminal ro/ro pax, merci varie, cantieristica, etc), grazie a un ampliamento degli spazi a disposizione. Ma servono tempi certi e una collaborazione concreta tra imprese e pubblica amministrazione; solo così sarà possibile generare sviluppo, occupazione e valore per il territorio". La presenza del Presidente Deidda ha consentito di avere un confronto diretto, propositivo e collaborativo su tematiche di rilievo nazionale che hanno anche impatto a livello locale e di manifestare l'apprezzamento per l'impegno e l'attenzione che il Parlamento, e la Commissione Trasporti della Camera in particolare, ripongono nel settore portuale.

Agenparl

Napoli

A tale proposito, sono stati ricordate le ultime misure, in ordine temporale, approvate dal Parlamento: l'esenzione dall'obbligo di assicurazione individuale obbligatoria per i mezzi che operano in ambito (non solo) portuale e la proroga al 2027 del cosiddetto "buono portuale". Una nota dolente è senza dubbio la tassazione della Regione Campania sui canoni demaniali che in molti casi arriva fino al 25%. "Come operatore del porto di Napoli, al pari di tutti i colleghi della Campania", ha precisato Legora de Feo, "auspico che la Regione abroghi quanto prima la legge che ha previsto il pagamento della tassa anche per le concessioni rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale, al fine di non perpetrare una situazione di svantaggio competitivo degli operatori dei porti campani. Come Presidente di UNIPORT, ritengo che sarebbe opportuno che, almeno per le concessioni terminalistiche rilasciate dalle AdSP, il legislatore statale ne escluda l'applicabilità o quantomeno, preveda un limite alla misura, al fine di prevenire il rischio di alterazioni del level playing field tra imprese che operano in porti di regioni diverse. "Il destino e lo sviluppo del porto di Napoli non possono essere condizionati dalle istanze o prese di posizione di pochi a svantaggio dei molti: se vogliamo cambiare veramente passo, tutti gli attori del sistema devono collaborare e dare un contributo allo sviluppo generale del porto e della sua economia, e ci deve stare vicino anche la politica nazionale, oggi qui rappresentata dal Presidente Deidda", ha concluso Legora de Feo. il Presidente Legora ha infine ribadito, in tema di riforma dell'ordinamento portuale, la disponibilità di Uniport ad un confronto approfondito tra rappresentanze degli operatori, decisore politico e istituzioni per addivenire ad un testo di riforma che effettivamente consenta di superare e risolvere gli aspetti problematici o dubbi della legislazione attuale. (AGENPARL) Comments are closed.

Porto di Napoli: UNIPORT, accelerare il completamento delle opere per non perdere le opportunità di sviluppo

(FERPRESS) - Roma, 27 MAR - Sbloccare i cantieri, accelerare le procedure e dare certezza sui tempi di completamento delle opere. È questo l'appello lanciato da Pasquale Legora de Feo, Presidente di UNIPORT (Unione Nazionale Imprese Portuali), sul futuro del **Porto** di **Napoli**, oggi sospeso tra grandi opportunità di crescita e il rischio concreto di rallentamenti che potrebbero compromettere investimenti strategici. L'articolo è leggibile solo dagli abbonati Sei abbonato? Accedi >> L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 400,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it 13 Mag 26 Rho Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

FerPress

Porto di Napoli: UNIPORT, accelerare il completamento delle opere per non perdere le opportunità di sviluppo



03/27/2026 14:32

(FERPRESS) - Roma, 27 MAR - Sbloccare i cantieri, accelerare le procedure e dare certezza sui tempi di completamento delle opere. È questo l'appello lanciato da Pasquale Legora de Feo, Presidente di UNIPORT (Unione Nazionale Imprese Portuali), sul futuro del Porto di Napoli, oggi sospeso tra grandi opportunità di crescita e il rischio concreto di rallentamenti che potrebbero compromettere investimenti strategici. L'articolo è leggibile solo dagli abbonati Sei abbonato? Accedi >> L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 400,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it 13 Mag 26 Rho o Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

GA-Alliance: al via il confronto sulla Blue Economy

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 da GA-Alliance, che riunisce a Napoli 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. Alla tavola rotonda parteciperanno 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 Silveti, 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.



Il Nautilus

Napoli

Porto di Napoli, l'allarme di UNIPORT: "accelerare il completamento delle opere per non perdere le opportunità di sviluppo"

Roma - Sbloccare i cantieri, accelerare le procedure e dare certezza sui tempi di completamento delle opere. È questo l'appello lanciato da Pasquale Legora de Feo, Presidente di UNIPORT (Unione Nazionale Imprese Portuali), sul futuro del **Porto di Napoli**, oggi sospeso tra grandi opportunità di crescita e il rischio concreto di rallentamenti che potrebbero compromettere investimenti strategici. Il tema è stato al centro dell'incontro che si è svolto alla presenza del Presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, Salvatore Deidda, e dei principali rappresentanti delle istituzioni e del cluster marittimo-portuale organizzato a margine del Consiglio Direttivo dell'Associazione, riunitosi nel capoluogo campano. "È finito il tempo dei rinvii: il **Porto di Napoli** non può più permettersi di restare fermo. Occorre fare presto, superare le persistenti conflittualità interne e accelerare il completamento delle opere già avviate per non disperdere le risorse pubbliche e private investite e per cogliere appieno le prospettive di sviluppo. Ad oggi sono stati spesi oltre 200 milioni di fondi pubblici e almeno altrettanti dovranno essere investiti in privato", ha dichiarato il Presidente di UNIPORT, Pasquale

Legora de Feo. Nel corso dell'incontro - che ha incluso anche una visita operativa allo scalo, via terra e via mare, con tappa alla Darsena di Levante - è stato fatto il punto sui principali interventi infrastrutturali già completati, come la ristrutturazione della diga foranea e la nuova stazione marittima a Molo Beverello e soprattutto di quelli in itinere: dal completamento della diga foranea di Levante, fondamentale per sicurezza e operatività, allo sviluppo della Darsena di Levante, strategica per la riorganizzazione dei traffici; fino all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, ad oggi ancora in attesa del perfezionamento della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale, e alla realizzazione delle necessarie connessioni viarie e ferroviarie. Opere attese da anni e oggi sostenute anche dalle risorse del PNRR, ma che necessitano di un deciso cambio di passo sul fronte autorizzativo e realizzativo. "Parliamo in alcuni casi di interventi programmati da oltre vent'anni - ha sottolineato Legora de Feo - che possono finalmente diventare realtà, a beneficio dell'intera comunità portuale in quanto si tratta di un'opera di cui evidentemente godranno tutte le categorie produttive (terminal ro/ro pax, merci varie, cantieristica, etc), grazie a un ampliamento degli spazi a disposizione. Ma servono tempi certi e una collaborazione concreta tra imprese e pubblica amministrazione; solo così sarà possibile generare sviluppo, occupazione e valore per il territorio". La presenza del Presidente Deidda ha consentito di avere un confronto diretto, propositivo e collaborativo su tematiche di rilievo nazionale che hanno anche impatto a livello locale e di manifestare l'apprezzamento per l'impegno e l'attenzione che il Parlamento, e la Commissione Trasporti della Camera in particolare, ripongono nel settore portuale.



03/27/2026 15:35

Roma - Sbloccare i cantieri, accelerare le procedure e dare certezza sui tempi di completamento delle opere. È questo l'appello lanciato da Pasquale Legora de Feo, Presidente di UNIPORT (Unione Nazionale Imprese Portuali), sul futuro del Porto di Napoli, oggi sospeso tra grandi opportunità di crescita e il rischio concreto di rallentamenti che potrebbero compromettere investimenti strategici. Il tema è stato al centro dell'incontro che si è svolto alla presenza del Presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, Salvatore Deidda, e dei principali rappresentanti delle istituzioni e del cluster marittimo-portuale organizzato a margine del Consiglio Direttivo dell'Associazione, riunitosi nel capoluogo campano. "È finito il tempo dei rinvii: il Porto di Napoli non può più permettersi di restare fermo. Occorre fare presto, superare le persistenti conflittualità interne e accelerare il completamento delle opere già avviate per non disperdere le risorse pubbliche e private investite e per cogliere appieno le prospettive di sviluppo. Ad oggi sono stati spesi oltre 200 milioni di fondi pubblici e almeno altrettanti dovranno essere investiti in privato", ha dichiarato il Presidente di UNIPORT, Pasquale Legora de Feo. Nel corso dell'incontro - che ha incluso anche una visita operativa allo scalo, via terra e via mare, con tappa alla Darsena di Levante - è stato fatto il punto sui principali interventi infrastrutturali già completati, come la ristrutturazione della diga foranea e la nuova stazione marittima a Molo Beverello e soprattutto di quelli in itinere: dal completamento della diga foranea di Levante, fondamentale per sicurezza e operatività, allo sviluppo della Darsena di Levante, strategica per la riorganizzazione dei traffici, fino all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, ad oggi ancora in attesa del perfezionamento della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale e alla

Il Nautilus

Napoli

A tale proposito, sono stati ricordate le ultime misure, in ordine temporale, approvate dal Parlamento: l'esenzione dall'obbligo di assicurazione individuale obbligatoria per i mezzi che operano in ambito (non solo) portuale e la proroga al 2027 del cosiddetto "buono portuale". Una nota dolente è senza dubbio la tassazione della Regione Campania sui canoni demaniali che in molti casi arriva fino al 25%. "Come operatore del porto di Napoli, al pari di tutti i colleghi della Campania", ha precisato Legora de Feo, "auspico che la Regione abroghi quanto prima la legge che ha previsto il pagamento della tassa anche per le concessioni rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale, al fine di non perpetrare una situazione di svantaggio competitivo degli operatori dei porti campani. Come Presidente di UNIPORT, ritengo che sarebbe opportuno che, almeno per le concessioni terminalistiche rilasciate dalle AdSP, il legislatore statale ne escluda l'applicabilità o quantomeno, preveda un limite alla misura, al fine di prevenire il rischio di alterazioni del level playing field tra imprese che operano in porti di regioni diverse. "Il destino e lo sviluppo del porto di Napoli non possono essere condizionati dalle istanze o prese di posizione di pochi a svantaggio dei molti: se vogliamo cambiare veramente passo, tutti gli attori del sistema devono collaborare e dare un contributo allo sviluppo generale del porto e della sua economia, e ci deve stare vicino anche la politica nazionale, oggi qui rappresentata dal Presidente Deidda", ha concluso Legora de Feo. Il Presidente Legora ha infine ribadito, in tema di riforma dell'ordinamento portuale, la disponibilità di Uniport ad un confronto approfondito tra rappresentanze degli operatori, decisore politico e istituzioni per addivenire ad un testo di riforma che effettivamente consenta di superare e risolvere gli aspetti problematici o dubbi della legislazione attuale.

Informatore Navale

Napoli

Porto di Napoli, l'appello di UNIPORT: "accelerare il completamento delle opere per non perdere le opportunità di sviluppo"

A **Napoli** si è svolto il Consiglio Direttivo e un incontro promosso dall'Associazione, alla presenza del Presidente della IX Commissione della Camera Salvatore Deidda e delle istituzioni del cluster marittimo portuale. Sbloccare i cantieri, accelerare le procedure e dare certezza sui tempi di completamento delle opere. È questo l'appello lanciato da Pasquale Legora de Feo, Presidente di UNIPORT (Unione Nazionale Imprese Portuali), sul futuro del **Porto di Napoli**, oggi sospeso tra grandi opportunità di crescita e il rischio concreto di rallentamenti che potrebbero compromettere investimenti strategici. Il tema è stato al centro dell'incontro che si è svolto alla presenza del Presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, Salvatore Deidda, e dei principali rappresentanti delle istituzioni e del cluster marittimo-portuale organizzato a margine del Consiglio Direttivo dell'Associazione, riunitosi nel capoluogo campano. "È finito il tempo dei rinvii: il **Porto di Napoli** non può più permettersi di restare fermo. Occorre fare presto, superare le persistenti conflittualità interne e accelerare il completamento delle opere già avviate per non disperdere le risorse pubbliche e private investite e per cogliere appieno le prospettive di sviluppo. Ad oggi sono stati spesi oltre 200 milioni di fondi pubblici e almeno altrettanti dovranno essere investiti in privato", ha dichiarato il Presidente di UNIPORT, Pasquale Legora de Feo. Nel corso dell'incontro - che ha incluso anche una visita operativa allo scalo, via terra e via mare, con tappa alla Darsena di Levante - è stato fatto il punto sui principali interventi infrastrutturali già completati, come la ristrutturazione della diga foranea e la nuova stazione marittima a Molo Beverello e soprattutto di quelli in itinere: dal completamento della diga foranea di Levante, fondamentale per sicurezza e operatività, allo sviluppo della Darsena di Levante, strategica per la riorganizzazione dei traffici; fino all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, ad oggi ancora in attesa del perfezionamento della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale, e alla realizzazione delle necessarie connessioni viarie e ferroviarie. Opere attese da anni e oggi sostenute anche dalle risorse del PNRR, ma che necessitano di un deciso cambio di passo sul fronte autorizzativo e realizzativo. "Parliamo in alcuni casi di interventi programmati da oltre vent'anni - ha sottolineato Legora de Feo - che possono finalmente diventare realtà, a beneficio dell'intera comunità portuale in quanto si tratta di un'opera di cui evidentemente godranno tutte le categorie produttive (terminal ro/ro pax, merci varie, cantieristica, etc), grazie a un ampliamento degli spazi a disposizione. Ma servono tempi certi e una collaborazione concreta tra imprese e pubblica amministrazione; solo così sarà possibile generare sviluppo, occupazione e valore per il territorio". La presenza del Presidente Deidda ha consentito di avere un confronto diretto, propositivo e collaborativo su tematiche di rilievo nazionale

Informatore Navale

Porto di Napoli, l'appello di UNIPORT: "accelerare il completamento delle opere per non perdere le opportunità di sviluppo"

03/27/2026 17:49

A Napoli si è svolto il Consiglio Direttivo e un incontro promosso dall'Associazione, alla presenza del Presidente della IX Commissione della Camera Salvatore Deidda e delle istituzioni del cluster marittimo portuale. Sbloccare i cantieri, accelerare le procedure e dare certezza sui tempi di completamento delle opere. È questo l'appello lanciato da Pasquale Legora de Feo, Presidente di UNIPORT (Unione Nazionale Imprese Portuali), sul futuro del Porto di Napoli, oggi sospeso tra grandi opportunità di crescita e il rischio concreto di rallentamenti che potrebbero compromettere investimenti strategici. Il tema è stato al centro dell'incontro che si è svolto alla presenza del Presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, Salvatore Deidda, e dei principali rappresentanti delle istituzioni e del cluster marittimo-portuale organizzato a margine del Consiglio Direttivo dell'Associazione, riunitosi nel capoluogo campano. "È finito il tempo dei rinvii: il Porto di Napoli non può più permettersi di restare fermo. Occorre fare presto, superare le persistenti conflittualità interne e accelerare il completamento delle opere già avviate per non disperdere le risorse pubbliche e private investite e per cogliere appieno le prospettive di sviluppo. Ad oggi sono stati spesi oltre 200 milioni di fondi pubblici e almeno altrettanti dovranno essere investiti in privato", ha dichiarato il Presidente di UNIPORT, Pasquale Legora de Feo. Nel corso dell'incontro - che ha incluso anche una visita operativa allo scalo, via terra e via mare, con tappa alla Darsena di Levante - è stato fatto il punto sui principali interventi infrastrutturali già completati, come la ristrutturazione della diga foranea e la nuova stazione marittima a Molo Beverello e soprattutto di quelli in itinere: dal completamento della diga foranea di Levante, fondamentale per sicurezza e operatività, allo sviluppo della Darsena di Levante, strategica per la riorganizzazione dei traffici; fino all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, ad oggi ancora in attesa del perfezionamento della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale, e alla realizzazione delle necessarie connessioni viarie e ferroviarie. Opere attese da anni e oggi sostenute anche dalle risorse del PNRR, ma che necessitano di un deciso cambio di passo sul fronte autorizzativo e realizzativo. "Parliamo in alcuni casi di interventi programmati da oltre vent'anni - ha sottolineato Legora de Feo - che possono finalmente diventare realtà, a beneficio dell'intera comunità portuale in quanto si tratta di un'opera di cui evidentemente godranno tutte le categorie produttive (terminal ro/ro pax, merci varie, cantieristica, etc), grazie a un ampliamento degli spazi a disposizione. Ma servono tempi certi e una collaborazione concreta tra imprese e pubblica amministrazione; solo così sarà possibile generare sviluppo, occupazione e valore per il territorio". La presenza del Presidente Deidda ha consentito di avere un

Informatore Navale

Napoli

che hanno anche impatto a livello locale e di manifestare l'apprezzamento per l'impegno e l'attenzione che il Parlamento, e la Commissione Trasporti della Camera in particolare, ripongono nel settore portuale. A tale proposito, sono stati ricordate le ultime misure, in ordine temporale, approvate dal Parlamento: l'esenzione dall'obbligo di assicurazione individuale obbligatoria per i mezzi che operano in ambito (non solo) portuale e la proroga al 2027 del cosiddetto "buono portuale". Una nota dolente è senza dubbio la tassazione della Regione Campania sui canoni demaniali che in molti casi arriva fino al 25%. "Come operatore del porto di Napoli, al pari di tutti i colleghi della Campania", ha precisato Legora de Feo, "auspico che la Regione abroghi quanto prima la legge che ha previsto il pagamento della tassa anche per le concessioni rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale, al fine di non perpetrare una situazione di svantaggio competitivo degli operatori dei porti campani. Come Presidente di UNIPORT, ritengo che sarebbe opportuno che, almeno per le concessioni terminalistiche rilasciate dalle AdSP, il legislatore statale ne escluda l'applicabilità o quantomeno, preveda un limite alla misura, al fine di prevenire il rischio di alterazioni del level playing field tra imprese che operano in porti di regioni diverse. "Il destino e lo sviluppo del porto di Napoli non possono essere condizionati dalle istanze o prese di posizione di pochi a svantaggio dei molti: se vogliamo cambiare veramente passo, tutti gli attori del sistema devono collaborare e dare un contributo allo sviluppo generale del porto e della sua economia, e ci deve stare vicino anche la politica nazionale, oggi qui rappresentata dal Presidente Deidda", ha concluso Legora de Feo. Il Presidente Legora ha infine ribadito, in tema di riforma dell'ordinamento portuale, la disponibilità di Uniport ad un confronto approfondito tra rappresentanze degli operatori, decisore politico e istituzioni per addivenire ad un testo di riforma che effettivamente consenta di superare e risolvere gli aspetti problematici o dubbi della legislazione attuale.

Napoli, UNIPORT lancia l'allarme: 'Cantieri da sbloccare subito'

Legora de Feo: tempi certi e collaborazione per non perdere investimenti e sviluppo

Andrea Puccini

NAPOLI - Accelerare i lavori, superare gli ostacoli burocratici e garantire tempi certi per il completamento delle opere. È questo il messaggio lanciato da UNIPORT sul futuro del porto di Napoli, al centro di un incontro istituzionale che ha riunito operatori e rappresentanti del cluster marittimo-portuale. A sottolineare l'urgenza è stato il presidente dell'associazione, Pasquale Legora de Feo, che ha evidenziato come lo scalo partenopeo si trovi oggi a un bivio: da un lato importanti opportunità di crescita, dall'altro il rischio concreto che ritardi e conflittualità possano compromettere investimenti già avviati. Il confronto, organizzato a margine del Consiglio Direttivo di UNIPORT, si è svolto alla presenza del presidente della Commissione Trasporti della Camera, Salvatore Deidda, offrendo l'occasione per fare il punto sullo stato delle principali opere infrastrutturali. Tra gli interventi già realizzati figurano la riqualificazione della diga foranea e la nuova stazione marittima al Molo Beverello. Restano però centrali i cantieri ancora in corso o in fase autorizzativa, a partire dal completamento della diga foranea di Levante e dallo sviluppo della Darsena di Levante, considerata strategica per la riorganizzazione dei traffici. A questi si aggiungono il nuovo Piano regolatore portuale, ancora in attesa della Valutazione di impatto ambientale, e il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari. Si tratta di opere attese da decenni e sostenute anche da risorse del PNRR, per le quali - secondo UNIPORT - è necessario un deciso cambio di passo. In gioco ci sono oltre 200 milioni di euro di fondi pubblici già spesi e ulteriori investimenti privati di pari entità. 'Non è più tempo di rinvii - ha ribadito Legora de Feo -. Serve uno sforzo condiviso tra imprese e pubblica amministrazione per trasformare i progetti in realtà e generare sviluppo e occupazione'. Nel corso dell'incontro è emersa anche una criticità sul fronte fiscale: la tassazione applicata dalla Regione Campania sui canoni demaniali, che in alcuni casi raggiunge il 25%, rischia di penalizzare la competitività degli operatori locali rispetto ad altri porti italiani. Da qui la richiesta di una revisione normativa, anche a livello nazionale, per evitare squilibri tra territori. Accanto alle criticità, UNIPORT ha espresso apprezzamento per alcune recenti misure approvate dal Parlamento, come l'esenzione dall'obbligo assicurativo per i mezzi operanti in ambito portuale e la proroga del 'buono portuale' fino al 2027. Il messaggio finale è chiaro: il rilancio del porto di Napoli passa da una governance condivisa e da una piena collaborazione tra istituzioni e operatori. Solo così, conclude l'associazione, sarà possibile cogliere le opportunità di sviluppo e rafforzare il ruolo dello scalo nel sistema logistico nazionale e mediterraneo.



