



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 23 gennaio 2026



Prime Pagine

23/01/2026	Corriere della Sera	8
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	Il Fatto Quotidiano	9
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	Il Foglio	10
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	Il Giornale	11
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	Il Giorno	12
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	Il Manifesto	13
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	Il Mattino	14
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	Il Messaggero	15
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	Il Resto del Carlino	16
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	Il Secolo XIX	17
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	Il Sole 24 Ore	18
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	Il Tempo	19
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	Italia Oggi	20
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	La Nazione	21
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	La Repubblica	22
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	La Stampa	23
Prima pagina del 23/01/2026		
23/01/2026	MF	24
Prima pagina del 23/01/2026		

Primo Piano

22/01/2026	Corriere Marittimo	Redazione	25
Riforma porti, entrate delle AdSP più leggere del 40%? Le precisazioni di Assoporti			

22/01/2026	economiadelmare.org	Redazione	26
nota di precisazione su studio e riforma portuale			
22/01/2026	federazonedelmare.it	redazione	27
Nota di precisazione di Assoporti su articolo su Shipmag			
22/01/2026	Messaggero Marittimo		28
Assoporti sulla riforma e tagli ai bilanci delle AdSp: Contenuti superati e non ufficiali			
22/01/2026	port.ravenna.it		29
Nota di precisazione di Assoporti su articolo (https://www.shipmag.it/la-porti-ditaliaspa-sottrarra-alle-adsp-il-40-delle-entrate/)			
22/01/2026	Ship Mag	Teodoro Chiarelli	30
La Porti d'Italia spa sottrarrà alle Adsp il 40% delle entrate			
22/01/2026	Ship Mag		32
"Porti, con questa legge di riforma entro 2 anni molte Adsp avranno difficoltà a far quadrare i bilanci"			
22/01/2026	Ship Mag		34
Assoporti, i contributi a Porto Spa imposti alle Adsp e l'inutile smentita			

Genova, Voltri

22/01/2026	Agenzia Giornalistica Opinione		35
COMUNE DI GENOVA * : «LA PORTUALITÀ APRE NUOVE OPPORTUNITÀ AI GIOVANI, IL PORTO DI GENOVA ILLUSTRA LE SFIDE DELLA SOSTENIBILITÀ E DIGITALIZZAZIONE»			
22/01/2026	La Gazzetta Marittima		37
L'Usb annuncia per il 23 a Genova un'assemblea di portuali: «Non lavoriamo per le guerre»			
22/01/2026	La Voce di Genova		38
Sampierdarena, riecco il Concertone' organizzato dagli ex allievi del liceo Mazzini': omaggio all'indimenticabile Angela Delfino			
22/01/2026	PrimoCanale.it		39
Tassa portuale da 3 euro, i genovesi promuovono il balzello: il 58% è favorevole			
22/01/2026	PrimoCanale.it		40
Messina: "Riempimento Ronco-Canepa in ritardo di 15 anni. Pronti a chiedere i danni"			

Ravenna

22/01/2026	Ravenna Today		43
Ravenna si candida a Capitale italiana del mare 2026. Il sindaco: "Così proiettiamo la nostra città nel mondo"			
22/01/2026	Ravenna24Ore.it		45
Ravenna si candida a diventare capitale italiana del mare 2026			
22/01/2026	Shipping Italy		47
Controlli incrementati sull'import di cereali nel porto di Ravenna			
22/01/2026	Tele Romagna 24	Mirco Paganelli	49
RAVENNA: Capitale del Mare '26, Ci candidiamo per nostra storia millenaria			

Livorno

22/01/2026	La Gazzetta Marittima		50
«La sanità marittima non regge più, le istituzioni si facciano sentire»			

22/01/2026	Messaggero Marittimo Livorno, riassegnate a LTM le aree di Darsena 1 e Calata Bengasi	52
22/01/2026	Ship Mag Livorno rafforza l'intermodalità con il potenziamento del fascio ferroviario portuale	53

Piombino, Isola d' Elba

22/01/2026	La Gazzetta Marittima «Rigassificatore qui? Prima parliamo di quel che il governo non ha fatto»	54
22/01/2026	Tenews <i>Comunicato Stampa</i> Comitato di Gestione Portuale, Pd: L'Elba abbia un proprio rappresentante	56

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

22/01/2026	CivOnline Hub formativo dei porti di Roma e del Lazio, il Pincio al tavolo dell'AdSP	57
22/01/2026	Il Faro Online Hub formativo dei porti del Lazio, Civitavecchia entra nel progetto dell'Autorità Portuale	59
22/01/2026	La Provincia di Civitavecchia Hub formativo dei porti di Roma e del Lazio, il Pincio al tavolo dell'AdSP	60
22/01/2026	Radio Roma Capitale Il Comune di Civitavecchia al tavolo tecnico dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno	61

Napoli

22/01/2026	Agenzia Giornalistica Opinione GUARDIA DI FINANZA * «RECUPERATI 3 MILIONI DI EURO DI IMPOSTA REGIONALE, NAPOLI SCOPRE L'EVASIONE NEI PORTI DEL MAR TIRRENO CENTRALE»	62
22/01/2026	Ansa.it Concessioni demaniali marittime, in Campania recuperate imposte per 3 milioni	63
22/01/2026	Cronache Della Campania Concessioni demaniali marittime, in Campania in 422 non pagavano	64
22/01/2026	Cronache Della Campania Torre del Greco, bonifica al porto: recuperate sei tonnellate di rifiuti dai fondali	65
22/01/2026	Dayitalianews <i>Matteo Giacobbe</i> Concessioni marittime, maxi recupero fiscale in Campania: oltre 3 milioni di euro incassati	66
22/01/2026	FerPress Naples Shipping Week 2026: comunicate le date della manifestazione	67
22/01/2026	Gazzetta di Napoli Concessioni demaniali marittime non ancora rimosse, operazione GdF	69
22/01/2026	Il Nautilus Naples Shipping Week 2026: annunciate le date della nuova edizione	70

22/01/2026	Informare	72
Recuperati 3,1 milioni di euro di addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi non versati nei porti campani		
22/01/2026	Informazioni Marittime	73
Concessioni demaniali marittime, recuperate in Campania imposte per 3 milioni		
22/01/2026	Informazioni Marittime	74
Naples Shipping Week 2026, fissate le date della manifestazione		
22/01/2026	Messaggero Marittimo	76
Porti Campania: oltre 3 milioni di imposta su concessioni non versati		
22/01/2026	Metropolis Web	77
Autorità portuale: recuperati tre milioni euro di imposta regionale su concessioni demaniali		
22/01/2026	Napoli Today	78
Non versano imposte per le concessioni demaniali nel Porto: recuperati oltre 3 milioni di euro		
22/01/2026	Napoli Today	79
Rifiuti di ogni tipo riemergono nel porto. Sei tonnellate di materiale: di cosa si tratta		
22/01/2026	Napoli Village	80
Naples Shipping Week 2026: annunciate le date della nuova edizione		
22/01/2026	Rai News	82
Concessioni demaniali marittime, la Guardia di Finanza recupera 3 milioni di euro		
22/01/2026	Ship Mag	83
Naples Shipping Week 2026: annunciate le date della nuova edizione		
22/01/2026	Shipping Italy	85
La Campania racimola oltre 3 milioni dall'imposta sui canoni delle concessioni portuali		
22/01/2026	Torre Sette	<i>MICHELE AVITABILE</i> 86
Rilancio dell'hub portuale di Torre Annunziata, Michele Avitabile: Diventi motore di sviluppo		
22/01/2026	Tv Oggi Salerno	87
CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME, LA GDF RECUPERA OLTRE 3 MILIONI DI EURO		

Brindisi

22/01/2026	Shipping Italy	88
Da Art rilievi e integrazioni richieste sull'istanza di Grimaldi a Brindisi		

Taranto

22/01/2026	Shipping Italy	90
Costa disponibile a fornire due navi come floatel per i Giochi del Mediterraneo		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

22/01/2026	Crotone Informa	<i>PASQUALE ESPOSITO</i> 91
La Città Vecchia come memoria collettiva e occasione mancata		

22/01/2026	Wesud News		93
Crotone, Officina Civica: La Città Vecchia abbandonata, perse occasioni di sviluppo			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

22/01/2026	City Now	<i>Eva Curatola</i>	94
Ponte sullo Stretto: focus della Stretto di Messina' sul porto di Saline			
22/01/2026	Il Reggino		95
Stretto di Messina, riunione sul ripristino e l'utilizzo del porto di Saline Joniche			
22/01/2026	Messina Today		96
Il porto di Tremestieri riparte a metà, aperto uno scivolo			
22/01/2026	Messina Today		97
Ponte, Authority e Stretto di Messina riaprono il dialogo per riutilizzare il porto di Saline Joniche			
22/01/2026	Reggio Tv	<i>Martina Licastro</i>	98
Vertice in Capitaneria: valutato l'utilizzo del porto di Saline Joniche per il progetto del Ponte			
22/01/2026	Stretto Web		99
Ponte sullo Stretto, riunione a Reggio Calabria per il ripristino e l'utilizzo del porto di Saline Joniche			
22/01/2026	Webshake		100
Ponte sullo Stretto: focus della Stretto di Messina' sul porto di Saline			

Catania

22/01/2026	Catania Today		101
I catanesi si rimboccano le maniche dopo il ciclone "Harry": "Saremo più forti di prima"			
22/01/2026	La Freccia Web	<i>Francesco Mazzarella</i>	103
Sicilia, il conto del dopo Harry: oltre mezzo miliardo stimato e una costa da ricucire			

Focus

22/01/2026	Agenparl		107
Trasporto ferroviario: la Commissione Europea autorizza l'Italia al sostegno economico alla manovra ferroviaria merci nei porti			
22/01/2026	Il Nautilus		108
Riciclo ecologico per smaltire le navi alla fine della loro vita commerciale			
22/01/2026	Il Nautilus		110
DA ASSOCIAZIONE A FONDAZIONE, UNA NUOVA ROTTA PER I PROMOTORI DEI MUSEI DEL MARE A TRENT'ANNI DALLA NASCITA			
22/01/2026	Informare		111
La Commissione UE autorizza l'Italia al sostegno economico alla manovra ferroviaria nei porti			
22/01/2026	Informatore Navale		112
MSC CROCIERE: nuovi itinerari nei Caraibi meridionali disponibili tutto l'anno con partenze dalla Repubblica Dominicana			
22/01/2026	Informazioni Marittime		114
Autorità portuali, Mef e Mit approvano i bilanci di previsione			

22/01/2026	Informazioni Marittime	115
<hr/>		
22/01/2026	Messaggero Marittimo	116
<hr/>		
22/01/2026	Messaggero Marittimo	117
<hr/>		
22/01/2026	Sea Reporter	118
<hr/>		
22/01/2026	Ship Mag	120
<hr/>		
22/01/2026	Shipping Italy	121
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

brother
Personalizza
il tuo servizio di
stampa gestita:
scegli Brother



Australian Open
Sinner già a pieni giri:
superservizio e 18 ace
di **Gala Piccardi**
alle pagine 42 e 43



Da aprile nuovi spazi
L'Accademia di Brera
festeggia 250 anni
di **Pierluigi Panza**
a pagina 38

brother
Personalizza
il tuo servizio di
stampa gestita:
scegli Brother

Il leader di Kiev: sembra il giorno della marmotta. Gaza, il tycoon lancia il Board con oltre 20 Paesi. Il Colle: Italia inscindibile dalla Ue

Zelensky sferza l'Europa: «Agisca»

Intesa con Trump sulle garanzie di sicurezza. Ucraina e Usa, oggi primo vertice a tre con Mosca

GLI SCHIERAMENTI

Il referendum
sulla giustizia
sarà un derby
sul governo

di **Angelo Panebianco**

La campagna elettorale in vista del referendum sulla separazione delle carriere dei magistrati illustra bene l'abisso che separa la democrazia ideale e la democrazia reale. In una democrazia ideale alle prese con un referendum si confrontano pacatamente opinioni diverse che entrano nel merito della legge, ne discutono i dettagli, valutano le potenziali implicazioni delle norme. In una democrazia ideale i contendenti condividono un principio e un metodo: il principio consiste nel riconoscimento comune che nessuno è autorizzato a crearsi il detentore della «verità», continua a pagina 28

DIVENTARE ESTREMISTI

di **Walter Veltroni**

Non sono in grado di confermare la clamorosa indiscrezione di Trump:

«Sono convinto che Dio sia orgoglioso del lavoro che ho fatto», non posseggo infatti informazioni dirette in materia. So però per certo che, come era facile prevedere, la presidenza americana in un anno è riuscita, con ammirevole coerenza, a corrispondere agli obiettivi dichiarati in campagna elettorale: disfare l'ordine mondiale, demolire l'integrazione europea, affermare una nuova politica di potenza prescindendo dalle regole codificate nel tempo, favorire un processo di progressiva trasformazione autocratica del sistema americano con l'attivo impegno a far sì che questo possa avvenire ovunque nel mondo, utilizzare i dazi come randello sull'economia mondiale. E poi, soprattutto, trasformare il linguaggio pubblico, imbarbarendolo fino al punto di felicitarsi per l'assassinio di un regista o di insultare giornalisti perché fanno domande non gradite.

Tutto chiaro, tutto previsto. Ma non bisogna far finta che non stia succedendo nulla, negare l'evidenza o cercare di mettere in campo pietosi tentativi di fischiettare al lato per passare inosservati e così non entrare nelle mire del randello.

continua a pagina 28

A Davos Zelensky incontra Trump e annuncia per oggi il primo trilaterale tra Ucraina, Russia e Usa. «La guerra deve finire», ha detto il presidente ucraino. Che ha avuto parole dure verso l'Europa: «Sugli asset russi ha vinto Putin, deve agire». Intanto, Trump sfida l'Onu lanciando il Board per Gaza. Mentre Mattarella richiama l'Italia a una azione «inscindibile da Bruxelles».

da pagina 2 a pagina 11 **Fubini**

L'ACCORDO E GLI SCENARI

Basi militari, risorse Groenlandia: chi vince e chi perde

di **Giuseppe Sarcina**

a pagina 6

GIANNELLI



INTERVISTA CON IL PREMIER UNGHERESE

Orbán: «Bruxelles vuole che continui la guerra ucraina»

di **Giuliana Ferraino**

a pagina 5

IL BILATERALE A VILLA PAMPHILI

Roma e Berlino firmano il patto per la competitività

di **Gergolet e Valentino**

a pagina 11

Cinema Con 16 candidature «I peccatori» batte «Titanic». Italia a secco



Oscar, record di nomination per il film sul razzismo

di **Chiara Maffioletti e Paolo Mereghetti**

A sorpresa, *Sinners - I peccatori*, il film ambientato nel Mississippi del 1932 e diretto da Ryan Coogler, che mescola horror e critica sociale usando anche il vampirismo come metafora del razzismo, è il titolo con più candidature agli Oscar di sempre, ben sedici. Non era mai successo. Italia a mani vuote.

a pagina 40

Il caso Il nuovo testo di Bongiorno
Stupri, è scontro: nella legge salta la parola consenso

di **Arachi, Cavalli e Voltattorni**

Nel nuovo testo della legge contro la violenza sulle donne presentata da Giulia Bongiorno la parola «consenso» viene sostituita da «dissenso». Inoltre risultano ridotte le sanzioni, con la reclusione prevista che passa da 4 a 10 anni rispetto ai 6-12 anni che restano in caso di minacce. L'tra delle opposizioni: «Rotto un patto politico».

alle pagine 12 e 13

USATO COME ESCA PER FERMARE IL PADRE

Minneapolis, l'Ice arresta un bambino di 5 anni

di **Viviana Mazza**

Virale l'immagine di un bambino di 5 anni, Liam Ramos, fermato a Minneapolis dall'Ice e usato come esca per poi arrestare il padre. La denuncia della scuola.

a pagina 18



IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Giovanni (lo chiameremo così) lavora in un'azienda di Castelnuovo Veneto che produce componenti per auto. Riceve una lettera in cui il titolare annuncia imminenti tagli di personale e gli sottopone un questionario. Vuole sapere da Giovanni quali colleghi licenzerebbe per primi. I più giovani? Oppure part-time? Quelli senza figli? Oppure «Altro»? Nel caso sbarrasse quest'ultima casella, Giovanni è invitato a suggerire la categoria contro cui azionare la mazzetta. Gli viene chiesto anche di firmarlo, il questionario, e così l'ennesima guerra tra disperati alla *Squid Game* si arricchisce di un altro classico: la delazione.

Giovanni fa un giro di telefonate e scopre che tutti i sessanta dipendenti hanno ricevuto la stessa lettera. Qualche anima

Dimmi chi licenziare

bella prova a spacciarla per una consultazione democratica, un coinvolgimento dei lavoratori nelle strategie aziendali. Ma Giovanni, e non solo lui, vi vede il perfezionamento di un'antica pratica: lo scaricabarile. Un esercizio di sadismo travestito da democrazia partecipativa, al fine di rovesciare sulle vittime la responsabilità della propria condanna, togliendo loro persino la possibilità di lamentarsene. Già immagina i dirigenti giustificare il licenziamento di qualche suo collega dicendo: «Non siamo stati noi a mandarlo via, è stato Giovanni!».

Così Giovanni prende la biro, sbarrava con una croce la casella «Altro» e accento scrive: «Suggerisco di cominciare i licenziamenti dagli ideatori del questionario».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ORO HA FATT LA STORIA.
Dal 1929 Obrelli è la storia dell'oro.

BANCO METALLI PREZIOSI

OBRELLI

SPEDIZIONI E RITIRI ASSICURATI IN TUTTA ITALIA

LAVIS | TRENTO | MILANO
www.oro.obrelli.it

LAVIS | TRENTO | MILANO
0461 242040 | 338 8250553 | info@obrelli.it

AUTORIZZAZIONI BANCA D'ITALIA N. 5007737 - 5009402

VENDIAMO E ACQUISTIAMO ORO E ARGENTO ALLE MIGLIORI CONDIZIONI

60123
Foto: Italiani Speid s.r.l. - D.L. 353/2003 (om. L. 49/2004 art.1, c.1, D3 Milano)
0 771120 448008



Il ciclone devasta Calabria, Sicilia e Sardegna, miliardi di danni come in Emilia Romagna, ma Meloni e Salvini non ci mettono piede: preferiscono andare in tv



Venerdì 23 gennaio 2026 - Anno 18 - n° 22
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

A DESTRA DI SALVINI
Rissa su Pascale:
Vannacci pronto
a lasciare la Lega

DE CAROLIS E GIARELLI A PAG. 9

FACT CHECKING FARLOCCO
"È troppo virale":
video di Barbero
oscurato da Meta

DELLA SALA A PAG. 7

TRA I B. E LA 2ª DENUNCIA
Corona, bavaglio
preventivo. Nuovo
teste su Signorini



MASSARI E MILOSA A PAG. 10

"REPORT": AUDIO SCOOP
I magistrati spiati?
"Software voluto
da Palazzo Chigi"

BISBILIA, MACKINSON E PACELLI
A PAG. 6

PUNTATA IMBARAZZANTE
Vespa autocelebra
i 30 anni di 'PaP'
con un mega flop

Tommaso Rodano

È una trasmissione memorabile dalla prima scena. Ripresa dall'alto degli uffici Rai di via Teulada, melodia melensa in sottofondo, zoom su Bruno Vespa. Espressione serissima, rettile. Abito nero, cravatta fucsia, inizia un'omelia autocelebrativa senza un filo di autoironia: "Buonasera", esordisce, "sono entrato per la prima volta in questo centro di produzione della Rai all'inizio del 1969".

A PAG. 16

Mannelli



TORRI E PETRODOLLARI Gli Usa presentano la "nuova Striscia"

Board Gaza: 20 con Trump
Meloni dice sì, "ma non ora"

Il progetto, illustrato da Kushner, prevede un lungomare di grattacieli e opportunità commerciali. Nel Consiglio "persone controverse". La premier attendista chiama Donald

CARIDI, FESTA E SALVINI A PAG. 2-3



Un padrone tira l'altro

Marco Travaglio

La cosiddetta Ue aveva appena realizzato, con una ventina d'anni di ritardo, che non è più il caso di prendere ordini dagli Usa, quando a Davos è piovuto tal Zelensky, presidente scaduto di un Paese fallito che non fa parte dell'Ue né della Nato. Che all'Ucraina non devono nulla, però la riempiono di miliardi e di armi l'una dal 2022 e l'altra dal 2014. Il signorino, dopo quattro anni di queste *ediktat* in giro per il mondo senza mai un grazie, ha impartito nuovi ordini ai leader del continente di mezzo miliardo di abitanti che lo tiene in vita artificialmente rovinando la propria economia e lasciandosi distruggere i gasdotti e rubare centinaia di milioni dal regime di Kiev senza fare un *plissé*. Poi, appena incassato dall'Ue l'ennesimo assegno di 90 miliardi di "prestito" che mai restituirà, s'è lagnato perché voleva pure i 200 miliardi di asset russi, ma purtroppo "ha vinto Putin perché ha fermato l'Europa: ora dovete agire!". In realtà Putin non ha fermato nulla: sono stati i governi europei più allarmati dall'illegalità della rapina, cioè dal rischio di dover pure rimborsare Mosca e mandare a catafascio i propri Paesi e il sistema Euro. Poi il mitomane ha spiegato all'Ue come deve comportarsi con Trump ("si illudono che cambi: non lo farà"), ma anche con Putin: "Trump in Venezuela ha arrestato Maduro che ora è in cella a New York. Ma Putin no".

Quindi, siccome il pirata giallo-oro ha sequestrato il presidente di uno Stato sovrano, l'Ue dovrebbe organizzare un raid sul Cremlino, rapire Putin e rinchiuderlo nel carcere di Bruxelles o di Kiev per far contento lui. Che naturalmente sta "negoziando nella massima onestà per far finire la guerra": vuole solo far rapire il nemico. Se no? Gli toccherà ripetere che "l'Ue con Putin non ha volontà politica" (si è solo suicidata per sostituire il gas russo con quello Usa a prezzi quadrupli): "L'anno scorso qui a Davos ho concluso il mio discorso dicendo che l'Europa deve sapere come difendersi. È passato un anno, nulla è cambiato e devo ripetere le stesse parole, come nel *Giorno della marmotta*". Povera stella. Infine ha annunciato che oggi ad Abu Dhabi inizierà il trilaterale Usa-Russia-Ucraina, ovviamente senza l'Ue. In un mondo normale qualcuno si sarebbe alzato per dirgliene quattro: "Ma come ti permetti? Noi, per quanto scalognate, siamo 27 democrazie. Non mettiamo fuorilegge i partiti di opposizione e non andiamo in giro a fare attentati e omicidi come si usa dalle tue parti. Alla nostra difesa badiamo noi senza bisogno dei tuoi consigli. Tu piuttosto ringraziasci che esistiamo, se non avresti neppure la benzina pervenire a Davos". Ma non s'è alzato nessuno. È l'evoluzione della specie. Anziché da Trump, prendiamo ordini da Zelensky: *si buana*.

ZELENSKY SCARICA L'UE INCASSA ALTRI 90 MILIARDI E ATTACCA

CORNUTI E MAZZIATI



FUORI DAL TAVOLO

L'UCRAINO: "AVETE FATTO VINCERE PUTIN SUGLI ASSET". INVECE RINGRAZIA TRUMP E ANNUNCIA IL TRILATERALE NEGLI EMIRATI CON RUSSIA E USA, SENZA EUROPA

IACCARINO A PAG. 4

INTERVISTA AL GRANDE MUSICISTA
Roger Waters: "Queste guerre solo per profitto. A Kiev problemi creati dagli Usa, a Gaza ancora genocidio"

ROSTELLI A PAG. 4-5

LE NOSTRE FIRME

- Gallo a pag. 13
- Kamel a pag. 17
- Bevilacqua a pag. 13
- Barbacetto a pag. 13
- Mercalli a pag. 8
- Caizzi a pag. 15



In edicole selezionate, in libreria e negli store online

INTERVISTA A MIKA

"Cantavo con Fo e nel nuovo disco ho John Waters"

MANNUCCI A PAG. 18



La cattiveria

+++ ULTIMORA +++
Travaglio si accende una sigaretta con una foto di Renzi

LA PALESTRA/IRMA CERADLO



il Giornale



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATO DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

www.ilgiornale.it
 ISSN 1120-4071 Il Giornale (ed. nazionale-veltri)
 VENERDI 23 GENNAIO 2026
 Anno LIII - Numero 19 - 1.50 euro**



controcorrente

TENETEVI FATWE, CORANI E MINACCE

di Tommaso Cerno

A fine di non far perdere tempo a presunti intenditori del Corano, che per quanto mi riguarda sono la falange italiana della costruzione del partito islamista che dalla Francia verso il Mediterraneo vuole cambiare gli equilibri della politica a sinistra, propongo al signor Piccardo un accordo: come a noi non interessa nulla di lei, nel senso che continueremo a raccontare i contenuti dei documenti che ritroviamo, delle inchieste aperte sui vostri esponenti e simpatizzanti, delle moschee abusive che diventano centri di reclutamento, dei legami di vostri simpatizzanti con i terroristi di Hamas e continueremo a denunciare la violenza di alcuni dei vostri imam e a spiegare agli italiani che l'islamismo radicale ha preso il sopravvento, così la pregherei di non provare a intimidirci come accade spesso. E come avvenuto nel suo video pseudo-religioso dove, insieme al signor Baya, ha citato il nostro *Giornale*, il nostro editore e la nostra collega Giulia Sorrentino, che da tempo segue questa inchiesta. Perché Giulia è una donna forte, che non indossa il burqa né il velo, che non prende ordini da lei né si fa spaventare, come del resto nessuno di noi, figuriamoci se accetta il bavaglio da un nascente movimento politico. Quello che attendiamo sono le smentite. Mentre finora riceviamo minacce, copie del Corano in dono e fatwe varie. Di cui, con tutta onestà, non abbiamo paura né sappiamo che farcene.

LA FESTA DEL GIORNALE

Parla Zangrillo:
«Pa, la mia legge premia il merito»



Francesco M. Del Vigo a pagina 15



la stanza di

La sinistra «usa» gli ultimi
alle pagine 20-21

IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA
 PRESSIONI PER POLITICI DI SINISTRA IN PRESIDIO A 40°C E 1.500 BRUCI

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

CAMBIANO GLI EQUILIBRI



Asse Meloni-Merz per la nuova Europa (e saluti a Macron)

I due leader lanciano il piano per una Unione più moderna e meno burocratica

Francesco De Remigis e Massimiliano Scafi alle pagine 2-3



LE ACCUSE DI RANUCCI & C.

Macché toghe spiate, crolla la fake di Report E un filo porta a Striano

«Software innocuo», i pm già archiviano Quelle coincidenze con il caso dossier

REFERENDUM -58

Giudici alleati dell'accusa Ecco le storture da cancellare

di Filippo Facci

Di questo parla il referendum: della mancata separazione delle carriere (sinora) e dell'appiattimento di giudici e pm in una sola corporazione. L'ultimo caso, sul *Giornale* di ieri, fa capire molto: due avvocati, durante un processo milanese per violenza sessuale, hanno trovato sul bancone del giudice una sentenza di condanna già impostata e comprensiva di valutazioni su persone che dovevano ancora essere ascoltate: quanto è bastato per mandare all'aria tutto e per giustificare il sospetto (il sospetto basta) che l'esito fosse già scritto e che le tesi del pm e del giudice potessero coincidere d'ufficio: perché un giudice non deve solo essere (...)

segue a pagina 12

LA SENTENZA

Magistrati del Tar e Mister Sciopero: quella saldatura contro Salvini

di Andrea Indini

a pagina 19

ISLAMISTI D'ITALIA

Un altro partito di Allah Stessi insulti al Giornale

Francesco Boezi e Giulia Sorrentino a pagina 8



IN CAMPO Ibrahim Baya, predicatore di Torino

STORIA STRUMENTALIZZATA

Propaganda pro Pal con la scusa della Shoah

Alberto Giannoni a pagina 11

Le barricate della sinistra: vuole far sparire le foibe

Francesco Giubilei a pagina 10

a pagina 14

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

MONTALILLI

Già durante la pausa di Natale, non vedendo la in studio, eravamo nervosi. Poi l'altra sera saperla lontana, là a Davos, al freddo... insomma eravamo preoccupati. Una puntata di *Otto e mezzo* senza Lilli Gruber è un po' come una Messa senza un prete. Nulla.