Napoli Today

Napoli

Porto di Napoli, l'allarme: "Accelerare il completamento delle opere per non perdere le opportunità di sviluppo"

L'appello lanciato da Pasquale Legora de Feo, Presidente di Uniport (Unione Nazionale Imprese Portuali) Sbloccare i cantieri, accelerare le procedure e dare certezza sui tempi di completamento delle opere. È questo l'appello lanciato da Pasquale Legora de Feo, Presidente di UNIPORT (Unione Nazionale Imprese Portuali), sul futuro del Porto di Napoli, oggi sospeso tra grandi opportunità di crescita e il rischio concreto di rallentamenti che potrebbero compromettere investimenti strategici. L'incontro Il tema è stato al centro dell'incontro che si è svolto alla presenza del Presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, Salvatore Deidda, e dei principali rappresentanti delle istituzioni e del cluster marittimo-portuale organizzato a margine del Consiglio Direttivo dell'Associazione, riunitosi nel capoluogo campano. "È finito il tempo dei rinvii: il Porto di Napoli non può più permettersi di restare fermo. Occorre fare presto, superare le persistenti conflittualità interne e accelerare il completamento delle opere già avviate per non disperdere le risorse pubbliche e private investite e per cogliere appieno le prospettive di sviluppo. Ad oggi sono stati spesi oltre 200 milioni di fondi pubblici e almeno altrettanti dovranno essere investiti in privato", ha dichiarato il Presidente di UNIPORT, Pasquale Legora de Feo. Nel corso dell'incontro - che ha incluso anche una visita operativa allo scalo, via terra e via mare, con tappa alla Darsena di Levante - è stato fatto il punto sui principali interventi infrastrutturali già completati, come la ristrutturazione della diga foranea e la nuova stazione marittima a Molo Beverello e soprattutto di quelli in itinere: dal completamento della diga foranea di Levante, fondamentale per sicurezza e operatività, allo sviluppo della Darsena di Levante, strategica per la riorganizzazione dei traffici; fino all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, ad oggi ancora in attesa del perfezionamento della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale, e alla realizzazione delle necessarie connessioni viarie e ferroviarie. Opere attese da anni e oggi sostenute anche dalle risorse del PNRR, ma che necessitano di un deciso cambio di passo sul fronte autorizzativo e realizzativo. "Parliamo in alcuni casi di interventi programmati da oltre vent'anni - ha sottolineato Legora de Feo - che possono finalmente diventare realtà, a beneficio dell'intera comunità portuale in quanto si tratta di un'opera di cui evidentemente godranno tutte le categorie produttive (terminal ro/ro pax, merci varie, cantieristica, etc), grazie a un ampliamento degli spazi a disposizione. Ma servono tempi certi e una collaborazione concreta tra imprese e pubblica amministrazione; solo così sarà possibile generare sviluppo, occupazione e valore per il territorio". La presenza del Presidente Deidda ha consentito di avere un confronto diretto, propositivo e collaborativo su tematiche di rilievo nazionale che hanno anche impatto a livello locale e di manifestare l'apprezzamento per l'impegno



L'appello lanciato da Pasquale Legora de Feo, Presidente di Uniport (Unione Nazionale Imprese Portuali) Sbloccare i cantieri, accelerare le procedure e dare certezza sui tempi di completamento delle opere. È questo l'appello lanciato da Pasquale Legora de Feo, Presidente di UNIPORT (Unione Nazionale Imprese Portuali), sul futuro del Porto di Napoli, oggi sospeso tra grandi opportunità di crescita e il rischio concreto di rallentamenti che potrebbero compromettere investimenti strategici. L'incontro Il tema è stato al centro dell'incontro che si è svolto alla presenza del Presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, Salvatore Deidda, e dei principali rappresentanti delle istituzioni e del cluster marittimo-portuale organizzato a margine del Consiglio Direttivo dell'Associazione, riunitosi nel capoluogo campano. "È finito il tempo dei rinvii: il Porto di Napoli non può più permettersi di restare fermo. Occorre fare presto, superare le persistenti conflittualità interne e accelerare il completamento delle opere già avviate per non disperdere le risorse pubbliche e private investite e per cogliere appieno le prospettive di sviluppo. Ad oggi sono stati spesi oltre 200 milioni di fondi pubblici e almeno altrettanti dovranno essere investiti in privato", ha dichiarato il Presidente di UNIPORT, Pasquale Legora de Feo. Nel corso dell'incontro - che ha incluso anche una visita operativa allo scalo, via terra e via mare, con tappa alla Darsena di Levante - è stato fatto il punto sui principali interventi infrastrutturali già completati, come la ristrutturazione della diga foranea e la nuova stazione marittima a Molo Beverello e soprattutto di quelli in itinere: dal completamento della diga foranea di Levante, fondamentale per sicurezza e operatività, allo sviluppo della Darsena di Levante, strategica per la riorganizzazione dei traffici; fino all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, ad oggi ancora in attesa del perfezionamento della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale, e alla realizzazione delle necessarie connessioni viarie e ferroviarie. Opere attese da anni e oggi sostenute anche dalle risorse del PNRR, ma che necessitano di un deciso cambio di passo sul fronte autorizzativo e realizzativo. "Parliamo in alcuni casi di interventi programmati da oltre vent'anni - ha sottolineato Legora de Feo - che possono finalmente diventare realtà, a beneficio dell'intera comunità portuale in quanto si tratta di un'opera di cui evidentemente godranno tutte le categorie produttive (terminal ro/ro pax, merci varie, cantieristica, etc), grazie a un ampliamento degli spazi a disposizione. Ma servono tempi certi e una collaborazione concreta tra imprese e pubblica amministrazione; solo così sarà possibile generare sviluppo, occupazione e valore per il territorio". La presenza del Presidente Deidda ha consentito di avere un confronto diretto, propositivo e collaborativo su tematiche di rilievo nazionale che hanno anche impatto a livello locale e di manifestare l'apprezzamento per l'impegno

Napoli Today

Napoli

e l'attenzione che il Parlamento, e la Commissione Trasporti della Camera in particolare, ripongono nel settore **portuale**. A tale proposito, sono stati ricordate le ultime misure, in ordine temporale, approvate dal Parlamento: l'esenzione dall'obbligo di assicurazione individuale obbligatoria per i mezzi che operano in ambito (non solo) **portuale** e la proroga al 2027 del cosiddetto "buono **portuale**". Una nota dolente è senza dubbio la tassazione della Regione Campania sui canoni demaniali che in molti casi arriva fino al 25%. "Come operatore del porto di Napoli, al pari di tutti i colleghi della Campania", ha precisato Legora de Feo, "auspico che la Regione abroghi quanto prima la legge che ha previsto il pagamento della tassa anche per le concessioni rilasciate dall'**Autorità di Sistema Portuale**, al fine di non perpetrare una situazione di svantaggio competitivo degli operatori dei porti campani. Come Presidente di UNIPORT, ritengo che sarebbe opportuno che, almeno per le concessioni terminalistiche rilasciate dalle **AdSP**, il legislatore statale ne escluda l'applicabilità o quantomeno, preveda un limite alla misura, al fine di prevenire il rischio di alterazioni del level playing field tra imprese che operano in porti di regioni diverse. "Il destino e lo sviluppo del porto di Napoli non possono essere condizionati dalle istanze o prese di posizione di pochi a svantaggio dei molti: se vogliamo cambiare veramente passo, tutti gli attori del **sistema** devono collaborare e dare un contributo allo sviluppo generale del porto e della sua economia, e ci deve stare vicino anche la politica nazionale, oggi qui rappresentata dal Presidente Deidda", ha concluso Legora de Feo. Il Presidente Legora ha infine ribadito, in tema di riforma dell'ordinamento **portuale**, la disponibilità di Uniport ad un confronto approfondito tra rappresentanze degli operatori, decisore politico e istituzioni per addivenire ad un testo di riforma che effettivamente consenta di superare e risolvere gli aspetti problematici o dubbi della legislazione attuale.

Sea Reporter

Napoli

Napoli vertice sul porto accelerare cantieri e riforme per non perdere competitività

Napoli - Sbloccare i cantieri, velocizzare le procedure e garantire tempi certi per il completamento delle opere: è questo il messaggio emerso con forza dal confronto sul futuro del **Porto** di **Napoli**. Al centro del dibattito l'intervento del presidente di Pasquale Legora de Feo, numero uno di Uniport, che ha richiamato l'attenzione sulle criticità che rischiano di rallentare investimenti strategici, nonostante le rilevanti opportunità di crescita per lo scalo partenopeo. L'incontro si è svolto nel capoluogo campano a margine del Consiglio Direttivo dell'associazione, alla presenza del presidente della IX Commissione Trasporti della Camera, Salvatore Deidda, e dei principali rappresentanti del cluster marittimo-portuale. "È finito il tempo dei rinvii: il **Porto** di **Napoli** non può più permettersi immobilismi. Occorre superare le conflittualità interne e accelerare il completamento delle opere già avviate, evitando di disperdere risorse pubbliche e private", ha dichiarato Legora de Feo, sottolineando come siano già stati investiti oltre 200 milioni di euro pubblici, cui si aggiungeranno consistenti capitali privati. Nel corso dell'incontro - accompagnato da una visita operativa allo scalo, via terra e via mare, con tappa alla Darsena di Levante - è stato fatto il punto sugli interventi infrastrutturali: dalla diga foranea alla nuova stazione marittima di Molo Beverello, fino alle opere ancora in corso, come il completamento della diga di Levante, lo sviluppo della Darsena e il nuovo Piano Regolatore Portuale, tuttora in attesa della Valutazione di Impatto Ambientale. Opere attese da anni, oggi sostenute anche dai fondi del PNRR, ma che - secondo Legora de Feo - richiedono un deciso cambio di passo sul piano autorizzativo e realizzativo. "Parliamo di interventi programmati da oltre vent'anni che possono finalmente diventare realtà, con benefici per tutta la comunità portuale. Ma servono tempi certi e una reale collaborazione tra imprese e pubblica amministrazione", ha aggiunto. La presenza del Presidente Deidda ha consentito un confronto diretto su temi di rilievo nazionale, con particolare riferimento alle recenti misure approvate dal Parlamento, tra cui l'esenzione dall'obbligo di assicurazione per i mezzi operanti in ambito portuale e la proroga al 2027 del cosiddetto "buono portuale". Tra le criticità evidenziate, anche la tassazione regionale sui canoni demaniali in Campania, che in alcuni casi raggiunge il 25%. "È necessario superare una situazione che penalizza la competitività degli operatori campani rispetto ad altri porti italiani", ha evidenziato Legora de Feo, auspicando un intervento normativo correttivo. In chiusura, il presidente di Uniport ha ribadito la necessità di una visione condivisa: "Lo sviluppo del **porto** di **Napoli** non può essere ostacolato da interessi particolari. Serve una collaborazione tra tutti gli attori del sistema e il sostegno della politica nazionale, oggi rappresentata dal Presidente Deidda". Infine, sul tema



Napoli - Sbloccare i cantieri, velocizzare le procedure e garantire tempi certi per il completamento delle opere: è questo il messaggio emerso con forza dal confronto sul futuro del Porto di Napoli. Al centro del dibattito l'intervento del presidente di Pasquale Legora de Feo, numero uno di Uniport, che ha richiamato l'attenzione sulle criticità che rischiano di rallentare investimenti strategici, nonostante le rilevanti opportunità di crescita per lo scalo partenopeo. L'incontro si è svolto nel capoluogo campano a margine del Consiglio Direttivo dell'associazione, alla presenza del presidente della IX Commissione Trasporti della Camera, Salvatore Deidda, e dei principali rappresentanti del cluster marittimo-portuale. "È finito il tempo dei rinvii: il Porto di Napoli non può più permettersi immobilismi. Occorre superare le conflittualità interne e accelerare il completamento delle opere già avviate, evitando di disperdere risorse pubbliche e private", ha dichiarato Legora de Feo, sottolineando come siano già stati investiti oltre 200 milioni di euro pubblici, cui si aggiungeranno consistenti capitali privati. Nel corso dell'incontro - accompagnato da una visita operativa allo scalo, via terra e via mare, con tappa alla Darsena di Levante - è stato fatto il punto sugli interventi infrastrutturali: dalla diga foranea alla nuova stazione marittima di Molo Beverello, fino alle opere ancora in corso, come il completamento della diga di Levante, lo sviluppo della Darsena e il nuovo Piano Regolatore Portuale, tuttora in attesa della Valutazione di Impatto Ambientale. Opere attese da anni, oggi sostenute anche dai fondi del PNRR, ma che - secondo Legora de Feo - richiedono un deciso cambio di passo sul piano autorizzativo e realizzativo. "Parliamo di interventi programmati da oltre vent'anni che possono finalmente diventare realtà, con benefici per tutta la comunità portuale. Ma servono tempi certi e una reale collaborazione tra imprese e pubblica amministrazione", ha aggiunto. La presenza del Presidente Deidda ha consentito un

Sea Reporter

Napoli

della riforma Portuale Legora de Feo ha confermato la disponibilità dell'associazione a un confronto strutturato con istituzioni e decisori politici, con l'obiettivo di arrivare a un testo normativo capace di superare le criticità dell'attuale assetto legislativo. Alessandro Cerri (classe 1963, foggiano di nascita) è un giornalista specializzato nel settore marittimo e portuale. Il suo profilo si distingue per una formazione accademica eccezionalmente multidisciplinare: oltre alla laurea in Scienze dell'Amministrazione, ha conseguito la laurea in Conservazione dei Beni Culturali con specializzazione in Archeologia Subacquea, arricchendo ulteriormente il suo percorso con le lauree magistrali in Lettere Moderne e in Giurisprudenza. Questa combinazione di competenze gli permette di analizzare il mondo del mare sotto il profilo tecnico, legale e culturale.

Ddl Mare la svolta per la Blue Economy, ecco cosa cambia per la Campania

L'approvazione in prima lettura al Senato del Ddl Valorizzazione risorsa mare non è solo un atto legislativo di settore, ma rappresenta un cambio di paradigma per una regione come la Campania, dove l'economia del mare pesa per una quota rilevante del PIL locale. Il testo, ora all'esame della Camera, introduce pilastri normativi che promettono di riordinare il traffico nelle nostre acque, proteggendo la professionalità degli operatori e la sicurezza della navigazione. Uno dei punti più qualificanti è la netta separazione tra il noleggio di unità da diporto e il trasporto passeggeri commerciale. In un territorio caratterizzato da un network fittissimo di collegamenti marittimi (pensiamo alle linee per Capri, Ischia e Procida), la chiarezza normativa è vitale per evitare fenomeni di abusivismo e concorrenza sleale. Il limite dei 12 passeggeri: L'istituzione della locazione con prescrizione di comandante viene vincolata al tetto massimo di 12 passeggeri e alla condizione che il locatario sia una persona fisica. Questo impedisce tecnicamente che grandi imbarcazioni da diporto operino come "vettori ombra" al di fuori delle rigide normative sulla sicurezza proprie del trasporto passeggeri puro. Trasparenza economica: La cancellazione della clausola "tutto incluso" per il noleggio a itinerario concordato obbliga a una distinzione chiara dei costi. Questo significa che il diportista saprà esattamente cosa sta pagando, evitando che pacchetti opachi vengano venduti come servizi di linea camuffati. Per i nostri porti, da Napoli a Castellammare di Stabia fino a Salerno, il decreto introduce novità organizzative attese da anni: Arruolamento Marittimi: Viene finalmente superato il limite del Codice della Navigazione che limitava l'iscrizione alla Gente di Mare ai soli cittadini UE. In Campania, hub di eccellenza per la nautica d'altura, i marittimi extracomunitari residenti in Italia potranno ora essere regolarmente imbarcati. Ciò risponde alla cronica carenza di personale e regolarizza posizioni professionali già attive sul territorio. Digitalizzazione: Il testo prevede un ampio ricorso alla digitalizzazione delle procedure amministrative. Per l'utente e per le aziende portuali, questo si traduce in una riduzione dei tempi d'attesa presso le Capitanerie di Porto e in una gestione più snella della documentazione di bordo, portando il settore verso standard europei a "costo zero" per lo Stato. La Campania vanta una filiera di eccellenza nella cantieristica per unità entro i 24 metri, un settore che nel 2025 ha mostrato segnali di contrazione. Le semplificazioni introdotte per la cantieristica e le scuole nautiche sono viste con favore da Confindustria Nautica come strumenti per contrastare la "fuga dalla bandiera italiana". Inoltre, l'attesa per il nuovo decreto di sicurezza per le navi da diporto del MIT sarà il test definitivo per misurare l'efficacia del provvedimento sul piano operativo. Un quadro normativo più sicuro e moderno incentiva gli investimenti nel refitting e nel charter di lusso, segmenti in cui le coste campane sono leader mondiali. Nonostante



L'approvazione in prima lettura al Senato del Ddl Valorizzazione risorsa mare non è solo un atto legislativo di settore, ma rappresenta un cambio di paradigma per una regione come la Campania, dove l'economia del mare pesa per una quota rilevante del PIL locale. Il testo, ora all'esame della Camera, introduce pilastri normativi che promettono di riordinare il traffico nelle nostre acque, proteggendo la professionalità degli operatori e la sicurezza della navigazione. Uno dei punti più qualificanti è la netta separazione tra il noleggio di unità da diporto e il trasporto passeggeri commerciale. In un territorio caratterizzato da un network fittissimo di collegamenti marittimi (pensiamo alle linee per Capri, Ischia e Procida), la chiarezza normativa è vitale per evitare fenomeni di abusivismo e concorrenza sleale. Il limite dei 12 passeggeri: L'istituzione della locazione con prescrizione di comandante viene vincolata al tetto massimo di 12 passeggeri e alla condizione che il locatario sia una persona fisica. Questo impedisce tecnicamente che grandi imbarcazioni da diporto operino come "vettori ombra" al di fuori delle rigide normative sulla sicurezza proprie del trasporto passeggeri puro. Trasparenza economica: La cancellazione della clausola "tutto incluso" per il noleggio a itinerario concordato obbliga a una distinzione chiara dei costi. Questo significa che il diportista saprà esattamente cosa sta pagando, evitando che pacchetti opachi vengano venduti come servizi di linea camuffati. Per i nostri porti, da Napoli a Castellammare di Stabia fino a Salerno, il decreto introduce novità organizzative attese da anni: Arruolamento Marittimi: Viene finalmente superato il limite del Codice della Navigazione che limitava l'iscrizione alla Gente di Mare ai soli cittadini UE. In Campania, hub di eccellenza per la nautica d'altura, i marittimi extracomunitari residenti in Italia potranno ora essere regolarmente imbarcati. Ciò risponde alla cronica carenza di personale e regolarizza posizioni professionali già attive sul territorio.