E insomma è successo che la Gruber stava conducendo la sua *Otto e mezzo* in collegamento dal meeting a Davos quando, all'improvviso, è stata evacuata a causa di un incendio - cose che in Svizzera capitano - scoppiato in uno chalet vicino al Congress Center dove stava lavorando. Nonostante il pericolo - tra neve, sirene e linee

che cadono: «Stiamo evacuando!» - Lilli ha insistito per continuare il collegamento col cellulare da una stanza di fortuna, come testimonia una fotografia rilanciata dai social di La7: lei accovacciata tra fogli, pc, zaino e bottigliette d'acqua. L'immagine plastica - scusate l'aggettivo - del giornalismo. Qualcosa tra la Fallaci in Vietnam e Montanelli seduto per terra con la macchina per scrivere. Gruber grande professionista: là dove deve essere un cronista, sul posto, con passione e senso del dovere. Queen assoluta!

La7 non si ferma mai. Purtroppo. Lo studio a Davos evacuato, la Gruber lontana ma sempre al centro di tutto, Lina Palmerini che sperava di condurre lei (che peccato!) e il pubblico col fiato sospeso. Puntata storica.

O forse è proprio perché non c'era la Gruber che *Otto e mezzo* l'altra sera ha fatto il record di ascolti. Insomma, un'evacuazione generale.

SVOLTA IN UCRAINA

Zelensky choc Accusa la Ue e vedrà i russi



Marco Liconti

■ Dal palco del World Economic Forum di Davos, il presidente ucraino Zelensky non ha risparmiato aspre critiche nei confronti dell'Europa definendola «divisa e persa».

alle pagine 4-5

PATTO ARTICO

Quella sveglia in extremis al Continente

Gian Micalessin a pagina 2

NUOVO ORGANISMO

Board of peace La sfida Usa contro l'Onu

Fiamma Nirenstein a pagina 5

IL GIORNO

QWEEKEND
L'INTERVISTA
Cristina
Marino

Speciale
Scuola

VENERDÌ 23 gennaio 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

GARLASCO Delitto Poggi, l'inchiesta infinita

I dubbi della genetista:
«Sempio, nulla di certo
in quelle tracce di Dna»

Zanette a pagina 15

LA POSTA DI Cate
Racconta la tua storia,
invia una mail a
lapostadicate@quotidiano.net
DOMANI ALL'INTERNO

ristora
INSTANT DRINKS

Zelensky attacca l'Europa E oggi vede Usa e Russia

Trilaterale negli Emirati con gli inviati di Kiev, Trump e Putin. Il presidente ucraino: Ue divisa e persa
Il tycoon vara il Board of Peace: piano per Gaza. Groenlandia modello Cipro. Danimarca: niente cessioni

Servizi
da p. 2 a p. 5

Voto giustizia, sondaggio: vince il sì

**Software spia,
consiglieri Csm
chiedono tutele**

Coppari a pagina 6



Il ddl sulla violenza sessuale

Bongiorno cambia
il testo sugli stupri
Salta la parola
«consenso»

Passeri a pagina 7



La Spezia, i funerali celebrati
con rito copto, in italiano e arabo,
del 18enne Abanoub Youssef,
ucciso a scuola da un compagno

**IN SILENZIO
PER ABA**

Della Maggese e Marcello alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

MILANO Corona in Tribunale: non mi fermeranno



**Caso provini
Signorini
denuncia
anche Google**

Giorgi a pagina 15

MILANO Piccoli segnali di miglioramento

La rinascita dei feriti di Crans
«In due saranno presto a casa»

Bonezzi a pagina 12

LODI In campo la Guardia di Finanza

Truffa all'Inps per 30mila euro
Smascherato falso invalido

Arensi nelle Cronache

MILANO CORTINA La campionessa-allenatrice

**Fusar Poli:
«Le Olimpiadi?
Concretezza
ed emozioni»**



Lorenzo a pagina 17



Lazio, il diario choc del 14enne

**Suicida per i bulli,
sospesa la preside**

Femiani a pagina 12



Alessandria, indagine del Vaticano

La Tesla del vescovo
«Scelta ecologica»

Panettiere a pagina 13



Verso la notte degli Oscar

**“Sinners” record
Mai tante nomination**

Bogani a pagina 25

COLLEZIONE ROBERTO CASAMONTI

ARTE MODERNA
E CONTEMPORANEA
A FIRENZE

da SCHIFANO a BOETTI
da MIRÓ a BASQUIAT
da WARHOL a CHRISTO

IN ALZATO: BARTOLINI
SALVEMINI
PUBBLICITÀ: BARTOLINI
SALVEMINI
DISTRIBUZIONE: BARTOLINI
SALVEMINI
PER INFORMAZIONI: BARTOLINI
SALVEMINI
www.collezionerobertocasamonti.it

**Oggi lo speciale**

EGITTO 2011-2026 Cinque anni dopo la rivoluzione fu ucciso Regeni, oggi la repressione di al-Sisi è soffocante. Ma l'eredità di Tahrir è viva e si vede

**Domani su Alias**

CINEMA E POLITICA Stéphane Brizé il regista della «Trilogia del lavoro» parla delle problematiche che oggi colpiscono operai e quadri

**Visioni**

OSCAR 16 nominations da «record» per «Sinners» di Ryan Googler. In corsa Chalamet, Stone, Di Caprio
Luca Celada pagina 15

CON
LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,30
CON
L'AFRIQUE DEL MONDO
+ EURO 4,00

il manifesto

quotidiano comunista

VENERDÌ 23 GENNAIO 2026 - ANNO LVI - N° 19

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Carta straccia Le Nazioni unite degli affari senza regole

MARINA CASTELLANETA

C'era una volta il tempo in cui per entrare in un'organizzazione internazionale uno Stato doveva dimostrare di essere amante della pace, dei diritti umani e di perseguire le relazioni amichevoli tra Stati. Oggi, nella visione di Donald Trump basta pagare il biglietto. Così ha modellato la sua nuova specie di organizzazione internazionale, il Board of Peace che punta in modo evidente a sostituirsi, almeno sulle questioni cruciali della pace (naturalmente quelle in cui vi siano interessi statunitensi), alle Nazioni Unite.

— segue a pagina 3 —

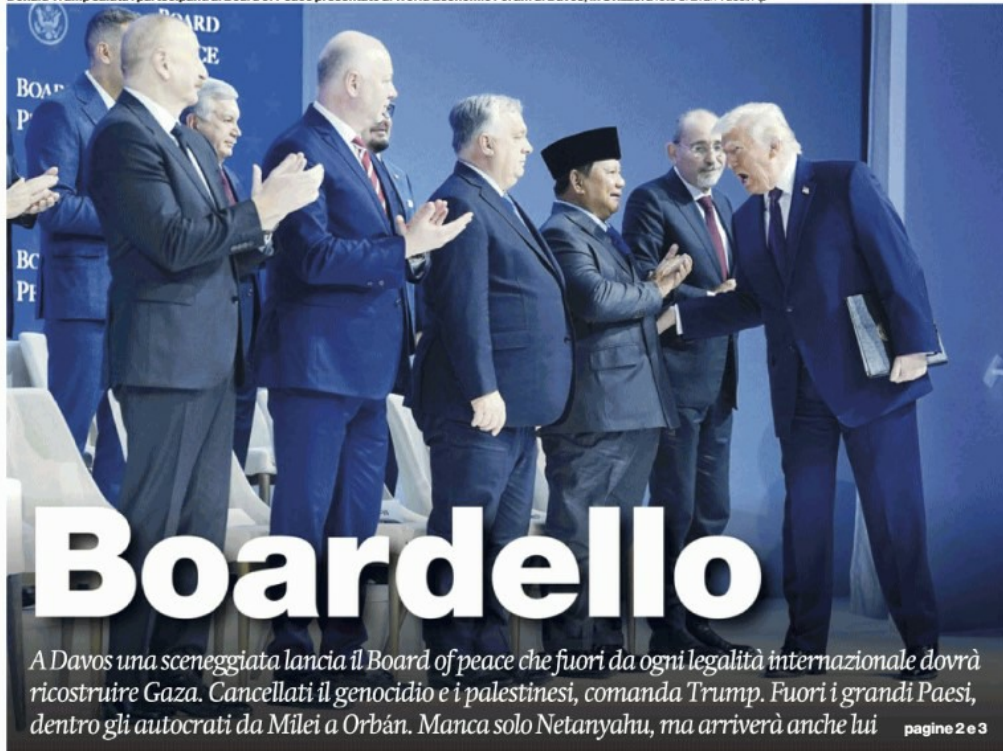
Il bidone artico L'imperatore mezzo mercante e mezzo fascista

MARCO BASCETTA

Non so se di questo ci si possa consolare, ma sembrerebbe che l'avidità mercantile di Donald Trump finisca col mitigarne il carattere violento, dittatoriale e incline a un'ideologia di stampo neofascista. Dell'accordo raggiunto sulla Groenlandia con il suo famiglia Mark Rutte, ben poco si sa. Ma di certo l'illare segretario generale della Nato non disponeva di alcun mandato né di alcuna autorità per trattare in tutto o in parte il futuro assetto del territorio groenlandese.

— segue a pagina 5 —

Donald Trump saluta i partecipanti al Board of Peace presentato al World Economic Forum di Davos, in Svizzera foto di Evan Vucoi/Ap



Boardello

A Davos una sceneggiata lancia il Board of peace che fuori da ogni legalità internazionale dovrà ricostruire Gaza. Cancellati il genocidio e i palestinesi, comanda Trump. Fuori i grandi Paesi, dentro gli autocrati da Milei a Orbán. Manca solo Netanyahu, ma arriverà anche lui

pagine 2 e 3

IL PRESIDENTE A DAVOS: PARTE OGGI IL PRIMO VERTICE A TRE CON UCRAINA, USA E RUSSIA AD ABU DHABI

Anche Zelensky attacca l'Europa

■ Zelensky è arrivato a Davos e ha monopolizzato la giornata. Prima l'incontro con Trump definito da entrambi «molto positivo», poi la conferenza stampa dove ha alzato come mai prima la voce contro l'Europa che «ha molta storia ma non ha un reale potere politico, è un calei-

doscio di piccole e medie potenze». Infine l'annuncio a effetto: oggi ad Abu Dhabi saranno per la prima volta allo stesso tavolo, per un incontro ai massimi livelli diplomatici, i rappresentanti di Usa, Russia e Ucraina. Altra novità riguarderebbe le garanzie di sicurezza

che, afferma Zelensky, «sono pronte, il documento deve essere firmato dai presidenti, poi passerà ai parlamenti nazionali». Mentre sui territori «tutto ruota attorno alla parte orientale del nostro Paese, è il problema non ancora risolto».

ANGIERI A PAGINA 3

A BRUXELLES DOPO LA FRENATA USA Groenlandia, i 27 provano a fidarsi

■ «L'importante è che restiamo uniti». Il polacco Tusk dà voce al sospiro di sollievo della Ue. Ieri a Bruxelles confermato il vertice straordinario sulla Groen-

landia dopo il passo indietro di Trump sui paesi che hanno inviato truppe nell'Artico. E i leader europei provano a fidarsi degli Usa. VALDAMBRINI A PAGINA 5

MINNEAPOLIS Ice senza freni, ora tocca ai bambini



■ Si chiama Liam Ramos, ha cinque anni: l'ice lo ha sequestrato insieme al padre mentre tornava dall'asilo. È uno dei quattro minori arrestati nella città del Minnesota, dove continua la guerra scatenata dalla milizia anti-migranti di Trump. CATUCCIA PAGINA 7

CONSENSO SPARITO Ddl stupri, il colpo di spugna della Lega



■ Una legge sul consenso senza consenso: il nuovo testo del ddl Stupri firmato da Giulia Bongiorno (Lega), relatrice al Senato del provvedimento approvato all'unanimità dalla Camera, introduce invece il concetto di «disenso». Le opposizioni insorgono. MARTINI A PAGINA 9

Il metodo della destra La costituente con cui riscrivono la Repubblica

GAETANO AZZARITI

Guardando alle iniziative di «riforma» in campo-premierato, autonomia, separazione dell'ordine giudiziario, legislazione securitaria - ciò che certamente non può affermarsi è che si tratta solo di un tentativo isolato, più o meno eversivo, di una destra al governo.

— segue a pagina 11 —

LA FURIA DI HARRY La lezione del ciclone: basta col cemento



■ Sicilia, Sardegna e Calabria contano i danni del ciclone Harry. Eppure, tra le istituzioni, non si parla della necessità di decostruire. «Speriamo che questa lezione possa servire», ha detto il ministro Musumeci, salvo poi invitare alla «ricostruzione». GIUZZO A PAGINA 10



FINE



0 01009 91510003
Prima Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/C/PM/23/2103



€ 1,20 ANNO CCCCIV - N° 22
ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96



Fondato nel 1892



VALLEVERDE



Venerdì 23 Gennaio 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Domenica il big match, il brasiliano rischia un lungo stop NAPOLI, MISSIONE JUVE TORNA LUKAKU, NERES KO

Gennaro Arpaia, Bruno Majorano e Pino Taormina alle pagg. 15, 16 e 17



Il grande cinema
Oscar, «Sinners»
da record
con sedici
nominations
Titta Fiore a pag. 13



L'editoriale IL REALISMO DI CARNEY, LA TERZA VIA PER L'EUROPA

Sergio Beraldo

Il discorso che il Primo ministro canadese Mark Carney ha tenuto al Forum economico di Davos non si è imposto alla riflessione collettiva per la forza profetica, ma per aver richiamato l'attenzione sulla circostanza che il re è nudo, e che questo fatto non può essere oltremodo ignorato. La nudità del re è il venir meno dell'ordine internazionale che per decenni ha regolato le nostre esistenze, fondato su istituzioni multilaterali, rispetto di regole condivise, accettazione di un quantitativo di ipocrisia non esorbitante quello che una società liberale è in grado di tollerare. Quest'ordine internazionale non è più; e Carney, che governa un paese disorientato dal timore che gli amici di un tempo gli si rivolgano contro, ne prende atto, rifuggendo la tentazione di attribuire lo sgretolamento dell'ordine mondiale all'eccentricità di Donald Trump, alla concezione a-morale dei rapporti internazionali che egli, apparentemente, magnifica senza alcuna remora.

Carney si mostra consapevole dei cambiamenti che hanno interessato la società americana nella sua natura più intima, e che in quanto tali non sono legati alla contingenza dell'attuale ciclo elettorale. La perturbazione dell'ordine internazionale cui si assiste non si configura insomma, stando alle sue parole, come la conseguenza di una turbolenza momentanea, da attraversare alla meglio in attesa che i venti si placino. Si tratta, invece, della «rottura dell'ordine mondiale, della fine di una bella storia e dell'inizio di una realtà brutale in cui la geopolitica tra le grandi potenze non è soggetta ad alcun vincolo», il discorso di Carney comincia così.

Continua a pag. 35

Ucraina, vertice Kiev-Usa-Mosca

►Dopo l'incontro Trump-Zelensky via libera al primo trilaterale: si terrà oggi. Il leader ucraino sferza l'Europa: «Divisa e ferma, sugli asset vince Putin». Board of Peace, mediazione di Meloni

Stasera il debutto di Whoopi Goldberg in «Un posto al sole»



«Frenesia, ricchezza, povertà Napoli sembra New York»

«Tornerò. E spero anche per lavoro. Però, aspetto i dati d'ascolto degli episodi che mi riguardano». Ne girerebbe altri? «Certò! L'esperienza è stata magnifica, anche se ha piovuto sempre». Pre-

mio Oscar per «Ghost» ed eroina di «Sister act». Whoopi Goldberg è la nuova star di «Un posto al sole», la soap prodotta da Rai, Rai Napoli e Fremantle.

Luciano Giannini a pag. 12

Francesco Bechis, Mauro Evangelisti, Angelo Paura e Ileana Sciarra da pag. 2 a 5
L'analisi di Fabrizio Galimberti alle pagg. 2 e 3

L'analisi/1

IL «BOARD» DI TRUMP
E L'ARGINE
DELLA COSTITUZIONE

Tommaso Frosini
a pag. 35

L'analisi/2

LE DEBOLEZZE
DELL'ONU
E LE RISPOSTE UE

Paolo Pombeni
a pag. 35

Fitto-Manfredi, nasce l'Agenda per le città «Le sfide si vincono qui»

Dai trasporti alla casa, presentata all'Anci la strategia per valorizzare il ruolo dei Comuni dopo il Pnrr. Il sindaco: i nostri sono temi globali

Luigi Roano
trivato a Roma

C'è l'Agenda europea al centro del confronto romano tra Fitto e Manfredi. A pag. 8

La proposta

Zes, gli industriali:
fondi aggiuntivi
dalla Regione
come in Sicilia

Fa discutere il patto tra Foti e Schifani sull'utilizzo di 200 milioni di risorse extra-budget per sostenere il credito d'imposta nelle Zes. E a Napoli Jannotti Pecci chiama Fico. Nando Santonastaso a pag. 9

Cresce l'esercito dei «bimbi soldati» dei boss L'allarme di Gratteri: «I minori carne da macello per i clan»

Leandro Del Gaudio

Minorenni come «carne da macello per i clan», ma anche come «utili idioti al servizio dei boss». Minorenni come strumento di affermazione della camorra, tra Napoli e Caserta, che fanno comodo a chi gestisce piazze di spaccio e a chi punta a rafforzare il radicamento sul territorio. Concetti scanditi ancora una volta dal procuratore napoletano Nicola Gratteri.

A pag. 7

La tragedia di Latina

PAOLO SUICIDA
A 14 ANNI
PER BULLISMO:
PRESIDE SOSPESA

Tre giorni di sospensione alla preside per non aver gestito in maniera adeguata i problemi di bullismo collegati al caso di Paolo Mendico, il 14enne morto suicida a Latina.

Marco Cusumano a pag. 7

SAI CHE SPAZZOLI SOLO
IL 60% DEI DENTI?

PikDent
SCOVOLINI INTERDENTALI

E RAGGIUNGI IL 100%
DELLA SUPERFICIE INTERDENTALE!

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI
PIÙ EFFICACI DEL FILO INTERDENTALE

da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it



TROVA LA TUA MISURA!
Prova subito la confezione
da 7 misure assortite
e soli
3,90€



€ 1,40* ARNO 148-N° 22
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2003 conv. L.48/2004 art.1 c.1 ED. RM

Il Messaggero

NAZIONALE



9 771129 622404

Venerdì 23 Gennaio 2026 • S. Emerenziana

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [IL MESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)

Oggi i funerali a Roma
Le ultime parole
di Valentino
al compagno: ti amo

Arnaldi a pag. 17



"A testa alta", 28,2% di share
Ferilli con la serie
denuncia stravince
la sfida degli ascolti

Satta a pag. 21



Lazio nella bufera
Lotito è una furia
e saluta Romagnoli
La Curva: disertiamo

Abbate nello Sport



L'editoriale

DEBOLEZZE
DELL'ONU
E RISPOSTE
EUROPEE

Paolo Pombeni

Come devono agire gli europei, e ovviamente anche l'Italia, in questa fase della politica internazionale che allo spettatore comune appare piuttosto impazzita? Per quanto sia facile da dire, ma difficile da veder accettato, non come se si trattasse di una normale zuffa fra persone, per cui al bullo si risponde mettendolo a posto o piantandolo in asso. Nei rapporti fra stati, la faccenda è più complicata, non fosse altro perché deve distinguere fra il rapporto nell'immediato con le persone che agiscono essendo alla testa di questi e l'interesse a mantenere relazioni con quegli stati oltre la contingenza di questa o quella leadership nelle forze politiche.

Certamente una gestione fredda delle relazioni internazionali non soddisfa opinioni pubbliche che vogliono invece vedere esibizioni di muscoli e intemperie sui principi universali, ma soddisfa l'interesse nazionale che deve soppesare tutte le implicazioni di ogni azione e ragionare oltre il quadro delle contingenze immediate. Ci rendiamo conto che non è semplice operare in questo modo quando impera una comunicazione teatralizzata al massimo e a livello internazionale, per cui ogni leader si costruisce un suo "personaggio" e poi ne rimane imbrigliato, costretto a muoversi per soddisfare sempre quell'immagine che si è cucita addosso. Trump è un esempio eclatante di questo modo di muoversi sulla scena, in una continua rincorsa fra affermazioni che devono consolidare la sua immagine di superuomo (...)

Continua a pag. 23

Studiosi da tutto il mondo nella Capitale per ArcheoSite, la tre giorni su tutele del patrimonio e innovazione



Archeologia Roma fa scuola

OGGI IL PRIMO VERTICE TRA USA, RUSSIA E UCRAINA NEGLI EMIRATI

Zelensky: Europa svegliati

► Il leader ucraino vede Trump e attacca: europei divisi e fermi, sugli asset ha vinto Putin
Donald sfida l'Onu e vara il Board per la pace. Consiglio Ue: clausola anti Cina per l'Artico

dal nostro inviato Francesco Bechis, Bulleri, Evangelisti, Paura e le analisi di Marco Ventura e Roberta Amoroso da pag. 2 a pag. 7

Stoccarda battuto 2-0: per i giallorossi ottavi di EuroLeague a un passo



Dilemma mercato
Ora Gasperini
deve riflettere
sul golden-boy

Aloisi nello Sport

Doppio Pisilli, la Roma sorride

Nicolò Pisilli, autore di una doppietta contro lo Stoccarda (SETTY IMAGES) Angeloni e Carina nello Sport

I numeri veri

QUANTO VALE LA GROENLANDIA

Fabrizio Galimberti a pag. 2

Italia e Germania, il piano per riscrivere la Ue

Sciarra e lo scenario di Andrea Bassi a pag. 5

Il 14enne suicida di Latina

preside sospesa 3 giorni

► Accuse di bullismo ai prof, sanzione minima

Cusumano a pag. 11

Il gioco social



I leader politici
com'erano
e come sono

Ernesto Menicucci

Come siamo, come eravamo, come siamo diventati. È il trend social del momento: tornare al 2016, dieci anni fa, epoca pre-1A. A pag. 9

VIVINDUO

FEBBRE e DOLORI
INFLUENZALI

CONGESTIONE
NASALE

15 MINUTI

VIVINDUO è un medicinale a base di paracetamolo e pseudoefedrina che può avere effetti nocivi anche gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 05/08/2025. IME/15/2025.

Il Segno di LUCA

ACQUARIO, NUOVA VITA

Da oggi c'è anche Marte nel tuo segno, proprio mentre il Sole arriva alla congiunzione esatta con Plutone, che ti trasforma e rinnova costantemente le sfide con cui misurarti. Li misurerai nel lavoro gli effetti di questa configurazione così potente e intensa, così come saranno i compiti che ti trovi a svolgere in ambito professionale a trasformare il tuo approccio non solo alle cose ma a te stesso. Quasi l'inizio di una nuova vita! MANTRA DEL GIORNO Interpretare crea incomprensione.

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. "Vocabolario Romanesco" • € 9,90 (Roma) "Natale a Roma" • € 7,90 (Roma) "Giocchi di carte per le feste" • € 7,90 (Roma)

il Resto del Carlino

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

VENERDÌ 23 gennaio 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

QWEEKEND
L'INTERVISTA
Cristina
Marino
FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

FERRARA Rischio crolli dopo l'incendio

Il sindaco Fabbri ordina:
«Grattaciolo, fuori tutti»
In centinaia senza casa

Malavasi a pagina 17



Zelensky attacca l'Europa E oggi vede Usa e Russia

 Trilaterale negli Emirati con gli inviati di Kiev, Trump e Putin. Il presidente ucraino: Ue divisa e persa
 Il tycoon vara il Board of Peace: piano per Gaza. Groenlandia modello Cipro. Danimarca: niente cessioni
Servizi
da p. 2 a p. 5

Voto giustizia, sondaggio: vince il sì

Software spia,
consiglieri Csm
chiedono tutele

Coppari a pagina 6



Il ddl sulla violenza sessuale

 Bongiorno cambia
 il testo sugli stupri
 Salta la parola
 «consenso»

Passeri a pagina 7


 La Spezia, i funerali celebrati
 con rito copto, in italiano e arabo,
 del 18enne Abanoub Youssef,
 ucciso a scuola da un compagno

IN SILENZIO
PER ABA

Della Maggese e Marcello alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

RIMINI Irene Leardini aveva 39 anni


Travolta e uccisa
in bici a Londra:
arrestato
il camionista

Muccioli a pagina 16

BOLOGNA «Dubbi sulla sua colpevolezza»

 Delitto di via Zanolini, la svolta
 Libera la moglie della vittima

Gabrielli in Cronaca

BOLOGNA «Violato il Codice dei contratti»

 Mense scolastiche, il bando
 L'Anticorruzione lo boccia

Gieri Samoggia in Cronaca

IMOLA L'assessora Penazzi: «Sulla giusta strada»

Boom turismo,
aumentano
le strutture
e gli introiti


Agnessi in Cronaca



Lazio, il diario choc del 14enne

Suicida per i bulli,
sospesa la preside

Femiani a pagina 12



Alessandria, indagine del Vaticano

 La Tesla del vescovo
 «Scelta ecologica»

Panettiere a pagina 13



Verso la notte degli Oscar

“Sinners” record
Mai tante nomination

Bogani a pagina 25



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

VENERDÌ 23 GENNAIO 2026

IL SECOLO XIX

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
Corso Buenos Aires, 98
GENOVA
WWW.GOLDINVESTBERRA.IT

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,50 € con TVS ORRISSE CANZONI in Liguria - 1,80 € in tutte le altre zone - Anno XXI - NUMERO 19, COMMA 20/B, SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per le pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

IL NUOVO ORDINE MONDIALE

I PAESI DELLA UE COSTRUISCONO UN'ALTERNATIVA

MAURIZIO MARESCA

Il primo ministro canadese Mark Carney ha presentato al Forum di Davos una idea molto lucida. Indubbiamente ne esce, con il premier finlandese Alexander Stubb, come un leader colto e appassionato: quello di cui questa Europa è questa comunità internazionale stanche hanno bisogno.

Partono entrambi dal presupposto che l'ordine mondiale del '900, basato su regole e su istituzioni comuni, il cosiddetto ordine sociale di mercato, non funziona più.

È quindi non abbia senso difenderlo, essendo piuttosto necessario affrontare la "rottura" epocale (che non è affatto una semplice "transizione").

D'altra parte, sostengono, l'ordine mondiale del '900, di segno neoliberalista, era una finzione: perché l'idea della uguaglianza fra gli Stati era del tutto fittizia dal momento che gli Stati più importanti guidavano la politica internazionale a discapito dei Paesi "medi" e più deboli.

Questo significa che i Paesi "medi", secondo loro, devono unirsi per giocare un ruolo sul piano internazionale: senza questa unione il nuovo ordine sarebbe infatti monopolizzato da Cina, Russia e Stati Uniti e dai Paesi che accettano il loro dominio. E il fondamento di questa intesa dovrebbe essere un atteggiamento "pragmatico" e "realista" che metta al centro il dialogo e il negoziato, evitando le posizioni di principio che produrrebbero solo l'effetto di isolare ancora di più questi Paesi "medi".

Il punto è che, secondo molti, in Italia in particolare, una intesa che non si basi su principi e valori, e non si fondi su un interesse comune, finirebbe per essere debole e certo non riuscirebbe a favorire il dialogo con i grandi del mondo.

Nello specifico, solo una intesa fra paesi membri dell'Unione europea e non solo, che unisca alla difesa delle libertà economiche tradizionali anche una politica industriale comune, rimettendo le competenze al centro ed evitando la concorrenza fra gli Stati, potrebbe avere una chance di successo. Ma questo è il vero problema. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL MERCATO DEL GENOA

Scambio Baldanzi-Venturino. Ecco il difensore Zatterstrom

ANDREA SCHIAPPAPIETRA / PAGINA 35



ANCHE ALTARE VICINO AL RIENTRO

Viti pronto, Palma scalpita. La Samp si guarda le spalle

FABIO MARSIGLIA / PAGINA 36



Zelensky dà il via libera al vertice con Usa e Russia «L'Europa è immobile»

Davos, le garanzie di Trump: «Passi avanti sulla sicurezza, non sui confini»

L'attacco all'Europa. Poi, l'annuncio di colloqui con russi e americani negli Emirati. Volodymyr Zelensky sceglie il palco del Forum di Davos per sfogare la frustrazione contro i suoi alleati. Accusati di non avere "volontà politica" per affrontare Putin mentre la guerra continua a infuriare ai loro confini orientali. Annuncia poi di aver raggiunto con Trump un accordo sulle agognate garanzie di sicurezza americane. Resta invece il nodo dei territori mentre gli inviati Usa Witkoff e Kushner sono volati a Mosca per incontrare Putin.

STEFANO INTRECCIALAGLI / PAGINA 2



IL FUTURO DI GAZA

Laurence Figà-Talamanca / PAGINA 2

Il Board of Peace si presenta puntando sulla ricostruzione

La pace come un business, il Consiglio per Gaza come il cda di una multinazionale. Donald Trump ha messo in scena a Davos il Board of Peace, la sua visione per risolvere le crisi internazionali. Che però finora ha raccolto più no che adesioni.

LA POLEMICA

Legge anti-stupro, cambiato il testo. Protesta la sinistra

Paola Lo Mele / PAGINA 7

La sinistra critica le modifiche di Giulia Bongiorno al testo finora bipartisan alla legge anti-stupro.

L'EX BRIGATISTA

Morto Guagliardo. Era nel comando che sparò a Rossa

Marco Menduni / PAGINA 6



L'auto in cui fu ucciso Guido Rossa

Addio a Vincenzo Guagliardo, ex Br. Partecipò al blitz in cui fu ucciso a Genova Guido Rossa.

RIFIUTI

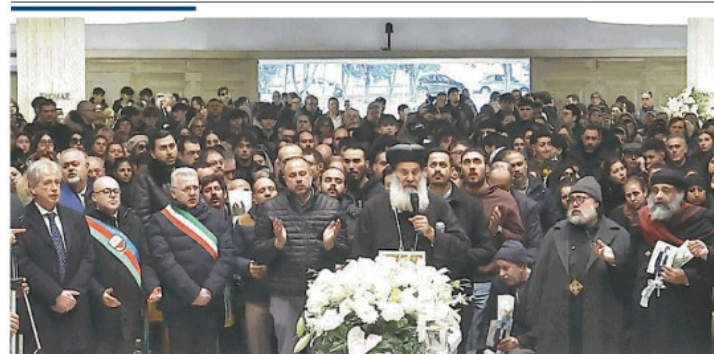
Inceneritore nuove tensioni Salis-Bucci

Annamaria Coluccia / PAGINA 25



La discarica di Scarpino, a Genova

Botta e risposta Salis-Bucci dopo il no della Regione alla proroga sull'inceneritore di rifiuti.



La Spezia, in migliaia per salutare Aba, ucciso a scuola

I funerali di Abanoub Youssef, 18 anni, accolto all'istituto Chiodo dal compagno e coetaneo Zouhair Atif, per una presunta rivalità sentimentale (foto Matelli). Sono stati esposti manifesti con la scritta: "Aba vive" COGGIO, IZZO E TORACCA / PAGINE 9, 14-17

"I peccatori", la riscossa del cinema horror

È a quota 16 candidature nella corsa all'Oscar: nessuno ha mai fatto meglio

ANDREJ BOSCO

Le aspettative si sono avverate. Pure con gli interessi. L'horror vampiresco "I peccatori" ("Sinners") di Ryan Coogler è il film che ha ricevuto più candidature all'Oscar nella storia del premio: sono 16, contro le 14 di "Eva contro Eva", "Titanic" e "La Land". Un primato che sancisce



la rivalta di un genere cinematografico relegato troppo spesso fuori dalle occasioni istituzionali e dai riconoscimenti ufficiali, un'invasione di campo che lascia il marchio praticamente su tutte le categorie in cui il film poteva competere. "Una battaglia dopo l'altra" segue a quota 13 nomination. Per quanto riguarda il migliore attore, è sfida tra DiCaprio e Chalamet.

L'ARTICOLO / PAGINA 31

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO
GARANTITO
GENOVA CORNICIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38/40/r
Tel: 010.6501501
GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.Sa Sardegna 89/R
GENOVA SAMPERDARENA:
Via Antonio Cantore, 16/r Tel. 010.416382
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184.990230
VENTIMIGLIA: Via Cavour, 49B
Tel. 0184.655128
ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com

NUOVO BANCO METALLI
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO
GARANTITO
GENOVA CORNICIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38/40/r
Tel: 010.6501501
GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.Sa Sardegna 89/R
GENOVA SAMPERDARENA:
Via Antonio Cantore, 16/r Tel. 010.416382
SANREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184.990230
VENTIMIGLIA: Via Cavour, 49B
Tel. 0184.655128
ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com

Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 3* in Italia — Venerdì 23 Gennaio 2026 — Anno 162° — Numero 22 — ilsole24ore.com* In vendita abbinata obbligatoriamente con l'ingombricata (Il Sole 24 Ore e a + l'ingombricata e i).
Solo ed esclusivamente per gli abbonati. L'ingombricata in vendita separata da Il Sole 24 Ore.

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Adempimenti
Autotutela perdite
e aiuti Covid: spazio
al ravvedimento
speciale

Giorgio Gavelli
— a pag. 30



Cassazione
Sindaci di società,
la riforma
della responsabilità
non è retroattiva

Giovanni Negri
— a pag. 34



FTSE MIB 45091,23 +1,36% | SPREAD BUND 10Y 64,42 +3,31 | SOLE24ESG MORN. 1656,27 +1,05% | SOLE40 MORN. 1690,18 +1,41% | Indici & Numeri → p. 35-39

INCONTRO CON TRUMP, «OK GARANZIE SICUREZZA»

Zelensky: Europa frammentata e smarrita Ue, vertice notturno

Gianluca Di Donfrancesco e Beda Romano — a pag. 6 e 7



«Ue debole». Zelensky duro a Davos

PALESTINA/1

Inaugurato il Board of Peace con la «nuova Gaza» del genero di Trump

— a pag. 6

PALESTINA/2

I vescovi di Terra Santa: «A Gaza catastrofe umanitaria»

Rosalba Reggio — a pag. 14

PANORAMA

QUIRINALE

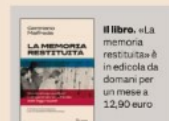
Mattarella: senza regole condivise il mondo torna alla barbarie

«Non si cancellano le regole condivise altrimenti il mondo torna alla «barbarie». Lo ha detto il presidente della Repubblica Sergio Mattarella. «Si tratta di evitare che il percorso di regole condivise prenda una repentina strada verso la barbarie» ha aggiunto. Ai giovani diplomatici il capo dello Stato ha detto di avere sempre come bussola la Costituzione. — a pag. 13

EDITORIA

Monrif, ok a Lmdv Capital per maggioranza in En

Il Cda di Monrif ha accettato l'offerta vincente di Lmdv Capital, presieduta da Leonardo Maria Del Vecchio, per l'acquisto della maggioranza di Eni Editoriale Nazionale. — a pagina 29



IL LIBRO

RESTITUZIONI AGLI EBREI COME MISURE RIPARATORIE

di David Bidussa — a pagina 36

QUOTAZIONI

Lombardia, spinta alle Pmi sul mercato dei capitali

La Regione Lombardia si aspetta che nel corso del 2026 si quoterà in Borsa il doppio delle Pmi regionali rispetto al 2025, aderendo al programma regionale. — a pagina 37

Plus 24

Prestiti e mutui Come finanziarsi con giudizio

— Domani in edicola con Il Sole 24 Ore

Moda 24

L'evento Lymh «Watch Week» sbarca a Milano

Paco Guarnaccia — a pag. 33

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

Pensioni, rischio tre mesi in più

La Ragioneria dello Stato

Dal 2029 a 67 anni e 6 mesi i requisiti per la vecchiaia e 43 anni e 4 mesi per l'anticipata

I tecnici hanno calcolato l'incremento, ma dovrà poi essere la politica a decidere

Dal 2029 si potrebbe profilare un innalzamento di ulteriori 3 mesi dei requisiti anagrafici e contributivi per il pensionamento. Nel rapporto della Ragioneria è infatti previsto un incremento che porta a 67 anni e 6 mesi i requisiti per la vecchiaia e 43 anni e 4 mesi per l'anticipata. Nel 2031 si profila un aumento di 2 mesi. I tecnici hanno calcolato l'incremento in base alle aspettative di vita. Dovrà poi essere la politica a decidere se e come procedere in termini di aumento dell'età pensionabile. **Giorgio Pogliotti** — a pag. 3

Mercosur, le imprese: occorre subito la ratifica provvisoria

Commercio internazionale

Orsini: «Pazzia sospendere l'accordo, rischio di bruciare 1,4 miliardi»

Dire no all'accordo Ue-Mercosur vuol dire minare la competitività del Paese e privarlo di una grande opportunità di sviluppo. Il mondo delle imprese italiane esprime preoccupazione per il possibile stop all'intesa e chiede subito la ratifica provvisoria per renderla operativa. Orsini (Confindustria): «Rischiamo di perdere 1,4 miliardi». — Servizi alle pagine 4 e 5



A SUPPORTO DELLE IMPRESE
E DELL'INNOVAZIONE.
A GARANZIA DELLA QUALITÀ DEL MERCATO.



ITALIA | CINA | USA | GERMANIA | INDIA | POLONIA | SPAGNA | TURCHIA | UK



IL CEO DI JP MORGAN

Dimon: l'Ice non mi piace. Trump gli fa causa

Riccardo Barlaam — a pag. 9

JP Morgan Chase.
Il CEO Jamie Dimon

IL CEO DI BLACKROCK

Fink: l'Ai può danneggiare la classe lavoratrice

— Servizio a pag. 9

BlackRock.
Il CEO Larry Fink

Trump minaccia l'Europa: «Ritorsioni se vende i Treasury»

Mercati e geopolitica

Schiarita sulla Groenlandia, torna la calma in Borsa
Wall Street chiude in rialzo

Donald Trump torna a minacciare l'Europa, questa volta sul delicato tema delle attività finanziarie. Ci sarà una «grande ritorsione se l'Europa vende asset statunitensi come i titoli di stato». Così ha dichiarato il presidente americano in un'intervista all'emittente Fox. «Noi abbiamo tutte le carte in mano», ha aggiunto. I Paesi europei sono tra i maggiori detentori di Treasury dopo il Giappone e la Cina. Ieri sui mercati finanziari è tornata la calma per la schiarita sulla Groenlandia. Positiva anche Wall Street. **Vito Lops** — a pag. 8

378

I NUOVI PROGETTI

Tanti sono, secondo l'Osservatorio Blockchain & Web3 del Polimi, i nuovi progetti blockchain censiti a livello globale, +27% sul 2024

CRIPTOVALUTE

L'ascesa
delle stablecoin
Valore salito
a 310 miliardi
lo scorso anno

Pierangelo Soldavini
— a pag. 26

4

LE BANCHE

Bank of America, Goldman Sachs, Jp Morgan e Morgan Stanley in pole per curare la maxi quotazione in Borsa di SpaceX

LA MAXI IPO

Musk stringe
sulla quotazione
di SpaceX:
sceglie le banche
per l'operazione

Vittorio Carlini
— a pag. 25



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

ANTICIPAZIONI

Leo: il cantiere della riforma fiscale non si ferma. Verso la par condicio tra dirette e Iva nelle operazioni di ristrutturazione del debito
Ceriano a pag. 19

PROFESSIONI

Per la Cassazione non è retroattiva la responsabilità limitata dei sindaci nelle società di capitali entrata in vigore nell'aprile 2025
Ferrara a pag. 20

Sos delle maestre tedesche: alle elementari i bimbi non sanno neanche allacciarsi le scarpe
Roberto Giardina a pag. 9

Italia Oggi
 QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Maxi-stretta sulle partite Iva

Per contrastare il fenomeno apri-e-chiudi, nel 2026 si punta a 9 mila chiusure d'ufficio. Contro le 2.300 del 2023. E negli anni successivi si punta a quota 10 mila

Il fisco a caccia delle partite IVA "apri e chiudi": nel 2026 si punta a 9.000 chiusure d'ufficio, valore in enorme incremento rispetto alle circa 2.300 bloccate nel 2023, il primo anno di effettiva operatività delle nuove verifiche. Nel mirino le attività nate con l'intento di frodare il fisco attraverso la sistematica omissione degli obblighi dichiarativi e/o del versamento delle imposte ed "intestate" molto spesso a soggetti nullatenenti.

Mandolesi a pag. 22

QNE IL GIORNO

Del Vecchio diventa azionista di maggioranza di Editoriale Nazionale
Capiani a pag. 16

Gli universitari iraniani che studiano a Milano si augurano che Donald Trump intervenga



Gli universitari iraniani che studiano a Milano si augurano che Trump intervenga. L'identità degli iraniani d'Italia è ben diversa da quella della maggior parte delle comunità straniere che abitano nel nostro Paese. Anche per questo la sinistra radicale, pauperista e terzomondista, di quel che avviene in Iran sembra non accorgersi. Ecco perché, mai come oggi, per parlare di Iran è necessario bypassare questi corpi intermedi, che raccontano la realtà con le fette di ideologia sugli occhi, e andare direttamente alla fonte. Per capirne di più abbiamo incontrato un gruppo di studenti e ricercatori iraniani del Politecnico di Milano.

Tassi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Paradossale: negli Emirati Arabi (UAE) non si fidano più a mandare i propri figli a studiare nelle università di Londra, dove fino a ieri si formava gran parte della loro classe dirigente, perché temono che vengano travolti dall'ideologia islamista diffusa dai fratelli musulmani. Nel 2024 ben settanta studenti sono stati identificati come soggetti a rischio di radicalizzazione, quasi il doppio dell'anno precedente. Così Abu Dhabi ha deciso di tagliare fuori tutte le università britanniche dalle borse di studio statali per paura della radicalizzazione. Ora l'elenco delle università straniere approvate comprende quelle americane, australiane, francesi israeliane (adrittura), ma non quelle della GB. E Abu Dhabi ha annunciato che non riconoscerà più i titoli di studio rilasciati da università escluse dall'elenco ufficiale. Islamofobia o realismo?

"ORA È IL MOMENTO DI TIFARE PER LORO"
Ambra Sabatini
 Campionessa Paralimpica e Mondiale nei 100m cat. T63

INTESA SANPAOLO È A FIANCO DELL'ITALIA IN OGNI SUA IMPRESA.
 Banking Premium Partner dei Giochi Olimpici e Paralimpici Invernali di Milano Cortina 2026.

gruppo.intesasampaolo.com

INTESA SANPAOLO
 BANKING PREMIUM PARTNER

24h
 MILANO CORTINA 2026
 24h
 MILANO CORTINA 2026

Con La legge di bilancio 2026 a € 9,90 in più

LA NAZIONE

QN WEEKEND

L'INTERVISTA
Cristina
MarinoVENERDÌ 23 gennaio 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

FIRENZE Pesanti condanne in corte di appello

L'inferno di Sollicciano
Torture al detenuto
e l'ispettrice rideva

Mecarozzi a pagina 15



Zelensky attacca l'Europa E oggi vede Usa e Russia

Trilaterale negli Emirati con gli inviati di Kiev, Trump e Putin. Il presidente ucraino: Ue divisa e persa
Il tycoon vara il Board of Peace: piano per Gaza. Groenlandia modello Cipro. Danimarca: niente cessioni

Servizi
da p. 2 a p. 5

Voto giustizia, sondaggio: vince il sì

Software spia,
consiglieri Csm
chiedono tutele

Coppari a pagina 6



Il ddl sulla violenza sessuale

Bongiorno cambia
il testo sugli stupri
Salta la parola
«consenso»

Passeri a pagina 7



La Spezia, i funerali celebrati
con rito copto, in italiano e arabo,
del 18enne Abanoub Youssef,
ucciso a scuola da un compagno

IN SILENZIO PER ABA

Della Maggese e Marcello alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

FIRENZE Intervista al console britannico Ramji



**«Tra Inghilterra
e Toscana
più accordi
con il turismo»**

Biagiotti a pagina 23

MONTESPERTOLI Lavori da oltre 400mila euro

Il cantiere in centro è alla fine
«Il paese cambia volto»

Servizio in Cronaca

FUCECCHIO Esposizioni nella City e a New York

Da Londra segnali positivi
per il business della pelle

Baroni in Cronaca

EMPOLI In aumento rispetto al passato

Boom di accessi
al pronto soccorso
per i casi
di influenza



Puccioni in Cronaca



Lazio, il diario choc del 14enne

Suicida per i bulli,
sospesa la preside

Femini a pagina 12



Alessandria, indagine del Vaticano

La Tesla del vescovo
«Scelta ecologica»

Panettiere a pagina 13



Verso la notte degli Oscar

“Sinners” record
Mai tante nomination

Bogani a pagina 25





la Repubblica



Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO

R50



R cultura

Carrère: "Su Mosca tutti i cliché sono veri"

di **VINCENT TRÉMOLET DE VILLERS** a pagina 39

R sport

Camossi: "Porto Jacobs alle Olimpiadi 2028"

di **EMANUELA AUDISIO** a pagina 46



Venerdì
23 gennaio 2026

Anno 51 - N° 19

Oggi con

Il venerdì

In Italia **€ 2,90**

Zelensky sferza l'Europa

Il leader a Davos: "Deve svegliarsi". Witkoff da Putin. Oggi trilaterale con Ucraina, Russia e Usa
Groenlandia, tregua Ue-Casa Bianca. Trump vara la sua Onu su Gaza e annuncia: l'Italia aderirà

Il presidente ucraino Volodymyr Zelensky a Davos è duro con l'Europa che accusa di non essere coesa. "Così divisa vince Putin". E annuncia per oggi il primo trilaterale con Russia e Stati Uniti negli Emirati. Intanto sulla Groenlandia, dopo le tensioni dei giorni scorsi, c'è una tregua fra Europa e Stati Uniti. Trump vara il Board of Peace per Gaza, hanno aderito 20 Paesi tra cui Ungheria, Bielorussia, Arabia Saudita, Turchia e Argentina. Il presidente Usa: "Ci saranno anche Italia e Polonia".

di **CASTELLETTI, COLARUSSO, DE CICCO, DI FEO, MASTROLILLI, SANTELLI, TITO, VECCHIO e VITALE**

da pagina 2 a pagina 11

Il capolinea dei sovranisti

di **ANNALISA CUZZOCREA**

Non possiamo sapere se l'illusione dei sovranisti europei amici di Trump si sia infranta contro i ghiacci della Groenlandia. Quel che sappiamo per certo, è che per la prima volta da molti anni l'Internazionale nera che ruota intorno ai Maga è stata costretta ad andare in ordine sparso.

a pagina 13

Legge anti stupri via il "consenso" Il Pd: Meloni tradisce il patto

Il ddl stupri, che rivede il reato di violenza sessuale, muta ancora facendo saltare il patto bipartisan. La destra cancella il concetto di "consenso" e lo trasforma in "contrario alla volontà". La mossa della relatrice leghista Bongiorno fa infuriare le opposizioni.

di **GIANNOLI e SANNINO**

alle pagine 18 e 19



● Liam Ramos, 5 anni, catturato dall'Ice insieme a suo padre, Conejo Arias, immigrato clandestino dell'Ecuador

MINNEAPOLIS
di **MASSIMO BASILE**

Arresto shock dell'Ice preso bimbo di 5 anni in un raid anti migranti

a pagina 15

Il passo indietro sulle donne

di **LINDA LAURA SABBADINI**

È un vero arretramento la nuova formulazione dell'art.609 bis sulla violenza sessuale proposta come "mediazione" dalla senatrice Bongiorno. E non si tratta di mediazione: è la rottura di un patto sulla violenza di cui faranno le spese le donne vittime di violenza sessuale. Si tratta di un vero e proprio passo indietro rispetto al ddl approvato all'unanimità dalla Camera il 18 novembre 2025, che ci aveva fatto ben sperare. Secondo la vecchia formulazione violenza sessuale è qualsiasi atto sessuale compiuto senza il "consenso libero e attuale" della donna. Una definizione frutto di un accordo non da poco raggiunto tra due donne, Meloni e Schlein.

a pagina 18

VIVINDUO
FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI
CONGESTIONE NASALE
può iniziare ad agire dopo **15 MINUTI**

IL CASO
di **FRANCESCO BEI**

Tajani-Salvini la deriva della rissa a tutto campo

Sul rapporto Lega-Forza Italia, che da mesi se ne stanno dando senza tregua, ci si potrebbe scrivere un libro. Tutto concorre alla rivalità e tutto impedisce una rottura definitiva, è sempre stato così, fin dall'inizio. Anzi prima dell'inizio, se stiamo al fondatore di questo giornale che riferiva di un colloquio avuto con Silvio Berlusconi risalente al 1991.

a pagina 20. Servizio di **CERAMI**



Oscar, record di 16 nomination per "Sinners"

di **CRESPI e FINOS**

a pagina 42

LE IDEE
di **LUIGI MANCONI**

Le nuove ragioni del giorno della Memoria

Un anno fa, di questi giorni, moriva Furio Colombo, molto amato dai lettori di *Repubblica* e non solo. Era stato tra coloro che più si erano battuti per l'istituzione del Giorno della Memoria: ma anche tra i primi che, in seguito, considerarono criticamente il processo di appannamento di quella celebrazione.

a pagina 13

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

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. Manzoni & C. Milano - via F.lli R. 9 - Tel. 02/574941, email: pubblici@admanzoni.it



Con Pier Paolo Pasolini € 12,80



IL RAGAZZO UCCISO A SCUOLA
Aba, in migliaia al funerale
"Ora vogliamo giustizia"
NICCOLÒ ZANCAN - PAGINA 17



IL CASO DI ALESSANDRIA
Il vescovo, la Tesla e il surf
"Ma non dimentico i poveri"
VALENTINA FREZZATO - PAGINA 16



DOMANI SU TUTTOLIBRI
"Je suis Boualem Sansal"
Lo scrittore, il carcere, l'Islam
SARARICOTTA VOZA - PAGINE 24 E 25

1,90 € II ANNO 160 II N.22 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

VENERDÌ 23 GENNAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



OGGI IL PRIMO TRILATERALE USA-RUSSIA-UCRAINA. IL CANCELLIERE MERZ: RIPARTIAMO DA DRAGHI

L'attacco di Zelensky "Europa divisa e persa"

A Davos debutta il Board of Peace. Trump sente Meloni: "Vuole aderire"

L'ANALISI

L'Ue ridotta a pezzi
si arrende ai più forti

ANNA ZAFESOVA

Undici mesi fa, il nuovo mondo è iniziato con la cacciata di Zelensky dalla Casa Bianca. Ora il presidente ucraino lancia un avvertimento intriso di amarezza. - PAGINA 3

BRESOLIN, MALFETANO,
MAGRI, SEMPRINI, SIMONI

La guerra in Ucraina torna centrale. Zelensky a Davos attacca l'Europa e annuncia un'intesa con Trump.

- CON IL TACCUINO DI SORGI - PAGINE 2-9

L'ANALISI

La Nato-zombie
spaventa il mondo

ETTORE SEQUI

Per decenni la Nato non è stata soltanto un'alleanza militare ma un impegno che la sicurezza dell'Occidente non fosse negoziabile. - PAGINA 23

Il bivio di Bruxelles
Unirsi o morire

GABRIELE SEGRE - PAGINA 23

IL SALTO NEL FUTURO DI MUSK: IL MONDO SARÀ POPOLATO DA MILIONI DI ANDROIDI

"Ci baderanno i robot"

FABRIZIO GORIA



Elon Musk ieri ha parlato durante un panel al World Economic Forum di Davos, in Svizzera - PAGINA 9

L'ICE E I BLITZ A MINNEAPOLIS



Quei bimbi in cella
per stanare
i genitori migranti

SIMONA SIRI

La sua foto con il cappellino blu e le orecchie di pelo - quelle che si alzano se schiacci i due cordini ai lati - sta facendo il giro del mondo, simbolo della crudeltà a cui si è spinta l'Ice, l'agenzia anti-immigrazione che sta operando in Minnesota. - PAGINA 10

PARLA BRUTI LIBERATI

"Solo un Csm forte
tutela i giudici"

FRANCESCO GRIGNETTI

Non è affatto d'accordo con la lettura di Augusto Barbera, presidente emerito della Corte costituzionale, quanto alla separazione delle carriere e alla separazione dei Consigli superiori della magistratura. Edmondo Bruti Liberati, che nella sua carriera è stato procuratore capo di Milano, voterà No al referendum. - PAGINA 15

IL LAVORO

Se il licenziamento
lo decide il collega

ASSIANEUMANN DAYAN

Purtroppo per noi e per il nostro senso dello spettacolo, il questionario della ditta Bluego di Castelfranco Veneto sui licenziamenti non fa parte né della campagna promozionale del film *No other choice*, né della nuova stagione di *Boss in Incognito*. DEL VECCHIO - PAGINA 18

IDIRITTI

Scontro sul ddl stupri
Sparisce il consenso
al suo posto appare
il dissenso

AMABILE, FAMÀ



Era il ddl sul consenso ma la parola consenso è scomparsa dal testo, stravolgendo del tutto il provvedimento, cancellando l'accordo tra Meloni e Schlein. - PAGINE 12 E 13

IL COMMENTO

Cambiano le parole
peggiora la legge

FABRIZIA GIULIANI

Ogni volta da capo. Ogni volta nemmeno la tela di Penelope basta più come termine di paragone per raccontare la fatica che fanno le leggi, certe leggi, ad arrivare in porto. Leggi sulle quali tutte e tutti si dicono d'accordo, in linea di principio, offesi se accusati di sostenere il contrario. Il diritto accompagna la storia, non può separarsene. E non è neutro. - PAGINA 23

IL CASO

L'antisemitismo
spia del malessere Pd

FRANCESCA SCHIANCHI

Se servisse una dimostrazione di quanto la questione dell'antisemitismo rappresenti la spia di un malessere di fondo nel Pd, basterebbe un episodio accaduto nell'assemblea dei senatori di ieri. Qualcuno ha ricordato che i renziani, ai tempi della loro gestione del partito, non andavano per il sottile con la minoranza interna. CARRATELLI - PAGINA 14

Buongiorno

I libri, i film, le opere teatrali, che arrivano copiose e spesso avventurosamente dall'Iran, hanno una costante: raccontano il commercio frenetico e clandestino di romanzi, di film, di cd o file musicali, di raccolte di poesia, di tutto quanto è bello e dunque proibito. Leggere *Lolita* a Teheran, lo struggevole libro di Azar Nafisi sul gruppo di ragazze che si sprofondavano di nascosto in Nabokov, è l'esempio più formidabile. Nafisi racconta di come, dopo la rivoluzione islamica, le librerie cominciarono a svuotarsi gli scaffali e poi a chiudere e a lasciare gli iraniani a mani vuote. Noi, che leggiamo sempre meno, non sappiamo neppure più che cosa sia quella fame lì. Quando a metà anni Settanta riuscì a fuggire da Praga e dal comunismo e a raggiungere Parigi, Milan Kundera pensava di approdare in

libertà e poi... MATTIA FELTRI
luogo in cui, alla sera, nei salotti si discuteva di Balzac e di Bizet e di Monet e invece i salotti c'erano ma si parlava di programmi televisivi. L'invasione sovietica del 1968 aveva comportato, nella sua Cecoslovacchia, la chiusura delle riviste culturali, e credeva che nessuno avrebbe compreso il suo lutto meglio di un parigino. Invece delle riviste culturali non importava più niente, e infatti ora hanno chiuso tutte, anche a Londra e a Berlino e a Roma. Per noi, ha scritto una volta Iosif Brodskij, poeta dissidente in Unione sovietica, Giotto e Mandelstam erano più importanti del nostro destino: tagliati fuori dal mondo, guardavamo al mondo con invidia e concupiscenza. Solo dopo, disse, abbiamo capito per quale motivo a *liberté, égalité e fraternité* non è mai stato aggiunto *culture*.