Sea Reporter

Napoli

L'entusiasmo di Confindustria Nautica per le semplificazioni riguardanti cantieristica e scuole nautiche, restano ancora dei nodi da sciogliere per rendere l'Italia un porto davvero competitivo a livello europeo. Come sottolineato dai vertici di Assarmatori, il prossimo passo fondamentale - oltre all'approvazione definitiva alla Camera - dovrà essere la ratifica della Convenzione di Londra del 1976 sulla responsabilità dell'armatore e l'equiparazione del trattamento fiscale per i marittimi su navi con bandiera UE/SEE rispetto a quella italiana. In un settore dove il dettaglio tecnico fa la differenza tra un'operazione sicura e un vuoto normativo, il Ddl Mare rappresenta un primo, solido passo verso la certezza del diritto per tutti gli attori della "blue economy". Il Ddl Mare traccia la rotta, ma sarà l'attuazione pratica a determinare se la Campania saprà sfruttare queste nuove regole per consolidare il suo ruolo di capitale del Mediterraneo. Mario Esposito.

Shipping Italy

Napoli

Appello di Uniport per il porto di Napoli

Legora De Feo chiede accelerazioni sulle opere e auspica l'abrogazione dell'addizionale regionale sui canoni concessori. Sbloccare i cantieri, accelerare le procedure e dare certezza sui tempi di completamento delle opere. È questo l'appello lanciato da Pasquale Legora de Feo, presidente di Uniport (Unione nazionale imprese portuali), convinto che il futuro del **porto di Napoli** sia oggi sospeso tra grandi opportunità di crescita e il rischio concreto di rallentamenti che potrebbero compromettere investimenti strategici. Il tema è stato al centro dell'incontro che si è svolto alla presenza del presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, Salvatore Deidda, e dei principali rappresentanti delle istituzioni e del cluster marittimo-portuale organizzato a margine del Consiglio Direttivo dell'Associazione, riunitosi nel capoluogo campano. "È finito il tempo dei rinvii: il **porto di Napoli** non può più permettersi di restare fermo. Occorre fare presto, superare le persistenti conflittualità interne e accelerare il completamento delle opere già avviate per non disperdere le risorse pubbliche e private investite e per cogliere appieno le prospettive di sviluppo. Ad oggi

sono stati spesi oltre 200 milioni di fondi pubblici e almeno altrettanti dovranno essere investiti in privato" ha dichiarato Legora de Feo. Nel corso dell'incontro - che ha incluso anche una visita operativa allo scalo, via terra e via mare, con tappa alla Darsena di Levante - è stato fatto il punto sui principali interventi infrastrutturali già completati, come la ristrutturazione della diga foranea e la nuova stazione marittima a Molo Beverello e soprattutto di quelli in itinere: dal completamento della diga foranea di Levante, fondamentale per sicurezza e operatività, allo sviluppo della Darsena di Levante, strategica per la riorganizzazione dei traffici; fino all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, ad oggi ancora in attesa del perfezionamento della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale, e alla realizzazione delle necessarie connessioni viarie e ferroviarie. Opere attese da anni e oggi sostenute anche dalle risorse del Pnrr, ma che "necessitano di un deciso cambio di passo sul fronte autorizzativo e realizzativo. Parliamo in alcuni casi di interventi programmati da oltre vent'anni - ha sottolineato Legora de Feo - che possono finalmente diventare realtà, a beneficio dell'intera comunità portuale in quanto si tratta di un'opera di cui evidentemente godranno tutte le categorie produttive (terminal ro/ro pax, merci varie, cantieristica, etc), grazie a un ampliamento degli spazi a disposizione. Ma servono tempi certi e una collaborazione concreta tra imprese e pubblica amministrazione; solo così sarà possibile generare sviluppo, occupazione e valore per il territorio". La presenza di Deidda ha consentito di avere un confronto diretto, propositivo e collaborativo su tematiche di rilievo nazionale che hanno anche impatto a livello locale e di manifestare l'apprezzamento



Legora De Feo chiede accelerazioni sulle opere e auspica l'abrogazione dell'addizionale regionale sui canoni concessori. Sbloccare i cantieri, accelerare le procedure e dare certezza sui tempi di completamento delle opere. È questo l'appello lanciato da Pasquale Legora de Feo, presidente di Uniport (Unione nazionale imprese portuali), convinto che il futuro del porto di Napoli sia oggi sospeso tra grandi opportunità di crescita e il rischio concreto di rallentamenti che potrebbero compromettere investimenti strategici. Il tema è stato al centro dell'incontro che si è svolto alla presenza del presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, Salvatore Deidda, e dei principali rappresentanti delle istituzioni e del cluster marittimo-portuale organizzato a margine del Consiglio Direttivo dell'Associazione, riunitosi nel capoluogo campano. "È finito il tempo dei rinvii: il porto di Napoli non può più permettersi di restare fermo. Occorre fare presto, superare le persistenti conflittualità interne e accelerare il completamento delle opere già avviate per non disperdere le risorse pubbliche e private investite e per cogliere appieno le prospettive di sviluppo. Ad oggi sono stati spesi oltre 200 milioni di fondi pubblici e almeno altrettanti dovranno essere investiti in privato" ha dichiarato Legora de Feo. Nel corso dell'incontro - che ha incluso anche una visita operativa allo scalo, via terra e via mare, con tappa alla Darsena di Levante - è stato fatto il punto sui principali interventi infrastrutturali già completati, come la ristrutturazione della diga foranea e la nuova stazione marittima a Molo Beverello e soprattutto di quelli in itinere: dal completamento della diga foranea di Levante, fondamentale per sicurezza e operatività, allo sviluppo della Darsena di Levante, strategica per la riorganizzazione dei traffici; fino all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, ad oggi ancora in attesa del perfezionamento della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale, e alla realizzazione delle necessarie

Shipping Italy

Napoli

per l'impegno e l'attenzione che il Parlamento, e la Commissione Trasporti della Camera in particolare, ripongono nel settore portuale. A tale proposito, sono stati ricordate le ultime misure, in ordine temporale, approvate dal Parlamento: l'esenzione dall'obbligo di assicurazione individuale obbligatoria per i mezzi che operano in ambito (non solo) portuale e la proroga al 2027 del cosiddetto "buono portuale". Una nota dolente è senza dubbio la tassazione della Regione Campania sui canoni demaniali che in molti casi arriva fino al 25%. "Come operatore del porto di Napoli, al pari di tutti i colleghi della Campania" ha precisato Legora de Feo "auspico che la Regione abroghi quanto prima la legge che ha previsto il pagamento della tassa anche per le concessioni rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale, al fine di non perpetrare una situazione di svantaggio competitivo degli operatori dei porti campani. Come presidente di Uniport, ritengo che sarebbe opportuno che, almeno per le concessioni terminalistiche rilasciate dalle Adsp, il legislatore statale escluda l'applicabilità o quantomeno, preveda un limite alla misura, al fine di prevenire il rischio di alterazioni del level playing field tra imprese che operano in porti di regioni diverse. 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.

Taranto: il porto oltre l'Ilva

Giacomo Rizzo

Dalla crisi della grande industria alla sfida dell'eolico offshore e della diversificazione. L'idea della "Carta di Taranto" per rafforzare la riforma del sistema portuale italiano C'è un porto che cerca di sfilarsi di dosso la tuta da lavoro della vecchia siderurgia per indossare i panni hi-tech dell'eolico offshore e della blue economy. Taranto rappresenta uno dei principali banchi di prova della transizione, tra le criticità legate alla crisi industriale e le opportunità offerte dalla diversificazione e dall'energia rinnovabile. È questo il senso della due giorni Pianificazione strategica dei sistemi portuali: vulnerabilità apparenti e opportunità di sviluppo sostenibile del trasporto intermodale e di rilancio del territorio, un evento promosso dal Comitato Scientifico della Camera di Commercio. A confronto istituzioni, accademici e operatori del settore con l'ambizione di consegnare al Governo la Carta di Taranto: un documento per rendere l'Italia la porta d'accesso privilegiata ai traffici globali. Sul tavolo, la riforma del sistema portuale e il disegno di legge che prevede la nascita di Porti d'Italia spa (la nuova società pubblica destinata a centralizzare la governance e gli investimenti), ma soprattutto il futuro concreto di scali come quello ionico, oggi sospesi tra le difficoltà della grande industria e la necessità di reinventarsi. Un equilibrio delicato emerso con forza dalle parole del ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin, intervenuto da remoto per aprire i lavori. «L'Italia, questo meraviglioso Paese immerso nel Mediterraneo, ha una produzione strategica che dobbiamo avere la capacità di tradurre con un beneficio per i nostri cittadini», ha esordito il Ministro. «Il tema della portualità ha aggiunto è legato certamente alla posizione geografica, alla nostra storia. Gli scambi commerciali sono fondamentali per un Paese che è un paese trasformatore, è un Paese che ha poche materie prime, ma è capace di trasformarle a fare i migliori prodotti al mondo». Pichetto Fratin ha poi affermato che «Taranto ha gli spazi per uno sviluppo notevole ed è giusto che abbia il coraggio di guardare avanti. Pensando a Taranto, penso anche all'Ilva: anche lì c'è tutto un futuro da dare a seguito di esperienze, di know-how, di conoscenze, di capitale umano che ha». Ma la vera partita si gioca al largo, dove il vento diventa energia. «Taranto rappresenta una parte rilevante come porto per quelli che saranno gli sviluppi della produzione del nuovo mercato dell'offshore eolico», ha spiegato il Ministro. «Noi l'abbiamo individuato con un decreto del dicembre 2023 ha precisato che prevede proprio due riferimenti italiani, Taranto e Augusta, per attivare quelle che saranno le idee di produzione non solo per l'Italia. Devono guardare all'opportunità di essere hub di riferimento e questo comporta la necessità di programmare l'utilizzo delle aree demaniali che l'Autorità portuale dovrà individuare per lo sviluppo dell'attività manifatturiere, industriali, di assemblaggio, riparazione,



03/27/2026 14:28 Giacomo Rizzo

Dalla crisi della grande industria alla sfida dell'eolico offshore e della diversificazione. L'idea della "Carta di Taranto" per rafforzare la riforma del sistema portuale italiano C'è un porto che cerca di sfilarsi di dosso la "tuta da lavoro" della vecchia siderurgia per indossare i panni hi-tech dell'eolico offshore e della blue economy. Taranto rappresenta uno dei principali banchi di prova della transizione, tra le criticità legate alla crisi industriale e le opportunità offerte dalla diversificazione e dall'energia rinnovabile. È questo il senso della due giorni Pianificazione strategica dei sistemi portuali: vulnerabilità apparenti e opportunità di sviluppo sostenibile del trasporto intermodale e di rilancio del territorio, un evento promosso dal Comitato Scientifico della Camera di Commercio. A confronto istituzioni, accademici e operatori del settore con l'ambizione di consegnare al Governo la "Carta di Taranto": un documento per rendere l'Italia la porta d'accesso privilegiata ai traffici globali. Sul tavolo, la riforma del sistema portuale e il disegno di legge che prevede la nascita di "Porti d'Italia spa" (la nuova società pubblica destinata a centralizzare la governance e gli investimenti), ma soprattutto il futuro concreto di scali come quello ionico, oggi sospesi tra le difficoltà della grande industria e la necessità di reinventarsi. Un equilibrio delicato emerso con forza dalle parole del ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin, intervenuto da remoto per aprire i lavori. «L'Italia, questo meraviglioso Paese immerso nel Mediterraneo, ha una produzione strategica che dobbiamo avere la capacità di tradurre con un beneficio per i nostri cittadini», ha esordito il Ministro. «Il tema della portualità ha aggiunto è legato certamente alla posizione geografica, alla nostra storia. Gli scambi commerciali sono fondamentali per un Paese che è un paese trasformatore: è un Paese che ha poche materie prime, ma è capace di trasformarle a fare i migliori prodotti al mondo». Pichetto Fratin ha poi affermato che «Taranto ha gli spazi per uno sviluppo notevole ed è giusto che

produzione del manufatto». Questo «si traduce in opportunità di lavoro e di sviluppo: è un beneficio ha evidenziato il ministro per la qualità dell'occupazione, per la crescita della formazione e della conoscenza. Poi c'è il GNL che accompagnerà le produzioni di rinnovabili nei prossimi decenni prima di avere anche il nucleare. Su questo bisognerà anche trovare i punti di equilibrio rispetto ai comitati che portano avanti le istanze dei territori». Eppure, il presente racconta una realtà più complessa. Il porto di Taranto continua a fare i conti con la crisi dell'ex Ilva e con ritardi infrastrutturali che ne frenano il rilancio. A fotografare questa situazione è stato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, Giovanni Gugliotti. «La riforma ha chiarito è ancora in itinere e parte dalla necessità di un maggior coordinamento fra le diverse autorità. Abbiamo già evidenziato quelle che sono le criticità del porto di Taranto legate anche a opere infrastrutturali che servono da tempo. Una su tutte: i dragaggi». Il nodo infrastrutturale è solo una parte del problema. Il vero convitato di pietra resta la grande industria siderurgica. «La crisi dell'Ilva ha ammesso Gugliotti ovviamente pesa. Il porto di Taranto per decenni è stato il porto dell'Italsider prima e dell'Ilva dopo, quindi è ovvio che delle ripercussioni anche molto evidenti ci sono». Tuttavia, la parola d'ordine è metamorfosi. «Sicuramente in agenda ha affermato c'è un'attività importante di diversificazione perché mentre prima il porto di Taranto era visto come un porto siderurgico industriale legato alla grande industria, oggi stiamo provando ad agire su più leve, quindi la cantieristica navale, l'eolico offshore, la crocieristica, diversi settori per riuscire appunto a diversificare». Il contrasto tra presente e futuro è netto. Da un lato l'incertezza sulla sorte della siderurgia, dall'altro la volontà di non restare ancorati a un solo modello. «Dobbiamo capire cosa succederà alla grande industria perché non è detto che si chiuda», ha osservato ancora il presidente dell'Authority Gugliotti, lasciando aperto uno spiraglio: «Magari con una nuova pelle, con forni elettrici, con un nuovo ciclo di produzione continuerà ad esistere e quindi a far vivere anche pro-quota il porto. Accanto a questa attività dobbiamo diversificare con tutta un'altra serie di iniziative». Nel frattempo, però, il porto ha la necessità di accelerare su altri fronti. «È notizia dell'altro giorno ha ricordato Gugliotti che il ministero ci ha dato il via libera sulla progettazione esecutiva che abbiamo completato. Siamo in attesa dello stanziamento dei 28 milioni di euro per partire con i lavori di consolidamento della banchina». Segnali concreti si attendono anche sul fronte turistico. «Per quanto riguarda il terminal crociere ha annunciato Gugliotti ormai abbiamo licenziato l'accordo procedimentale con il privato. Sarà realizzato quanto prima un nuovo terminal con un investimento che si aggira intorno ai 5 milioni di euro». L'avvocato Cristina Lenoci, componente del Comitato scientifico e promotrice dell'evento, ha posto l'accento sull'importanza «che gli operatori del settore si confrontino sui temi essenziali legati non solo alla costituzione di un soggetto come Porti d'Italia spa, ma a tutti gli investimenti che ruotano intorno a strade, autostrade, ferrovie, aeroporti, energia e ambiente». L'obiettivo finale è ambizioso: «offrire contributi, la Carta di Taranto, e spunti per migliorare dove possibile il testo base della riforma e far sì che veramente la portualità

Corriere di Taranto

Taranto

italiana aumenti la strategicità del nostro Paese». A fare da eco a questa spinta verso il futuro è stato Vincenzo Cesareo , presidente della Camera di Commercio di Brindisi-Taranto, che vede nel porto non solo un punto di transito, ma un produttore di energia pulita. «Si sta lavorando ha rammentato per realizzare zone franche e far sì che Taranto possa diventare anche un hub per l'idrogeno che potrebbe essere ospitato proprio a ridosso dell'area portuale». L'idea è quella di una filiera integrata dove l'idrogeno serva a «superare quelle difficoltà che in questo momento incontrano le navi che arrivano sul territorio e che hanno bisogno di essere alimentate non più da carburanti fossili». E mentre il dibattito prosegue tra governance, digitalizzazione e intermodalità, resta una certezza ribadita dal ministro Pichetto Fratin: «Noi dobbiamo essere i primi ad arrivare ad attrezzare i nostri porti e preparare il nostro personale». Una sfida che, per Taranto, è già cominciata. Commenta.

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Deposito costiero, scontro a Vibo: Fratelli d'Italia attacca Romeo. Smentito da Meridionale Petroli, si dimetta

Duro affondo di Fratelli d'Italia Vibo Valentia contro il sindaco Romeo dopo la replica di Meridionale Petroli sulla delocalizzazione del deposito: Solo annunci, nessun risultato concreto. La replica pubblica di Meridionale Petroli alle dichiarazioni del sindaco Romeo rappresenta, secondo Fratelli d'Italia Vibo Valentia, l'ennesima conferma delle criticità già denunciate nei confronti dell'attuale amministrazione. Per il partito, la gestione della città avverrebbe attraverso comunicati trionfalistici che non troverebbero riscontro nella realtà. Gli annunci del sindaco e la versione dell'azienda Solo pochi giorni fa, durante una conferenza stampa a Palazzo Luigi Razza, il sindaco Romeo aveva parlato di un risultato storico, indicando quattro anni concessi dall'Autorità portuale, un sito già individuato a Porto Salvo, fondi pubblici disponibili e un percorso condiviso con gli enti coinvolti. Una narrazione che, secondo Fratelli d'Italia, sarebbe stata costruita per ottenere visibilità immediata. La posizione di Meridionale Petroli, però, smentirebbe questa ricostruzione. La società ha chiarito che non esisterebbe alcun impegno, né formale né informale, sulla delocalizzazione del deposito costiero. Inoltre, nella riunione del 30 gennaio 2026 non sarebbero state individuate aree idonee, né vi sarebbero garanzie su autorizzazioni, tempistiche o sostegno pubblico. La stessa società ha chiesto di ricevere prove concrete delle dichiarazioni del sindaco. Fratelli d'Italia: Basta annunci, servono fatti. Secondo Fratelli d'Italia, l'amministrazione avrebbe trasformato la comunicazione politica in un sostituto dell'azione amministrativa. Ogni conferenza stampa, sostengono, si tradurrebbe in annunci e promesse che restano senza seguito. Una situazione che, secondo il partito, penalizzerebbe i cittadini di Vibo Valentia, costretti a confrontarsi con problemi irrisolti e mancanza di soluzioni concrete. La richiesta: Il sindaco valuti le dimissioni. Alla luce di quanto emerso, Fratelli d'Italia si interroga sull'idoneità del sindaco Romeo a guidare la città. Il partito ritiene opportuno che il primo cittadino valuti le dimissioni, non per ragioni politiche ma per rispetto verso una comunità che, secondo quanto dichiarato, merita risposte chiare e verificabili. Un appello che segna un ulteriore livello di tensione nello scenario politico locale. ARTICOLI CORRELATI.