**BANCA
DI ASTI**
bancadiasti.it

**BANCA
DI ASTI**
bancadiasti.it

I cinesi vogliono salire ancora nella Ferretti per blindare i super-yacht

Caroselli a pagina 6

Costa d'Avorio, la azera Socar rileva dall'Eni il 10% della joint venture

Zoppo a pagina 9



il quotidiano dei mercati finanziari

Damiani compra da Richemont gli orologi Baume & Mercier

Entro l'estate lo storico marchio svizzero passerà sotto il controllo italiano

Camurati in MF Fashion

Anno XXXVII n. 016

Venerdì 23 Gennaio 2026

€2,00 *Classedtori*



FTSE MIB +1,36% 45.091

DOW JONES +0,92% 49.527**

NASDAQ +1,12% 23.485**

DAX +1,20% 24.856

SPREAD 62 (-2)

€/S 1,1706

** Dati aggiornati alle ore 19,30

I LISTINI RIMBALZANO DOPO IL DIETROFRONT DI TRUMP SULLE TARIFFE

Senza dazi la borsa riparte

Il Ftse Mib recupera l'1,3% e torna sopra 45.000 punti. Ma le prospettive di pace deprimonano il settore della difesa. L'euro sale a 1,17 dollari dopo i dati macro Usa

PATRIMONIO DEGLI ETF A 3.000 MILIARDI IN EUROPA, SI FANNO LARGO QUELLI ATTIVI

Bichocchi, Gerosa e Mapelli alle pagine 2 e 3



OBIETTIVO 2026

In borsa attese 14 ipo lombarde grazie ai fondi della Regione

Dal Maso a pagina 4

BANCHE & POLTRONE

Lovaglio resta in bilico in Mps Mingrone alla guida di Tinexta

Deageni e Gualtieri a pagina 6

GLI EX DI ROTTAPHARM

Quantico, anche i Rovati entrano nei club deal dell'Unicredit

Deageni a pagina 7



matís

Investi in capolavori
di artisti iconici
del XX secolo

www.matis.club

Avvertenza: i rendimenti passati non sono indicativi dei rendimenti futuri. Gli investimenti in asset non quotati possono comportare il rischio di perdita parziale o totale del capitale investito. Prima dell'adesione leggere la scheda contenente le informazioni chiave sull'investimento. Matis, Provider di Servizi di Finanziamento Partecipativo (PSFP), regolamentato dall'Autorità dei Marchés Financiers (AMF) con il numero FP-2023-19 e abilitato in Italia. Matis Italia S.r.l. Via Ceresio, 7 - 20154 Milano, Società a responsabilità limitata. Capitale sociale: €50.000. P.IVA - 14240280967. N° REA - MI - 2768404. 10/2025.

Jean-Michel Basquiat
Alighiero Boetti
Lucio Fontana
Andy Warhol
Keith Haring
Damien Hirst
Pablo Picasso
Yayoi Kusama
Roberto Matta
David Hockney
Pierre Soulages

Riforma porti, entrate delle AdSP più leggere del 40%? Le precisazioni di Assoporti

ROMA - Assoporti in una nota risponde all'articolo pubblicato dalla testata di settore

Redazione

ROMA Assoporti in una nota risponde all'articolo pubblicato dalla testata di settore ShipMag secondo cui uno studio condotto da Assoporti sui bilanci 2024 delle 16 Autorità di Sistema Portuale, metterebbe in luce che il disegno di legge sulla riforma dei porti, approvato dal Consiglio dei ministri il 22 dicembre scorso, disporrebbe il trasferimento di circa il 40% delle entrate complessive delle Adsp alla nuova società Porti d'Italia Spa. Tiguardante le risorse che attualmente rimangono a livello locale e che, con la riforma, secondo il giornale finirebbero invece concentrate in una società per azioni di carattere centrale. La risposta di Assoporti non si è fatta attendere e nel primo pomeriggio sono arrivate le precisazioni dell'Associazione: «In relazione alla notizia odierna pubblicata dalla testata Shipmag» scrive l'Assoporti «nella quale viene riportata una tabella che si presume faccia parte di uno studio di Assoporti, riteniamo necessario fornire alcune precisazioni. La slide citata risale a circa due mesi fa, in una fase in cui circolavano bozze del Disegno di Legge di riforma della legislazione portuale tra loro spesso discordanti e, in alcuni casi, fuorvianti, provenienti da fonti non ufficiali. In quel periodo non era ancora disponibile il testo del DDL recentemente approvato in Consiglio dei Ministri, che rappresenta per noi l'unico riferimento valido e il presupposto su cui impostare qualunque confronto serio e costruttivo. Alla luce di ciò, quanto riportato nell'articolo deve considerarsi superato e non più attuale. È dunque chiaro che la slide in questione non fa parte di alcuno studio né di alcun documento ufficiale elaborato o validato da Assoporti».



nota di precisazione su studio e riforma portuale

Redazione

In relazione alla notizia odierna pubblicata dalla testata Shipmag , nella quale viene riportata una tabella che si presume faccia parte di uno studio di Assoporti , riteniamo necessario fornire alcune precisazioni. La slide citata risale a circa due mesi fa , in una fase in cui circolavano bozze del Disegno di Legge di riforma della legislazione portuale tra loro spesso discordanti e, in alcuni casi, fuorvianti , provenienti da fonti non ufficiali . In quel periodo non era ancora disponibile il testo del DDL recentemente approvato in Consiglio dei Ministri , che rappresenta per noi l'unico riferimento valido e il presupposto su cui impostare qualunque confronto serio e costruttivo . Alla luce di ciò, quanto riportato nell'articolo deve considerarsi superato e non più attuale . È dunque chiaro che la slide in questione non fa parte di alcuno studio né di alcun documento ufficiale elaborato o validato da Assoporti .



Nota di precisazione di Assoporti su articolo su Shipmag

Nota di precisazione di Assoporti su articolo (<https://www.shipmag.it/la-porti-ditalia-spa-sottrarre-alle-adsp-il-40-delle-entrate/>) In relazione alla notizia odierna pubblicata dalla testata Shipmag, nella quale viene riportata una tabella che si presume faccia parte di uno studio di Assoporti, riteniamo necessario fornire alcune precisazioni. La slide citata risale a circa due mesi fa, in una fase in cui circolavano bozze []

redazione

Nota di precisazione di Assoporti su articolo (<https://www.shipmag.it/la-porti-ditalia-spa-sottrarre-alle-adsp-il-40-delle-entrate/>) In relazione alla notizia odierna pubblicata dalla testata Shipmag, nella quale viene riportata una tabella che si presume faccia parte di uno studio di Assoporti, riteniamo necessario fornire alcune precisazioni. La slide citata risale a circa due mesi fa, in una fase in cui circolavano bozze del Disegno di Legge di riforma della legislazione portuale tra loro spesso discordanti e, in alcuni casi, fuorvianti, provenienti da fonti non ufficiali. In quel periodo non era ancora disponibile il testo del DDL recentemente approvato in Consiglio dei Ministri, che rappresenta per noi l'unico riferimento valido e il presupposto su cui impostare qualunque confronto serio e costruttivo. Alla luce di ciò, quanto riportato nell'articolo deve considerarsi superato e non più attuale. È dunque chiaro che la slide in questione non fa parte di alcuno studio né di alcun documento ufficiale elaborato

ARCHIVIO | MEDIA | Pubblicazioni | LINK DI INTERESSE

FEDERAZIONE delmare30
FEDERAZIONE ITALIANA PORTI ASSOCIATI

HOME CHI SIAMO ORGANIZZAZIONI FEDERATE

NOTIZIARIO DEL CLUSTER MARITTIMO

Nota di precisazione di Assoporti su articolo su Shipmag

50 ITALIAN PORTS ASSOCIATION ASSOPORTI

Nota di precisazione di Assoporti su articolo (<https://www.shipmag.it/la-porti-ditalia-spa-sottrarre-alle-adsp-il-40-delle-entrate/>)

In relazione alla notizia odierna pubblicata dalla testata Shipmag, nella quale viene riportata una tabella che si presume faccia parte di uno studio di Assoporti, riteniamo necessario fornire alcune precisazioni.

La slide citata risale a circa due mesi fa, in una fase in cui circolavano bozze del Disegno di Legge di riforma della legislazione portuale tra loro spesso discordanti e, in alcuni casi, fuorvianti, provenienti da fonti non ufficiali. In quel periodo non era ancora disponibile il testo del DDL recentemente approvato in Consiglio dei Ministri, che rappresenta per noi l'unico riferimento valido e il presupposto su cui impostare qualunque confronto serio e costruttivo.

Alla luce di ciò, quanto riportato nell'articolo deve considerarsi superato e non più attuale.

È dunque chiaro che la slide in questione non fa parte di alcuno studio né di alcun documento ufficiale elaborato.

CONDIVIDI QUESTO ARTICOLO

Facebook Twitter LinkedIn Email Print

NEWS

Portugal-Italy Opportunities for Blue Strategic Partnerships, Webinar - 27 gennaio 2026

Transizione digitale ed ecologica insieme alla situazione geopolitica: sfida epocale per il lavoro marittimo

Accordo di Cooperazione Operativa tra Cluster Blg, EdM e Cluster Marittimo Tunisie

WIN-BIG Baltic event - Empowering Women in the Baltic Blue Economy: Innovation, Growth, and Connection

Lancio del nuovo progetto europeo CHIRCLE

XVI Festival della Diplomazia: Climate change, Coastal erosion

XVI Festival della Diplomazia: Antarctic Cooperation Scientific data sharing, 15 ottobre 2025

EVENTI

Shipping, Forwarding &

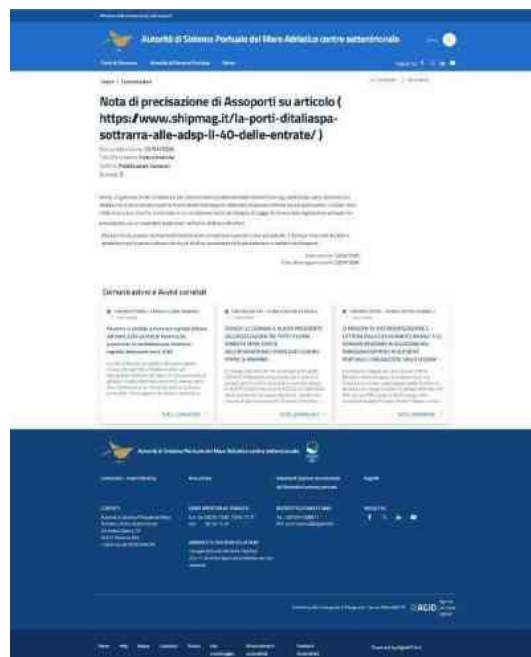
Assoporti sulla riforma e tagli ai bilanci delle AdSp: Contenuti superati e non ufficiali

ROMA - Assoporti interviene per chiarire alcuni aspetti in merito a una notizia pubblicata oggi dalla testata Shipmag, nella quale viene riportata una tabella presentata come parte di un presunto studio dell'associazione. Secondo quanto precisato da Assoporti, la slide citata nell'articolo risale a circa due mesi fa e fa riferimento a una fase preliminare del dibattito sulla riforma della legislazione portuale, caratterizzata dalla circolazione di bozze del Disegno di Legge tra loro discordanti e, in alcuni casi, fuorvianti. Si trattava di documenti provenienti da fonti non ufficiali, in un momento in cui il testo definitivo del DDL successivamente approvato dal Consiglio dei Ministri non era ancora disponibile. L'associazione sottolinea che il testo approvato dal Governo rappresenta oggi l'unico riferimento valido su cui impostare un confronto serio e costruttivo sulla riforma del settore. Alla luce di ciò, le informazioni riportate nell'articolo di Shipmag devono essere considerate superate e non più attuali. Assoporti precisa inoltre che la slide oggetto della notizia non fa parte di alcuno studio né di alcun documento ufficiale elaborato o validato dall'associazione, ribadendo la necessità di fare riferimento esclusivamente a fonti e materiali ufficiali nel dibattito sulla riforma portuale.



Nota di precisazione di Assoporti su articolo (<https://www.shipmag.it/la-porti-ditaliaspa-sottrarre-alle-adsp-il-40-delle-entrate/>)

Data pubblicazione: 22/01/2026 Tipo Documento: Comunicazione
Settore: Pubblicazioni Generali Numero: 5 Roma, 22 gennaio 2026: In relazione alla notizia odierna pubblicata dalla testata Shipmag, nella quale viene riportata una tabella che si presume faccia parte di uno studio di Assoporti, riteniamo necessario fornire alcune precisazioni. La slide citata risale a circa due mesi fa, in una fase in cui circolavano bozze del Disegno di Legge di riforma della legislazione portuale tra loro spesso discordanti e, in alcuni casi, fuorvianti, provenienti da fonti non ufficiali. In quel periodo non era ancora disponibile il testo del DDL recentemente approvato in Consiglio dei Ministri, che rappresenta per noi l'unico riferimento valido e il presupposto su cui impostare qualunque confronto serio e costruttivo. Alla luce di ciò, quanto riportato nell'articolo deve considerarsi superato e non più attuale. È dunque chiaro che la slide in questione non fa parte di alcuno studio né di alcun documento ufficiale elaborato o validato da Assoporti.



La Porti d'Italia spa sottrarrà alle Adsp il 40% delle entrate

Uno studio di Assoporti rapportato ai bilanci 2024 delle 16 Authority evidenzia che a fronte di 454 milioni di entrate gli enti dovrebbero versare 182 milioni alla nuova società p [...]

Teodoro Chiarelli

Uno studio di Assoporti rapportato ai bilanci 2024 delle 16 Authority evidenzia che a fronte di 454 milioni di entrate gli enti dovrebbero versare 182 milioni alla nuova società prevista dal disegno di legge di riforma dei porti Genova A fine dicembre Assoporti ha riunito i responsabili amministrativi delle Autorità di Sistema Portuale per valutare l'impatto sui bilanci, e quindi sull'attività assegnata loro dalla legge 84 del 94, del disegno di legge di riforma che prevede la costituzione della Porti d'Italia spa. Il testo approvato dal Consiglio dei ministri lo scorso 22 dicembre, e che dovrà essere trasmesso alla Camera dei Deputati, comporterà per le Adsp un notevole svuotamento di risorse. Secondo i calcoli effettuati in Assoporti, mediamente il 40% di quello che gli Enti introitano per effetto di concessioni, autorizzazioni e traffici merceologici, quale risultato dell'impegno degli operatori portuali e dei lavoratori andrà alla Porti d'Italia spa. Qualche esempio, tratto dalla tabella elaborata da Assoporti e rapportata ai bilanci del 2024 che Shipmag pubblica integralmente (e a cui rimandiamo per l'elenco completo). L'Adsp del Mar Ligure Occidentale (Genova, Savona e Vado) a fronte di entrate per 74.827.326 euro, dovrebbe versare alla Porti spa 31.557.826 euro, pari al 42% delle risorse: resterebbero a disposizione dell'ente solo 43.269.499 euro, ossia il 58%. L'Adsp del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara) a fronte di 25.129.053 euro di entrate subirebbe un prelievo di 12.978,020 euro pari al 52%: resterebbero a disposizione 12.151.032, ossia il 48%. L'Adsp del Mar Adriatico Orientale (Trieste e Monfalcone) a fronte di 54.167.743 euro di entrate, subirebbe un prelievo di 21.679.957 euro pari al 40%: resterebbero a disposizione 32,487.786 euro, ossia il 60%. In totale le 16 Adsp a fronte di 454.168,287 euro di entrate, sono chiamate a conferire alla Porti spa 182.490.633 euro, pari al 40% del totale: a disposizione del sistema rimarrebbero 271.677.653 euro, ossia il 60%. Il rischio concreto è che i bilanci delle Authority possano andare in grande sofferenza, se non addirittura in negativo, con la conseguenza che rimarrebbero risorse sufficienti a garantire la sola e limitata gestione ordinaria. In sostanza si certifica che la Porti d'Italia spa debba essere alimentata con la ricchezza generata dalle Adsp nel rapporto coi territori per condividere la programmazione, dagli operatori con gli investimenti e la fidelizzazione dei traffici e dai lavoratori con il proprio lavoro. Una società che, tra l'altro, sfugge al controllo delle società di Stato e alla spending review per intervenire in un settore tutto sommato più di natura edile che portuale, sia in Italia che all'estero. Secondo alcuni autorevoli osservatori, è assai probabile che parecchie Autorità già nel primo o secondo anno di applicazione della nuova legge si troverebbero in evidente difficoltà a far quadrare i propri bilanci: conseguentemente, anche per

ShipMag.

LA PORTI D'ITALIA SPA SOTTRARRÀ ALLE ADSP IL 40% DELLE ENTRATE

27 gennaio 2026 - Teodoro Chiarelli

Authority	Entrate 2024 (€)	Entrate 2024 (M€)	Entrate 2024 (Miliardi)
Adsp del Mar Adriatico Orientale (Trieste e Monfalcone)	54.167.743	54,167,743	0,054
Adsp del Mar Adriatico Occidentale (Venezia e Chioggia)	45.123.456	45,123,456	0,045
Adsp del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara)	25.129.053	25,129,053	0,025
Adsp del Mar Ligure Occidentale (Genova, Savona e Vado)	74.827.326	74,827,326	0,075
Adsp del Mar Tirreno Orientale (Livorno e Portofino)	38.912.345	38,912,345	0,039
Adsp del Mar Tirreno Occidentale (Civitavecchia e Portofino)	29.876.543	29,876,543	0,030
Adsp del Mar Ionio Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Ionio Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Orientale (Brindisi e Taranto)	19.876.543	19,876,543	0,020
Adsp del Mar Tiro Tirreno Occidentale (Brindisi e Taranto)</			

non incorrere nello scioglimento/soppressione, dovrebbero aumentare le proprie entrate e incrementare perciò i canoni demaniali e le tasse portuali e ricorrere all'applicazione di diritti di porto o alla loro implementazione. Non solo: a oggi non è dato sapere se l'iter del disegno di legge, così impostato, risponde al dettato costituzionale sulla legislazione concorrente fra Stato e Regioni.

"Porti, con questa legge di riforma entro 2 anni molte Adsp avranno difficoltà a far quadrare i bilanci"

Va evidenziato che la funzione progettuale e quella realizzativa delle infrastrutture strategiche portuali (di proprietà dello Stato) verrà sottratta alle Adsp e conferita alla Porti d'Italia spa **Genova** - E' utile rammentare alcune criticità, tra le diverse, derivanti dalle previsioni inserite nel disegno di legge governativo riguardante la riforma portuale, nel testo presentato al Consiglio dei ministri, non disponendo al momento di quello che verrà presentato al Parlamento. Senza voler ripetere concetti già espressi da altri, va evidenziato che la funzione progettuale e quella realizzativa delle infrastrutture strategiche portuali (di proprietà dello Stato) verrà sottratta alle Adsp e conferita alla Porti d'Italia spa, la quale deciderà di progettare internamente tali opere o di esternalizzarne in parte, come articolare gli affidamenti e gli appalti, ecc. Le Adsp non disporranno più dell'intero gettito delle tasse portuali, di ancoraggio e sulle merci movimentate, poiché sino al 25% di tale gettito gli introiti verranno sottratti per i fabbisogni delle attività affidate alla Pdl spa. Le Adsp non potranno autonomamente decidere la destinazione di tutte le risorse finanziarie che esse attualmente incassano (ai sensi della legge vigente) e che incasseranno autoritativamente in futuro. Circa l'85% delle entrate per canoni concessori sarà devoluto alla nuova società e inoltre verranno introdotti vincoli di destinazione delle risorse incidendo negativamente sull'autonomia finanziaria delle medesime Adsp, ciò in dispregio della norma di cui al comma 5, art. 6 L. 84/94 e s.m.i. Con l'annunciata riforma, se non si porrà rimedio, ogni Adsp, mediante il residuale gettito di entrate, dovrà coprire le spese riguardanti: le manutenzioni ordinarie di infrastrutture e opere portuali, i dragaggi ordinari, tutti i propri costi generali amministrativi riguardanti le funzioni autoritative (gestione concessioni, autorizzazioni, erogazione di servizi di interesse generale, security e safety, ecc.). Tengasi altresì conto che vi sarà una sensibile riduzione delle disponibilità finanziarie di cui al comma 15 bis art. 17, cioè si ridurrà la consistenza dell'attuale strumento di sostegno a favore dei soggetti erogatori di lavoro temporaneo portuale e/o per altre iniziative di carattere sociale. A fronte di tale quadro evolutivo, discendente dal Ddl di riforma che vedrà sottratte a molte Adsp e quindi ai rispettivi territori circa il 50% delle attuali entrate, è assai probabile che parecchie Autorità già nel primo o secondo anno di applicazione delle ipotizzate norme innovative, si troveranno in evidente difficoltà a far quadrare i propri bilanci: conseguentemente, anche per non incorrere in scioglimento/soppressione, esse dovranno aumentare le proprie entrate e incrementare perciò i canoni demaniali, le tasse portuali, ricorrere all'applicazione di diritti di porto o alla loro implementazione. Tutto ciò accadrà per mantenere una nuova società molto centralizzata, la quale potrebbe arrivare ad avere un organico superiore alle 350 unità, parte delle quali in distacco dalle Adsp, seguendo una



Va evidenziato che la funzione progettuale e quella realizzativa delle infrastrutture strategiche portuali (di proprietà dello Stato) verrà sottratta alle Adsp e conferita alla Porti d'Italia spa Genova - E' utile rammentare alcune criticità, tra le diverse, derivanti dalle previsioni inserite nel disegno di legge governativo riguardante la riforma portuale, nel testo presentato al Consiglio dei ministri, non disponendo al momento di quello che verrà presentato al Parlamento. Senza voler ripetere concetti già espressi da altri, va evidenziato che la funzione progettuale e quella realizzativa delle infrastrutture strategiche portuali (di proprietà dello Stato) verrà sottratta alle Adsp e conferita alla Porti d'Italia spa, la quale deciderà di progettare internamente tali opere o di esternalizzarne in parte, come articolare gli affidamenti e gli appalti, ecc. Le Adsp non disporranno più dell'intero gettito delle tasse portuali, di ancoraggio e sulle merci movimentate, poiché sino al 25% di tale gettito gli introiti verranno sottratti per i fabbisogni delle attività affidate alla Pdl spa. Le Adsp non potranno autonomamente decidere la destinazione di tutte le risorse finanziarie che esse attualmente incassano (ai sensi della legge vigente) e che incasseranno autoritativamente in futuro. Circa l'85% delle entrate per canoni concessori sarà devoluto alla nuova società e inoltre verranno introdotti vincoli di destinazione delle risorse incidendo negativamente sull'autonomia finanziaria delle medesime Adsp, ciò in dispregio della norma di cui al comma 5, art. 6 L. 84/94 e s.m.i. Con l'annunciata riforma, se non si porrà rimedio, ogni Adsp, mediante il residuale gettito di entrate, dovrà coprire le spese riguardanti: le manutenzioni ordinarie di infrastrutture e opere portuali, i dragaggi ordinari, tutti i propri costi generali amministrativi riguardanti le funzioni autoritative (gestione concessioni, autorizzazioni, erogazione di servizi di interesse generale, security e safety, ecc.). Tengasi altresì conto che vi sarà una sensibile riduzione delle disponibilità

Ship Mag

Primo Piano

logica di accentrimento di potere e di funzioni che presenta molti aspetti di problematica anche operativa. Un altro punto che merita una riflessione critica è quello inserito nell'art. 25 del Ddl apportante modifiche all'art. 23 della L. n. 84/94. Per come è scritta l'ipotesi normativa, I e Adsp dovrebbero cedere alla Pdl spa anche le risorse finanziarie corrispondenti al trattamento retributivo dei lavoratori trasferiti o distaccati. Trattasi di una previsione che non ha una sua logica se non quella di prevedere un obbligo incomprensibile, penalizzante e irrazionale. In ultimo, sia consentita un'ulteriore osservazione: non è dato rinvenire nel testo del disegno di legge una previsione che consenta di riversare (almeno in congrua parte) gli introiti prelevati dalle Autorità di Sistema Portuale e ascritti per lo svolgimento delle attività affidate a Pdl spa nelle circoscrizioni territoriali dalle quali tali risorse sono state prelevate.

Assoporti, i contributi a Porto Spa imposti alle Adsp e l'inutile smentita

22 Gennaio 2026 Redazione L'Associazione risponde a ShipMag ma si contraddice Genova - **Assoporti** ha risposto alla notizia pubblicata da ShipMag sui fondi che potrebbero essere erogati dalle Adsp alla nuova società Porti d'Italia Spa. "In relazione alla notizia odierna pubblicata dalla testata Shipmag, nella quale viene riportata una tabella che si presume faccia parte di uno studio di **Assoporti**, riteniamo necessario fornire alcune precisazioni. La slide citata risale a circa due mesi fa, in una fase in cui circolavano bozze del Disegno di Legge di riforma della legislazione portuale tra loro spesso discordanti e, in alcuni casi, fuorvianti, provenienti da fonti non ufficiali. In quel periodo non era ancora disponibile il testo del DDL recentemente approvato in Consiglio dei Ministri, che rappresenta per noi l'unico riferimento valido e il presupposto su cui impostare qualunque confronto serio e costruttivo. Alla luce di ciò, quanto riportato nell'articolo deve considerarsi superato e non più attuale. È dunque chiaro che la slide in questione non fa parte di alcuno studio né di alcun documento ufficiale elaborato o validato da **Assoporti**". **Assoporti** in realtà si contraddice. Prima sostiene che quanto riportato, "che si presume faccia parte di uno studio di **Assoporti**", deve considerarsi "superato e non più attuale". Poi conclude che "la slide non fa parte di alcuno studio né di alcun documento ufficiale elaborato o validato da **Assoporti**". Speriamo che all'interno dell'Associazione si chiariscano le idee. Ci saremmo aspettati piuttosto da **Assoporti** un aggiornamento delle tabelle alla luce del testo definitivo di riforma approvato dal CdM. Invece ci si limita a dire che la tabella pubblicata da ShipMag non è più attuale e superata. Infatti risulta a ShipMag che il testo di riforma contenente la nascita di Porti d'Italia SpA è addirittura peggiorativo. Nel caso delle Adsp di Genova, Savona e Vado risulterebbero 53 i milioni che vengono ceduti alla società centralizzata invece di 31 milioni come indicato nella tabella di dicembre di **Assoporti**. Attendiamo da parte di **Assoporti** una rappresentazione delle conseguenze sulle Adsp aggiornata.