Duro affondo di Fratelli d'Italia Vibo Valentia contro il sindaco Romeo dopo la replica di Meridionale Petroli sulla delocalizzazione del deposito: "Solo annunci, nessun risultato concreto". La replica pubblica di Meridionale Petroli alle dichiarazioni del sindaco Romeo rappresenta, secondo Fratelli d'Italia Vibo Valentia, l'ennesima conferma delle criticità già denunciate nei confronti dell'attuale amministrazione. Per il partito, la gestione della città avverrebbe attraverso comunicati trionfalistici che non troverebbero riscontro nella realtà. Gli annunci del sindaco e la versione dell'azienda Solo pochi giorni fa, durante una conferenza stampa a Palazzo Luigi Razza, il sindaco Romeo aveva parlato di un "risultato storico", indicando quattro anni concessi dall'Autorità portuale, un sito già individuato a Porto Salvo, fondi pubblici disponibili e un percorso condiviso con gli enti coinvolti. Una narrazione che, secondo Fratelli d'Italia, sarebbe stata costruita per ottenere visibilità immediata. La posizione di Meridionale Petroli, però, smentirebbe questa ricostruzione. La società ha chiarito che non esisterebbe alcun impegno, né formale né informale, sulla delocalizzazione del deposito costiero. Inoltre, nella riunione del 30 gennaio 2026 non sarebbero state individuate aree idonee, né vi sarebbero garanzie su autorizzazioni, tempistiche o sostegno pubblico. La stessa società ha chiesto di ricevere prove concrete delle dichiarazioni del sindaco. Fratelli d'Italia: "Basta annunci, servono fatti". Secondo Fratelli d'Italia, l'amministrazione avrebbe trasformato la comunicazione politica in un sostituto dell'azione amministrativa. Ogni conferenza stampa, sostengono, si tradurrebbe in annunci e promesse che restano senza seguito. Una situazione che, secondo il partito, penalizzerebbe i cittadini di Vibo Valentia, costretti a confrontarsi con problemi irrisolti e mancanza di soluzioni concrete. La richiesta: "Il sindaco valuti le dimissioni". Alla luce di quanto emerso, Fratelli d'Italia si interroga sull'idoneità del

Depositi costieri, Meridionale Petroli: «Da parte nostra nessun impegno». E smonta la versione di Romeo

La società smonta la versione del sindaco e parla di disinformazione: «Non risultano aree idonee individuate». E fa leva sull'istanza di rinnovo ventennale VIBO VALENTIA La Meridionale Petroli rompe il silenzio e interviene nel dibattito attorno alla delocalizzazione dell'impianto attualmente sito a Vibo Marina. Negli ultimi giorni, in una conferenza stampa, il sindaco Enzo Romeo aveva annunciato l'atto di sottomissione nei confronti della società da parte dell'Autorità portuale con rinnovo della concessione di 4 anni, contro i 20 iniziali, in attesa delle verifiche per un'eventuale delocalizzazione. Un risultato che il primo cittadino aveva definito storico, nonostante lo scetticismo dell'opposizione che aveva attaccato l'amministrazione sull'assenza di qualsiasi tipo di impegno vincolante. La società, con una nota che farà discutere, interviene per la prima volta nel dibattito pubblico, alzando la voce e smentendo il sindaco Enzo Romeo. La società chiarisce che riguardo la delocalizzazione «non è stato assunto né formalmente né informalmente rappresentato alcun impegno nei confronti dell'Amministrazione comunale da parte degli organi societari». In mancanza, nel rispetto dei principi di correttezza e trasparenza, l'Azienda non potrà più restare in silenzio di fronte a dichiarazioni non rispondenti al vero o comunque difformi dal quadro fattuale, riservandosi di tutelare nelle sedi opportune la propria reputazione, i propri lavoratori e il ruolo che da oltre cinquant'anni svolge al servizio della collettività».



Corriere Della Calabria

Depositi costieri, Meridionale Petroli: «Da parte nostra nessun impegno». E smonta la versione di Romeo

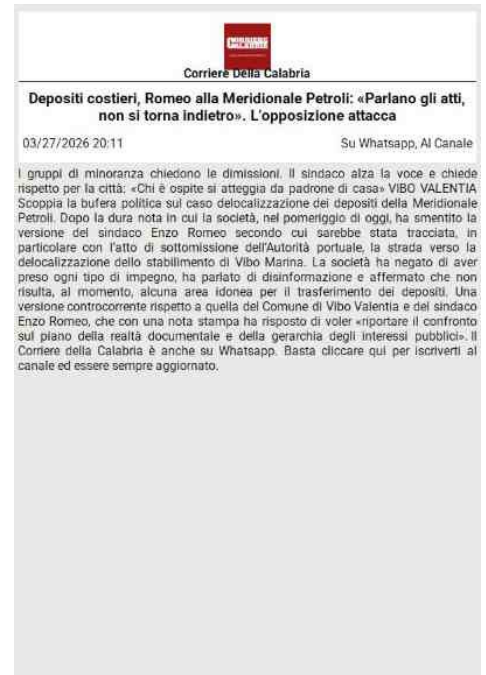
03/27/2026 17:13

La società smonta la versione del sindaco e parla di disinformazione: «Non risultano aree idonee individuate». E fa leva sull'istanza di rinnovo ventennale VIBO VALENTIA La Meridionale Petroli rompe il silenzio e interviene nel dibattito attorno alla delocalizzazione dell'impianto attualmente sito a Vibo Marina. Negli ultimi giorni, in una conferenza stampa, il sindaco Enzo Romeo aveva annunciato l'atto di sottomissione nei confronti della società da parte dell'Autorità portuale con rinnovo della concessione di 4 anni, contro i 20 iniziali, in attesa delle verifiche per un'eventuale delocalizzazione. Un risultato che il primo cittadino aveva definito storico, nonostante lo scetticismo dell'opposizione che aveva attaccato l'amministrazione sull'assenza di qualsiasi tipo di impegno vincolante. La società, con una nota che farà discutere, interviene per la prima volta nel dibattito pubblico, alzando la voce e smentendo il sindaco Enzo Romeo. La società chiarisce che riguardo la delocalizzazione «non è stato assunto né formalmente né informalmente rappresentato alcun impegno nei confronti dell'Amministrazione comunale da parte degli organi societari». In mancanza, nel rispetto dei principi di correttezza e trasparenza, l'Azienda non potrà più restare in silenzio di fronte a dichiarazioni non rispondenti al vero o comunque difformi dal quadro fattuale, riservandosi di tutelare nelle sedi opportune la propria reputazione, i propri lavoratori e il ruolo che da oltre cinquant'anni svolge al servizio della collettività».

Depositi costieri, Romeo alla Meridionale Petroli: «Parlano gli atti, non si torna indietro». L'opposizione attacca

Su Whatsapp, Al Canale

I gruppi di minoranza chiedono le dimissioni. Il sindaco alza la voce e chiede rispetto per la città: «Chi è ospite si atteggia da padrone di casa» VIBO VALENTIA Scoppia la bufera politica sul caso delocalizzazione dei depositi della Meridionale Petroli. Dopo la dura nota in cui la società, nel pomeriggio di oggi, ha smentito la versione del sindaco Enzo Romeo secondo cui sarebbe stata tracciata, in particolare con l'atto di sottomissione dell'Autorità portuale, la strada verso la delocalizzazione dello stabilimento di Vibo Marina. La società ha negato di aver preso ogni tipo di impegno, ha parlato di disinformazione e affermato che non risulta, al momento, alcuna area idonea per il trasferimento dei depositi. Una versione controcorrente rispetto a quella del Comune di Vibo Valentia e del sindaco Enzo Romeo, che con una nota stampa ha risposto di voler «riportare il confronto sul piano della realtà documentale e della gerarchia degli interessi pubblici». Il Corriere della Calabria è anche su Whatsapp. Basta cliccare qui per iscriverti al canale ed essere sempre aggiornato.



Corigliano-Rossano, incontro Stasi-Piacenza: ecco come cambierà il porto con il nuovo DPSS

Comune e Autorità di Sistema Portuale lavorano a una visione comune per lo sviluppo dello scalo jonico: priorità a logistica, diporto e servizi per la marineria. Si è svolto, presso il Comune di Corigliano-Rossano, un incontro istituzionale tra il Sindaco Flavio Stasi e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, finalizzato ad avviare un primo confronto operativo in vista della stesura del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS) e, più in generale, della definizione degli indirizzi per il futuro sviluppo del porto e per la sua relazione con la città. L'Autorità di Sistema Portuale competente sullo scalo di Corigliano-Rossano governa l'intero sistema dei cinque porti calabresi ricadenti nella propria circoscrizione. Nel corso dell'incontro è emersa una visione condivisa che guarda al modello di porto-città: un porto meglio integrato nel tessuto urbano, capace di dialogare con la città e di contribuire in modo concreto al suo sviluppo economico, produttivo e territoriale. Si tratta di un'impostazione coerente con il percorso di confronto già avviato sul DPSS, nel quale, anche nel dibattito pubblico e istituzionale degli ultimi mesi, è stata evidenziata la necessità di superare una logica meramente conservativa dell'esistente e di costruire invece una strategia più organica, connessa al territorio e alle sue vocazioni. Nell'alveo di questa discussione di prospettiva, è stata posta l'attenzione anche ad alcuni temi specifici, a partire dalla cantieristica navale che, oltre a mitigare gli enormi disagi patiti dalla marineria cittadina, potrebbe rappresentare anche un punto di ricaduta per l'economia portuale. Altri temi affrontati sono stati l'integrazione, non più rinviabile, con la zona industriale, attualmente totalmente distaccata dal sorgitore; il rafforzamento della funzione produttiva e logistica dello scalo, nonché le prospettive di crescita del diporto e dei servizi collegati. Il confronto ha consentito di ribadire come lo sviluppo del porto debba essere pensato in una logica ampia, capace di tenere insieme le diverse funzioni dello scalo e la loro interazione con Schiavonea, Rivabella, Torricella e con l'intero contesto urbano e territoriale. È proprio su questi assi che, già nel 2025, erano state richiamate esigenze di maggiore coraggio pianificatorio e di più forte integrazione tra banchine, servizi, aree retroportuali e zona industriale. L'incontro si inserisce, inoltre, in una fase nella quale sul porto di Corigliano-Rossano si registrano segnali di riattivazione del confronto strategico, anche alla luce dei temi già emersi negli ultimi mesi sul mercato ittico, sulla cantieristica, sulle banchine a servizio della pesca e sulle prospettive del nuovo assetto pianificatorio dello scalo. In questo quadro, la definizione del DPSS rappresenta un passaggio essenziale per dare ordine, visione e coerenza alle successive scelte urbanistiche e infrastrutturali. Facendo seguito alla riunione odierna, gli uffici del Comune e quelli dell'Autorità di Sistema Portuale



Comune e Autorità di Sistema Portuale lavorano a una visione comune per lo sviluppo dello scalo jonico: priorità a logistica, diporto e servizi per la marineria. Si è svolto, presso il Comune di Corigliano-Rossano, un incontro istituzionale tra il Sindaco Flavio Stasi e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, finalizzato ad avviare un primo confronto operativo in vista della stesura del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS) e, più in generale, della definizione degli indirizzi per il futuro sviluppo del porto e per la sua relazione con la città. L'Autorità di Sistema Portuale competente sullo scalo di Corigliano-Rossano governa l'intero sistema dei cinque porti calabresi ricadenti nella propria circoscrizione. Nel corso dell'incontro è emersa una visione condivisa che guarda al modello di porto-città: un porto meglio integrato nel tessuto urbano, capace di dialogare con la città e di contribuire in modo concreto al suo sviluppo economico, produttivo e territoriale. Si tratta di un'impostazione coerente con il percorso di confronto già avviato sul DPSS, nel quale, anche nel dibattito pubblico e istituzionale degli ultimi mesi, è stata evidenziata la necessità di superare una logica meramente conservativa dell'esistente e di costruire invece una strategia più organica, connessa al territorio e alle sue vocazioni. Nell'alveo di questa discussione di prospettiva, è stata posta l'attenzione anche ad alcuni temi specifici, a partire dalla cantieristica navale che, oltre a mitigare gli enormi disagi patiti dalla marineria cittadina, potrebbe rappresentare anche un punto di ricaduta per l'economia portuale. Altri temi affrontati sono stati l'integrazione, non più rinviabile, con la zona industriale, attualmente totalmente distaccata dal sorgitore; il rafforzamento della funzione produttiva e logistica dello scalo, nonché le prospettive di crescita del diporto e dei servizi collegati. Il confronto ha consentito di ribadire come lo sviluppo del porto

Cosenza Post

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

lavoreranno congiuntamente alla definizione di indirizzi comuni, utili non solo alla costruzione del DPSS ma anche alla predisposizione di un più ampio masterplan del porto, quale strumento di visione strategica capace di orientare, in maniera coordinata, le future scelte di sviluppo, integrazione urbana, accessibilità, servizi e competitività dello scalo. Tale impostazione appare pienamente in linea anche con il nuovo corso dichiarato dalla Presidenza dell'Autorità portuale, che ha indicato come obiettivi strategici il rafforzamento degli investimenti, il sostegno all'occupazione, la crescita dei traffici e la valorizzazione delle peculiarità dei singoli porti all'interno di un sistema integrato. L'Amministrazione comunale esprime soddisfazione per l'avvio di un confronto istituzionale concreto e strutturato, nella consapevolezza che il futuro del porto rappresenti una leva decisiva per il futuro dell'intera città e dell'area jonica. Condividi questo contenuto.

Ecodellojonio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Porto e città, Corigliano-Rossano prova a cambiare rotta: avviato il confronto sul futuro dello scalo

Il presidente dell'Autorità portuale Piacenza in Comune con Stasi: al centro DPSS, integrazione urbana e sviluppo produttivo. Prima tappa anche con gli imprenditori locali CORIGLIANO-ROSSANO. Per il grande porto della Sibaritide si apre la fase post Baker Hughes. Quella fase fatta di nuove speranze e prospettive perappare una falla gigantesca: il rammarico di non aver portato fino in fondo un progetto che - probabilmente - avrebbe potuto rivoluzionare il corso della città e dell'intero territorio. Si volta pagina con la speranza di andare oltre garantendo, innanzitutto, alla grande darsena jonica visione strategica integrata all'interno della città. Certo, è tutto in divenire, tutto futuribile. Non c'è nulla di immediato. Si riparte dalla pianificazione. Ed è questo il segnale che arriva dalla visita istituzionale del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, che ieri mattina ha incontrato il sindaco Flavio Stasi a Palazzo di Città, aprendo formalmente il percorso verso il nuovo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS). Un passaggio tutt'altro che tecnico. Da un lato perché l'Amministrazione comunale aveva necessità di ricucire rapporti con l'Autorità portuale, logorati da anni e mesi di contrasti, dissidi, anche toni durissimi e alta tensione che si erano creati con il vecchio management, dall'altro perché dietro il DPSS si gioca la partita vera: quella del ruolo che il porto di Corigliano-Rossano potrà avere nei prossimi anni, non solo come infrastruttura, ma come motore di sviluppo per l'intero territorio jonico. Una visione che si inserisce nel dibattito già avviato negli ultimi mesi, dove più volte è stata evidenziata la necessità di abbandonare una logica conservativa per puntare su una pianificazione più coraggiosa e organica, capace di valorizzare le vocazioni del territorio. Anche se il nodo centrale resta quello dell'integrazione: il collegamento tra porto e zona industriale (vecchio pallino del sindaco Stasi per creare un accesso diretto tra il retroporto e il porto), oggi di fatto separati, è stato indicato come un passaggio non più rinviabile. Accanto a questo, il rafforzamento della funzione logistica e produttiva dello scalo e lo sviluppo del diporto e dei servizi collegati. Un sistema complesso che dovrà tenere insieme banchine, retroporto, servizi e connessioni territoriali, con uno sguardo che abbraccia Schiavonea, Rivabella, Torricella e l'intero contesto urbano. Nella nota diramata dal comune non si fa riferimento alla Banchina Crocieristica. Anche se, a quanto pare, se n'è anche parlato ma in un ragionamento più ampio. Non più nei termini e nei modi ossessivi di un tempo. E questo per diverse ragioni precise e specifiche: la prima è economica, perché non si sa se quei 12 milioni di euro destinati a questa opera ci siano ancora; la seconda è di opportunità, perché a Stasi quel progetto che si staglia di traverso nel porto non è mai piaciuto; la terza è di logica, perché la destination Sibaritide - così come è oggi - non è "vendibile" da nessuna

Ecodellojonio

Porto e città, Corigliano-Rossano prova a cambiare rotta: avviato il confronto sul futuro dello scalo

03/27/2026 07:01

Il presidente dell'Autorità portuale Piacenza in Comune con Stasi: al centro DPSS, integrazione urbana e sviluppo produttivo. Prima tappa anche con gli imprenditori locali CORIGLIANO-ROSSANO - Per il grande porto della Sibaritide si apre la fase post Baker Hughes. Quella fase fatta di nuove speranze e prospettive perappare una falla gigantesca: il rammarico di non aver portato fino in fondo un progetto che - probabilmente - avrebbe potuto rivoluzionare il corso della città e dell'intero territorio. Si volta pagina con la speranza di andare oltre garantendo, innanzitutto, alla grande darsena jonica visione strategica integrata all'interno della città. Certo, è tutto in divenire, tutto futuribile. Non c'è nulla di immediato. Si riparte dalla pianificazione. Ed è questo il segnale che arriva dalla visita istituzionale del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, che ieri mattina ha incontrato il sindaco Flavio Stasi a Palazzo di Città, aprendo formalmente il percorso verso il nuovo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS). Un passaggio tutt'altro che tecnico. Da un lato perché l'Amministrazione comunale aveva necessità di ricucire rapporti con l'Autorità portuale, logorati da anni e mesi di contrasti, dissidi, anche toni durissimi e alta tensione che si erano creati con il vecchio management, dall'altro perché dietro il DPSS si gioca la partita vera: quella del ruolo che il porto di Corigliano-Rossano potrà avere nei prossimi anni, non solo come infrastruttura, ma come motore di sviluppo per l'intero territorio jonico. Una visione che si inserisce nel dibattito già avviato negli ultimi mesi, dove più volte è stata evidenziata la necessità di abbandonare una logica conservativa per puntare su una pianificazione più coraggiosa e organica, capace di valorizzare le vocazioni del territorio. Anche se il nodo centrale resta quello dell'integrazione: il collegamento tra porto e zona industriale (vecchio pallino del sindaco Stasi per creare un accesso diretto tra il retroporto e il porto), oggi di fatto separati, è stato indicato come un passaggio non più rinviabile. Accanto a questo, il rafforzamento della funzione logistica e produttiva dello scalo e lo sviluppo del diporto e dei servizi collegati. Un sistema complesso che dovrà tenere insieme banchine, retroporto, servizi e connessioni territoriali, con uno sguardo che abbraccia Schiavonea, Rivabella, Torricella e l'intero contesto urbano. Nella nota diramata dal comune non si fa riferimento alla Banchina Crocieristica. Anche se, a quanto pare, se n'è anche parlato ma in un ragionamento più ampio. Non più nei termini e nei modi ossessivi di un tempo. E questo per diverse ragioni precise e specifiche: la prima è economica, perché non si sa se quei 12 milioni di euro destinati a questa opera ci siano ancora; la seconda è di opportunità, perché a Stasi quel progetto che si staglia di traverso nel porto non è mai piaciuto; la terza è di logica, perché la destination Sibaritide - così come è oggi - non è "vendibile" da nessuna compagnia.

Ecodellojonio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

compagnia da crociera. E qui ritorna in campo la programmazione urbanistica, sociale e turistica della città e del territorio. Infatti, dal confronto è emersa anche la volontà di lavorare a un masterplan del porto, una visione complessiva capace di orientare sviluppo, accessibilità, servizi e competitività dello scalo in modo coordinato. Un lavoro che vedrà impegnati congiuntamente gli uffici del Comune e quelli dell'Autorità portuale, in una fase che segna la riattivazione del confronto strategico sul futuro del porto, dopo anni di discussioni spesso frammentate. Un momento importante, perché ha consentito di raccogliere direttamente dal tessuto economico locale indicazioni, aspettative e criticità legate al porto. Un confronto che rafforza l'idea di una pianificazione non calata dall'alto, ma costruita ascoltando chi il porto lo vive e lo utilizza ogni giorno. Insomma, è stato un primo passo - sicuramente positivo rispetto al passato - di un processo lunghissimo e iperfuturibile le cui ricadute reali sulla struttura e la città non saranno sicuramente immediate.

Nuovo Posto di Controllo Frontaliero nel porto di Gioia Tauro

(FERPRESS) **Gioia Tauro**, 27 MAR 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 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.