22 Gennaio 2026 Redazione L'Associazione risponde a ShipMag ma si contraddice Genova - Assoporti ha risposto alla notizia pubblicata da ShipMag sui fondi che potrebbero essere erogati dalle Adsp alla nuova società Porti d'Italia Spa. "In relazione alla notizia odierna pubblicata dalla testata Shipmag, nella quale viene riportata una tabella che si presume faccia parte di uno studio di Assoporti, riteniamo necessario fornire alcune precisazioni. La slide citata risale a circa due mesi fa, in una fase in cui circolavano bozze del Disegno di Legge di riforma della legislazione portuale tra loro spesso discordanti e, in alcuni casi, fuorvianti, provenienti da fonti non ufficiali. In quel periodo non era ancora disponibile il testo del DDL recentemente approvato in Consiglio dei Ministri, che rappresenta per noi l'unico riferimento valido e il presupposto su cui impostare qualunque confronto serio e costruttivo. Alla luce di ciò, quanto riportato nell'articolo deve considerarsi superato e non più attuale. È dunque chiaro che la slide in questione non fa parte di alcuno studio né di alcun documento ufficiale elaborato o validato da Assoporti". Assoporti in realtà si contraddice. Prima sostiene che quanto riportato, "che si presume faccia parte di uno studio di Assoporti", deve considerarsi "superato e non più attuale". Poi conclude che "la slide non fa parte di alcuno studio né di alcun documento ufficiale elaborato o validato da Assoporti". Speriamo che all'interno dell'Associazione si chiariscano le idee. Ci saremmo aspettati piuttosto da Assoporti un aggiornamento delle tabelle alla luce del testo definitivo di riforma approvato dal CdM. Invece ci si limita a dire che la tabella pubblicata da ShipMag non è più attuale e superata. Infatti risulta a ShipMag che il testo di riforma contenente la nascita di Porti d'Italia SpA è addirittura peggiorativo. Nel caso delle Adsp di Genova, Savona e Vado risulterebbero 53 i milioni che vengono ceduti alla società centralizzata invece di 31 milioni come indicato nella tabella di dicembre di

COMUNE DI GENOVA * : «LA PORTUALITÀ APRE NUOVE OPPORTUNITÀ AI GIOVANI, IL PORTO DI GENOVA ILLUSTRA LE SFIDE DELLA SOSTENIBILITÀ E DIGITALIZZAZIONE»

Genova, 22 gen. - Quali sbocchi occupazionali e formativi può dare ai giovani il Porto di Genova? E quali sono gli strumenti per muoversi in questo mondo complesso e in continuo mutamento? Sono alcune delle domande alle quali, questa mattina, presso la Sala Chierici della Biblioteca Berio, si è cercato di dare risposta con l'incontro intitolato "Bussola blu- Genova, la porta dell'Europa. Uno strumento per orientarsi nel futuro marittimo", un evento informativo e divulgativo rivolto in particolar modo alle scuole secondarie di secondo grado e dedicato all'impatto formativo e occupazionale della portualità in Europa, con particolare attenzione ai temi della sicurezza, sostenibilità e digitalizzazione. «Il Porto, e tutto quello che ci gira intorno, rappresenta il cuore pulsante dell'economia di una città che proprio sulla sua infrastruttura più importante ha modellato nel corso dei secoli la sua identità - ha detto il vicesindaco Alessandro Terrile -. Intorno al Porto e all'economia del mare, esiste un indotto che ricade a cascata su tutto il territorio e che con le nuove sfide che ci si pongono davanti necessità di professionalità sempre più specializzate che possano portare a un nuovo paradigma dove sicurezza, sostenibilità e digitalizzazione siano le parole chiave. Per questo ritengo che lavorare con gli studenti degli istituti superiori, spiegare loro cosa rappresentano queste sfide, dare loro gli strumenti non solo per affrontarle, ma anche per apportare dei miglioramenti concreti nel loro futuro, sia di fondamentale importanza. Genova e il suo Porto sono una cosa sola e ci auguriamo che i nostri giovani sappiamo raccogliere questo testimone portando avanti sì la tradizione, ma innovandola sempre di più». L'evento è stato organizzato dal Centro Europe Direct del Comune di Genova, in collaborazione con Settore Affari Europei e Internazionali di Regione Liguria. L'iniziativa, promossa nell'ambito delle attività del Centro Europe Direct e della Commissione europea per la diffusione della conoscenza delle politiche dell'Unione Europea, ha l'obiettivo di avvicinare studenti e studentesse al mondo della portualità, illustrando normative europee, opportunità formative e professionali, blue economy e il ruolo strategico dei **porti** per lo sviluppo dei territori. Il Centro Europe Direct del Comune di Genova nasce nel 2005, su indicazione della Commissione Europea per ampliare le reti di informazione al pubblico. Obiettivo del Centro Europe Direct è diffondere l'informazione comunitaria per coinvolgere il cittadino sulle varie attività, sui programmi e sulle opportunità legate all'UE. L'attività principale del Centro Europe di Genova è finalizzata a offrire informazioni e primo orientamento sulle opportunità, bandi, programmi, facilitando il dialogo con le istituzioni UE. In quest'ottica il centro, oltre a ricevere i singoli cittadini, organizza eventi informativi, divulgativi gratuiti, sia in presenza che in modalità "social": i target privilegiati sono scuola, giovani e mondo del no-profit. Il Comune



Agenzia Giornalistica Opinione

Genova, Voltri

di Genova si è aggiudicato anche per i prossimi cinque anni 2026/30 il bando relativo ai nuovi centri Europe Direct. L'evento di oggi si inserisce nel programma annuale di eventi, incontri divulgativi di questo ricco 2026. Seguirà il 18 febbraio alle ore 10 un evento sulla "sicurezza" da titolo Vorrei essere sicura - o! Capire il presente per costruire il futuro, uno sguardo sui temi della sicurezza.

L'Usb annuncia per il 23 a Genova un'assemblea di portuali: «Non lavoriamo per le guerre»

GENOVA. Si intitola "I portuali non lavorano per le guerre" ed è il titolo dell'assemblea nazionale indetta che il sindacato di base Usb ha indetto «in preparazione - viene spiegato - della giornata internazionale di sciopero dei porti del 6 febbraio»: appuntamento venerdì 23 gennaio alle 18.30 a **Genova** (al Cap di via Albertazzi, streaming sul canale YouTube del sindacato di base). Obiettivo: far ripartire «la lotta contro guerre e riarmo». Gli organizzatori dell'iniziativa di lotta lo definiscono «un momento di confronto e di dibattito»: vuol essere «aperto al contributo non solo di tutte quelle forze e di quei movimenti con i quali abbiamo costruito le grandi giornate di sciopero generale del 22 settembre, del 3 ottobre e del 28 novembre, ma anche - viene messo in evidenza - a tutti coloro che vedono in questo appuntamento il possibile rilancio del percorso di solidarietà nazionale e internazionale contro le guerre, il genocidio, il nuovo imperialismo, lo sfruttamento del lavoro e la battaglia contro i migranti». Il sindacato extraconfederale annuncia che all'assemblea parteciperanno con loro interventi e contributi alcune delegazioni sindacali dei lavoratori e lavoratrici portuali che hanno chiamato la giornata del 6 febbraio oltre a Usb Grecia, Paesi Baschi, Marocco e Turchia e al sindacalista statunitense Amazon, Chris Small. Inoltre, al momento hanno dato conferma a contribuire all'assemblea Emiliano Brancaccio, economista, Angelo D'Orsi, storico della filosofia italiana, e Alessandro Volpi, storico e studioso delle dinamiche economiche.



Sampierdarena, riecco il 'Concertone' organizzato dagli ex allievi del liceo Mazzini': omaggio all'indimenticabile Angela Delfino

Appuntamento sabato 24 gennaio dalle ore 16,30 in poi presso il Cap di via Albertazzi. Tra gli ospiti il pianista e concertista internazionale Marco Rapetti. Premiazione del concorso di poesia Non c'è due senza tre. Ed ecco allora pronta la terza edizione del 'Concertone' organizzato dall'associazione Mazzini Alumni, il raggruppamento di ex studenti e di ex studentesse creato nel 2019 tra chi ha frequentato il liceo classico e linguistico Giuseppe Mazzini' nella sua sede di Sampierdarena e nelle sue succursali di Pegli e di Sestri Ponente. Appuntamento sabato prossimo (24 gennaio), dalle ore 16,30 in poi, presso il Cap - Circolo Autorità Portuale di via Albertazzi a Sampierdarena, per un evento che, come promettono gli organizzatori, sarà capace di unire generazioni, culture e talenti, dai quattordici ai novant'anni. In programma un percorso narrativo dalla classicità ai giorni nostri, tra emozioni, ricostruzioni storiche e grandi brani musicali: da Satie a De André, da Forever Young a Skyfall. Sul palco anche giovani attori tra cinema e televisione, storici e divulgatori culturali, musicisti e cantanti di grande livello, tra cui il pianista e concertista internazionale Marco Rapetti. Spazio anche alla poesia, con autori presentati e con la premiazione del Concorso Mazzini Alumni in Poesia', dedicato all'indimenticata Angela Delfino, professoressa di materie umanistiche, già anima di Mazzini Alumni, nonché vice presidente del Cup - Centro Universitario Pegliese. Il concorso sarà un'occasione per celebrare i giovani poeti e il ruolo del liceo Mazzini' come punto di riferimento culturale del Ponente genovese. Dal 2019 l'Associazione Mazzini Alumni offre il suo contributo di collaborazione, di confronto e di ricchezza umana e professionale tipica degli ex alunni del liceo classico e linguistico Giuseppe Mazzini' di Genova - racconta Daniela Minetti, una delle anime dell'associazione - Dopo aver celebrato nel 2023 i novant'anni del liceo classico G. Mazzini', i cent'anni dalla nascita del prof. Guerrini e, nel 2024, quelli di Alberto Zoboli Lupo', torniamo alle attività che hanno l'obiettivo di creare e rafforzare la comunità degli ex alunni, docenti e personale tutto intorno ai capisaldi del significato e valore della formazione classica e umanistica e di discutere delle nuove sfide che oggi siamo chiamati ad affrontare, confrontandoci a partire dai diversi percorsi professionali intrapresi e tra le diverse generazioni. Con un pensiero particolare ad Angela Delfino: per il secondo anno, non potrà assistere al 'Concertone', essendo mancata prematuramente, ma il pensiero continua a essere rivolto a lei, per quanto ha fatto in vita, per quante generazioni di studenti ha cresciuto e accompagnato nel loro percorso di crescita e di maturazione. Memoria, omaggio e affetto: Mazzini Alumni è anche questo.



Appuntamento sabato 24 gennaio dalle ore 16,30 in poi presso il Cap di via Albertazzi. Tra gli ospiti il pianista e concertista internazionale Marco Rapetti. Premiazione del concorso di poesia Non c'è due senza tre. Ed ecco allora pronta la terza edizione del 'Concertone' organizzato dall'associazione Mazzini Alumni, il raggruppamento di ex studenti e di ex studentesse creato nel 2019 tra chi ha frequentato il liceo classico e linguistico 'Giuseppe Mazzini' nella sua sede di Sampierdarena e nelle sue succursali di Pegli e di Sestri Ponente. Appuntamento sabato prossimo (24 gennaio), dalle ore 16,30 in poi, presso il Cap - Circolo Autorità Portuale di via Albertazzi a Sampierdarena, per un evento che, come promettono gli organizzatori, sarà capace di unire generazioni, culture e talenti, dai quattordici ai novant'anni. In programma un percorso narrativo dalla classicità ai giorni nostri, tra emozioni, ricostruzioni storiche e grandi brani musicali: da Satie a De André, da Forever Young a Skyfall. Sul palco anche giovani attori tra cinema e televisione, storici e divulgatori culturali, musicisti e cantanti di grande livello, tra cui il pianista e concertista internazionale Marco Rapetti. Spazio anche alla poesia, con autori presentati e con la premiazione del Concorso 'Mazzini Alumni in Poesia', dedicato all'indimenticata Angela Delfino, professoressa di materie umanistiche, già anima di Mazzini Alumni, nonché vice presidente del Cup - Centro Universitario Pegliese. Il concorso sarà un'occasione per celebrare i giovani poeti e il ruolo del liceo 'Mazzini' come punto di riferimento culturale del Ponente genovese. Dal 2019 l'Associazione Mazzini Alumni offre il suo contributo di collaborazione, di confronto e di ricchezza umana e professionale tipica degli ex alunni del liceo classico e linguistico 'Giuseppe Mazzini' di Genova - racconta Daniela Minetti, una delle anime dell'associazione - Dopo aver celebrato nel 2023 i novant'anni del liceo classico 'G. Mazzini', i cent'anni dalla nascita del prof. Guerrini e, nel 2024, quelli di Alberto

Tassa portuale da 3 euro, i genovesi promuovono il balzello: il 58% è favorevole

di Matteo Angeli La proposta della giunta Salis di introdurre dal 2026 una tassa comunale da 3 euro per ogni passeggero in partenza dal **porto** di **Genova** continua a far discutere tra operatori portuali, compagnie di navigazione e opposizione politica, che temono un impatto negativo sulla competitività dello scalo e il rischio di una fuga verso porti concorrenti. Ma cosa ne pensano i genovesi? Per capirlo, Primocanale ha commissionato a Tecne un sondaggio sull'opinione dei cittadini rispetto alla nuova imposta, pensata anche per compensare la città dei disagi legati al traffico crocieristico e dei traghetti. I risultati mostrano un orientamento complessivamente favorevole. Il 58% degli intervistati si dice d'accordo con la tassa, con il 44% "abbastanza d'accordo" e un ulteriore 14% "molto d'accordo". Un dato che indica come una larga parte della popolazione veda positivamente il contributo economico richiesto ai passeggeri, soprattutto se destinato a mitigare l'impatto del **porto** sulla città. Sul fronte opposto, il 28% esprime contrarietà, sommando il 20% per nulla d'accordo e l'8% poco d'accordo. Una quota significativa, che riflette le preoccupazioni già espresse dagli operatori del settore e da una parte del mondo politico, timorosi che il nuovo balzello possa penalizzare **Genova** rispetto ad altri scali del Mediterraneo. Resta invece neutrale il 13% degli intervistati, che si dichiara né d'accordo né in disaccordo, mentre solo l'1% non sa o preferisce non rispondere. Il sondaggio evidenzia quindi una città spaccata, ma con una maggioranza relativa che guarda con favore alla tassa, a patto che le risorse vengano effettivamente reinvestite sul territorio. Un segnale politico non trascurabile per l'amministrazione comunale, chiamata ora a trovare un equilibrio tra le esigenze di sviluppo del **porto**, la competitività del sistema marittimo e la qualità della vita dei cittadini. Quel difficile equilibrio da trovare e rispettare che noi di Primocanale seguiamo ogni giorno dando voce a tutti gli attori ma soprattutto ai genovesi che non possono sempre e solo subire il **porto**. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da **Genova** e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.



di Matteo Angeli La proposta della giunta Salis di introdurre dal 2026 una tassa comunale da 3 euro per ogni passeggero in partenza dal porto di Genova continua a far discutere tra operatori portuali, compagnie di navigazione e opposizione politica, che temono un impatto negativo sulla competitività dello scalo e il rischio di una fuga verso porti concorrenti. Ma cosa ne pensano i genovesi? Per capirlo, Primocanale ha commissionato a Tecne un sondaggio sull'opinione dei cittadini rispetto alla nuova imposta, pensata anche per compensare la città dei disagi legati al traffico crocieristico e dei traghetti. I risultati mostrano un orientamento complessivamente favorevole. Il 58% degli intervistati si dice d'accordo con la tassa, con il 44% "abbastanza d'accordo" e un ulteriore 14% "molto d'accordo". Un dato che indica come una larga parte della popolazione veda positivamente il contributo economico richiesto ai passeggeri, soprattutto se destinato a mitigare l'impatto del porto sulla città. Sul fronte opposto, il 28% esprime contrarietà, sommando il 20% per nulla d'accordo e l'8% poco d'accordo. Una quota significativa, che riflette le preoccupazioni già espresse dagli operatori del settore e da una parte del mondo politico, timorosi che il nuovo balzello possa penalizzare Genova rispetto ad altri scali del Mediterraneo. Resta invece neutrale il 13% degli intervistati, che si dichiara né d'accordo né in disaccordo, mentre solo l'1% non sa o preferisce non rispondere. Il sondaggio evidenzia quindi una città spaccata, ma con una maggioranza relativa che guarda con favore alla tassa, a patto che le risorse vengano effettivamente reinvestite sul territorio. Un segnale politico non trascurabile per l'amministrazione comunale, chiamata ora a trovare un equilibrio tra le esigenze di sviluppo del porto, la competitività del sistema marittimo e la qualità della vita dei cittadini. Quel difficile equilibrio da trovare e rispettare che noi di Primocanale seguiamo ogni giorno dando voce a tutti gli attori ma soprattutto ai genovesi che non possono sempre e solo subire il porto. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.

Messina: "Riempimento Ronco-Canepa in ritardo di 15 anni. Pronti a chiedere i danni"

L'amministratore delegato della Ignazio Messina parla anche dei depositi costieri e dell'ipotesi trasferimento a ponte Somalia Prosegue il nostro viaggio attraverso gli auspici del mondo portuale (e dei cittadini che vivono a stretto contatto col porto) per il 2026. Oggi incontriamo Ignazio Messina, amministratore delegato della Ignazio Messina. "I miei auspici sono molto vecchi, perché il principale auspicio è che qualcuno finalmente si occupi e possa terminare il riempimento Ronco Canepa: l'inizio delle opere risale al 2004, siamo nel 2026, sono passati 22 anni dall'inizio delle opere propedeutiche a realizzare tale riempimento e rispetto a quanto previsto nella concessione a oggi siamo in ritardo "solo" di 15 anni. Se dovessero portare a termine tutto il riempimento con tutto quello che era previsto nell'ambito della concessione e quindi tutto quel terminal unico, finirà in prossimità della fine della concessione che scade nel 2035. "A causa dei ritardi abbiamo perso opportunità e soldi" E quindi tutto il nostro piano di impresa è stato completamente sballato da un certo punto di vista, ci siamo dovuti arrangiare sul mercato anche perché nel frattempo l'Autorità portuale, come ben sapete, ha deciso di puntare sul terminal GPT di Spinelli come secondo polo contenitori insieme a Bettolo e al Sech, per cui tutte le opere che avremmo dovuto fare, o soluzioni tipo il cono aereo per permettere l'ingresso delle navi da 6-8 mila TEU previste nel 2009, non sono state fatte e quindi noi abbiamo dovuto rivoluzionare completamente il nostro piano e soprattutto abbiamo perso un sacco di soldi, un sacco di opportunità sul mercato. Finora non abbiamo chiesto soldi, danni all'Autorità portuale, ma o troviamo una soluzione insieme oppure dovremmo chiedere danni all'Autorità portuale. Mi spiace dire questo visto che è appena arrivato il nuovo presidente, è vero che questa situazione dipende dalle passate gestioni però è anche vero che c'è continuità amministrativa, noi non possiamo più rimanere così in sospeso. Il nuovo piano regolatore portuale "farà i conti con le concessioni in atto" Quindi anche dal nuovo piano regolatore portuale vi aspettate che ci sia disegnato il riempimento? Non so che ambizioni abbiano, ma voglio dire che intanto il nuovo piano regolatore portuale, per quanto possa cambiare, dovrà tener conto anche delle attuali concessioni perché altrimenti le dovrà mettere in discussione quindi non credo che il senso sia quello di aprire dei nuovi contenziosi, ma avendo rinnovato tutte le concessioni del bacino di Sampierdarena e andando verso il rinnovo quella di Voltri, da quello che si legge sui giornali, credo che il nuovo piano regolatore portuale non so che cosa potrà mettere in mano, se non a partire dal 2035-2040 in poi o in accordo con le attuali concessioni. Cioè lei dice ad esempio se un terminal deve fare contenitori non si può nel nuovo piano regolatore scrivere magari rotabili, se la concessione per i contenitori dura sia nel 2040, teoricamente



i rotabili si fanno dal 2040 in avanti...? Sì Il patata bollente dei depositi costieri Altro tema, depositi costieri, si parla del trasferimento ipotetico a Ponte Somalia, si è in attesa della giustizia amministrativa. Voi a Ponte Somalia siete presenti col terminal San Giorgio quindi siete molto appesi Eh sì, siamo molto appesi, però siccome il nostro lavoro è quello di fare attività di impresa e abbiamo comprato il terminal San Giorgio per svolgere attività di impresa, quindi per fare i terminalisti, appena preso abbiamo speso oltre 3 milioni di euro per demolire un magazzino che non serviva più, che non era più coerente col traffico da sviluppare, e per poter incrementare lo sviluppo del traffico dei rotabili e in generale le autostrade del mare (l'attuale cliente del terminal San Giorgio più importante per i rotabili è Grimaldi) e quindi per poter offrire un maggior sviluppo anche del traffico di Grimaldi, e se non sarà lui a svilupparlo prenderemo altri clienti per sviluppare questa tipologia di traffico. Sui depositi costieri, quando abbiamo comprato il terminal San Giorgio ci siamo ovviamente impegnati a mantenere gli impegni che si erano presi nella passata gestione del terminal, però non siamo così favorevoli all'insediamento dei depositi costieri anche perché mi sembra di capire che, da quello che ho letto sui giornali, il Consiglio di Stato abbia visto, perlomeno le analisi che hanno fatto fare, delle criticità. E poi credo che anche col cambio del Comune non ci sia più questa pressione a trasferire i depositi costieri. Comunque i patti erano chiari e anche i patti che aveva preso il terminal San Giorgio nei confronti delle istituzioni e soprattutto dell'Autorità portuale, perché siamo in casa dell'Autorità portuale, non prevedono un insediamento così imminente dei depositi costieri anche perché poi è stato fatto in maniera molto diversa rispetto a quella che ci era stata prospettata, ma soprattutto l'insediamento dei depositi costieri credo che porrebbe grandi limiti anche ai lati, dove ci siamo noi con Messina e il terminal San Giorgio (tutte e due società possedute da Messina), perché una delle condizioni è che non ci fossero alcune limitazioni all'attività nei lati e quei depositi sicuramente impatterebbero sulla nostra attività. Ma quando vi scade la concessione a Somalia? Nel 2033, e quindi casomai aspettino il fine della concessione Perché altrimenti si va allo scontro? Sì, si va allo scontro. Noi ci difenderemo, ma non vogliamo che le nostre parole vengano lette in modo sbagliato, perché dove sono oggi i depositi sicuramente sono in mezzo alle case e quindi la situazione è problematica, ma ci possono essere altre soluzioni molto più fattibili. E soprattutto mettere un altro deposito di merci altamente infiammabili nel centro del bacino di Sampierdarena, con tutte quelle che sappiamo essere le problematiche di gestione di questa merce, non sia giusto, soprattutto anche durante le fasi di imbarco e sbarco. Credo che oggi creerebbero molti problemi e ci sarebbe una concentrazione di merci altamente infiammabili molto importante e soprattutto i terminal vicini, tipo il nostro, che sarebbero soggetti alla Seveso 3, solamente per la presenza di questo terminal, quindi ci creerebbe delle limitazioni molto importanti che in questo momento non auspichiamo. Ignazio Messina, amministratore delegato della Ignazio Messina La nuova diga e le opportunità che creerà Le faccio un'ultima domanda a risposta rapida: la nuova diga che si sta costruendo sarà veramente utile? Assolutamente sì. Nella

prima fase era molto legata allo sviluppo di due terminal. Adesso fortunatamente (e grande fautore è stato il commissario Bucci) è stata veramente una bella idea quella di sviluppare subito la fase 2 e quindi anche tutto il resto vicino a Sampierdarena potrà avere uno sviluppo maggiore. E allora lì, alcune cose che non si potevano ipotizzare prima con la diga attuale, si potrebbero fare, quindi uno sviluppo molto importante anche di traffico. Bisogna un po' capire poi la tempistica, perchè nel nostro caso credo che i termini finali per poter usufruire dello specchio acqueo della nuova diga siano vicini alla fine della concessione. Purtroppo ho 60 anni, non so se riuscirò a vederla dal punto di vista professionale ma spero proprio di sì".

Ravenna si candida a Capitale italiana del mare 2026. Il sindaco: "Così proiettiamo la nostra città nel mondo"

Presentato il dossier per conquistare il bando ministeriale: un piano da 8 milioni di euro e 71 iniziative per valorizzare l'economia blu e l'identità marittima della città. La città di Ravenna si candida a diventare Capitale italiana del mare 2026. Il bando, indetto a fine 2025 dal Ministero della Protezione Civile, Dipartimento politiche del Mare, mette in palio un milione di euro per la città. La selezione avverrà il primo febbraio, e il titolo sarà assegnato tutti gli anni a partire dal 2026. Il dossier, presentato oggi dal sindaco Alessandro Barattoni e dallo staff del Comune, prevede un piano di investimenti da 8 milioni di euro e 71 iniziative complessive. Oltre al primo cittadino, all'incontro hanno partecipato la responsabile dell'Unità operativa Politiche Europee del Comune di Ravenna e coordinatrice del progetto Emanuela Medeghini e il capo dell'Area Cultura e Turismo del Comune, Roberto Cantagalli. Secondo Medeghini, sono state numerose le candidature in tutta Italia "di comuni costieri, dai più piccoli alle città più grandi". "Nel 2022 la città è stata la sede dello European maritime day e sarebbe significativo se l'iniziativa Capitale italiana del mare ripartisse dalla dimensione europea, e da Ravenna, per valorizzare il ruolo delle città costiere per la crescita blu sostenibile e per dare conto delle sfide e delle soluzioni innovative che le città marittime e portuali come Ravenna affrontano con soluzioni innovative", ha proseguito Medeghini, ricordando come il Comune di Ravenna abbia lavorato in modo tempestivo, visti i tempi ristretti. Al centro della candidatura, ritroviamo dunque la volontà di aumentare la conoscenza e la consapevolezza della cultura italiana del mare, la promozione del sistema mare e della città di Ravenna come eccellenza sotto diversi aspetti, ha chiarito Medeghini. "Ci abbiamo messo tutta la passione e l'impegno possibile", ha spiegato invece Barattoni, sottolineando come Ravenna sia una città naturalmente e storicamente votata all'acqua. "A Ravenna siamo infatti abituati a fare rete, mettendo insieme competenze diverse e fondendo le tante anime della città, che spaziano da una forte tradizione storico-artistica ad esperienze legate ad un mare che, ancora oggi, continua a proiettare l'immagine della nostra città nel mondo", ha ribadito Barattoni. "Siamo consapevoli che l'Italia conta 8 mila chilometri di costa, ma ci sembrava fondamentale cogliere questa occasione per creare una maggiore e trasversale connessione tra chi opera in questo settore", ha detto il primo cittadino. Roberto Cantagalli ha invece sottolineato l'importanza della collaborazione tra gli attori del sistema **portuale** e i diversi attori pubblici e privati, che "hanno deciso di condividere una visione di futuro" partecipando attivamente al progetto. Da parte sua, il presidente della Camera di commercio di Ferrara Ravenna, Giorgio Guberti, ha spiegato che il mare è per Ravenna "una risorsa inesauribile di opportunità". "La blue economy a Ravenna vale 936,4 milioni di euro, conta 15.944 occupati e 2.549 imprese, non è più quindi solo una componente settoriale,



Presentato il dossier per conquistare il bando ministeriale: un piano da 8 milioni di euro e 71 iniziative per valorizzare l'economia blu e l'identità marittima della città. La città di Ravenna si candida a diventare Capitale italiana del mare 2026. Il bando, indetto a fine 2025 dal Ministero della Protezione Civile, Dipartimento politiche del Mare, mette in palio un milione di euro per la città. La selezione avverrà il primo febbraio, e il titolo sarà assegnato tutti gli anni a partire dal 2026. Il dossier, presentato oggi dal sindaco Alessandro Barattoni e dallo staff del Comune, prevede un piano di investimenti da 8 milioni di euro e 71 iniziative complessive. Oltre al primo cittadino, all'incontro hanno partecipato la responsabile dell'Unità operativa Politiche Europee del Comune di Ravenna e coordinatrice del progetto Emanuela Medeghini e il capo dell'Area Cultura e Turismo del Comune, Roberto Cantagalli. Secondo Medeghini, sono state numerose le candidature in tutta Italia "di comuni costieri, dai più piccoli alle città più grandi". "Nel 2022 la città è stata la sede dello European maritime day e sarebbe significativo se l'iniziativa Capitale italiana del mare ripartisse dalla dimensione europea, e da Ravenna, per valorizzare il ruolo delle città costiere per la crescita blu sostenibile e per dare conto delle sfide e delle soluzioni innovative che le città marittime e portuali come Ravenna affrontano con soluzioni innovative", ha proseguito Medeghini, ricordando come il Comune di Ravenna abbia lavorato in modo tempestivo, visti i tempi ristretti. Al centro della candidatura, ritroviamo dunque la volontà di aumentare la conoscenza e la consapevolezza della cultura italiana del mare, la promozione del sistema mare e della città di Ravenna come eccellenza sotto diversi aspetti, ha chiarito Medeghini.

Ravenna Today

Ravenna

ma una realtà che evolve rapidamente e che chiede strumenti capaci di connettere dati, territori, imprese e istituzioni", ha detto Guberti a margine della presentazione. Tra le prime grandi iniziative che compongono il mosaico della candidatura, l'Autorità Portuale ha già confermato la manifestazione 'Deportibus': una grande kermesse dedicata al mondo portuale che si terrà a Ravenna dal 21 al 23 maggio prossimi. Il festival rappresenterà uno dei momenti centrali del programma, con un calendario di eventi in via di definizione che animerà l'intero hub portuale.

Ravenna si candida a diventare capitale italiana del mare 2026

Presentata la candidatura 2026 con il Tavolo del mare e una rete ampia di istituzioni, enti e realtà del territorio. La città di Ravenna si candida a diventare capitale italiana del mare 2026. Il bando, indetto dal Dipartimento Politiche del Mare, si è chiuso martedì 20 gennaio e come primo atto concreto ha lasciato dietro di sé l'istituzione di un 'Tavolo del mare' a cui hanno preso parte i tanti soggetti che vivono e animano il territorio. Al Tavolo hanno partecipato **Autorità di Sistema portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale; Regione Emilia-Romagna; Camera di commercio Ferrara Ravenna; Provincia di Ravenna; Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità - Delta del Po (Emilia-Romagna); Alma Mater Studiorum - Università di Bologna; Istituto Tecnico Industriale Statale "Nullo Baldini"; CESTHA Centro Sperimentale per la Tutela degli Habitat APS; Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini; Fondazione Parco Archeologico di Classe-RavennAntica; Circolo Velico Ravennate ASD; The Historical Diving Society Italia; The International Propeller Club Port of Ravenna; Ravenna Civitas Cruise Port S.R.L.; Osservatorio Nazionale Tutela del Mare mediante la presentazione di lettere di sostegno alla proposta progetto. A coordinare l'intenso lavoro di raccordo e di messa in rete dei materiali è stata Emanuela Medeghini, responsabile dell'unità operativa Politiche Europee del Comune di Ravenna. "Lavorare a questa candidatura - sottolinea Medeghini - è stato entusiasmante: i contributi tempestivi e di qualità apportati dai nostri partner e dalle diverse strutture comunali, e la tenacia del team di candidatura, hanno dimostrato che siamo una squadra, capace e proattiva. La messa a **sistema** di linee strategiche e progettualità in corso, in logica multidisciplinare, ci ha consentito di tracciare uno stato dell'arte utilissimo, che ci restituisce l'immagine di una comunità del mare di Ravenna coesa, innovativa e aperta. Nel 2022 Ravenna è stata la sede dello European Maritime Day, sarebbe significativo se l'iniziativa Capitale italiana del mare ripartisse dalla dimensione europea, e da Ravenna, per valorizzare il ruolo delle città costiere per la crescita blu sostenibile e per dare conto delle sfide e delle soluzioni innovative che le città marittime e portuali come Ravenna affrontano con soluzioni innovative". Roberto Cantagalli - capo Area Cultura e Turismo del Comune di Ravenna - ha messo l'accento su come il lavoro svolto in questi mesi abbia posto le basi per l'attività futura. "Grazie alla candidatura - spiega Cantagalli - tutti gli attori del **sistema portuale** e la rete dei soggetti pubblici e privati attraverso i quali si sviluppa la relazione fra la città e il mare, hanno deciso di condividere una visione di futuro, hanno definito obiettivi comuni e hanno delineato un **sistema** partecipativo di governance destinato a durare nel tempo. Attraverso la candidatura non vogliamo dimostrare di essere i migliori, ma vogliamo rafforzare le condizioni per continuare a



Presentata la candidatura 2026 con il Tavolo del mare e una rete ampia di istituzioni, enti e realtà del territorio. La città di Ravenna si candida a diventare capitale italiana del mare 2026. Il bando, indetto dal Dipartimento Politiche del Mare, si è chiuso martedì 20 gennaio e come primo atto concreto ha lasciato dietro di sé l'istituzione di un 'Tavolo del mare' a cui hanno preso parte i tanti soggetti che vivono e animano il territorio. Al Tavolo hanno partecipato Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale; Regione Emilia-Romagna; Camera di commercio Ferrara Ravenna; Provincia di Ravenna; Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità - Delta del Po (Emilia-Romagna); Alma Mater Studiorum - Università di Bologna; Istituto Tecnico Industriale Statale "Nullo Baldini"; CESTHA Centro Sperimentale per la Tutela degli Habitat APS; Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini; Fondazione Parco Archeologico di Classe-RavennAntica; Circolo Velico Ravennate ASD; The Historical Diving Society Italia; The International Propeller Club Port of Ravenna; Ravenna Civitas Cruise Port S.R.L.; Osservatorio Nazionale Tutela del Mare mediante la presentazione di lettere di sostegno alla proposta progetto. A coordinare l'intenso lavoro di raccordo e di messa in rete dei materiali è stata Emanuela Medeghini, responsabile dell'unità operativa Politiche Europee del Comune di Ravenna. "Lavorare a questa candidatura - sottolinea Medeghini - è stato entusiasmante: i contributi tempestivi e di qualità apportati dai nostri partner e dalle diverse strutture comunali, e la tenacia del team di candidatura, hanno dimostrato che siamo una squadra, capace e proattiva. La messa a sistema di linee strategiche e progettualità in corso, in logica multidisciplinare, ci ha consentito di

migliorarci". "Come sindaco di Ravenna, città naturalmente e storicamente vocata all'acqua, non posso che salutare con entusiasmo l'istituzione del riconoscimento, all'interno del Piano del Mare, di una Capitale italiana del Mare - ha spiegato il primo cittadino Alessandro Barattoni - elemento che restituisce una centralità alle città costiere e portuali come la nostra, nella propulsione delle fondamentali priorità del Piano stesso. "Siamo consapevoli - ha ripreso Barattoni - che l'Italia conta 8 mila chilometri di costa, ma ci sembrava fondamentale cogliere questa occasione per creare una maggiore e trasversale connessione tra chi, a diverso titolo, opera in questo settore. Il primo vero elemento tangibile di questa candidatura è l'aver istituzionalizzato una rete di attori locali che continueranno a lavorare insieme a prescindere dall'esito e con cui continueremo ad investire per il bene del territorio. Ravenna, città dalla storia millenaria, è proiettata al futuro anche grazie ad un porto di rilievo internazionale e ha di fronte a sé diverse sfide, a partire dalla rigenerazione urbana di aree, in particolare legate alla zona della Darsena, che saranno esempio di sostenibilità ambientale e inclusività sociale. Un altro tema prioritario è senza dubbio la conciliazione tra la qualità della vita dei residenti e dei tanti turisti che ogni giorno visitano la nostra città e l'aspetto **portuale**, che vede in Ravenna lo scalo di riferimento della regione Emilia-Romagna da cui quotidianamente transitano milioni di tonnellate di merci dirette in tutto il mondo e che, con l'ultimazione del nuovo Terminal Crociere Home Port, a Porto Corsini, diventerà un polo di attracco moderno, multifunzionale e sempre più internazionale, progettato per accogliere un numero crescente di navi da crociera e offrire servizi qualificati a turisti, operatori e residenti. Questi elementi convivono con le numerose componenti dell'economia marittima, con particolare attenzione alle pratiche di diffusione della conoscenza del mare, alla tutela della biodiversità e all'uso sostenibile delle risorse marine. Nei prossimi anni saremo infatti i primi in Italia ad ospitare un'area protetta in ambiente marino con fondali sabbiosi nello specchio di acqua tra Lido di Dante e Lido di Classe. Iniziative e progettualità alle quali l'eventuale riconoscimento di Capitale italiana del Mare potrebbe portare benefici in termini di ulteriore visibilità, sempre assecondando il principio di una trasversalità che porta questa 'comunità del mare' ad aprirsi ai cittadini e al Paese. A Ravenna siamo infatti abituati a fare rete, mettendo insieme competenze diverse e fondendo le tante anime della città, che spaziano da una forte tradizione storico-artistica ad esperienze legate ad un mare che, ancora oggi, continua a proiettare l'immagine della nostra città nel mondo".

Shipping Italy

Ravenna

Controlli incrementati sull'import di cereali nel porto di Ravenna

La Regione Emilia Romagna approva una delibera che prevede anche l'invio di reportistica periodica per orientare la politica della giunta in materia Nel **porto** di **Ravenna** e nell'aeroporto di Bologna saranno incrementati i controlli sui prodotti agroalimentari importati, con un occhio in particolare a quelli del segmento cerealicolo. Lo ha comunicato la Regione Emilia Romagna, annunciando l'approvazione di una delibera - ad oggi non ancora pubblicata sul sito dell'ente - che ha lo scopo di "tutelare ulteriormente la salute pubblica e i prodotti locali, contro fenomeni di concorrenza sleale" in un comparto "particolarmente esposto a rischi legati alla qualità e alla sicurezza delle produzioni". L'atto appena approvato, spiega la Regione una nota, impartisce indicazioni ai settori e ai servizi regionali competenti - in particolare quello Fitosanitario e Difesa delle produzioni e quello di Igiene alimenti e nutrizione (Sian) - affinché "assicurino un adeguato coordinamento operativo, garantendo coerenza e continuità tra i controlli ufficiali effettuati all'ingresso sul territorio regionale e quelli svolti successivamente sul mercato regionale interno". Verrà dunque "rafforzato il sistema dei controlli ufficiali sugli alimenti di origine vegetale importati, con particolare attenzione ai cereali e ai prodotti cerealicoli, in conformità al Regolamento (Ue) 2017/625 e alla normativa nazionale in vigore". La delibera prevede anche che sia prodotta reportistica periodica sulle importazioni cerealicole, con "dati su volumi, provenienze ed eventuali non conformità rilevate nei controlli", allo scopo di "orientare la programmazione e gli indirizzi politico-amministrativi della Giunta e supportare eventuali proposte, in sede nazionale ed europea". La Regione segnalerà quindi ai ministeri competenti criticità che possono minare le condizioni per una concorrenza paritaria sulle produzioni locali, anche "in relazione alla qualità merceologica delle partite introdotte e alle import tolerance stabilite dall'Unione europea, qualora tali limiti massimi di residui concessi ai Paesi terzi generino situazioni di mancata reciprocità". Misure ulteriori - di tipo organizzativo, tecnico e formativo - potranno essere adottate "per consolidare l'efficacia dei controlli ufficiali e sostenere la capacità operativa delle strutture coinvolte". "Le molteplici segnalazioni degli operatori interessati - sottolineano gli assessori all'Agricoltura, Alessio Mammi, e alle Politiche per la salute, Massimo Fabi- evidenziano come, nell'ultima campagna, il comparto cerealicolo risulti esposto a rischi connessi alla qualità e alla sicurezza delle produzioni, con ripercussioni sulla competitività e sulla tenuta delle imprese e delle filiere agricole e agroalimentari regionali, e del comparto nel suo complesso. Occorre dunque intervenire tempestivamente per proteggere al meglio il nostro agroalimentare e, in parallelo, i consumatori, nonché le eccellenze del nostro territorio, la cui qualità è riconosciuta a livello internazionale". In Emilia-Romagna i controlli all'importazione



Shipping Italy

Ravenna

sono gestiti dall'Ufficio veterinario adempimenti comunitari - Posto di controllo frontaliero (Uvac-Pcf) con sedi nel porto di Ravenna e nell'aeroporto di Bologna. Presso i Pcf, i controlli sono finalizzati a testare la conformità ai requisiti fitosanitari e qualitativi previsti dalle norme Ue e nazionali, tramite verifiche documentali, d'identità e fisiche, e controlli analitici. In particolare cereali e prodotti affini sono sottoposti a campionamento per la ricerca di specifici analiti, come residui di antiparassitari (tra cui glifosato), aflatossine, ocratossina A, piombo, cadmio. I Servizi di igiene degli alimenti e della nutrizione (Sian) - Settore sanità regionale sono incaricati di orientare la programmazione dei controlli ufficiali (ispezioni sul mercato interno e di destinazione) sul comparto cerealicolo. Questi includono analisi per contaminanti, per residui di prodotti fitosanitari e per parametri microbiologici. L'obiettivo è garantire un presidio efficace sui flussi di importazione anche dopo che le merci hanno lasciato il Pcf, operando in collaborazione con le autorità nazionali.

RAVENNA: Capitale del Mare '26, Ci candidiamo per nostra storia millenaria

Mirco Paganelli

Anche Ravenna ha presentato la candidatura a Capitale italiana del Mare 2026. La città bizantina ha infatti partecipato al bandi indetto dal Dipartimento politiche del mare che si è chiuso il 20 gennaio. Ravenna, per l'occasione, ha istituito un Tavolo del mare' a cui hanno partecipato Autorità portuale, Camera di commercio, i parchi del Delta del Po, Università di Bologna ed altre realtà del territorio in ambito culturale e sportivo. Ravenna, città dalla storia millenaria ha commentato il sindaco Alessandro Barattoni -, è proiettata al futuro anche grazie ad un porto di rilievo internazionale e ha di fronte a sé diverse sfide, a partire dalla rigenerazione urbana di aree, in particolare legate alla zona della Darsena, che saranno esempio di sostenibilità ambientale e inclusività sociale. Nei prossimi anni ha annunciato il sindaco - saremo i primi in Italia ad ospitare un'area protetta in ambiente marino con fondali sabbiosi nello specchio di acqua tra Lido di Dante e Lido di Classe.



«La sanità marittima non regge più, le istituzioni si facciano sentire»

I marittimi Cgil tornano alla carica denunciando l'odissea di un lavoratore malato oncologico **LIVORNO**. La sanità marittima non ce la fa più: negli ultimi anni, «e con crescente evidenza», stanno emergendo «criticità nel funzionamento, in particolare per quanto riguarda l'accesso e la continuità dei servizi garantiti dalla Sasn di **Livorno**», cioè il centro che si occupa dei servizi di assistenza sanitaria al personale navigante. Sono «difficoltà che ricadono direttamente sui lavoratori del mare, spesso proprio nei momenti di maggiore fragilità». Non è un segreto: già nelle scorse settimane vi sono state proteste e iniziative di lotta con cui il sindacato ha alzato il velo sul fatto che la sanità marittima a **Livorno** può contare su forze ridottissime. A tornare alla carica adesso sono i marittimi Cgil segnalando l'odissea di «un marittimo livornese, affetto da gravi patologie oncologiche e regolarmente in malattia, che nel giorno stesso di un intervento chirurgico ospedaliero si è trovato ad affrontare notevoli difficoltà per ottenere il prolungamento della certificazione sanitaria». Il motivo? A causa dell'«assenza del medico di turno, per motivi documentati», il lavoratore è stato «indirizzato verso un altro medico fiduciario, con conseguenti ritardi e incertezze procedurali che hanno reso particolarmente complesso un passaggio che avrebbe dovuto essere semplice e automatico». La cosa si è risolta «solo dopo numerosi tentativi e grazie alla disponibilità del personale sanitario presente»: il marittimo è riuscito ad ottenere «un prolungamento della malattia, vivendo però una situazione di forte stress e disagio umano in una giornata già segnata da un delicato intervento chirurgico». Quest'esperienza dolorosa - viene sottolineato - «si è aggiunta al peso della malattia e ha fatto emergere, ancora una volta, le fragilità del sistema». Il documento sindacale insiste su un aspetto: «È importante chiarire che non si tratta di una critica rivolta ai singoli medici o al personale sanitario, che spesso opera con professionalità e spirito di servizio anche in condizioni difficili». Il punto è un altro: le problematiche hanno invece «una natura strutturale e organizzativa, legata alla carenza di risorse, alla discontinuità del servizio e alla mancanza di un adeguato supporto istituzionale». I marittimi Cgil vogliono mettere in chiaro che «in una città come **Livorno**, da sempre legata al mare e al lavoro marittimo, queste situazioni risultano particolarmente gravi». Aggiungendo poi: «La sanità marittima non può dipendere dalla buona volontà dei singoli, ma - viene ribadito - deve essere sostenuta in modo concreto dagli enti statali e regionali preposti, attraverso investimenti, programmazione e un rafforzamento stabile dei servizi». Ecco perché questa mobilitazione sindacale chiede «un intervento deciso delle istituzioni competenti». Obiettivo: sia «garantita la piena operatività della "Sasn" (servizi di assistenza sanitaria al personale navigante) e assicurata ai marittimi una tutela sanitaria continua, dignitosa e certa, soprattutto nei



I marittimi Cgil tornano alla carica denunciando l'odissea di un lavoratore malato oncologico **LIVORNO**. La sanità marittima non ce la fa più: negli ultimi anni, «e con crescente evidenza», stanno emergendo «criticità nel funzionamento, in particolare per quanto riguarda l'accesso e la continuità dei servizi garantiti dalla Sasn di Livorno», cioè il centro che si occupa dei servizi di assistenza sanitaria al personale navigante. Sono «difficoltà che ricadono direttamente sui lavoratori del mare, spesso proprio nei momenti di maggiore fragilità». Non è un segreto: già nelle scorse settimane vi sono state proteste e iniziative di lotta con cui il sindacato ha alzato il velo sul fatto che la sanità marittima a Livorno può contare su forze ridottissime. A tornare alla carica adesso sono i marittimi Cgil segnalando l'odissea di «un marittimo livornese, affetto da gravi patologie oncologiche e regolarmente in malattia, che nel giorno stesso di un intervento chirurgico ospedaliero si è trovato ad affrontare notevoli difficoltà per ottenere il prolungamento della certificazione sanitaria». Il motivo? A causa dell'«assenza del medico di turno, per motivi documentati», il lavoratore è stato «indirizzato verso un altro medico fiduciario, con conseguenti ritardi e incertezze procedurali che hanno reso particolarmente complesso un passaggio che avrebbe dovuto essere semplice e automatico». La cosa si è risolta «solo dopo numerosi tentativi e grazie alla disponibilità del personale sanitario presente»: il marittimo è riuscito ad ottenere «un prolungamento della malattia, vivendo però una situazione di forte stress e disagio umano in una giornata già segnata da un delicato intervento chirurgico». Quest'esperienza dolorosa - viene sottolineato - «si è aggiunta al peso della malattia e ha fatto emergere, ancora una volta, le fragilità del sistema». Il documento sindacale insiste su un aspetto: «È importante chiarire che non si tratta di una critica rivolta ai singoli medici o al personale sanitario, che spesso opera con professionalità e spirito di servizio anche in condizioni difficili». Il punto è un altro: le problematiche hanno invece «una natura strutturale e organizzativa, legata alla carenza di risorse, alla discontinuità del servizio e alla mancanza di un adeguato supporto istituzionale». I marittimi Cgil vogliono mettere in chiaro che «in una città come **Livorno**, da sempre legata al mare e al lavoro marittimo, queste situazioni risultano particolarmente gravi». Aggiungendo poi: «La sanità marittima non può dipendere dalla buona volontà dei singoli, ma - viene ribadito - deve essere sostenuta in modo concreto dagli enti statali e regionali preposti, attraverso investimenti, programmazione e un rafforzamento stabile dei servizi». Ecco perché questa mobilitazione sindacale chiede «un intervento deciso delle istituzioni competenti». Obiettivo: sia «garantita la piena operatività della "Sasn" (servizi di assistenza sanitaria al personale navigante) e assicurata ai marittimi una tutela sanitaria continua, dignitosa e certa, soprattutto nei

La Gazzetta Marittima

Livorno

momenti più delicati del loro percorso di vita e di lavoro». Anche nella sanità marittima «tutela della salute, dignità del lavoro e rispetto delle persone devono tornare ad essere principi al centro».

Messaggero Marittimo

Livorno

Livorno, riassegnate a LTM le aree di Darsena 1 e Calata Bengasi

LIVORNO - L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha disposto la riassegnazione temporanea a LTM Livorno Terminal Marittimo Autostrade del Mare S.r.l. di circa 81 mila metri quadrati di aree demaniali marittime situate in Darsena n.1 e sulla Calata Bengasi, nel porto di Livorno. L'autorizzazione decorre dal 19 Gennaio per le superfici già nella disponibilità della società e dalla data di effettiva consegna per le aree oggetto della licenza di subingresso precedentemente rilasciata a Lorenzini. Quest'ultima, nel 2024, aveva infatti ottenuto ai sensi dell'articolo 46 del Codice della Navigazione l'utilizzo fino al 31 Dicembre 2025 di 18 mila metri quadrati destinati alle operazioni portuali legate alla merce varia. Per tutte le aree assentite, la scadenza dell'autorizzazione è fissata al 31 Dicembre 2026. LTM, costituita nel 1998, opera prevalentemente nel settore delle autostrade del mare ed è specializzata nelle operazioni di imbarco e sbarco di mezzi rotabili semirimorchi, camion, autoarticolati e autovetture su navi traghetto di tipo Ro-Ro. Dal 2017 la società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Onorato Armatori S.r.l. Nel Marzo 2025, a fronte della progressiva contrazione dei traffici, LTM aveva comunicato l'intenzione di non rinnovare la concessione in scadenza a Dicembre dello stesso anno, spingendo l'Autorità portuale ad avviare l'iter per il riaffidamento delle aree. La riassegnazione provvisoria è maturata al termine di una procedura avviata dall'ente per raccogliere manifestazioni di interesse e valutare la disponibilità di operatori a occupare temporaneamente gli spazi, nelle more della definizione dell'affidamento pluriennale della concessione in Darsena n.1. "L'obiettivo è assicurare un proficuo utilizzo del bene demaniale in attesa del completamento dell'iter procedurale, secondo le modalità che emergeranno dalla consultazione preliminare di mercato avviata a Dicembre", ha spiegato il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio. "In questo modo ha aggiunto siamo intervenuti anche a sostegno della continuità occupazionale dei lavoratori di LTM".



Ship Mag

Livorno

Livorno rafforza l'intermodalità con il potenziamento del fascio ferroviario portuale

Appalto da 3,1 milioni per allungare i binari e migliorare l'accesso ferroviario alle banchine Livorno - Il Porto di Livorno accelera sul trasporto ferroviario con un intervento di potenziamento di un fascio binari situato tra via Leonardo da Vinci e via Galvani. L'opera rientra nel progetto "Agro-Li", finanziato con risorse del Pnrr nell'ambito del bando per lo sviluppo della logistica agroalimentare sotto il coordinamento del Ministero dell'Agricoltura, ma con benefici estesi all'intero sistema portuale. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha comunicato l'avvio del cantiere, affidato con un appalto da 3,1 milioni di euro, finalizzato all'estensione dell'attuale fascio ferroviario a quattro binari. L'intervento consentirà di ottenere moduli di circa 600 metri, migliorando l'efficienza operativa del terminal ferroviario e permettendo la gestione di treni lunghi almeno 550 metri senza necessità di spezzamento. I lavori, la cui prima fase dovrebbe concludersi entro fine giugno, prevedono l'allungamento differenziato dei binari, il collegamento tra il primo e il secondo binario e il ripristino della linea davanti al terminal Lorenzini, così da agevolare le operazioni di composizione e scomposizione dei convogli senza interferire con l'attraversamento stradale di via Galvani. È inoltre prevista la pavimentazione dell'intera area per favorire il carico laterale, mentre le superfici di stoccaggio interessate dall'estensione saranno redistribuite lungo via Leonardo da Vinci. Secondo quanto emerso e riportato dalla Gazzetta Marittima, l'intervento rappresenta un tassello di un disegno infrastrutturale più ampio che include lo scavalco ferroviario tra porto e interporto, lo sviluppo della Darsena Europa e i nuovi collegamenti ferroviari verso l'entroterra. La quota di container movimentati via treno dal porto di Livorno si attesta intorno al 19%, dato che l'Autorità punta a incrementare ulteriormente grazie al rafforzamento dell'infrastruttura ferroviaria.



«Rigassificatore qui? Prima parliamo di quel che il governo non ha fatto»

Giani: delle 10 opere promesse tre anni fa se ne stanno realizzando a malapena due FIRENZE. Sul rigassificatore di **Piombino** sta tornando una discussione impostata sull'emergenza: in estate scade la concessione e bisogna affrettarsi. Ma il punto è un altro: l'ok alla collocazione dato nell'ottobre 2022 aveva come contraltare la realizzazione di una serie di interventi a beneficio di **Piombino**. Peccato che dei dieci previsti ne siano tutt'al più in corso di realizzazione un paio. La Regione Toscana non ci sta e dice che ogni dibattito deve ripartire dal mancato rispetto degli impegni assunti: lo fa per bocca del presidente Eugenio Giani che manda al governo un messaggio esplicito: «Snam ha presentato una proposta di proroga della concessione - spiega anche nella veste di commissario straordinario - ma, prima di parlare di questo, sarebbe opportuno fissare un incontro con governo e Snam stessa per parlare degli impegni disattesi». L'arrivo del rigassificatore Italis Lng, ora ormeggiata nel **porto** di **Piombino**, era messa in correlazione - viene fatto rilevare dalla Regione Toscana - con «i dieci punti, legati alle concessioni e mitigazioni, contenuti nel memorandum allegato alla delibera di giunta con la quale è stata data attuazione all'ordinanza commissariale che ha autorizzato l'ormeggio della nave». È Giani a unire i puntini: «Nel memorandum sono previste 10 opere di mitigazione e compensazione e fino a questo punto possiamo dire che se ne stanno realizzando due: quella per le bonifiche, per la quale sono stati messi a disposizione 88 milioni di euro, quindi il primo lotto della strada 398, per il bypass che da Rimaterìa porta alla circolare di Gagno, anche se per il secondo lotto sono stati eliminati 55 milioni di fondi del Pnrr». A ciò si aggiunga «la parziale realizzazione del punto legato alla zona logistica semplificata per le aree industriali». Il "governatore" toscano dice che convocare un incontro per parlare di questi impegni disattesi - che erano contenuti nel memorandum - è «condizione preliminare per qualsiasi altra decisione». E aggiunge: «Quell'atto che ho emanato e firmato il 25 ottobre 2022 aveva come presupposto il memorandum, approvato dalla giunta regionale il giorno precedente. Dunque, il nuovo intervento di Giani esce dall'altolà alla proroga che aveva contrassegnato le scorse settimane ma non ci sta a discutere solo di proroga o comunque della permanenza del rigassificatore a **Piombino**. A suo giudizio, bisogna partire da qualcos'altro. E questo "qualcos'altro" è il mancato rispetto degli impegni solennemente da Roma con **Piombino** e con i piombinesi: «Sapere che su 10 opere - prosegue - ne sono state in pratica realizzate, o se ne stanno realizzando, appena due, è ingiustificato». Da tradurre così: prima di qualsiasi questione su quale sarà il futuro del rigassificatore, «deve esserci un tavolo che chiarisca il perché non si sono volute realizzare le opere di mitigazione». Di più: «Vorrei sapere perché governo e Snam non hanno agito nella direzione che abbiamo concordato, quando ho assunto



Giani: delle 10 opere promesse tre anni fa se ne stanno realizzando a malapena due FIRENZE. Sul rigassificatore di Piombino sta tornando una discussione impostata sull'emergenza: in estate scade la concessione e bisogna affrettarsi. Ma il punto è un altro: l'ok alla collocazione dato nell'ottobre 2022 aveva come contraltare la realizzazione di una serie di interventi a beneficio di Piombino. Peccato che dei dieci previsti ne siano tutt'al più in corso di realizzazione un paio. La Regione Toscana non ci sta e dice che ogni dibattito deve ripartire dal mancato rispetto degli impegni assunti: lo fa per bocca del presidente Eugenio Giani che manda al governo un messaggio esplicito: «Snam ha presentato una proposta di proroga della concessione - spiega anche nella veste di commissario straordinario - ma, prima di parlare di questo, sarebbe opportuno fissare un incontro con governo e Snam stessa per parlare degli impegni disattesi». L'arrivo del rigassificatore Italis Lng, ora ormeggiata nel porto di Piombino, era messa in correlazione - viene fatto rilevare dalla Regione Toscana - con «i dieci punti, legati alle concessioni e mitigazioni, contenuti nel memorandum allegato alla delibera di giunta con la quale è stata data attuazione all'ordinanza commissariale che ha autorizzato l'ormeggio della nave». È Giani a unire i puntini: «Nel memorandum sono previste 10 opere di mitigazione e compensazione e fino a questo punto possiamo dire che se ne stanno realizzando due: quella per le bonifiche, per la quale sono stati messi a disposizione 88 milioni di euro, quindi il primo lotto della strada 398, per il bypass che da Rimaterìa porta alla circolare di Gagno, anche se per il secondo lotto sono stati eliminati 55 milioni di fondi del Pnrr». A ciò si aggiunga «la parziale realizzazione del punto legato alla zona logistica semplificata per le aree industriali». Il "governatore" toscano dice che convocare un incontro per parlare di questi impegni disattesi - che erano contenuti nel memorandum - è «condizione

La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

il ruolo e la responsabilità di commissario straordinario, superando tra l'altro vari ostacoli burocratici per far partire un'opera concepita per sopperire al fabbisogno nazionale di gas, in una fase molto delicata, ed abbassare il costo delle bollette». Nella richiesta al governo, pur usando la formula dell' "auspicio" anziché d'un aut aut, Giani cerca di alzare il tiro e chiede che come interlocutore non basta più il ministro Pichetto Fratin ma, visto com'è andata finora, come una sorta di garanzia in più occorre il coinvolgimento di Palazzo Chigi: «Credo che adesso sia fondamentale confrontarsi sugli impegni assunti da tutti i soggetti coinvolti. Auspicherei che al tavolo, oltre al ministro Pichetto Fratin, ci fosse anche la presidenza del Consiglio, dato che il memorandum indica specificamente come autorità attuatrici sia i ministeri che la presidenza». Poi una stoccata al governo di centrodestra guidato da Giorgia Meloni (così come di centrodestra è la giunta locale piombinese): «Quando concordammo tutti gli atti in carica c'era il governo Draghi: sono convinto che, se fosse stato confermato, che gli impegni assunti sarebbero stati realizzati. Con il cambio di governo, nonostante le sollecitazioni, si è fermato tutto o quasi».