Informazion e Comunicazione

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Porto e città, si apre il confronto sul futuro: incontro tra Comune di Corigliano-Rossano e Autorità Portuale

CORIGLIANO-ROSSANO Primo confronto operativo tra Comune e Autorità di Sistema Portuale per delineare il futuro dello scalo e il suo rapporto con la città. Questa mattina, a Palazzo di Città, il sindaco Flavio Stasi ha incontrato il presidente dell'Autorità dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, avviando il dialogo in vista della redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS). Dal tavolo è emersa una visione condivisa che punta sul modello porto-città: uno scalo sempre più integrato nel tessuto urbano e capace di contribuire allo sviluppo economico e produttivo del territorio. Un cambio di prospettiva rispetto al passato, con l'obiettivo di superare una logica conservativa e costruire una strategia più ampia e connessa alle vocazioni locali. Tra i temi affrontati, particolare attenzione alla cantieristica navale, vista come opportunità sia per sostenere la marineria locale sia per generare nuove ricadute economiche. Al centro del confronto anche l'integrazione con la zona industriale, oggi separata dal porto, il potenziamento della funzione logistica e produttiva e le prospettive legate al diporto. È stato ribadito come lo sviluppo dello scalo debba essere pensato in modo organico, tenendo insieme le diverse funzioni portuali e il loro legame con le aree di Schiavonea, Rivabella, Torricella e con l'intero contesto urbano. L'incontro segna un passo avanti in una fase di rinnovato interesse strategico sul porto, tra temi già aperti come mercato ittico, servizi alla pesca e pianificazione infrastrutturale. In questo quadro, il DPSS rappresenta uno strumento chiave per dare ordine e visione alle future scelte. Nei prossimi mesi, Comune e Autorità Portuale lavoreranno insieme alla definizione di indirizzi condivisi, con l'obiettivo di arrivare anche a un masterplan complessivo dello scalo. Soddisfazione è stata espressa dall'Amministrazione comunale, che vede nel porto una leva decisiva per lo sviluppo economico e occupazionale dell'intero territorio jonico.



America's cup, si avvicinano le regate: anche il team britannico GB1 a Cagliari

America's cup, si avvicinano le regate: anche il team britannico GB1 a Cagliari. Ricevuti dall'assessore regionale al Turismo i rappresentanti del team britannico di Sir Ben Ainslie, composto da 25 membri dei 3 equipaggi e da circa 50 addetti. È arrivato a Cagliari il team britannico GB1, una delle cinque squadre che parteciperanno alla prima regata preliminare dell'America's Cup, in programma dal 21 al 24 maggio nelle acque del Golfo. Una delegazione capitanata dal ceo Ian Walker è stata ricevuta oggi dall'assessore regionale del Turismo Franco Cuccureddu. Walker era accompagnato da Ellie Aldrige, trimmer, una delle veliste più medagliate al mondo e medaglia d'oro alle Olimpiadi di Parigi 2024 di Formula Kite, e da Sam Webb, 20 anni, neo acquisto dell'equipaggio "Youth" del team che da una settimana si allena nelle acque del Golfo degli Angeli dopo aver preso possesso della base operativa presso il Molo Sabaudu nel Porto di Cagliari. "Stiamo intensificando i preparativi per accogliere gli sportivi dei 5 team, con le loro famiglie e collaboratori, insieme alla platea di aziende sponsor della Louis Vuitton 38^a America's Cup e delle squadre che si contenderanno il trofeo", ha detto Cuccureddu, che ha fornito qualche dettaglio sulla fruibilità della manifestazione, che gli appassionati potranno seguire dal waterfront fra il Molo di Levante del Porto e Capo Sant'Elia. Il periodo di allenamento in preparazione della regata sarà utilizzato dal team britannico per rendere sempre più competitive le barche GB1, Challenger of Record per la 38^a America's Cup, ovvero team che lancia la sfida al team vincitore della scorsa Louis Vuitton, il Defender New Zealand. Il ceo di GB1 ha sottolineato "l'incredibile bellezza e la qualità dell'accoglienza ricevuta", unita alle "condizioni eccellenti" per la pratica velica e le prove per la competizione, che già in questi giorni vedono le vele delle barche AC40 già presenti in città incrociarsi nelle acque del Golfo di Cagliari. La manifestazione, legata al trofeo sportivo più antico al mondo, nato 175 anni fa, è stata voluta e finanziata dall'assessorato regionale del Turismo e organizzata grazie alla collaborazione con Ace (America's Cup Event), Governo italiano (in particolare il ministro per lo Sport e i Giovani Andrea Abodi) e la società governativa Sport e Salute. Sono cinque i team finora iscritti, oltre i britannici di GB-1: i francesi di La Roche-Posay Racing Team, gli svizzeri di Tudor Team Alinghi, gli italiani, da 12 anni con base operativa a Cagliari, di Luna Rossa, oltre al "defender" Emirates Team New Zealand. Tre team parteciperanno con due imbarcazioni AC40 monotipo foiling, una delle quali dedicata a equipaggi formati da donne e giovani velisti. Nelle prime giornate i team si sfideranno in una serie di regate di flotta al termine delle quali i primi due in classifica si affronteranno in una finale "winner takes all", che determinerà il vincitore della regata. Per tutti i team in gara alla Louis Vuitton 38^a America's Cup quella in Sardegna.



03/27/2026 19:11

Fabio Manca

America's cup, si avvicinano le regate: anche il team britannico GB1 a Cagliari. Ricevuti dall'assessore regionale al Turismo i rappresentanti del team britannico di Sir Ben Ainslie, composto da 25 membri dei 3 equipaggi e da circa 50 addetti. È arrivato a Cagliari il team britannico GB1, una delle cinque squadre che parteciperanno alla prima regata preliminare dell'America's Cup, in programma dal 21 al 24 maggio nelle acque del Golfo. Una delegazione capitanata dal ceo Ian Walker è stata ricevuta oggi dall'assessore regionale del Turismo Franco Cuccureddu. Walker era accompagnato da Ellie Aldrige, trimmer, una delle veliste più medagliate al mondo e medaglia d'oro alle Olimpiadi di Parigi 2024 di Formula Kite, e da Sam Webb, 20 anni, neo acquisto dell'equipaggio "Youth" del team che da una settimana si allena nelle acque del Golfo degli Angeli dopo aver preso possesso della base operativa presso il Molo Sabaudu nel Porto di Cagliari. "Stiamo intensificando i preparativi per accogliere gli sportivi dei 5 team, con le loro famiglie e collaboratori, insieme alla platea di aziende sponsor della Louis Vuitton 38^a America's Cup e delle squadre che si contenderanno il trofeo", ha detto Cuccureddu, che ha fornito qualche dettaglio sulla fruibilità della manifestazione, che gli appassionati potranno seguire dal waterfront fra il Molo di Levante del Porto e Capo Sant'Elia. Il periodo di allenamento in preparazione della regata sarà utilizzato dal team britannico per rendere sempre più competitive le barche GB1, Challenger of Record per la 38^a America's Cup, ovvero team che lancia la sfida al team vincitore della scorsa Louis Vuitton, il Defender New Zealand. Il ceo di GB1 ha sottolineato "l'incredibile bellezza e la qualità dell'accoglienza ricevuta", unita alle

Sardinia Post

Cagliari

sarà la prima vera occasione di confronto, per valutare le prestazioni e osservare le diverse tattiche di regata. La macchina organizzativa è stata affidata ad America's Cup Events Italia che ha, da circa un mese, la sua base operativa alla Manifattura Tabacchi, da dove ha fatto partire il programma di coinvolgimento dei volontari sia a mare che a terra. Anche la progettazione dei villaggi per il pubblico e per i media da utilizzare durante gli eventi procede spedita, grazie alla collaborazione di tutte le autorità locali ed all'accoglienza che la Sardegna sta riservando ai team ed agli appassionati. Mirco Babini, Head of Technical Operation& Local Event Planning di ACE per la 38a America's Cup, responsabile della Regata in Sardegna, ha citato il grande clima di collaborazione riscontrato per poter realizzare a Cagliari i due villaggi per gli appassionati, gli sportivi ed il pubblico (al Porto ed al Lazzaretto di Sant'Elia), oltre che per l'organizzazione e la logistica di tutto l'evento. Ulteriori informazioni e dettagli sul Race Village e sulle opportunità di visione a terra e in mare della regata per i tifosi a Cagliari sono disponibili su www.sardegnaturismo.it e www.americascup.com.

Shipping Italy

Cagliari

Tensione a Cagliari per una portacontainer diretta in Israele

La Cgil ha fatto suo l'invito della Ong Bds alle autorità affinché controllino la sospetta destinazione militare di un carico in transito nel capoluogo sardo. Dopo una serie di denunce della Ong Bds (Boicottaggio, Disinvestimento e Sanzioni per i diritti del popolo palestinese) a proposito del passaggio per alcuni porti italiani (in particolare **Gioia Tauro** e Cagliari) di container trasportati da navi Msc sospettati di contenere materiale per uso militare proveniente dall'India e destinati alla più grande fabbrica di munizioni israeliana, la Imi System, sul punto è intervenuta anche la Cgil. "La Cgil della Sardegna condivide e sostiene la richiesta della sezione italiana della rete Bds, 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 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" ha denunciato il segretario generale della Cgil sarda, Fausto Durante. 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". "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. 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**" ha detto il sindaco di Cagliari, Massimo Zedda, dopo la denuncia di sindacati e movimenti politici. Intanto l'assemblea generale degli azionisti di Maersk è stata di nuovo caratterizzata dalle tensioni sul coinvolgimento della compagnia nell'organizzazione



Shipping Italy

Cagliari

di spedizioni di materiale ad uso militare da e per Israele. Maen Hammad, attivista dell'associazione per i diritti umani Ekö, ha dichiarato a Seatrade Maritime News : "Maersk è considerata un'azienda leader del settore, dovrebbe essere incentrata sui diritti umani. Maersk non spedisce attrezzature militari in Russia, il che sembra un doppio standard". Inoltre "investitori, esperti delle Nazioni Unite e la più alta corte del mondo hanno tutti chiesto alle aziende, tra cui Maersk, di smettere di facilitare gli abusi di Israele, ma la compagnia continua a esporre gli azionisti a rischi e continua a trarre profitto dall'occupazione israeliana e dalla devastazione a Gaza". La compagnia "si impegna a condurre la propria attività in modo responsabile. Si attiene agli standard internazionali pertinenti, nel pieno rispetto di tutte le leggi applicabili. Ciò è inoltre riportato nella nostra dichiarazione di sostenibilità e si conforma ai requisiti della CsrD [Direttiva sulla rendicontazione di sostenibilità aziendale] in materia di trasparenza, che prevede un livello di divulgazione molto elevato, e viene sottoposto a revisione contabile prima di essere effettivamente pubblicato" ha affermato l'amministratore delegato Vincent Clerc. 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.

Europa Verde Sardegna: Cagliari città di pace, non porto di guerra

CAGLIARI-ADISTA . «C'è grande preoccupazione in città per quanto sta accadendo nel porto: è di pochi giorni fa 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 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, 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. Già nel porto del Pireo il personale ha rifiutato il trasbordo dei container oggi presenti a Cagliari. Chiediamo che le autorità competenti sul porto cagliaritano Autorità Portuale, Guardia Costiera e Guardia di Finanza verifichino con tempestività queste notizie e valutino l'eventuale sequestro dei carichi di armi e materiali bellici. Continuiamo, nonostante l'ambiguità del Governo italiano, a sollecitare che l'Italia si impegni con decisione nel processo di pace». Così in una nota i co-portavoce di Europa Verde Sardegna Antonio Piu e Francesca Citroni e la capogruppo in Consiglio regionale Maria Maura Orrù Foto di píviso da Pixabay Adista rende disponibile per tutti i suoi lettori l'articolo del sito che hai appena letto. Adista è una piccola coop. di giornalisti che dal 1967 vive solo del sostegno di chi la legge e ne apprezza la libertà da ogni potere - ecclesiastico, politico o economico-finanziario - e l'autonomia informativa. Un contributo, anche solo di un euro, può aiutare a mantenere viva questa originale e pressoché unica finestra di informazione, dialogo, democrazia, partecipazione. Puoi pagare con paypal o carta di credito, in modo rapido e facilissimo. Basta cliccare qui! Condividi questo articolo:.



CAGLIARI-ADISTA . «C'è grande preoccupazione in città per quanto sta accadendo nel porto: è di pochi giorni fa 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 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, 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. Già nel porto del Pireo il personale ha rifiutato il trasbordo dei container oggi presenti a Cagliari. Chiediamo che le autorità competenti sul porto cagliaritano - Autorità Portuale, Guardia Costiera e Guardia di Finanza - verifichino con tempestività queste notizie e valutino l'eventuale sequestro dei carichi di armi e materiali bellici. Continuiamo, nonostante l'ambiguità del Governo italiano, a sollecitare che l'Italia si impegni con decisione nel processo di pace». Così in una nota i co-portavoce di Europa Verde Sardegna Antonio Piu e Francesca Citroni e la capogruppo in Consiglio regionale Maria Maura Orrù Foto di píviso da Pixabay Adista rende disponibile per tutti i suoi lettori l'articolo del sito che hai appena letto. Adista è una piccola coop. di giornalisti che dal 1967 vive solo del sostegno di chi la legge e ne apprezza la libertà da ogni potere - ecclesiastico, politico o economico-finanziario - e l'autonomia informativa. Un contributo, anche solo di un euro, può aiutare a mantenere viva questa originale e pressoché unica finestra di informazione.

Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Plauso di Liberty Lines all'assoluzione dei suoi comandanti

I marittimi erano accusati di interruzione di pubblico servizio e falso in giornale nautico "Piena soddisfazione" è stata espressa in una nota da Liberty Lines per la decisione del Tribunale di Barcellona Pozzo di Gotto che ha assolto, perché il fatto non sussiste, tutti i comandanti coinvolti nell'indagine relativa ad alcune corse tra **Milazzo** e le Isole Eolie, che era stata avviata nel 2022 in seguito a segnalazioni provenienti da alcuni residenti delle isole Eolie e successivamente condotta dalla Procura di Barcellona Pozzo di Gotto con il supporto dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Lipari e della Guardia di Finanza di **Milazzo**. La compagnia ha ricordato come "l'attenzione degli inquirenti si fosse concentrata su alcune tratte annullate ritenendo che le condizioni meteomarine non fossero del tutto proibitive, generando ipotesi di interruzione di pubblico servizio e irregolarità nella compilazione dei giornali di bordo (falso in giornale nautico)". Nella nota si spiega che "la sentenza riconosce pienamente la correttezza dell'operato dei comandanti Marcello Santagati, Achille Maniscalco, Pietropaolo Stellario e Filippo Tinchì, assistiti dai legali Fabrizio Formica e Pierfrancesco Lembo, confermando che le scelte assunte sono sempre state improntate al criterio della massima sicurezza, in linea con le normative e con le responsabilità che la legge attribuisce al Comandante". Anche in conclusione Liberty Lines ha ribadito la "vicinanza ai propri comandanti che, pur agendo con professionalità e prudenza, hanno dovuto affrontare un lungo percorso giudiziario poi conclusosi con la piena affermazione della verità. La Compagnia continuerà con determinazione a operare nel segno della sicurezza, della trasparenza e della tutela dei propri passeggeri, consapevole del ruolo essenziale che il trasporto marittimo riveste per le isole siciliane".

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.



Isole Eolie, corse sospese e accuse pesanti: assolti tutti i comandanti Liberty Lines

Dopo anni di processo il Tribunale conferma: scelte corrette e nessuna irregolarità nei giornali di bordo Liberty Lines esprime piena soddisfazione per la decisione del Tribunale di Barcellona Pozzo di Gotto che ha assolto, perché il fatto non sussiste, tutti i comandanti coinvolti nell'indagine relativa ad alcune corse tra **Milazzo** e le Isole Eolie, che era stata avviata nel 2022 in seguito a segnalazioni provenienti da alcuni residenti delle isole Eolie e successivamente condotta dalla Procura di Barcellona Pozzo di Gotto con il supporto dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Lipari e della Guardia di Finanza di **Milazzo**. L'attenzione degli inquirenti si era concentrata su alcune tratte annullate ritenendo che le condizioni meteomarine non fossero del tutto proibitive, generando ipotesi di interruzione di pubblico servizio e irregolarità nella compilazione dei giornali di bordo (falso in giornale nautico). La sentenza riconosce pienamente la correttezza dell'operato dei comandanti Marcello Santagati, Achille Maniscalco, Pietropaolo Stellario e Filippo Tinchì, assistiti dai legali Fabrizio Formica e Pierfrancesco Lembo, confermando che le scelte assunte sono sempre state improntate al criterio della massima sicurezza, in linea con le normative e con le responsabilità che la legge attribuisce al Comandante. Liberty Lines, da sempre impegnata a garantire un servizio di trasporto marittimo affidabile, sicuro e rispettoso delle comunità delle Isole di Sicilia, esprime vicinanza ai propri comandanti che, pur agendo con professionalità e prudenza, hanno dovuto affrontare un lungo percorso giudiziario poi conclusosi con la piena affermazione della verità. La Compagnia continuerà con determinazione a operare nel segno della sicurezza, della trasparenza e della tutela dei propri passeggeri, consapevole del ruolo essenziale che il trasporto marittimo riveste per le isole siciliane.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto, anche Unindustria Calabria alla manifestazione di Messina

Le infrastrutture rappresentano una leva essenziale per la crescita economica e la competitività del Mezzogiorno. È per questo che Unindustria Calabria ribadisce la centralità degli investimenti in opere strategiche per la Calabria e sottolinea come il collegamento stabile tra Sicilia e Calabria debba essere valutato in una prospettiva concreta di sviluppo, produttività e integrazione dei mercati. "Il Ponte sullo Stretto avrà in significativo impatto sulla logistica calabrese, trasformando la nostra regione in una vera porta d'accesso dal Sud all'Europa - dichiara il presidente di Unindustria Calabria, Aldo Ferrara -. Questa connessione fisica stabile eliminerà la discontinuità territoriale, riducendo drasticamente i costi e i tempi di trasporto per merci e persone, con flussi diretti verso i mercati continentali via rete ferroviaria e autostrade. Non si tratta solo di un ponte, ma di un hub strategico che posizionerà la Calabria al centro dei corridoi logistici euro-mediterranei, favorendo export, supply chain efficienti e attrattività per investimenti produttivi". L'impatto economico dell'opera va letto in relazione a un più ampio piano di sviluppo infrastrutturale, che includa il potenziamento della rete ferroviaria ad alta capacità, della viabilità stradale e del sistema portuale calabrese: elementi indispensabili per garantire benefici concreti e duraturi per imprese e cittadini. "Guardiamo al Ponte con pragmatismo economico - prosegue Ferrara -: è l'opportunità per colmare il divario infrastrutturale, per dare alle imprese l'opportunità di essere competitive con le regioni del Nord Europa e generare occupazione attraverso una logistica integrata che moltiplichi le occasioni per le nostre imprese". Unindustria Calabria conferma quindi la propria partecipazione alla manifestazione in programma sabato 28 marzo a **Messina**, alle ore 16, in Piazza Unione Europea, promossa a sostegno della realizzazione del Ponte sullo Stretto e del rafforzamento delle infrastrutture nel Sud Italia.



Turismo a Messina, Caruso: "Basta narrazioni distorte, c'è una strategia vera"

L'ex assessore alla Cultura e al Turismo replica alle critiche dell'imprenditore Villari MESSINA - "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. Un intervento, quello dell'ex assessore, che arriva in risposta alle critiche dell'imprenditore Angelo Villari e del consigliere Oteri. "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", ha dichiarato Caruso. 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?". "Per molto tempo nessuno si è posto il tema dell'accoglienza" Caruso si sofferma poi sul tema delle crociere: "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". Caruso aggiunge che "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". L'ex assessore evidenzia infine 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. 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".



L'ex assessore alla Cultura e al Turismo replica alle critiche dell'imprenditore Villari MESSINA - "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. Un intervento, quello dell'ex assessore, che arriva in risposta alle critiche dell'imprenditore Angelo Villari e del consigliere Oteri. "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", ha dichiarato Caruso. 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?". "Per molto tempo nessuno si è posto il tema dell'accoglienza" Caruso si sofferma poi sul tema delle crociere: "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

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

"Sì al ponte", sabato la manifestazione a Messina con Salvini

Sabato 28 marzo l'iniziativa di movimenti e associazioni. Il ministro ha annunciato la sua presenza. Adesioni di Cisl e centrodestra **MESSINA** - "L'ora del ponte sullo Stretto . Sì al ponte, all'alta velocità, alle grandi infrastrutture. Basta benaltrismo e piagnistei di chi vuole rendere Sicilia e Calabria terra degli ultimi, dei disoccupati, degli emarginati, dei migranti; basta l'impostura di chi espropria il nostro futuro per il proprio interesse e le proprie battaglie ideologiche. Il 28 marzo ci riprenderemo **Messina, Villa San Giovanni** e Reggio Calabria da chi vuole perpetuare la nostra povertà". Il comitato promotore dell'iniziativa di movimenti e associazioni, in programma sabato 28 marzo , dalle 16 in Piazza Unione Europea, a **Messina**, "chiede alla politica di concretizzare lo sviluppo economico cui abbiamo diritto". Il tutto mentre il tema della mancata gara, con l'allarme dell'Anac (Autorità nazionale anticorruzione), rimane al centro del dibattito politico. Il ministro Salvini sarà presente alla manifestazione "sì ponte" Aderiscono la Cisl di **Messina**, con il segretario Nino Alibrandi, e i partiti del centrodestra. E il ministro Matteo Salvini ha annunciato la sua presenza . Si legge nel documento: "Basta sottrazione dei fondi per le infrastrutture strategiche solo per Sicilia e Calabria, basta polemiche politiche sterili: il Ponte, insieme al grande piano di rilancio ferroviario e autostradale in Sicilia e Calabria, rappresenta la grande occasione per cambiare volto al Sud. È il simbolo concreto di un'Italia che unisce, che cresce, che offre ai giovani la costruzione del loro destino nella propria terra. I ponti uniscono le persone, le culture, le idee. Il Ponte sullo Stretto è visione, mobilità, progresso, coesione nazionale: una metropolitana unirà **Messina** a **Villa S. G.** e Reggio Calabria, una ferrovia ad alta velocità collegherà la Sicilia al resto d'Italia, lo Stretto sarà attraversato in alcuni minuti, i costi dell'insularità saranno abbattuti, la transizione ecologica sostituirà navi ed aerei con i treni, i porti di Sicilia e Calabria diverranno strategici per l'intera Europa, con nuove tangenziali, nuovi svincoli e nuove stazioni ferroviarie. Migliaia di posti di lavoro si creeranno durante i cantieri e, dopo, nel turismo, nell'industria, nel commercio. Sicilia e Calabria diverranno centro strategico, collegando Helsinki e Berlino a Catania e Palermo". E ancora: "Dire che il ponte sia inutile offende la nostra intelligenza, ferisce la nostra coscienza, costringendoci all'inferiorità, alla disuguaglianza per infrastrutture, occupazione e opportunità. Il Ponte sullo Stretto è una visione concreta ed attuabile, una scelta di coraggio e responsabilità collettiva, rimuovendo gli squilibri economici e sociali, garantendo l'effettivo esercizio dei diritti personali di siciliani e calabresi. Sarà il simbolo di un'Italia moderna, unita e proiettata dentro il futuro. Vi aspettiamo a **Messina** sabato 28 marzo per chiedere alla politica di concretizzare



Sabato 28 marzo l'iniziativa di movimenti e associazioni. Il ministro ha annunciato la sua presenza. Adesioni di Cisl e centrodestra **MESSINA** - "L'ora del ponte sullo Stretto . Sì al ponte, all'alta velocità, alle grandi infrastrutture. Basta benaltrismo e piagnistei di chi vuole rendere Sicilia e Calabria terra degli ultimi, dei disoccupati, degli emarginati, dei migranti; basta l'impostura di chi espropria il nostro futuro per il proprio interesse e le proprie battaglie ideologiche. Il 28 marzo ci riprenderemo **Messina, Villa San Giovanni** e Reggio Calabria da chi vuole perpetuare la nostra povertà". Il comitato promotore dell'iniziativa di movimenti e associazioni, in programma sabato 28 marzo , dalle 16 in Piazza Unione Europea, a **Messina**, "chiede alla politica di concretizzare lo sviluppo economico cui abbiamo diritto". Il tutto mentre il tema della mancata gara, con l'allarme dell'Anac (Autorità nazionale anticorruzione), rimane al centro del dibattito politico. Il ministro Salvini sarà presente alla manifestazione "sì ponte" Aderiscono la Cisl di **Messina**, con il segretario Nino Alibrandi, e i partiti del centrodestra. E il ministro Matteo Salvini ha annunciato la sua presenza . Si legge nel documento: "Basta sottrazione dei fondi per le infrastrutture strategiche solo per Sicilia e Calabria, basta polemiche politiche sterili: il Ponte, insieme al grande piano di rilancio ferroviario e autostradale in Sicilia e Calabria, rappresenta la grande occasione per cambiare volto al Sud. È il simbolo concreto di un'Italia che unisce, che cresce, che offre ai giovani la costruzione del loro destino nella propria terra. I ponti uniscono le persone, le culture, le idee. Il Ponte sullo Stretto è visione, mobilità, progresso, coesione nazionale: una metropolitana unirà **Messina** a **Villa S. G.** e Reggio Calabria, una ferrovia ad alta velocità collegherà la Sicilia al resto d'Italia, lo Stretto sarà

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

lo sviluppo economico cui abbiamo diritto". Germanà: "La Lega sarà presente ma non ci saranno bandiere di partito" E così il senatore Nino Germanà, segretario regionale della Lega in Sicilia: "Saremo a **Messina** sabato 28 marzo per dire sì al Ponte. Partecipiamo convintamente anche noi, senza bandiere di partito così come hanno voluto gli organizzatori, perché crediamo che questa infrastruttura non debba avere colore politico. Il Ponte sarà l'orgoglio degli italiani, ma soprattutto renderà unite la Sicilia e la Calabria. A **Messina** alla manifestazione "L'ora del Ponte", con i manifestanti di oltre cinquanta associazioni, sindacati e categorie, che ringraziamo per l'iniziativa, ci sarà anche il nostro leader Matteo Salvini. Dalle 16 saremo davanti al Municipio, in piazza Unione Europea per ribadire che il Ponte sullo Stretto va fatto e che sarà la più grande occasione di sviluppo per **Messina**". Il comitato promotore Rete Civica per le infrastrutture nel Mezzogiorno ME Rete Civica per le Infrastrutture nel Mezzogiorno CT Associazione Forza **Villa** - Città dello Stretto di **Messina** Confartigianato Trasporti Comitato autotrasportatori libera concorrenza Stretto di **Messina** UGL Sicilia UGL Calabria CISAL Sicilia CISAL Calabria Unsic, Unione nazionale sindacale imprenditori e coltivatori Associazione sindacale FISMIC MET - Movimento Equità Territoriale Sicilia MET - Movimento Equità Territoriale Calabria Agri. Sa. T. - Agricoltura Salute Territorio PA Associazione universitaria "Morgana" Comitato Ponte Subito RC Comitato Capo Peloro Movimento "Sì al Ponte sullo Stretto" RC Associazione Dimensione Consumatori - area mobilità PA CONFEURO Associazione Territoriale di **Villa San Giovanni** Centro Studi Diodoro ME Centro Studi ERRIPA Achille Grandi - Sezione Provinciale di **Messina** Comitato Cittadinanza Attiva di Palmi Comitato Ponte e Libertà.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Continuità territoriale nello Stretto, presidio Prc il 17 aprile: "No al ponte, sì a servizi efficienti"

Il Partito della rifondazione comunista aderisce all'appello lanciato dalla Filt Cgil Messina in occasione dello sciopero dei lavoratori Blujet. "Lavoro e messa in sicurezza" MESSINA - "Strutture fatiscenti, cantieri aperti, mancanza di percorsi adeguati per i cittadini che devono raggiungere eventuali altri mezzi per proseguire i rispettivi viaggi, rappresentano lo scenario che caratterizza la mobilità sullo Stretto di Messina". Così il Partito della rifondazione comunista aderisce all'appello lanciato dalla Filt Cgil Messina ad attuare un presidio per avviare una mobilitazione per la continuità territoriale nello Stretto, in occasione della giornata di sciopero del 17 aprile dei lavoratori della Blujet, indetto dalla stessa sigla insieme alla Uil Trasporti. L'appuntamento è dalle 14,30 davanti alla Stazione Centrale. A firmare la nota Tania Poguisch, segretaria Comitato Regionale Siciliano Prc, Alfredo Crupi, segretario Federazione Provinciale Messina Prc, e Antonio Currò, segretario Circolo "Peppino Impastato" di Messina. "Sì a un contratto unico dello Stretto, basta iniquità salariali tra lavoratori" Il Prc "sostiene da tempo che il ponte sullo Stretto non è la soluzione per garantire la continuità territoriale. "Il Ponte" c'è

già, ed è rappresentato dalle migliaia di lavoratori marittimi che quotidianamente, attraverso il loro servizio, garantiscono ai cittadini il passaggio tra le due sponde. Lavoratori altamente professionalizzati che non vengono retribuiti adeguatamente. Rifondazione Comunista appoggia la rivendicazione dell'organizzazione sindacale che, mentre chiede di adeguare tutti i salari nello stretto, al contempo denuncia l'iniquità di una condizione salariale che marca profonde differenze tra i lavoratori a causa dei diversi contratti integrativi. Paradossalmente, a essere penalizzati sono proprio i lavoratori delle aziende a carattere pubblico, quelle che avrebbero l'obbligo di garantire la continuità territoriale. Giusto, dunque, rivendicare un contratto unico dello Stretto, che assicuri ai lavoratori un salario adeguato al costo della vita, e che impedisca anche forme di concorrenza sleale tra le aziende che operano nello Stretto". "Inaccettabile che il governo voglia investire 15 miliardi nel ponte sullo Stretto, serve potenziare le infrastrutture esistenti" Il Prc "condivide quanto denunciato nell'appello della Filt Cgil circa le condizioni critiche in cui versano le infrastrutture dello stretto oggi. Passeggeri costretti ad una condizione di precarietà evidente e soggetti a forti disagi all'interno dell'attuale sistema di traghettamento. Rifondazione ritiene dunque inaccettabile che il governo voglia investire 15 miliardi di euro in un'opera inutile, dannosa e pericolosa, che non si farà mai e sta producendo solo stipendi e lautì guadagni per pochi privilegiati, quando a Messina e in tutta la Sicilia sono le infrastrutture primarie a mancare. Il Prc, insieme all'organizzazione sindacale che ha lanciato l'appello e a tante altre forze politiche, sociali e ambientaliste, ritiene che quei soldi debbano essere utilizzati per potenziare i servizi già esistenti,



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

mettere in sicurezza il territorio ed agevolare i cittadini nel quotidiano. Come evidenziato dalla Filt, "oggi il porto e lo Stretto rappresentano una fonte di reddito sicuro e strutturale per migliaia di famiglie messinesi e non siamo disponibili a barattare la sicurezza occupazionale con l'incertezza". Occorre dunque potenziare e modernizzare le infrastrutture già esistenti relative al sistema di traghettamento, garantire ai lavoratori marittimi un'occupazione stabile e un salario dignitoso". "I fondi del ponte per messa in sicurezza del territorio e continuità territoriale" A tale riguardo il Prc "segnala il decreto con cui il governo ha disposto lo storno di quasi 2,8 miliardi dal finanziamento del Ponte destinandoli alle Ferrovie. Esso appare un segnale positivo ma Insufficiente. Insufficiente perché intanto sono pochi e lasciano in piedi il progetto della mega opera; poi perchè sono "spalmati" su tutta Italia e non restano a sostenere lo sviluppo della Sicilia e del Sud; infine perché, proprio in quanto il progetto della mega opera resta in piedi, nello stesso decreto si prevede che verranno riallocati sul ponte a partire dal 2030". E ancora: "Rifondazione ritiene invece che il governo debba impegnare in misura massiccia i fondi già stanziati per il progetto del Ponte sia per la difesa e la valorizzazione della continuità territoriale tra Sicilia e Calabria già esistente e sostenibile, sia per mettere in sicurezza il nostro territorio. Infatti esso è esposto a un gravissimo rischio sismico ed estremamente vulnerabile anche sotto il profilo del rischio idrogeologico, come da ultimo evidenziato dai danni causati dal ciclone Harry e dagli altri eventi climatici "estremi". Eventi con i quali ormai dobbiamo imparare a convivere quali elementi assolutamente prevedibili, uscendo da una logica emergenziale errata e inefficace".

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ex Silos Granai, smantellata la struttura esterna in ferro VIDEO

venerdì 27 Marzo 2026 - 13:00 In attesa delle demolizioni della Casa del Portuale MESSINA - E' stata smantellata la vecchia struttura in ferro. Proseguono i lavori all'esterno dell' ex Silos Granai . L'impresa sta continuando con le operazioni propedeutiche alle demolizioni vere e proprie. Gli operai sono impegnati anche nella rimozione delle guaine sul tetto dell'ex Casa del Portuale. Ed è proprio da questo edificio abbandonato che le ruspe inizieranno a demolire. La terrazza panoramica di fronte al **porto** In questa grande area di fronte al terminal degli aliscafi sorgerà una terrazza panoramica. Il Comune di Messina ha progettato un intervento di riqualificazione in cui sono previsti parcheggi, spazi verdi, percorsi pedonali e un punto ristoro panoramica con vista sulla Madonnina. Un progetto di rigenerazione che comprende anche il recupero della Real Dogana.



Liberty Lines, novità nel caso delle avarie fantasma

Le corse per le Eolie saltate. Com'è finito il processo ai comandanti dei traghetti Il Tribunale di Barcellona Pozzo di Gotto ha assolto, perché il fatto non sussiste, tutti i comandanti della Liberty Lines coinvolti nell'indagine relativa ad alcune corse degli aliscafi tra **Milazzo** e le Isole Eolie, che era stata avviata nel 2022 in seguito a segnalazioni provenienti da alcuni residenti delle isole Eolie e condotta dalla Procura e l'Ufficio Circondariale Marittimo di Lipari e della Guardia di Finanza di **Milazzo**. La sentenza Scagionati i comandanti Marcello Santagati, Achille Maniscalco, Pietropaolo Stellario e Filippo Tinchì, assistiti dai legali Fabrizio Formica e Pierfrancesco Lembo. Soddisfatta la società armatrice perché, spiega in una nota ufficiale, la sentenza "conferma che le scelte assunte sono sempre state improntate al criterio della massima sicurezza, in linea con le normative e con le responsabilità che la legge attribuisce al comandante". I traghetti **Milazzo-Eolie** Gli investigatori avevano messo sotto la lente alcune tratte annullate, concludendo che le condizioni meteomarine non fossero del tutto proibitive. Da qui le ipotesi d'accusa di interruzione di pubblico servizio e irregolarità nella compilazione dei giornali di bordo (falso in giornale nautico). A dare il via all'inchiesta era stata la denuncia di alcuni pendolari delle Eolie. Liberty: "Operiamo nel segno della sicurezza" "Liberty Lines, da sempre impegnata a garantire un servizio di trasporto marittimo affidabile, sicuro e rispettoso delle comunità delle Isole di Sicilia, esprime vicinanza ai propri comandanti che, pur agendo con professionalità e prudenza, hanno dovuto affrontare un lungo percorso giudiziario poi conclusosi con la piena affermazione della verità -afferma la società - La Compagnia continuerà con determinazione a operare nel segno della sicurezza, della trasparenza e della tutela dei propri passeggeri, consapevole del ruolo essenziale che il trasporto marittimo riveste per le isole siciliane".



Le corse per le Eolie saltate. Com'è finito il processo ai comandanti dei traghetti Il Tribunale di Barcellona Pozzo di Gotto ha assolto, perché il fatto non sussiste, tutti i comandanti della Liberty Lines coinvolti nell'indagine relativa ad alcune corse degli aliscafi tra Milazzo e le Isole Eolie, che era stata avviata nel 2022 in seguito a segnalazioni provenienti da alcuni residenti delle isole Eolie e condotta dalla Procura e l'Ufficio Circondariale Marittimo di Lipari e della Guardia di Finanza di Milazzo. La sentenza Scagionati i comandanti Marcello Santagati, Achille Maniscalco, Pietropaolo Stellario e Filippo Tinchì, assistiti dai legali Fabrizio Formica e Pierfrancesco Lembo. Soddisfatta la società armatrice perché, spiega in una nota ufficiale, la sentenza "conferma che le scelte assunte sono sempre state improntate al criterio della massima sicurezza, in linea con le normative e con le responsabilità che la legge attribuisce al comandante". I traghetti Milazzo-Eolie Gli investigatori avevano messo sotto la lente alcune tratte annullate, concludendo che le condizioni meteomarine non fossero del tutto proibitive. Da qui le ipotesi d'accusa di interruzione di pubblico servizio e irregolarità nella compilazione dei giornali di bordo (falso in giornale nautico). A dare il via all'inchiesta era stata la denuncia di alcuni pendolari delle Eolie. Liberty: "Operiamo nel segno della sicurezza" "Liberty Lines, da sempre impegnata a garantire un servizio di trasporto marittimo affidabile, sicuro e rispettoso delle comunità delle Isole di Sicilia, esprime vicinanza ai propri comandanti che, pur agendo con professionalità e prudenza, hanno dovuto affrontare un lungo percorso giudiziario poi conclusosi con la piena affermazione della verità -afferma la società - La Compagnia continuerà con determinazione a operare nel segno della sicurezza, della trasparenza e della tutela

Web Marte

Augusta

Augusta | Proposta di riforma delle Autorità portuali: se ne discute oggi con Assoporto

L'incontro, aperto ad associazioni e operatori del settore marittimo si terrà alle 10, nel salone Rocco Chinnici del Comune, diretta streaming di Webmarte.tv.



Blog Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Nomina Tardino Presidente Autorità portuale. Fit Cisl bene, ora si proceda con realizzazione delle opere

I migliori auguri di buon lavoro ad Annalisa Tardino appena nominata Presidente dell'**ADSP** del mare di Sicilia Occidentale. E' una buona notizia il fatto che, essendo stata in questi mesi alla guida dell'Autorità nella qualità di Commissario, la neo Presidente può proseguire il lavoro iniziato in una stagione complessa, con sfide importanti per lo sviluppo e la crescita dei porti e dei territori ricadenti nell'**ADSP** del mare di Sicilia Occidentale, nonché per incrementare la performance dei cluster portuali e la valorizzazione del personale. Ad affermarlo sono Dionisio Giordano Segretario Generale Fit Cisl Sicilia e Giuseppe Centineo dirigente regionale Fit Cisl con delega alla portualità che aggiungono: in questi mesi da Commissario dell'**ADSP** abbiamo apprezzato l'impegno e la perseveranza della commissaria ora presidente Tardino, nella risoluzione di alcune criticità che correvano il rischio di una ripresa delle iniziative sindacali a tutela dei livelli occupazionali. Il confronto e' stato costante e bisogna proseguirlo con la partecipazione attiva dei lavoratori, fino al raggiungimento degli obiettivi che devono concretizzarsi nella realizzazione delle infrastrutture portuali, nella crescita economica delle

imprese connesse alla portualità e nella valorizzazione dei lavoratori. I porti sono strategici per proseguire il rafforzamento di quella visione sistematica di integrazione dei trasporti che, unitamente a quanto si sta realizzando in termini di infrastrutture ferroviarie e aeroportuali, sarà in grado di realizzare sviluppo economico ed occupazione stabile. Questo contenuto è stato disposto da un utente della community di BlogSicilia, collaboratore, ufficio stampa, giornalista, editor o lettore del nostro giornale. Il responsabile della pubblicazione è esclusivamente il suo autore. Se hai richieste di approfondimento o di rettifica ed ogni altra osservazione su questo contenuto non esitare a contattare la redazione o il nostro community manager.