Comitato di Gestione Portuale, Pd: L'Elba abbia un proprio rappresentante

Comunicato Stampa

"L'isola esprime tre dei sei porti che compongono l'intera **ADSP** e un traffico passeggeri di oltre 3 milioni di unità all'anno, che fanno del porto di Piombino (per la direttrice Elba) uno dei principali porti passeggeri d'Italia" Lo scorso 11 dicembre, il presidente dell'autorità portuale Davide Gariglio ha nominato il Comitato di Gestione dei porti dell'**ADSP** del Mar Tirreno Settentrionale del quale fanno parte i porti di Livorno e Piombino e i porti elbani. Di questo organismo, fondamentale per il governo complessivo dei porti, dello sviluppo, delle criticità, delle opportunità di crescita, fanno parte lo stesso presidente Gariglio, il comandante della capitaneria di porto, un componente designato dal comune di Livorno e uno dal comune di Piombino, come sede e ex sede di Autorità Portuale. Manca, ad oggi, la nomina di un delegato per la regione Toscana che andrà a chiudere la composizione del Comitato: così il Partito Democratico Isola d'Elba. Appare assurdo che la legge nazionale non contempli la nomina di un proprio delegato per l'isola d'Elba in quanto non ex sede autonoma di Autorità Portuale. L'Elba esprime tre dei sei porti che compongono l'intera **ADSP** e un traffico passeggeri di oltre 3 milioni di unità all'anno, che fanno del porto di Piombino (per la direttrice Elba) uno dei principali porti passeggeri d'Italia prosegue Per l'Elba, tra l'altro, il porto e la sua gestione sono vitali per gli spostamenti quotidiani per lavoro, per studio, per salute. Ancora di più dei porti di Livorno e Piombino che sono più interessati al settore commerciale. Chiediamo quindi che sia la Regione a farsi carico di questa grave stortura nazionale, che comporta che l'Elba non abbia mai avuto rappresentanti nel Comitato di Gestione portuale. La Regione nomini un membro elbano, con competenze nel settore, nel comitato di gestione portuale e lo faccia diventare prassi negli anni a venire. Anche da queste forme di rappresentanza si misura l'attenzione alle aree disagiate e si colmano le disuguaglianze territoriali. L'Elba ha pieno diritto di essere rappresentata nel Comitato di Gestione dell'**ADSP**, conclude.



01/22/2026 09:37 Comunicato Stampa

"L'isola esprime tre dei sei porti che compongono l'intera ADSP e un traffico passeggeri di oltre 3 milioni di unità all'anno, che fanno del porto di Piombino (per la direttrice Elba) uno dei principali porti passeggeri d'Italia" Lo scorso 11 dicembre, il presidente dell'autorità portuale Davide Gariglio ha nominato il Comitato di Gestione dei porti dell'ADSP del Mar Tirreno Settentrionale del quale fanno parte i porti di Livorno e Piombino e i porti elbani. Di questo organismo, fondamentale per il governo complessivo dei porti, dello sviluppo, delle criticità, delle opportunità di crescita, fanno parte lo stesso presidente Gariglio, il comandante della capitaneria di porto, un componente designato dal comune di Livorno e uno dal comune di Piombino, come sede e ex sede di Autorità Portuale. Manca, ad oggi, la nomina di un delegato per la regione Toscana che andrà a chiudere la composizione del Comitato: così il Partito Democratico Isola d'Elba. "Appare assurdo che la legge nazionale non contempli la nomina di un proprio delegato per l'isola d'Elba in quanto non ex sede autonoma di Autorità Portuale. L'Elba esprime tre dei sei porti che compongono l'intera ADSP e un traffico passeggeri di oltre 3 milioni di unità all'anno, che fanno del porto di Piombino (per la direttrice Elba) uno dei principali porti passeggeri d'Italia - prosegue - Per l'Elba, tra l'altro, il porto e la sua gestione sono vitali per gli spostamenti quotidiani per lavoro, per studio, per salute. Ancora di più dei porti di Livorno e Piombino che sono più interessati al settore commerciale". "Chiediamo quindi che sia la Regione a farsi carico di questa grave stortura nazionale, che comporta che l'Elba non abbia mai avuto rappresentanti nel Comitato di Gestione portuale. La Regione nomini un membro elbano, con competenze nel settore, nel comitato di gestione portuale e lo faccia diventare prassi negli anni a venire. Anche da queste forme di rappresentanza si misura l'attenzione alle aree disagiate e si colmano le disuguaglianze territoriali. L'Elba ha

Hub formativo dei porti di Roma e del Lazio, il Pincio al tavolo dell'AdSP

Alessi: «È stato un incontro molto positivo e ringrazio il presidente **Raffaele Latrofa** e l'**Autorità di sistema portuale** per aver promosso un confronto serio e operativo su un tema decisivo come quello delle competenze» Redazione Web CIVITAVECCHIA - Hub formativo dei porti di Roma e del Lazio, il Comune di Civitavecchia al tavolo dell'**Autorità di Sistema Portuale**: prosegue e si rafforza il percorso di orientamento alle professioni del mare.

Advertisement Il comune di Civitavecchia ha partecipato al tavolo tecnico promosso dall'**Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale, avviato per mettere in rete istituzioni, imprese, compagnie armatoriali e **sistema ITS** con l'obiettivo di costruire un Hub Formativo dedicato al **sistema portuale** del Lazio. L'incontro ha rappresentato un passaggio importante per affrontare, in modo strutturato e condiviso, il tema delle competenze e del reperimento di personale qualificato nei settori della portualità, della crocieristica e della blue economy. Un lavoro che mira a ridurre il disallineamento tra domanda e offerta di lavoro, rafforzare l'offerta di figure specialistiche e certificate e rendere più efficiente, continuativa e aggiornata la formazione in base ai reali fabbisogni del mercato. L'amministrazione comunale «accoglie - spiegano dal Pincio - con grande favore l'iniziativa dell'**Autorità portuale** e ribadisce la piena disponibilità a contribuire alla costruzione del modello, valorizzando anche l'esperienza già avviata sul territorio con il percorso di orientamento alle professioni del mare realizzato insieme agli istituti superiori e alla formazione professionale, in collaborazione con le compagnie e gli operatori del porto. Un percorso che prosegue e che, proprio grazie al coordinamento avviato dall'AdSP, potrà essere ulteriormente consolidato e messo a **sistema**». L'assessore al Lavoro Piero Alessi ha commentato: «È stato un incontro molto positivo e ringrazio il presidente **Raffaele Latrofa** e l'**Autorità di sistema portuale** per aver promosso un confronto serio e operativo su un tema decisivo come quello delle competenze. Civitavecchia è già impegnata da tempo su questo fronte con un percorso concreto di orientamento alle professioni del mare, costruito insieme alle scuole, alla formazione professionale e agli operatori del settore. Oggi quel lavoro può crescere ancora, integrandosi in una visione più ampia che metta in rete il **sistema portuale** laziale. Il nostro obiettivo resta chiaro: offrire ai giovani opportunità reali e costruire, con tutti i partner, una filiera formativa capace di rispondere alle esigenze del porto e delle imprese». Il comune di Civitavecchia conferma quindi la volontà di dare continuità al percorso già avviato e di contribuire ai prossimi passaggi del tavolo tecnico, affinché la città sia parte attiva della costruzione dell'Hub e della definizione di strumenti, spazi e collaborazioni utili a rendere il Lazio un laboratorio



Alessi: «È stato un incontro molto positivo e ringrazio il presidente Raffaele Latrofa e l'Autorità di sistema portuale per aver promosso un confronto serio e operativo su un tema decisivo come quello delle competenze» Redazione Web CIVITAVECCHIA - Hub formativo dei porti di Roma e del Lazio, il Comune di Civitavecchia al tavolo dell'Autorità di Sistema Portuale: prosegue e si rafforza il percorso di orientamento alle professioni del mare. Advertisement Il comune di Civitavecchia ha partecipato al tavolo tecnico promosso dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, avviato per mettere in rete istituzioni, imprese, compagnie armatoriali e sistema ITS con l'obiettivo di costruire un Hub Formativo dedicato al sistema portuale del Lazio. L'incontro ha rappresentato un passaggio importante per affrontare, in modo strutturato e condiviso, il tema delle competenze e del reperimento di personale qualificato nei settori della portualità, della crocieristica e della blue economy. Un lavoro che mira a ridurre il disallineamento tra domanda e offerta di lavoro, rafforzare l'offerta di figure specialistiche e certificate e rendere più efficiente, continuativa e aggiornata la formazione in base ai reali fabbisogni del mercato. L'amministrazione comunale «accoglie - spiegano dal Pincio - con grande favore l'iniziativa dell'Autorità portuale e ribadisce la piena disponibilità a contribuire alla costruzione del modello, valorizzando anche l'esperienza già avviata sul territorio con il percorso di orientamento alle professioni del mare realizzato insieme agli istituti superiori e alla formazione professionale, in collaborazione con le compagnie e gli operatori del porto. Un percorso che prosegue e che, proprio grazie al coordinamento avviato dall'AdSP, potrà essere ulteriormente consolidato e messo a sistema». L'assessore al Lavoro Piero Alessi ha commentato: «È stato un incontro molto positivo e ringrazio il presidente Raffaele Latrofa e l'Autorità di sistema portuale per aver promosso un confronto serio e

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta


di formazione **portuale** innovativa e replicabile. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Hub formativo dei porti del Lazio, Civitavecchia entra nel progetto dell'Autorità Portuale

Obiettivo: ridurre il divario tra domanda e offerta di lavoro, rafforzare le competenze nel settore portuale e mettere in rete scuole, imprese e operatori del sistema portuale laziale. Alcune famose statue che simboleggiano la pace nel mondo: I monumenti che raccontano la cultura della pace attraverso l'arte.

Il Faro Online

Hub formativo dei porti del Lazio, Civitavecchia entra nel progetto dell'Autorità Portuale



01/22/2026 18:11

Obiettivo: ridurre il divario tra domanda e offerta di lavoro, rafforzare le competenze nel settore portuale e mettere in rete scuole, imprese e operatori del sistema portuale laziale. Alcune famose statue che simboleggiano la pace nel mondo: I monumenti che raccontano la cultura della pace attraverso l'arte.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Hub formativo dei porti di Roma e del Lazio, il Pincio al tavolo dell'AdSP

CIVITAVECCHIA - Hub formativo dei porti di Roma e del Lazio, il Comune di Civitavecchia al tavolo dell'**Autorità di Sistema Portuale**: prosegue e si rafforza il percorso di orientamento alle professioni del mare. Il comune di Civitavecchia ha partecipato al tavolo tecnico promosso dall'**Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale, avviato per mettere in rete istituzioni, imprese, compagnie armatoriali e **sistema ITS** con l'obiettivo di costruire un Hub Formativo dedicato al **sistema portuale** del Lazio. L'incontro ha rappresentato un passaggio importante per affrontare, in modo strutturato e condiviso, il tema delle competenze e del reperimento di personale qualificato nei settori della portualità, della crocieristica e della blue economy. Un lavoro che mira a ridurre il disallineamento tra domanda e offerta di lavoro, rafforzare l'offerta di figure specialistiche e certificate e rendere più efficiente, continuativa e aggiornata la formazione in base ai reali fabbisogni del mercato. L'amministrazione comunale «accoglie - spiegano dal Pincio - con grande favore l'iniziativa dell'**Autorità portuale** e ribadisce la piena disponibilità a contribuire alla costruzione del modello, valorizzando anche l'esperienza già avviata sul territorio con il percorso di orientamento alle professioni del mare realizzato insieme agli istituti superiori e alla formazione professionale, in collaborazione con le compagnie e gli operatori del porto. Un percorso che prosegue e che, proprio grazie al coordinamento avviato dall'AdSP, potrà essere ulteriormente consolidato e messo a **sistema**». L'assessore al Lavoro Piero Alessi ha commentato: «È stato un incontro molto positivo e ringrazio il presidente Raffaele Latrofa e l'**Autorità di sistema portuale** per aver promosso un confronto serio e operativo su un tema decisivo come quello delle competenze. Civitavecchia è già impegnata da tempo su questo fronte con un percorso concreto di orientamento alle professioni del mare, costruito insieme alle scuole, alla formazione professionale e agli operatori del settore. Oggi quel lavoro può crescere ancora, integrandosi in una visione più ampia che metta in rete il **sistema portuale** laziale. Il nostro obiettivo resta chiaro: offrire ai giovani opportunità reali e costruire, con tutti i partner, una filiera formativa capace di rispondere alle esigenze del porto e delle imprese». Il comune di Civitavecchia conferma quindi la volontà di dare continuità al percorso già avviato e di contribuire ai prossimi passaggi del tavolo tecnico, affinché la città sia parte attiva della costruzione dell'Hub e della definizione di strumenti, spazi e collaborazioni utili a rendere il Lazio un laboratorio di formazione **portuale** innovativa e replicabile.

©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



CIVITAVECCHIA - Hub formativo dei porti di Roma e del Lazio, il Comune di Civitavecchia al tavolo dell'Autorità di Sistema Portuale: prosegue e si rafforza il percorso di orientamento alle professioni del mare. Il comune di Civitavecchia ha partecipato al tavolo tecnico promosso dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, avviato per mettere in rete istituzioni, imprese, compagnie armatoriali e sistema ITS con l'obiettivo di costruire un Hub Formativo dedicato al sistema portuale del Lazio. L'incontro ha rappresentato un passaggio importante per affrontare, in modo strutturato e condiviso, il tema delle competenze e del reperimento di personale qualificato nei settori della portualità, della crocieristica e della blue economy. Un lavoro che mira a ridurre il disallineamento tra domanda e offerta di lavoro, rafforzare l'offerta di figure specialistiche e certificate e rendere più efficiente, continuativa e aggiornata la formazione in base ai reali fabbisogni del mercato. L'amministrazione comunale «accoglie - spiegano dal Pincio - con grande favore l'iniziativa dell'Autorità portuale e ribadisce la piena disponibilità a contribuire alla costruzione del modello, valorizzando anche l'esperienza già avviata sul territorio con il percorso di orientamento alle professioni del mare realizzato insieme agli istituti superiori e alla formazione professionale, in collaborazione con le compagnie e gli operatori del porto. Un percorso che prosegue e che, proprio grazie al coordinamento avviato dall'AdSP, potrà essere ulteriormente consolidato e messo a sistema». L'assessore al Lavoro Piero Alessi ha commentato: «È stato un incontro molto positivo e ringrazio il presidente Raffaele Latrofa e l'Autorità di sistema portuale per aver promosso un confronto serio e operativo su un tema decisivo come quello delle competenze. Civitavecchia è già impegnata da tempo su questo fronte con un percorso concreto di orientamento alle professioni del mare, costruito insieme alle scuole, alla formazione

Il Comune di Civitavecchia al tavolo tecnico dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno

Il Comune di Civitavecchia ha partecipato al tavolo tecnico promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, avviato per mettere in rete istituzioni, imprese, compagnie armatoriali e sistema ITS con l'obiettivo di costruire un Hub Formativo dedicato al sistema portuale del Lazio. L'incontro ha rappresentato un passaggio importante per affrontare, in modo strutturato e condiviso, il tema delle competenze e del reperimento di personale qualificato nei settori della portualità, della crocieristica e della blue economy. Il lavoro sul disallineamento tra domanda e offerta di lavoro. Un lavoro che mira a ridurre il disallineamento tra domanda e offerta di lavoro, rafforzare l'offerta di figure specialistiche e certificate e rendere più efficiente, continuativa e aggiornata la formazione in base ai reali fabbisogni del mercato. L'Amministrazione comunale accoglie con grande favore l'iniziativa dell'Autorità portuale e ribadisce la piena disponibilità a contribuire alla costruzione del modello, valorizzando anche l'esperienza già avviata sul territorio con il percorso di orientamento alle professioni del mare realizzato insieme agli istituti superiori e alla formazione professionale, in collaborazione con le compagnie e gli operatori del porto. Un percorso che prosegue e che, proprio grazie al coordinamento avviato dall'AdSP, potrà essere ulteriormente consolidato e messo a sistema. Comunicato Stampa Leggi le altre news.



GUARDIA DI FINANZA * «RECUPERATI 3 MILIONI DI EURO DI IMPOSTA REGIONALE, NAPOLI SCOPRE L'EVASIONE NEI PORTI DEL MAR TIRRENO CENTRALE»

****Recuperati oltre 3 milioni di euro di imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime**** All'esito di un'attività d'indagine della Procura Regionale per la Campania della Corte dei conti, coordinata dai Vice Procuratori Generali Gianluca Braghó e Davide Vitale e condotta da militari della Guardia di finanza di Napoli, sono stati recuperati oltre 3 milioni di euro a titolo di imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime. In particolare, l'attività investigativa, delegata alle fiamme gialle del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria Napoli e dal Reparto Operativo Aeronavale Napoli, è stata finalizzata a verificare la regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**. Nel corso degli accertamenti è emerso il sistematico mancato versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi, da parte della totalità degli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime, pari a una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del relativo canone, è stata istituita dall'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ed è stata recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n. 1 del 26 gennaio 1972. Fino al 2024, anche alla luce della sentenza n. 131/2024 della Corte costituzionale, si era ritenuto, erroneamente, che tale imposta non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle **Autorità di Sistema Portuale**, diversamente da quanto avveniva per le concessioni rilasciate, ad esempio, dai Comuni, per i tratti di costa di rispettiva competenza. A seguito delle attività investigative della Corte dei conti, la Regione Campania, quale titolare finale del diritto all'introito delle somme, è intervenuta con la legge regionale n. 13 del 22 luglio 2025. Con tale provvedimento, che ha innovato le disposizioni già contenute nella legge regionale n. 5 del 2013, è stata individuata nell'**Autorità di Sistema Portuale**, in qualità di ente concedente, l'amministrazione titolare del potere-dovere di accertare e riscuotere l'imposta nei confronti dei concessionari. L'**Autorità di Sistema Portuale** si è quindi attivata inviando 422 avvisi di messa in mora ai concessionari risultati inadempienti, intimando il pagamento dell'imposta dovuta con riferimento agli ultimi cinque anni. Da ultimo, la Regione Campania ha comunicato alla Corte dei conti e alla Guardia di finanza che le attività finora svolte hanno già prodotto un rilevante ed efficace "effetto conformativo", consentendo l'introito nelle casse regionali di complessivi 3.132.507 euro.



01/22/2026 07:16

****Recuperati oltre 3 milioni di euro di imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime**** All'esito di un'attività d'indagine della Procura Regionale per la Campania della Corte dei conti, coordinata dai Vice Procuratori Generali Gianluca Braghó e Davide Vitale e condotta da militari della Guardia di finanza di Napoli, sono stati recuperati oltre 3 milioni di euro a titolo di imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime. In particolare, l'attività investigativa, delegata alle fiamme gialle del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria Napoli e dal Reparto Operativo Aeronavale Napoli, è stata finalizzata a verificare la regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Nel corso degli accertamenti è emerso il sistematico mancato versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi, da parte della totalità degli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime, pari a una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del relativo canone, è stata istituita dall'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ed è stata recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n. 1 del 26 gennaio 1972. Fino al 2024, anche alla luce della sentenza n. 131/2024 della Corte costituzionale, si era ritenuto, erroneamente, che tale imposta non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle Autorità di Sistema Portuale, diversamente da quanto avveniva per le concessioni rilasciate, ad esempio, dai Comuni, per i tratti di costa di rispettiva competenza. A seguito delle attività investigative della Corte dei conti, la Regione Campania, quale titolare finale del diritto all'introito delle somme, è intervenuta con la legge regionale n. 13 del 22 luglio 2025. Con tale provvedimento, che ha innovato le disposizioni già contenute nella legge regionale n. 5 del 2013, è stata individuata

Concessioni demaniali marittime, in Campania recuperate imposte per 3 milioni

Grazie a un'indagine della Guardia di Finanza e della Corte dei conti Ammonta a oltre tre milioni di euro il totale delle imposte regionali sulle concessioni demaniali recuperate con l'indagine della Guardia di Finanza di Napoli coordinata dalla procura regionale della Corte dei conti della Campania (vice procuratori generali Gianluca Braghó e Davide Vitale). Gli accertamenti del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria Napoli e del Reparto Operativo Aeronavale Napoli, concentratesi sulla regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, hanno consentito di evidenziare che il versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi veniva disatteso da parte della totalità degli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia (Napoli). L'**Autorità di Sistema Portuale**, sulla base delle risultanze investigative della fiamme gialle, quindi deciso di inviare 422 avvisi di messa in mora ai concessionari inadempienti chiedendo il pagamento dell'imposta e finora sono confluiti nelle casse regionali ben 3 milioni e 132mila euro. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime, pari a una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del relativo canone, - spiega una nota - è stata istituita dall'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ed è stata recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n. 1 del 26 gennaio 1972. Fino al 2024, anche alla luce della sentenza n. 131/2024 della Corte costituzionale, si era ritenuto, erroneamente, che tale imposta non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle **Autorità di Sistema Portuale**, diversamente da quanto avveniva per le concessioni rilasciate, ad esempio, dai Comuni, per i tratti di costa di rispettiva competenza.



Grazie a un'indagine della Guardia di Finanza e della Corte dei conti Ammonta a oltre tre milioni di euro il totale delle imposte regionali sulle concessioni demaniali recuperate con l'indagine della Guardia di Finanza di Napoli coordinata dalla procura regionale della Corte dei conti della Campania (vice procuratori generali Gianluca Braghó e Davide Vitale). Gli accertamenti del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria Napoli e del Reparto Operativo Aeronavale Napoli, concentratesi sulla regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, hanno consentito di evidenziare che il versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi veniva disatteso da parte della totalità degli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia (Napoli). L'Autorità di Sistema Portuale, sulla base delle risultanze investigative della fiamme gialle, quindi deciso di inviare 422 avvisi di messa in mora ai concessionari inadempienti chiedendo il pagamento dell'imposta e finora sono confluiti nelle casse regionali ben 3 milioni e 132mila euro. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime, pari a una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del relativo canone, - spiega una nota - è stata istituita dall'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ed è stata recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n. 1 del 26 gennaio 1972. Fino al 2024, anche alla luce della sentenza n. 131/2024 della Corte costituzionale, si era ritenuto, erroneamente, che tale imposta non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle Autorità di Sistema Portuale, diversamente da quanto avveniva per le concessioni rilasciate ai comuni, dai Comuni, per i tratti di costa di rispettiva competenza.

Cronache Della Campania

Napoli

Concessioni demaniali marittime, in Campania in 422 non pagavano

Evasione nei porti campani: la Corte dei Conti recupera 3 milioni di euro. L'indagine della Guardia di Finanza svela il mancato versamento delle imposte regionali sulle concessioni demaniali a Napoli, Salerno e Castellammare. Decisivo l'intervento legislativo dopo anni di interpretazioni errate. Ascolta questo articolo ora... Le casse della Regione Campania incassano un tesoretto da oltre 3 milioni di euro grazie a una complessa indagine contabile che ha fatto luce su un'evasione sistematica nei principali scali portuali del territorio. L'operazione, coordinata dai Vice Procuratori Generali Gianluca Braghó e Davide Vitale della Procura Regionale della Corte dei conti e condotta dal Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria e dal Reparto Aeronavale della Guardia di Finanza di Napoli, ha svelato come la totalità degli operatori economici attivi nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia non versasse l'addizionale regionale sui canoni demaniali. Al centro del caso un'erronea interpretazione normativa che durava da decenni. Basandosi su un presupposto poi smentito dalla Corte Costituzionale, si riteneva che l'imposta regionale (pari a una quota tra il 10% e il 25% del canone) non dovesse applicarsi alle concessioni rilasciate dall'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale. Tale esenzione di fatto, che differenziava ingiustamente queste concessioni da quelle comunali, è stata definitivamente superata anche grazie a una nuova legge regionale approvata nel luglio 2025. L'impulso investigativo ha costretto l'**Autorità** di **Sistema Portuale** a correre ai ripari, inviando 422 avvisi di messa in mora ai concessionari inadempienti per recuperare le somme non versate nell'ultimo quinquennio. L'azione legale ha generato un immediato "effetto conformativo": le imprese coinvolte hanno iniziato a regolarizzare le proprie posizioni, permettendo alla Regione Campania di recuperare finora 3. 507 euro. Il monitoraggio della Guardia di Finanza proseguirà per garantire che il flusso dei pagamenti diventi strutturale, sanando una falla che per anni ha sottratto risorse vitali alla collettività.



Cronache Della Campania

Napoli

Torre del Greco, bonifica al porto: recuperate sei tonnellate di rifiuti dai fondali

L'operazione congiunta della Guardia Costiera e del Nucleo Sub svela una discarica sommersa: rimossi due barchini affondati, pneumatici e un motore. Decisiva la collaborazione con il Comune per lo smaltimento. Ascolta questo articolo ora... Torre del Greco- Una vera e propria discarica sottomarina, nascosta sotto il pelo dell'acqua nel cuore dell'area portuale. È quanto emerso al termine di una complessa operazione di bonifica condotta dalla Guardia Costiera di Torre del Greco, che si è conclusa proprio nella giornata di oggi. Il bilancio dell'intervento è pesante: circa sei tonnellate di rifiuti di ogni genere sono state strappate al mare e smaltite. L'attività, svolta in due fasi nevralgiche il 15 e il 22 gennaio 2026, ha visto l'impiego degli uomini della Capitaneria locale supportati dagli specialisti del 2° Nucleo Sub di Napoli. Durante le immersioni finalizzate alla vigilanza dell'ecosistema marino e del demanio, i sommozzatori si sono trovati di fronte a uno scenario di degrado preoccupante. Tra i fondali giacevano non solo i "classici" rifiuti portuali, ma ingombranti di notevoli dimensioni. Le operazioni di recupero hanno riportato in superficie due barchini affondati, un motore fuoribordo, vecchi pneumatici e pesanti blocchi di cemento "corpi morti". A questi si aggiungeva una gran quantità di materiale d'ormeggio ormai logoro e abbandonato, come ancore, gavitelli e cime, che costituivano un potenziale pericolo anche per la sicurezza della navigazione. Per completare la bonifica è stata necessaria una stretta sinergia istituzionale. Una volta che i militari, con l'ausilio di un operatore portuale munito di gru, hanno issato il materiale in banchina, è intervenuto il Comune di Torre del Greco. L'amministrazione ha attivato una ditta specializzata che ha provveduto al corretto smaltimento delle sei tonnellate di detriti. Dal comando della Guardia Costiera fanno sapere che l'operazione non resterà isolata. I controlli proseguiranno in maniera serrata lungo tutto il litorale di competenza, con l'obiettivo di prevenire nuovi sversamenti e reprimere i reati ambientali che minacciano la salute del golfo.