Il Moderatore

Palermo, Termini Imerese

Annalisa Tardino presidente dell'Autorità Portuale della Sicilia Occidentale: è ufficiale

Redazione ilModeratore

Il Ministero delle Infrastrutture formalizza la nomina: i quattro porti strategici dell'isola hanno una nuova guida PORTUALITÀ Tardino è ufficialmente Presidente dell'Autorità Portuale della Sicilia Occidentale. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha formalizzato l'incarico: Annalisa Tardino guiderà il sistema portuale di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese. La Sicilia occidentale ha il suo nuovo punto di riferimento alla guida dei porti. Annalisa Tardino, ha comunicato oggi sui social che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha formalizzato la sua nomina a Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Un passaggio atteso, che trasforma l'incarico da commissariale a presidenziale e definisce con chiarezza la catena di comando di uno degli enti strategici del Sud Italia. Da commissario a presidente: il percorso si completa. Tardino era già alla guida dell'ente in veste di Commissario, dopo il decreto firmato dal Ministro Matteo Salvini a seguito della conclusione del mandato di Pasqualino Monti. Ora il quadro si chiude con la nomina presidenziale, un atto formale che rafforza sia il profilo istituzionale dell'incarico sia la continuità nella gestione di un sistema portuale che vale molto per l'intera economia regionale. Sotto la sua presidenza ricadono quattro scali fondamentali per la logistica siciliana e mediterranea: il porto di Palermo, quello di Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese, ognuno con vocazioni diverse ma complementari nel disegno complessivo della portualità isolana. Annalisa Tardino ha accolto la nomina con un comunicato diretto, senza enfasi di circostanza: "Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha formalizzato la mia nomina a Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale dichiara, sottolineando il carattere ufficiale e definitivo dell'atto. La neo-presidente porta con sé un bagaglio di esperienza maturata a Bruxelles sui dossier di trasporti e infrastrutture, un profilo che in questa fase risulta quanto mai utile: i porti siciliani sono al centro di investimenti legati al PNRR, alle opportunità della Zona Economica Speciale e all'evoluzione delle rotte commerciali nel Mediterraneo, uno scacchiere in continuo movimento dove la capacità di muoversi tra istituzioni europee e realtà locali fa la differenza. Il momento in cui arriva la nomina definitiva non è casuale. La portualità siciliana sta vivendo una fase di trasformazione accelerata: nuovi flussi di merci, cantieri finanziati con fondi europei e una crescente attenzione internazionale al corridoio mediterraneo rendono urgente una guida stabile e autorevole. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale si trova oggi a gestire questa transizione con responsabilità diretta sullo sviluppo economico di un territorio che parte da Palermo e arriva fino alle coste agrigentine. La presidenza Tardino si apre dunque con un'agenda densa, tra infrastrutture da potenziare, fondi da rendicontare e un'identità portuale



Il Ministero delle Infrastrutture formalizza la nomina: i quattro porti strategici dell'isola hanno una nuova guida PORTUALITÀ Tardino è ufficialmente Presidente dell'Autorità Portuale della Sicilia Occidentale. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha formalizzato l'incarico: Annalisa Tardino guiderà il sistema portuale di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese. La Sicilia occidentale ha il suo nuovo punto di riferimento alla guida dei porti. Annalisa Tardino, ha comunicato oggi sui social che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha formalizzato la sua nomina a Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Un passaggio atteso, che trasforma l'incarico da commissariale a presidenziale e definisce con chiarezza la catena di comando di uno degli enti strategici del Sud Italia. Da commissario a presidente: il percorso si completa. Tardino era già alla guida dell'ente in veste di Commissario, dopo il decreto firmato dal Ministro Matteo Salvini a seguito della conclusione del mandato di Pasqualino Monti. Ora il quadro si chiude con la nomina presidenziale, un atto formale che rafforza sia il profilo istituzionale dell'incarico sia la continuità nella gestione di un sistema portuale che vale molto per l'intera economia regionale. Sotto la sua presidenza ricadono quattro scali fondamentali per la logistica siciliana e mediterranea: il porto di Palermo, quello di Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese, ognuno con vocazioni diverse ma complementari nel disegno complessivo della portualità isolana. Annalisa Tardino ha accolto la nomina con un comunicato diretto, senza enfasi di circostanza: "Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha formalizzato la mia nomina a Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale" dichiara, sottolineando il carattere ufficiale e definitivo dell'atto. La neo-presidente porta con sé un bagaglio di esperienza maturata a Bruxelles sui dossier di trasporti e infrastrutture, un profilo che in

Il Moderatore

Palermo, Termini Imerese

da proiettare con forza nel contesto euromediterraneo. La redazione augura alla presidente Tardino buon lavoro: la Sicilia ha bisogno di chi sappia trasformare la posizione geografica dell'isola da limite percepito a vantaggio competitivo reale. I porti sono il punto di partenza migliore. Tag Annalisa Tardino Autorità Portuale Sicilia Occidentale Lega Sicilia Ministero Infrastrutture nomina MIT porti Sicilia Porto Palermo portualità siciliana.

Autorità portuale, Fit su presidente Tardino ora proseguire con tutte le opere previste

Ad affermarlo sono Dionisio Giordano Segretario Generale Fit Cisl Sicilia e Giuseppe Centineo dirigente regionale Fit Cisl con delega alla portualità che aggiungono: in questi mesi da Commissario dell'ADSP abbiamo apprezzato l'impegno e la perseveranza della commissaria ora presidente Tardino, nella risoluzione di alcune criticità che correavano il rischio di una ripresa delle iniziative sindacali a tutela dei livelli occupazionali. Il confronto è stato costante e bisogna proseguirlo con la partecipazione attiva dei lavoratori, fino al raggiungimento degli obiettivi che devono concretizzarsi nella realizzazione delle infrastrutture portuali, nella crescita economica delle imprese connesse alla portualità e nella valorizzazione dei lavoratori. I porti sono strategici per proseguire il rafforzamento di quella visione sistematica di integrazione dei trasporti che, unitamente a quanto si sta realizzando in termini di infrastrutture ferroviarie e aeroportuali, sarà in grado di realizzare sviluppo economico ed occupazione stabile.



Porti, formalizzata la nomina di Tardino: dopo il no di Schifani, arriva la «piena intesa»

Annalisa Tardino

«In piena intesa con la Regione Siciliana». È la formula scelta, non a caso, dall' Autorità portuale della Sicilia Occidentale per annunciare la formalizzazione della nomina a presidente di Annalisa Tardino, da parte del ministero dei Trasporti e delle infrastrutture. Un incarico dalla durata di quattro anni, che arriva dopo un iter burocratico passato per le commissioni di settore di Camera e Senato. Ma iniziato decisamente senza intesa con la Regione Siciliana. «Impugneremo gli atti», infatti, era stata la prima reazione del presidente Renato Schifani. Una scelta indigeribile, per il governatore, quella calata dall'alto dal ministro leghista Matteo Salvini, ricaduta su una sua fedelissima. Tardino, appunto, avvocatessa ed ex europarlamentare, già coordinatrice della Lega in Sicilia. Accusata dal governatore siciliano di essere pure carente di «comprovata e specifica esperienza nel settore». Una frattura che si è ricomposta, poco più di un mese fa, con la.

MeridioNews

Porti, formalizzata la nomina di Tardino: dopo il no di Schifani, arriva la «piena intesa»

03/27/2026 17:21 Annalisa Tardino

«In piena intesa con la Regione Siciliana». È la formula scelta, non a caso, dall' Autorità portuale della Sicilia Occidentale per annunciare la formalizzazione della nomina a presidente di Annalisa Tardino, da parte del ministero dei Trasporti e delle infrastrutture. Un incarico dalla durata di quattro anni, che arriva dopo un iter burocratico passato per le commissioni di settore di Camera e Senato. Ma iniziato decisamente senza intesa con la Regione Siciliana. «Impugneremo gli atti», infatti, era stata la prima reazione del presidente Renato Schifani. Una scelta indigeribile, per il governatore, quella calata dall'alto dal ministro leghista Matteo Salvini, ricaduta su una sua fedelissima. Tardino, appunto, avvocatessa ed ex europarlamentare, già coordinatrice della Lega in Sicilia. Accusata dal governatore siciliano di essere pure carente di «comprovata e specifica esperienza nel settore». Una frattura che si è ricomposta, poco più di un mese fa, con la.

Isole minori, 17 milioni per gli interventi nei porti*Sarà possibile adeguare e mettere in sicurezza scali essenziali siciliani*

Giulia Sarti

PALERMO Sono 17 i milioni di euro giunti dal governo nazionale, destinati agli interventi di prevenzione strutturale nei porti delle isole minori della Sicilia. Rivolgiamo un sentito ringraziamento al governo nazionale -ha commentato il presidente della Regione Siciliana, Renato Schifani- per l'attenzione e la concreta vicinanza dimostrate nei confronti del nostro territorio. L'accoglimento della proposta della Regione di rimodulare gli interventi, anche alla luce dei danni provocati dal ciclone Harry, testimonia una piena e proficua collaborazione istituzionale. Il via libera alla revisione delle priorità rappresenta un passaggio decisivo per rafforzare la sicurezza, la resilienza e l'efficienza delle infrastrutture portuali delle isole minori, per le quali proprio in questa fase post-emergenziale la Regione è subito intervenuta e i lavori sono in corso. Queste infrastrutture, infatti, rivestono un ruolo strategico non solo per la mobilità di residenti e turisti, ma anche come presidi fondamentali in caso di emergenze e calamità. Gli interventi programmati aggiunge l'assessore regionale alle Infrastrutture e alla Mobilità, Alessandro Aricò consentiranno di adeguare e mettere in sicurezza scali essenziali come quelli di Santa Marina di Salina, Leni, Favignana e Lipari, comprese le isole di Alicudi, Filicudi e Panarea, garantendo standard più elevati sotto il profilo strutturale e sismico. Grazie a questa importante sinergia tra Stato e Regione, e in particolare grazie al ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare Nello Musumeci, sarà possibile avviare rapidamente le procedure necessarie e dare risposte concrete alle comunità locali, assicurando infrastrutture più moderne, sicure e in grado di sostenere lo sviluppo economico e sociale dei territori interessati.



Porti della Sicilia occidentale, Tardino nominata presidente

Superato il contenzioso istituzionale, via libera definitivo dal Mit. Obiettivo: rafforzare il ruolo degli scali nel Mediterraneo

Andrea Puccini

PALERMO Dopo mesi di stallo istituzionale, Annalisa Tardino è stata ufficialmente nominata presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. Il via libera è arrivato con il decreto firmato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, a seguito del parere favorevole delle commissioni parlamentari. La nomina chiude una fase di incertezza iniziata nell'Agosto 2025, quando Tardino era stata designata commissaria straordinaria dell'ente. Il percorso si era infatti interrotto per un contenzioso tra il Ministero e la Regione Siciliana guidata da Renato Schifani, risolto solo lo scorso 19 Febbraio con il consenso formale della Regione. Avvocata, 44 anni e con oltre vent'anni di esperienza professionale, Tardino aveva già assunto la guida operativa dell'Authority incontrando, al momento del suo insediamento, il segretario generale Luca Lupi e la struttura dirigenziale. Nel suo primo intervento pubblico ha sottolineato il valore simbolico della nomina, evidenziando come rappresenti anche un segnale di maggiore presenza femminile ai vertici del sistema portuale italiano. Tra le priorità indicate, il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi per rendere gli scali siciliani più competitivi nello scenario mediterraneo. La designazione, tuttavia, non è stata priva di tensioni. La scelta del Governo di sostituire il precedente presidente, Pasqualino Monti, aveva alimentato polemiche politiche e divisioni anche nella maggioranza, oltre alle critiche delle opposizioni - in particolare del Partito Democratico - che avevano sollevato dubbi sull'esperienza specifica della neo presidente nel settore portuale. La stessa Regione aveva inizialmente impugnato il provvedimento. Tardino ha però da subito minimizzato le contestazioni, ribadendo la volontà di concentrarsi esclusivamente sul mandato ricevuto: lavorare per lo sviluppo del sistema portuale della Sicilia occidentale, considerato strategico per la crescita economica dell'isola e per i traffici marittimi nazionali e internazionali. Nonostante il clima inizialmente conflittuale, la nuova presidente ha da subito guardato avanti, puntando su una gestione orientata ai risultati e alla valorizzazione del ruolo dei porti siciliani nelle reti logistiche del Mediterraneo.



New Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Autorità portuale della Sicilia Occidentale, Annalisa Tardino è ufficialmente presidente

SICILIA L'Autorità portuale della Sicilia Occidentale ha ufficializzato la nomina di Annalisa Tardino alla presidenza, sottolineando come la decisione sia stata assunta in piena intesa con la Regione Siciliana. Una formula tutt'altro che casuale, considerando le tensioni che avevano segnato le fasi iniziali del procedimento. L'incarico, della durata di quattro anni, è stato formalizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al termine di un iter istituzionale che ha coinvolto anche le commissioni competenti di Camera e Senato. Tuttavia, l'avvio del percorso era stato tutt'altro che condiviso con il governo regionale. In un primo momento, infatti, il presidente della Regione, Renato Schifani, aveva reagito con fermezza, arrivando ad annunciare l'intenzione di impugnare gli atti. Alla base dello scontro, la scelta del ministro Matteo Salvini, che aveva indicato Tardino avvocatessa, già europarlamentare e figura di riferimento della Lega in Sicilia senza un previo confronto con la Regione. I dubbi sollevati Schifani aveva inoltre sollevato dubbi sui requisiti della candidata, contestando la mancanza di una comprovata e specifica esperienza nel settore, elemento ritenuto essenziale per un ruolo così delicato.

La frattura istituzionale, però, si è progressivamente ricomposta. Poco più di un mese fa è arrivata la svolta: lo stesso presidente della Regione ha firmato la nomina, sancendo di fatto un accordo politico che ha permesso di superare le divergenze iniziali e di procedere con l'insediamento della nuova presidente.



New Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Tg Flash del 27 marzo EDIZIONE SERA

#TgFlash del 27 marzo EDIZIONE SERA AST, incontro a Siracusa tra il vertice Genovese e il sindaco Italia: pronto un piano di rilancio <https://is.gd/uXiKNo> Autorità portuale della Sicilia Occidentale, Annalisa Tardino è ufficialmente presidente <https://is.gd/Snqovh> Sicilia Express, corsa al biglietto per Pasqua: il treno dei fuori sede che unisce Nord e Isola <https://is.gd/32yV2L> Nuovo impianto di depurazione ad Agrigento, Miccichè: Struttura strategica <https://is.gd/SbWVxg> Meteo Sicilia, ancora nuvole e freddo: primavera ma dove sei? <https://is.gd/J5QWZ9>.



Il ministero ha deciso, formalizzato l'incarico all'Autorità portuale: Annalisa Tardino è la nuova presidente

Si chiude l'era da commissario e inizia il quadriennio in cui l'Adsp sarà guidato dall'avvocato licatese di 46 anni. La sua nomina, l'estate scorsa, aveva segnato l'inizio di uno scontro, a suon di ricorsi, tra Lega e Forza Italia che più di recente si sono riappacificati. Ufficiale la nomina di Annalisa Tardino a presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale. Il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, guidato da Matteo Salvini, ha formalizzato l'incarico al commissario il cui arrivo, l'estate scorsa, ha causato uno scontro tra Lega e Forza Italia, o per meglio dire tra il ministro e il presidente della Regione, Renato Schifani. L'incarico dell'avvocato 46enne originario di Licata, della durata di un quadriennio, arriva dopo un iter che ha visto il parere favorevole delle commissioni competenti di Camera e Senato e la piena intesa con la Regione Siciliana. "I migliori auguri di buon lavoro ad Annalisa Tardino. È una buona notizia il fatto che, essendo stata in questi mesi alla guida dell'Autorità nella qualità di Commissario, la neopresidente - affermano Dionisio Giordano, segretario generale Fit Cisl Sicilia e Giuseppe Centineo, dirigente regionale Fit Cisl con delega alla Portualità - può

proseguire il lavoro iniziato in una stagione complessa, con sfide importanti per lo sviluppo e la crescita dei porti e dei territori, nonché per incrementare la performance dei cluster portuali e la valorizzazione del personale". In questi mesi da commissario, la Fit Cisl ha apprezzato "l'impegno e la perseveranza della commissaria ora presidente Tardino, nella risoluzione di alcune criticità che correavano il rischio di una ripresa delle iniziative sindacali a tutela dei livelli occupazionali. Il confronto - dicono ancora Giordano e Centineo - è stato costante e bisogna proseguirlo con la partecipazione attiva dei lavoratori, fino al raggiungimento degli obiettivi che devono concretizzarsi nella realizzazione delle infrastrutture portuali, nella crescita economica delle imprese connesse alla portualità e nella valorizzazione dei lavoratori. I porti sono strategici per proseguire il rafforzamento di quella visione sistematica di integrazione dei trasporti che, unitamente a quanto si sta realizzando in termini di infrastrutture ferroviarie e aeroportuali, sarà in grado di realizzare sviluppo economico e occupazione stabile".



Si chiude l'era da commissario e inizia il quadriennio in cui l'Adsp sarà guidato dall'avvocato licatese di 46 anni. La sua nomina, l'estate scorsa, aveva segnato l'inizio di uno scontro, a suon di ricorsi, tra Lega e Forza Italia che più di recente si sono riappacificati. Ufficiale la nomina di Annalisa Tardino a presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale. Il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, guidato da Matteo Salvini, ha formalizzato l'incarico al commissario il cui arrivo, l'estate scorsa, ha causato uno scontro tra Lega e Forza Italia, o per meglio dire tra il ministro e il presidente della Regione, Renato Schifani. L'incarico dell'avvocato 46enne originario di Licata, della durata di un quadriennio, arriva dopo un iter che ha visto il parere favorevole delle commissioni competenti di Camera e Senato e la piena intesa con la Regione Siciliana. "I migliori auguri di buon lavoro ad Annalisa Tardino. È una buona notizia il fatto che, essendo stata in questi mesi alla guida dell'Autorità nella qualità di Commissario, la neopresidente - affermano Dionisio Giordano, segretario generale Fit Cisl Sicilia e Giuseppe Centineo, dirigente regionale Fit Cisl con delega alla Portualità - può proseguire il lavoro iniziato in una stagione complessa, con sfide importanti per lo sviluppo e la crescita dei porti e dei territori, nonché per incrementare la performance dei cluster portuali e la valorizzazione del personale". In questi mesi da commissario, la Fit Cisl ha apprezzato "l'impegno e la perseveranza della commissaria ora presidente Tardino, nella risoluzione di alcune criticità che correavano il rischio di una ripresa delle iniziative sindacali a tutela dei livelli occupazionali. Il confronto - dicono ancora

Riordan e Centineo - è stato costante e bisogna proseguirlo con la partecipazione

Sicilia Oggi Notizie

Palermo, Termini Imerese

Autorità portuale, Fit su presidente Tardino ora proseguire con tutte le opere previste

Fit Cisl Sicilia su nomina presidente **ADSP** del mare di Sicilia Occidentale: adesso proseguire con la realizzazione delle infrastrutture portuali per incrementare le performance dei cluster portuali, la crescita economica dei territori e la valorizzazione dei lavoratori. I migliori auguri di buon lavoro ad Annalisa Tardino appena nominata Presidente dell'**ADSP** del mare di Sicilia Occidentale. E' una buona notizia il fatto che, essendo stata in questi mesi alla guida dell'Autorità nella qualità di Commissario, la neo Presidente può proseguire il lavoro iniziato in una stagione complessa, con sfide importanti per lo sviluppo e la crescita dei porti e dei territori ricadenti nell'**ADSP** del mare di Sicilia Occidentale, nonché per incrementare la performance dei cluster portuali e la valorizzazione del personale. Ad affermarlo sono Dionisio Giordano Segretario Generale Fit Cisl Sicilia e Giuseppe Centineo dirigente regionale Fit Cisl con delega alla portualità che aggiungono: in questi mesi da Commissario dell'**ADSP** abbiamo apprezzato l'impegno e la perseveranza della commissaria ora presidente Tardino, nella risoluzione di alcune criticità che correvano il rischio di una ripresa delle iniziative sindacali a tutela dei livelli occupazionali. Il confronto è stato costante e bisogna proseguirlo con la partecipazione attiva dei lavoratori, fino al raggiungimento degli obiettivi che devono concretizzarsi nella realizzazione delle infrastrutture portuali, nella crescita economica delle imprese connesse alla portualità e nella valorizzazione dei lavoratori. I porti sono strategici per proseguire il rafforzamento di quella visione sistematica di integrazione dei trasporti che, unitamente a quanto si sta realizzando in termini di infrastrutture ferroviarie e aeroportuali, sarà in grado di realizzare sviluppo economico ed occupazione stabile.



MINISTERO ESTERI - FARNESINA: «TAJANI AL G7: IRAN, UCRAINA, CRIMINE TRANSNAZIONALE E MINERALI CRITICI»

Il Ministro degli Esteri Antonio Tajani parteciperà oggi alla seconda giornata di lavori della riunione del G7 Esteri in corso a Cernay-la-Ville (Francia). L'agenda di oggi si articolerà in tre sessioni rispettivamente dedicate a "Minacce trasversali e sovranità", "Supporto all'Ucraina" e "Situazione in Iran e nella Regione". I lavori si concentreranno su: Rafforzamento della sicurezza marittima e dei porti; contrasto ai traffici di droga e al crimine transnazionale; minerali critici. Sul primo tema, il Governo italiano ha avviato importanti iniziative, istituendo il Polo nazionale per la subacquea (La Spezia), focalizzato sulle infrastrutture critiche sottomarine, e l'Agenzia per la sicurezza delle attività subacquee. Per quanto riguarda i minerali critici, lo scopo sarà quello di consolidare una strategia G7 in materia di resilienza delle catene del valore e dell'approvvigionamento. Sostegno all'Ucraina: in ambito G7, l'iniziativa Extraordinary Revenue Acceleration (ERA) Loans for Ukraine prevede di erogare a Kyiv circa 45 miliardi in prestiti straordinari, a cui l'UE ha contribuito con 18.1 miliardi. Lanciata nel 2024, rappresenta uno dei più significativi risultati della Presidenza italiana del G7. Guerra in Iran e crisi in Medio Oriente incluso un focus su Iraq e Libano: i Ministri discuteranno dei rapporti fra G7 e Paesi del Golfo, di come rafforzare i rapporti con il Consiglio di Cooperazione del Golfo (GCC) e del sostegno al dialogo tra Washington e Teheran e alla de-escalation. Si affronterà l'impatto economico delle interruzioni del traffico marittimo attraverso Hormuz e di come garantire la libertà di navigazione. Verranno discussi gli ultimi sviluppi in Libano, fra cui gli incoraggianti sforzi diplomatici in corso, ma anche la preoccupante crisi umanitaria e dei rifugiati.



Informare

Focus

Quasi mezzo miliardo di dollari di risorse pubbliche per i porti USA

I fondi saranno impiegati per modernizzare le infrastrutture e le attività portuali. La Maritime Administration (MARAD) del Dipartimento statunitense dei Trasporti ha annunciato lo stanziamento di fondi pari a 488,6 milioni di dollari nell'ambito del "Port Infrastructure Development Program" con lo scopo di modernizzare le infrastrutture e attività portuali americane migliorandone la capacità di movimentazione delle merci e potenziando le connessioni logistiche dei **porti** con i mercati. MARAD ha ricordato che il programma PIDP destina almeno il 25% dei fondi disponibili, per un totale di 122, 2 milioni di dollari, a progetti nei **porti** minori.

Informare

Quasi mezzo miliardo di dollari di risorse pubbliche per i porti USA



03/27/2026 09:32

I fondi saranno impiegati per modernizzare le infrastrutture e le attività portuali. La Maritime Administration (MARAD) del Dipartimento statunitense dei Trasporti ha annunciato lo stanziamento di fondi pari a 488,6 milioni di dollari nell'ambito del "Port Infrastructure Development Program" con lo scopo di modernizzare le infrastrutture e attività portuali americane migliorandone la capacità di movimentazione delle merci e potenziando le connessioni logistiche dei porti con i mercati. MARAD ha ricordato che il programma PIDP destina almeno il 25% dei fondi disponibili, per un totale di 122, 2 milioni di dollari, a progetti nei porti minori.

L'agenzia di Viaggi

Focus

Crociere no stress: la lezione del Nord Europa

Abbiamo a cuore la tua privacy MONDO BLU - In un'epoca in cui la vita quotidiana è frenetica e stressante, le persone sono sempre più spesso alla ricerca di una vacanza che offra ritmi più lenti per lasciare il passo allo spazio, al silenzio e alla natura. Per questa ragione stiamo registrando una crescita di richieste che, alle destinazioni turistiche tradizionali, preferiscono luoghi in cui il tempo non si consuma, ma si dilata. E la natura non fa solo da sfondo, ma è la protagonista assoluta. Il Nord Europa riesce a rispondere perfettamente a questa esigenza, grazie al suo fascino intramontabile e alla natura che domina i paesaggi lasciando che tutto scorra più lentamente. Tra le meraviglie che meglio incarnano questa magia ci sono i fiordi, spettacolari insenature scavate nei millenni dai ghiacciai, che si insinuano tra montagne imponenti e acque limpide. Qui il silenzio diventa parte integrante dell'esperienza. Non è un luogo da "consumare", ma da visitare senza fretta. Le comunità che abitano i fiordi vivono da sempre in equilibrio con l'ambiente, con uno stile di vita essenziale e sostenibile per necessità prima ancora che per scelta. Un modello che oggi appare più attuale che mai. Raggiungerle non è immediato, e forse è proprio questo che ha permesso di preservarne l'identità. In questo contesto, la crociera è uno strumento virtuoso che permette di navigare tra i fiordi riducendo l'impatto degli spostamenti. Le navi sono dotate di tecnologie sempre più moderne e avanzate per abbattere le emissioni. Inoltre, in Nord Europa c'è il numero più elevato di **porti** già attrezzati per collegare le navi con la rete elettrica di terra, permettendo di ridurre drasticamente le emissioni durante la sosta. Ma la vera sostenibilità non è solo tecnologica: è anche, e soprattutto, culturale. E dipende da ognuno di noi. Il turista sostenibile è quello che rallenta, privilegia esperienze autentiche, sceglie destinazioni meno affollate. È quello che accetta che non tutto debba essere visto, fotografato, condiviso. I fiordi insegnano proprio questo. Non chiedono di essere attraversati in fretta, ma vissuti con rispetto. Offrono una bellezza profonda che non si presta alla superficialità. E forse è per questo che restano così impressi: perché obbligano a cambiare prospettiva. Oggi viaggiare nel Nord Europa può diventare una scelta consapevole. Non solo per ciò che si vede, ma anche per come lo si vive. Perché il vero lusso non è più arrivare ovunque, ma è visitare un luogo lasciando il segno più leggero possibile.



03/27/2026 14:11 Luca Valentini

Abbiamo a cuore la tua privacy MONDO BLU - In un'epoca in cui la vita quotidiana è frenetica e stressante, le persone sono sempre più spesso alla ricerca di una vacanza che offra ritmi più lenti per lasciare il passo allo spazio, al silenzio e alla natura. Per questa ragione stiamo registrando una crescita di richieste che, alle destinazioni turistiche tradizionali, preferiscono luoghi in cui il tempo non si consuma, ma si dilata. E la natura non fa solo da sfondo, ma è la protagonista assoluta. Il Nord Europa riesce a rispondere perfettamente a questa esigenza, grazie al suo fascino intramontabile e alla natura che domina i paesaggi lasciando che tutto scorra più lentamente. Tra le meraviglie che meglio incarnano questa magia ci sono i fiordi, spettacolari insenature scavate nei millenni dai ghiacciai, che si insinuano tra montagne imponenti e acque limpide. Qui il silenzio diventa parte integrante dell'esperienza. Non è un luogo da "consumare", ma da visitare senza fretta. Le comunità che abitano i fiordi vivono da sempre in equilibrio con l'ambiente, con uno stile di vita essenziale e sostenibile per necessità prima ancora che per scelta. Un modello che oggi appare più attuale che mai. Raggiungerle non è immediato, e forse è proprio questo che ha permesso di preservarne l'identità. In questo contesto, la crociera è uno strumento virtuoso che permette di navigare tra i fiordi riducendo l'impatto degli spostamenti. Le navi sono dotate di tecnologie sempre più moderne e avanzate per abbattere le emissioni. Inoltre, in Nord Europa c'è il numero più elevato di porti già attrezzati per collegare le navi con la rete elettrica di terra, permettendo di ridurre drasticamente le emissioni durante la sosta. Ma la vera sostenibilità non è solo tecnologica: è anche, e soprattutto, culturale. E dipende da ognuno di noi. Il turista sostenibile è quello che rallenta, privilegia esperienze autentiche, sceglie destinazioni meno affollate. È quello che accetta che non tutto debba essere visto, fotografato, condiviso. I fiordi insegnano proprio questo. Non chiedono di essere attraversati in fretta, ma vissuti con rispetto. Offrono una bellezza profonda che non si presta alla superficialità. E forse è per questo che restano così impressi: perché obbligano a cambiare prospettiva. Oggi viaggiare nel Nord Europa può diventare una scelta consapevole. Non solo per ciò che si vede, ma anche per come lo si vive. Perché il vero lusso non è più arrivare ovunque, ma è visitare un luogo lasciando il segno più leggero possibile.

Russia sotto pressione: attacchi ai porti petroliferi mettono a rischio le forniture globali

Stefano Vitetta

Mosca in difficoltà sul fronte energetico: fino al 40% della capacità di export colpita mentre Kiev intensifica la pressione militare. La tensione sul fronte energetico tra Russia e Ucraina continua a crescere, con possibili ripercussioni globali sul mercato del petrolio. Secondo fonti del settore, i produttori petroliferi russi hanno avvertito gli acquirenti internazionali della possibilità di dichiarare la forza maggiore sulle forniture provenienti dai principali porti del Mar Baltico, una clausola che consente di sospendere gli obblighi contrattuali in caso di eventi straordinari. La minaccia arriva mentre gli attacchi ucraini alle infrastrutture energetiche russe si intensificano, colpendo nodi cruciali per l'export. Le interruzioni stanno già creando incertezza tra gli operatori e potrebbero aggravare ulteriormente un mercato globale già instabile. La situazione evidenzia come il conflitto non sia più limitato al campo militare, ma stia incidendo direttamente sui flussi energetici internazionali. In questo contesto, anche le recenti dinamiche geopolitiche, tra cui le tensioni legate alla guerra con l'Iran, contribuiscono a rendere più fragile l'equilibrio delle forniture globali. Zelensky rilancia la strategia degli attacchi a lungo raggio.

Il presidente ucraino Volodymyr Zelensky ha confermato apertamente il cambio di strategia di Kiev, sottolineando l'utilizzo crescente di attacchi a lungo raggio per mantenere alta la pressione sulla Russia. Questa scelta arriva in un momento delicato, in cui alcune sanzioni internazionali sul petrolio russo sono state allentate per compensare le interruzioni globali legate ad altri conflitti. Kiev punta quindi a colpire direttamente la capacità economica e logistica di Mosca, prendendo di mira infrastrutture chiave per l'export energetico. Gli attacchi non solo hanno un impatto immediato sulle operazioni, ma generano anche un effetto psicologico e strategico, aumentando l'incertezza tra partner commerciali e investitori. La mossa ucraina sembra mirata a riequilibrare le conseguenze delle recenti decisioni internazionali, riportando il focus sulla vulnerabilità del sistema energetico russo.

Ust-Luga sotto attacco: export bloccato e incendi ancora attivi. Il porto di Ust-Luga è uno dei principali epicentri della crisi attuale. Secondo le fonti, nuovi attacchi con droni ucraini hanno colpito l'area proprio mentre un incendio, causato da un raid precedente, era ancora in corso. Le operazioni di carico del petrolio risultano sospese da mercoledì, senza una tempistica ufficiale per la ripresa comunicata dalle autorità portuali. Questa incertezza sta mettendo in difficoltà non solo la Russia, ma anche gli acquirenti internazionali che dipendono da queste forniture. Una delle fonti ha indicato che le attività potrebbero non riprendere prima di metà aprile, suggerendo un'interruzione prolungata. Il blocco di Ust-Luga rappresenta un colpo significativo alla capacità logistica russa, considerando il ruolo strategico del porto nel trasporto di greggio verso l'Europa e altri mercati.



Mosca in difficoltà sul fronte energetico: fino al 40% della capacità di export colpita mentre Kiev intensifica la pressione militare. La tensione sul fronte energetico tra Russia e Ucraina continua a crescere, con possibili ripercussioni globali sul mercato del petrolio. Secondo fonti del settore, i produttori petroliferi russi hanno avvertito gli acquirenti internazionali della possibilità di dichiarare la "forza maggiore" sulle forniture provenienti dai principali porti del Mar Baltico, una clausola che consente di sospendere gli obblighi contrattuali in caso di eventi straordinari. La minaccia arriva mentre gli attacchi ucraini alle infrastrutture energetiche russe si intensificano, colpendo nodi cruciali per l'export. Le interruzioni stanno già creando incertezza tra gli operatori e potrebbero aggravare ulteriormente un mercato globale già instabile. La situazione evidenzia come il conflitto non sia più limitato al campo militare, ma stia incidendo direttamente sui flussi energetici internazionali. In questo contesto, anche le recenti dinamiche geopolitiche, tra cui le tensioni legate alla guerra con l'Iran, contribuiscono a rendere più fragile l'equilibrio delle forniture globali. Zelensky rilancia la strategia degli attacchi a lungo raggio. Il presidente ucraino Volodymyr Zelensky ha confermato apertamente il cambio di strategia di Kiev, sottolineando l'utilizzo crescente di attacchi a lungo raggio per mantenere alta la pressione sulla Russia. Questa scelta arriva in un momento delicato, in cui alcune sanzioni internazionali sul petrolio russo sono state allentate per compensare le interruzioni globali legate ad altri conflitti. Kiev punta quindi a colpire direttamente la capacità economica e logistica di Mosca, prendendo di mira infrastrutture chiave per l'export energetico. Gli attacchi non solo hanno un impatto immediato sulle operazioni, ma generano anche un effetto psicologico e strategico, aumentando l'incertezza tra partner commerciali e investitori. La mossa ucraina sembra mirata a riequilibrare le conseguenze delle recenti decisioni internazionali.

Meteo Web

Focus

La situazione resta fluida, ma appare chiaro che i danni subiti non potranno essere risolti nel breve termine. Danni anche a Primorsk. Anche il porto di Primorsk, altro snodo fondamentale per l'export russo, è stato colpito dagli attacchi recenti, sebbene abbia parzialmente ripreso le operazioni di carico di petrolio e carburante. Tuttavia, la ripresa è limitata e non sufficiente a compensare le perdite complessive. Il governatore della regione di Leningrado, Alexander Drozdenko, ha descritto la situazione come senza precedenti, riferendo che dal 22 marzo l'area è stata oggetto di attacchi di droni continui e intensi. Questo livello di pressione rappresenta una novità nel conflitto, indicando un salto di qualità nelle capacità operative ucraine. Le autorità locali stanno cercando di contenere i danni, ma la frequenza degli attacchi rende difficile garantire la sicurezza delle infrastrutture. Il risultato è una crescente vulnerabilità della rete energetica russa, con effetti che si riflettono anche sulla stabilità economica interna e sulle esportazioni. Fino al 40% dell'export russo compromesso. Secondo le stime di Reuters basate su dati di mercato, almeno il 40% della capacità di esportazione di petrolio della Russia risulta attualmente fuori uso. Questo dato tiene conto non solo degli attacchi ai porti, ma anche di un attacco contestato a un importante oleodotto e del sequestro di alcune petroliere. Si tratta di una quota significativa, che potrebbe avere ripercussioni immediate sui prezzi globali dell'energia e sugli equilibri geopolitici. La riduzione dell'offerta russa rischia infatti di innescare nuove tensioni nei mercati, già provati da instabilità e conflitti. Allo stesso tempo, la possibilità che Mosca dichiari la forza maggiore aumenterebbe ulteriormente l'incertezza, lasciando molti contratti in sospeso. Il quadro che emerge è quello di una crisi energetica in evoluzione, dove le dinamiche militari e commerciali si intrecciano in modo sempre più stretto, rendendo difficile prevedere gli sviluppi futuri.

Shipping Italy

Focus

Genova, Gioia Tauro e La Spezia restano i porti italiani più connessi dalle linee container globali

Stabile il livello di connettività complessivo della Penisola, ma tra gli scali maggiori si osservano tendenze diverse. Genova, Gioia Tauro e La Spezia sono ancora una volta nell'ordine i porti italiani più connessi dalle linee container globali, con tendenze però diverse tra loro. Lo mostra l'ultimo aggiornamento del Port Liner Shipping Connectivity Index, elaborato dall'Unctad con il supporto di Mds Transmodal e che misura il livello di connessione di uno scalo alle linee marittime di trasporto container globali, tenendo conto di indicatori quali la capacità (in Teu) dislocata complessivamente dai carrier in ogni porto, il numero di servizi di linea regolari che lo raggiungono e quello delle compagnie container attive su di esso, la stiva media (in Teu) delle navi impiegate sul servizio che utilizza quelle con maggiore capacità; il numero di porti a cui è connesso direttamente, ovvero senza transhipment. Al termine del primo trimestre 2026 - quindi in un contesto già toccato dal nuovo conflitto in Medio Oriente - i tre scali ottengono infatti 'score' rispettivamente di 432,07 (in calo dai 439,94 della precedente rilevazione), di 325,59 (in aumento da 318,53) e di 302,62 (pure in crescita dai precedenti 275,15). A scendere, la classifica riporta in quarta posizione Salerno (211,63, in lieve calo dai precedenti 222,35 punti), seguita da **Trieste** (168,58, in salita dal punteggio di 139,08 di fine dicembre) che supera Livorno (sostanzialmente stabile, con 160,25). Segue Napoli, la cui connettività resta pressoché invariata (140,53, da 142,89) e quindi Vado Ligure, che invece ne perde in modo abbastanza significativo (117,8, dai precedenti 133,86 punti). Lo stesso si può dire quindi per Venezia, alla posizione seguente (115,42, dal 124,38). Tra gli scali ancora significativamente interessati da linee container si osserva poi Civitavecchia, il cui livello di connessioni resta stabile (96,93) e Ravenna, in leggera flessione (89,96, da 92,44). Tra quello meno raggiunti da collegamenti globali di questo tipo la tendenza più diffusa è quella alla stabilità. I tasselli fin qui descritti compongono un mosaico complessivo sostanzialmente invariato rispetto al trimestre precedente. Guardando al Liner Shipping Container Index, altro indice di Unctad che misura la connessione di un intero paese nelle linee container globali, si nota infatti per l'Italia una situazione di sostanziale stabilità (288,27 punti, rispetto ai 291,46 di fine dicembre). Una fotografia che verosimilmente potrà però mutare nei prossimi mesi, per via del conflitto e delle mosse dei carrier, alcune delle quali - in particolare per i porti di Vado Ligure e **Trieste** - annunciate già pochi giorni fa.

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, Gioia Tauro e La Spezia restano i porti italiani più connessi dalle linee container globali

03/27/2026 12:51 Nicola Capuzzo

Stabile il livello di connettività complessivo della Penisola, ma tra gli scali maggiori si osservano tendenze diverse. Genova, Gioia Tauro e La Spezia sono ancora una volta nell'ordine i porti italiani più connessi dalle linee container globali, con tendenze però diverse tra loro. Lo mostra l'ultimo aggiornamento del Port Liner Shipping Connectivity Index, elaborato dall'Unctad con il supporto di Mds Transmodal e che misura il livello di connessione di uno scalo alle linee marittime di trasporto container globali, tenendo conto di indicatori quali la capacità (in Teu) dislocata complessivamente dai carrier in ogni porto, il numero di servizi di linea regolari che lo raggiungono e quello delle compagnie container attive su di esso, la stiva media (in Teu) delle navi impiegate sul servizio che utilizza quelle con maggiore capacità; il numero di porti a cui è connesso direttamente, ovvero senza transhipment. Al termine del primo trimestre 2026 - quindi in un contesto già toccato dal nuovo conflitto in Medio Oriente - i tre scali ottengono infatti 'score' rispettivamente di 432,07 (in calo dai 439,94 della precedente rilevazione), di 325,59 (in aumento da 318,53) e di 302,62 (pure in crescita dai precedenti 275,15). A scendere, la classifica riporta in quarta posizione Salerno (211,63, in lieve calo dai precedenti 222,35 punti), seguita da Trieste (168,58, in salita dal punteggio di 139,08 di fine dicembre) che supera Livorno (sostanzialmente stabile, con 160,25). Segue Napoli, la cui connettività resta pressoché invariata (140,53, da 142,89) e quindi Vado Ligure, che invece ne perde in modo abbastanza significativo (117,8, dai precedenti 133,86 punti). Lo stesso si può dire quindi per Venezia, alla posizione seguente (115,42, dal 124,38). Tra gli scali ancora significativamente interessati da linee container si osserva poi Civitavecchia, il cui livello di connessioni resta stabile (96,93) e Ravenna, in leggera flessione (89,96, da 92,44). Tra quello meno raggiunti da collegamenti globali di questo tipo la tendenza più diffusa è quella alla stabilità.