Cronache Della Campania
Torre del Greco, bonifica al porto: recuperate sei tonnellate di rifiuti dai fondali
 01/22/2026 20:31

L'operazione congiunta della Guardia Costiera e del Nucleo Sub svela una discarica sommersa: rimossi due barchini affondati, pneumatici e un motore. Decisiva la collaborazione con il Comune per lo smaltimento. Ascolta questo articolo ora... Torre del Greco- Una vera e propria discarica sottomarina, nascosta sotto il pelo dell'acqua nel cuore dell'area portuale. È quanto emerso al termine di una complessa operazione di bonifica condotta dalla Guardia Costiera di Torre del Greco, che si è conclusa proprio nella giornata di oggi. Il bilancio dell'intervento è pesante: circa sei tonnellate di rifiuti di ogni genere sono state strappate al mare e smaltite. L'attività, svolta in due fasi nevralgiche il 15 e il 22 gennaio 2026, ha visto l'impiego degli uomini della Capitaneria locale supportati dagli specialisti del 2° Nucleo Sub di Napoli. Durante le immersioni finalizzate alla vigilanza dell'ecosistema marino e del demanio, i sommozzatori si sono trovati di fronte a uno scenario di degrado preoccupante. Tra i fondali giacevano non solo i "classici" rifiuti portuali, ma ingombranti di notevoli dimensioni. Le operazioni di recupero hanno riportato in superficie due barchini affondati, un motore fuoribordo, vecchi pneumatici e pesanti blocchi di cemento "corpi morti". A questi si aggiungeva una gran quantità di materiale d'ormeggio ormai logoro e abbandonato, come ancore, gavitelli e cime, che costituivano un potenziale pericolo anche per la sicurezza della navigazione. Per completare la bonifica è stata necessaria una stretta sinergia istituzionale. Una volta che i militari, con l'ausilio di un operatore portuale munito di gru, hanno issato il materiale in banchina, è intervenuto il Comune di Torre del Greco. L'amministrazione ha attivato una ditta specializzata che ha provveduto al corretto smaltimento delle sei tonnellate di detriti. Dal comando della Guardia Costiera fanno sapere che l'operazione non resterà isolata. I controlli proseguiranno in maniera serrata lungo tutto il litorale di competenza, con l'obiettivo di prevenire

Concessioni marittime, maxi recupero fiscale in Campania: oltre 3 milioni di euro incassati

Matteo Giacobbe

Pubblicato il 22 Gennaio 2026 L'indagine della Guardia di Finanza Un'ampia attività investigativa ha fatto emergere che numerosi operatori economici titolari di concessioni demaniali marittime nelle aree di Napoli Salerno e Castellammare di Stabia non versavano l'addizionale regionale dovuta sui canoni L'indagine è stata condotta dalla Guardia di Finanza di Napoli , sotto il coordinamento della Corte dei Conti della Campania , e ha portato al recupero di oltre tre milioni di euro I controlli sulle concessioni portuali Gli accertamenti sono stati eseguiti dal Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria e dal Reparto Operativo Aeronavale di Napoli, concentrandosi sulla regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale Sulla base delle risultanze investigative, l'Autorità portuale ha inviato 422 avvisi di messa in mora , richiedendo il pagamento delle somme dovute. Oltre tre milioni già nelle casse regionali L'azione di recupero ha già prodotto risultati concreti: sono stati incassati 3 milioni e 132mila euro , confluiti direttamente nelle casse della Regione Campania . Un dato che conferma l'impatto significativo dell'operazione sul fronte delle entrate pubbliche. Cos'è l'addizionale sui canoni demaniali L'imposta sulle concessioni demaniali marittime prevede una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del canone . È stata istituita con la legge 16 maggio 1970, n. 281 e recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n. 1 del 26 gennaio 1972 Il chiarimento normativo Fino al 2024, anche alla luce della sentenza n. 131/2024 della Corte costituzionale , si era diffusa un'interpretazione errata secondo cui l'imposta fosse applicabile solo alle concessioni rilasciate dai Comuni e non a quelle rilasciate dalle Autorità di Sistema Portuale Le verifiche della Guardia di Finanza hanno invece chiarito l'obbligo di versamento , consentendo così il recupero delle somme non corrisposte negli anni precedenti. Lascia un commento.



Naples Shipping Week 2026: comunicate le date della manifestazione

(FERPRESS) Napoli, 22 GEN Dal 26 al 31 ottobre 2026 Napoli ospiterà la 7a edizione della Naples **Shipping** Week (NSW26), la settimana dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata dal Propeller Club Port of Naples e da ClickutilityTeam. Un appuntamento ormai consolidato nel panorama nazionale e internazionale, punto di riferimento per la comunità marittima, portuale e logistico-industriale, come confermato dai numeri dell'ultima edizione: 40 eventi a calendario, oltre 4.000 partecipanti e più di 100 partner coinvolti. La settimana partenopea ospiterà una serie di eventi, aperti all'intera comunità marittima, tra workshop, conferenze e momenti di confronto dedicati ai temi chiave dello **shipping**, della logistica, dell'innovazione tecnologica e dello sviluppo sostenibile del sistema marittimo e portuale. Naples **Shipping** Week, una governance sempre più ampia e condivisa. Cresce il gruppo di lavoro che sostiene e promuove la manifestazione, con il coinvolgimento delle principali istituzioni politiche e amministrative del territorio, delle associazioni marittime e portuali, del mondo accademico e della ricerca, tra cui: Comune di Napoli; Città Metropolitana di Napoli; Regione Campania; ADSP Mar Tirreno

Centrale; Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Campania; Assoagenti; Associazione NEREI A.P.S; Assospena; Città della Scienza; CNR IRISS; CNR ISMed; Lega Navale Italiana (sezioni campane); Stazione Zoologica Anton Dohrn; Touring Club Italiano Campania; Unione Industriali Napoli; Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli; Università degli Studi di Napoli Federico II; Università degli Studi di Napoli Parthenope. In particolare, nel pomeriggio dello scorso 20 gennaio nella Sala Giunta di Palazzo San Giacomo, il Comune di Napoli ha ospitato la prima riunione di avvicinamento all'evento di ottobre. Presente per il Comune l'Assessore alle Infrastrutture con delega al mare Edoardo Cosenza. Il recupero del rapporto tra la città ed il mare attraverso interventi di valorizzazione della costa cittadina del suo mare è uno degli asset strategici del Comune di Napoli ha dichiarato Cosenza pertanto anche a nome del Sindaco Manfredi confermo l'interesse dell'Amministrazione per l'evento. Nel corso dell'incontro il Presidente di The International Propeller Club Port of Naples Umberto Masucci, ha dichiarato: Stiamo preparando un grande Naples **Shipping** Week, abbiamo una forte squadra organizzativa composta dal Propeller ma anche dalle Istituzioni e da tutte le Associazioni del Cluster. La riunione del Gruppo di lavoro nella Sala Giunta del Comune di Napoli ha un alto valore simbolico e ringrazio molto il Sindaco Manfredi e l'Assessore Cosenza per l'ospitalità e per il sostegno. Infine Masucci, insieme a Carlo Silva, presidente di ClickutilityTeam, ha dato alcune anticipazioni del palinsesto della **shipping** week: come di consueto nei primi due giorni si svolgeranno gli eventi promossi dagli enti di ricerca e dalle associazioni, mentre il terzo giorno sarà dedicato alle Università con conferenze di profilo scientifico. Infine giovedì 29 e venerdì 30 ottobre, il Centro



01/22/2026 13:01

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. Sei abbonato? Accedi >> L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + iva. Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario. Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

FerPress

Napoli

Congressi della Stazione Marittima ospiterà la 18a edizione di Port&ShippingTech, il forum internazionale dedicato alle innovazioni tecnologiche per lo sviluppo del sistema logistico e marittimo, Main Conference della NSW. Sempre la sera di venerdì 30 si svolgerà l'evento di networking di punta della settimana, la cena conclusiva riservata alla community dello **shipping** nazionale ed internazionale. Nei prossimi mesi sarà rivelata e la prestigiosa location che ospiterà la Networking Dinner di NSW e saranno comunicati il programma completo, i temi portanti dell'edizione 2026 e i dettagli relativi ai singoli appuntamenti.

Concessioni demaniali marittime non ancora riscosse, operazione GdF

Un'ampia attività investigativa della Guardia di Finanza di Napoli, coordinata dalla Procura regionale della Corte dei conti della Campania, ha permesso di recuperare oltre tre milioni di euro di imposte regionali sulle concessioni demaniali marittime mai versate dagli operatori portuali di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. L'indagine, condotta dal Nucleo di Polizia EconomicoFinanziaria e dal Reparto Operativo Aeronavale, ha passato al setaccio la regolarità delle concessioni rilasciate dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, evidenziando un dato sorprendente: nessun concessionario aveva corrisposto l'addizionale regionale prevista sui canoni demaniali. Sulla base delle risultanze delle Fiamme Gialle, l'**Autorità portuale** ha inviato 422 avvisi di messa in mora ai concessionari inadempienti, chiedendo il pagamento dell'imposta dovuta. Ad oggi, nelle casse della Regione Campania sono già confluiti 3.132.000 euro, cifra destinata a crescere con il completamento delle procedure di recupero. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime: è prevista dall'art. 2 della legge 281/1970 è stata recepita dalla Campania con la legge regionale 1/1972 ammonta a una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del canone. Per anni si era ritenuto - in modo errato - che tale imposta non si applicasse alle concessioni rilasciate dalle **Autorità** di **Sistema Portuale**, ma solo a quelle rilasciate da enti come i Comuni. La sentenza n. 131/2024 della Corte costituzionale ha chiarito definitivamente il quadro, confermando la piena applicabilità dell'imposta anche alle **Autorità** portuali. Il caso ha un impatto significativo su diversi fronti: finanza pubblica: recupero immediato e incremento strutturale delle entrate regionali; concorrenza: fine di un vantaggio ingiustificato per gli operatori portuali rispetto ad altri concessionari demaniali; governance del demanio: necessità di maggiore coordinamento tra Stato, Regioni e **Autorità** portuali; effetto domino: altre Regioni potrebbero avviare verifiche analoghe.



Un'ampia attività investigativa della Guardia di Finanza di Napoli, coordinata dalla Procura regionale della Corte dei conti della Campania, ha permesso di recuperare oltre tre milioni di euro di imposte regionali sulle concessioni demaniali marittime mai versate dagli operatori portuali di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. L'indagine, condotta dal Nucleo di Polizia EconomicoFinanziaria e dal Reparto Operativo Aeronavale, ha passato al setaccio la regolarità delle concessioni rilasciate dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, evidenziando un dato sorprendente: nessun concessionario aveva corrisposto l'addizionale regionale prevista sui canoni demaniali. Sulla base delle risultanze delle Fiamme Gialle, l'**Autorità portuale** ha inviato 422 avvisi di messa in mora ai concessionari inadempienti, chiedendo il pagamento dell'imposta dovuta. Ad oggi, nelle casse della Regione Campania sono già confluiti 3.132.000 euro, cifra destinata a crescere con il completamento delle procedure di recupero. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime: è prevista dall'art. 2 della legge 281/1970 è stata recepita dalla Campania con la legge regionale 1/1972 ammonta a una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del canone. Per anni si era ritenuto - in modo errato - che tale imposta non si applicasse alle concessioni rilasciate dalle **Autorità** di **Sistema Portuale**, ma solo a quelle rilasciate da enti come i Comuni. La sentenza n. 131/2024 della Corte costituzionale ha chiarito definitivamente il quadro, confermando la piena applicabilità dell'imposta anche alle **Autorità** portuali. Il caso ha un impatto significativo su diversi fronti: finanza pubblica: recupero immediato e incremento strutturale delle entrate regionali; concorrenza: fine di un vantaggio ingiustificato per gli operatori portuali rispetto ad altri concessionari demaniali; governance del demanio: necessità di maggiore coordinamento tra Stato, Regioni e **Autorità** portuali; effetto domino: altre Regioni potrebbero avviare verifiche analoghe.

Il Nautilus

Napoli

Naples Shipping Week 2026: annunciate le date della nuova edizione

Napoli - Dal 26 al 31 ottobre 2026 **Napoli** ospiterà la 7a edizione della Naples Shipping Week (NSW26), la settimana dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata dal Propeller Club Port of Naples e da ClickutilityTeam. Un appuntamento ormai consolidato nel panorama nazionale e internazionale, punto di riferimento per la comunità marittima, portuale e logistico-industriale, come confermato dai numeri dell'ultima edizione: 40 eventi a calendario, oltre 4.000 partecipanti e più di 100 partner coinvolti. La settimana partenopea ospiterà una serie di eventi, aperti all'intera comunità marittima, tra workshop, conferenze e momenti di confronto dedicati ai temi chiave dello shipping, della logistica, dell'innovazione tecnologica e dello sviluppo sostenibile del sistema marittimo e portuale. Naples Shipping Week, una governance sempre più ampia e condivisa. Cresce il gruppo di lavoro che sostiene e promuove la manifestazione, con il coinvolgimento delle principali istituzioni politiche e amministrative del territorio, delle associazioni marittime e portuali, del mondo accademico e della ricerca, tra cui: Comune di **Napoli**; Città Metropolitana di **Napoli**; Regione Campania; ADSP Mar Tirreno Centrale; Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Campania; Assoagenti; Associazione NEREI A.P.S; Assospena; Città della Scienza; CNR - IRISS; CNR - ISMed; Lega Navale Italiana (sezioni campane); Stazione Zoologica Anton Dohrn; Touring Club Italiano - Campania; Unione Industriali **Napoli**; Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli; Università degli Studi di **Napoli** Federico II; Università degli Studi di **Napoli** Parthenope. In particolare, nel pomeriggio dello scorso 20 gennaio nella Sala Giunta di Palazzo San Giacomo, il Comune di **Napoli** ha ospitato la prima riunione di avvicinamento all'evento di ottobre. Presente per il Comune l'Assessore alle Infrastrutture con delega al mare Edoardo Cosenza. "Il recupero del rapporto tra la città ed il mare attraverso interventi di valorizzazione della costa cittadinae del suo mare è uno degli asset strategici del Comune di **Napoli**" ha dichiarato Cosenza "pertanto anche a nome del Sindaco Manfredi confermo l'interesse dell'Amministrazione per l'evento". Nel corso dell'incontro il Presidente di The International Propeller Club Port of Naples Umberto Masucci. ha dichiarato: "Stiamo preparando un grande Naples Shipping Week, abbiamo una forte squadra organizzativa composta dal Propeller ma anche dalle Istituzioni e da tutte le Associazioni del Cluster. La riunione del Gruppo di lavoro nella Sala Giunta del Comune di **Napoli** ha un alto valore simbolico e ringrazio molto il Sindaco Manfredi e l'Assessore Cosenza per l'ospitalità e per il sostegno". Infine Masucci, insieme a Carlo Silva, presidente di ClickutilityTeam, ha dato alcune anticipazioni del palinsesto della shipping week: come di consueto nei primi due giorni si svolgeranno gli eventi promossi dagli enti di ricerca e dalle associazioni,



01/22/2026 14:25

Napoli - Dal 26 al 31 ottobre 2026 Napoli ospiterà la 7a edizione della Naples Shipping Week (NSW26), la settimana dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata dal Propeller Club Port of Naples e da ClickutilityTeam. Un appuntamento ormai consolidato nel panorama nazionale e internazionale, punto di riferimento per la comunità marittima, portuale e logistico-industriale, come confermato dai numeri dell'ultima edizione: 40 eventi a calendario, oltre 4.000 partecipanti e più di 100 partner coinvolti. La settimana partenopea ospiterà una serie di eventi, aperti all'intera comunità marittima, tra workshop, conferenze e momenti di confronto dedicati ai temi chiave dello shipping, della logistica, dell'innovazione tecnologica e dello sviluppo sostenibile del sistema marittimo e portuale. Naples Shipping Week, una governance sempre più ampia e condivisa. Cresce il gruppo di lavoro che sostiene e promuove la manifestazione, con il coinvolgimento delle principali istituzioni politiche e amministrative del territorio, delle associazioni marittime e portuali, del mondo accademico e della ricerca, tra cui: Comune di Napoli; Città Metropolitana di Napoli; Regione Campania; ADSP Mar Tirreno Centrale; Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Campania; Assoagenti; Associazione NEREI A.P.S; Assospena; Città della Scienza; CNR - IRISS; CNR - ISMed; Lega Navale Italiana (sezioni campane); Stazione Zoologica Anton Dohrn; Touring Club Italiano - Campania; Unione Industriali Napoli; Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli; Università degli Studi di Napoli Federico II; Università degli Studi di Napoli Parthenope. In particolare, nel pomeriggio dello scorso 20 gennaio nella Sala Giunta di Palazzo San Giacomo, il Comune di Napoli ha ospitato la prima riunione di avvicinamento all'evento di ottobre. Presente per il Comune l'Assessore alle Infrastrutture con delega al mare Edoardo Cosenza. "Il recupero del rapporto tra la città ed il mare attraverso interventi di valorizzazione

Il Nautilus

Napoli

mentre il terzo giorno sarà dedicato alle Università con conferenze di profilo scientifico. Infine giovedì 29 e venerdì 30 ottobre, il Centro Congressi della Stazione Marittima ospiterà la 18a edizione di Port&ShippingTech, il forum internazionale dedicato alle innovazioni tecnologiche per lo sviluppo del sistema logistico e marittimo, Main Conference della NSW. Sempre la sera di venerdì 30 si svolgerà l'evento di networking di punta della settimana, la cena conclusiva riservata alla community dello shipping nazionale ed internazionale. Nei prossimi mesi sarà rivelata e la prestigiosa location che ospiterà la Networking Dinner di NSW e saranno comunicati il programma completo, i temi portanti dell'edizione 2026 e i dettagli relativi ai singoli appuntamenti. La NAPLES SHIPPING WEEK , manifestazione gemella della Genoa Shipping Week con cui, ad anni alterni, si passa il testimone, nasce grazie alla partnership instaurata tra il Propeller Club Port of Naples che aggrega tutti i principali rappresentanti del Cluster marittimo e ClickutilityTeam società leader nazionale nell'organizzazione di eventi B2B. www.nsweek.com PROPELLER CLUB PORT OF NAPLES promuove l'incontro e le relazioni tra persone che gravitano nei trasporti marittimi, terrestri, aerei; favorisce la formazione e l'aggiornamento tecnico, culturale tra tutti gli appartenenti alle categorie economiche e professionali legate alle attività marittime e dei trasporti internazionali e nazionali; aderisce all'associazione italiana dei Propeller Clubs. CLICKUTILITYTEAM è leader in Italia nell'ideazione e realizzazione di eventi B2B per i settori della mobilità sostenibile, logistica, energia, ambiente e high tech. Le sue competenze si sono evolute e consolidate nel tempo. ClickutilityTeam è oggi riconosciuta tra i più innovativi e originali organizzatori di Conference&Expo.

Informare

Napoli

Recuperati 3,1 milioni di euro di addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi non versati nei porti campani

422 avvisi di messa in mora ai concessionari risultati inadempienti La Procura regionale per la Campania della Corte dei Conti, a conclusione di un'indagine condotta con la Guardia di Finanza di Napoli finalizzata a verificare la regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall'**Autorità di Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centrale**, ha accertato il sistematico mancato versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi da parte della totalità degli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, consentendo di recuperare sinora più di 3,1 milioni di euro di versamenti non corrisposti. Ricordando che l'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime, pari ad una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del relativo canone, è stata istituita dall'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ed è stata recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n. 1 del 26 gennaio 1972, rendendo noti gli esiti dell'indagine il comando provinciale di Napoli della Guardia di Finanza ha spiegato che fino al 2024, anche alla luce della sentenza n. 131/2024 della Corte Costituzionale, si era ritenuto, erroneamente, che tale imposta non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle **Autorità di Sistema Portuale**, diversamente da quanto avveniva per le concessioni rilasciate, ad esempio, dai Comuni, per i tratti di costa di rispettiva competenza. A seguito delle attività investigative della Corte dei Conti, la Regione Campania, quale titolare finale del diritto all'introito delle somme, è intervenuta con la legge regionale n. 13 del 22 luglio 2025. Con tale provvedimento, che ha innovato le disposizioni già contenute nella legge regionale n. 5 del 2013, è stata individuata nell'**Autorità di Sistema Portuale**, in qualità di ente concedente, l'amministrazione titolare del potere-dovere di accertare e riscuotere l'imposta nei confronti dei concessionari. L'AdSP si è quindi attivata inviando 422 avvisi di messa in mora ai concessionari risultati inadempienti, intimando il pagamento dell'imposta dovuta con riferimento agli ultimi cinque anni.



422 avvisi di messa in mora ai concessionari risultati inadempienti La Procura regionale per la Campania della Corte dei Conti, a conclusione di un'indagine condotta con la Guardia di Finanza di Napoli finalizzata a verificare la regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, ha accertato il sistematico mancato versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi da parte della totalità degli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, consentendo di recuperare sinora più di 3,1 milioni di euro di versamenti non corrisposti. Ricordando che l'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime, pari ad una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del relativo canone, è stata istituita dall'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ed è stata recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n. 1 del 26 gennaio 1972, rendendo noti gli esiti dell'indagine il comando provinciale di Napoli della Guardia di Finanza ha spiegato che fino al 2024, anche alla luce della sentenza n. 131/2024 della Corte Costituzionale, si era ritenuto, erroneamente, che tale imposta non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle Autorità di Sistema Portuale, diversamente da quanto avveniva per le concessioni rilasciate, ad esempio, dai Comuni, per i tratti di costa di rispettiva competenza. A seguito delle attività investigative della Corte dei Conti, la Regione Campania, quale titolare finale del diritto all'introito delle somme, è intervenuta con la legge regionale n. 13 del 22 luglio 2025. Con tale provvedimento, che ha innovato le disposizioni già contenute nella legge regionale n. 5 del 2013, è stata individuata nell'Autorità di Sistema Portuale, in qualità di ente concedente, l'amministrazione titolare del potere-dovere di accertare e riscuotere l'imposta nei confronti dei concessionari. L'AdSP si è quindi attivata inviando 422 avvisi di messa in mora ai concessionari risultati

Informazioni Marittime

Napoli

Concessioni demaniali marittime, recuperate in Campania imposte per 3 milioni

Indagine della Guardia di Finanza di Napoli coordinata dalla procura regionale della Corte dei conti Oltre tre milioni di euro. È l'ammontare complessivo delle imposte regionali sulle concessioni demaniali recuperate con l'indagine della Guardia di Finanza di Napoli coordinata dalla procura regionale della Corte dei conti della Campania (vice procuratori generali Gianluca Braghó e Davide Vitale). Gli accertamenti del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria Napoli e del Reparto Operativo Aeronavale Napoli, riferisce l'Ansa, si sono concentrati sulla regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall' **Autorità di Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centrale**, consentendo di evidenziare che il versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi veniva disatteso da parte della totalità degli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. L'**Autorità di Sistema Portuale**, sulla base delle risultanze investigative delle fiamme gialle, ha quindi deciso di inviare 422 avvisi di messa in mora ai concessionari inadempienti chiedendo il pagamento dell'imposta e finora sono confluiti nelle casse regionali ben 3 milioni e 132mila euro. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime, pari a una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del relativo canone, - spiega una nota - è stata istituita dall'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ed è stata recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n. 1 del 26 gennaio 1972. Fino al 2024, anche alla luce della sentenza n. 131/2024 della Corte costituzionale, si era ritenuto, erroneamente, che tale imposta non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle **Autorità di Sistema Portuale**, diversamente da quanto avveniva per le concessioni rilasciate, ad esempio, dai Comuni, per i tratti di costa di rispettiva competenza. Condividi Tag porti napoli Articoli correlati.



01/22/2026 13:00

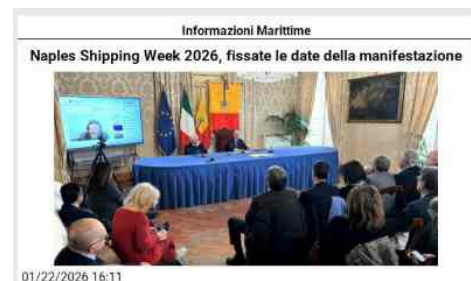
Indagine della Guardia di Finanza di Napoli coordinata dalla procura regionale della Corte dei conti Oltre tre milioni di euro. È l'ammontare complessivo delle imposte regionali sulle concessioni demaniali recuperate con l'indagine della Guardia di Finanza di Napoli coordinata dalla procura regionale della Corte dei conti della Campania (vice procuratori generali Gianluca Braghó e Davide Vitale). Gli accertamenti del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria Napoli e del Reparto Operativo Aeronavale Napoli, riferisce l'Ansa, si sono concentrati sulla regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall' **Autorità di Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centrale**, consentendo di evidenziare che il versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi veniva disatteso da parte della totalità degli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. L'**Autorità di Sistema Portuale**, sulla base delle risultanze investigative delle fiamme gialle, ha quindi deciso di inviare 422 avvisi di messa in mora ai concessionari inadempienti chiedendo il pagamento dell'imposta e finora sono confluiti nelle casse regionali ben 3 milioni e 132mila euro. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime, pari a una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del relativo canone, - spiega una nota - è stata istituita dall'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ed è stata recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n. 1 del 26 gennaio 1972. Fino al 2024, anche alla luce della sentenza n. 131/2024 della Corte costituzionale, si era ritenuto, erroneamente, che tale imposta non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle **Autorità di Sistema Portuale**, diversamente da quanto avveniva per le concessioni rilasciate, ad esempio, dai Comuni, per i tratti di costa di rispettiva competenza. Condividi Tag porti napoli Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Napoli

Naples Shipping Week 2026, fissate le date della manifestazione

La settima edizione sarà ospitata nel capoluogo campano dal 26 al 31 ottobre. È partita già all'inizio di questo 2026 la preparazione della Naples Shipping Week (NSW26), la settimana dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata dal Propeller Club Port of Naples e da ClickutilityTeam. La settima edizione sarà ospitata a **Napoli** dal 26 al 31 ottobre. Un appuntamento ormai consolidato nel panorama nazionale e internazionale, punto di riferimento per la comunità marittima, portuale e logistico-industriale, come confermato dai numeri dell'ultima edizione: 40 eventi a calendario, oltre 4.000 partecipanti e più di 100 partner coinvolti. Per la settimana partenopea si stanno già delineando una serie di eventi, aperti all'intera comunità marittima, tra workshop, conferenze e momenti di confronto dedicati ai temi chiave dello shipping, della logistica, dell'innovazione tecnologica e dello sviluppo sostenibile del sistema marittimo e portuale. Naples Shipping Week, una governance sempre più ampia e condivisa. Cresce il gruppo di lavoro che sostiene e promuove la manifestazione, con il coinvolgimento delle principali istituzioni politiche e amministrative del territorio, delle associazioni marittime e portuali, del mondo accademico e della ricerca, tra cui: Comune di **Napoli**; Città Metropolitana di **Napoli**; Regione Campania; ADSP Mar Tirreno Centrale; Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Campania; Assoagenti; Associazione NEREI A.P.S; Assospena; Città della Scienza; CNR - IRISS; CNR - ISMed; Lega Navale Italiana (sezioni campane); Stazione Zoologica Anton Dohrn; Touring Club Italiano - Campania; Unione Industriali **Napoli**; Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli; Università degli Studi di **Napoli** Federico II; Università degli Studi di **Napoli** Parthenope. In particolare, nel pomeriggio dello scorso 20 gennaio nella Sala Giunta di Palazzo San Giacomo, il Comune di **Napoli** ha ospitato la prima riunione di avvicinamento all'evento di ottobre. presente per il Comune l'Assessore alle Infrastrutture con delega al mare Edoardo Cosenza. "Il recupero del rapporto tra la città ed il mare attraverso interventi di valorizzazione della costa cittadina e del suo mare è uno degli asset strategici del Comune di **Napoli**" ha dichiarato Cosenza "pertanto anche a nome del Sindaco Manfredi confermo l'interesse dell'Amministrazione per l'evento". Nel corso dell'incontro il presidente di The International Propeller Club Port of Naples Umberto Masucci, ha dichiarato: "Stiamo preparando un grande Naples Shipping Week, abbiamo una forte squadra organizzativa composta dal Propeller ma anche dalle Istituzioni e da tutte le Associazioni del Cluster. La riunione del Gruppo di lavoro nella Sala Giunta del Comune di **Napoli** ha un alto valore simbolico e ringrazio molto il Sindaco Manfredi e l'Assessore Cosenza per l'ospitalità e per il sostegno". Infine Masucci, insieme a Carlo Silva, presidente di ClickutilityTeam, ha dato alcune anticipazioni del palinsesto della shipping week: come di consueto nei primi due giorni si svolgeranno



La settima edizione sarà ospitata nel capoluogo campano dal 26 al 31 ottobre. È partita già all'inizio di questo 2026 la preparazione della Naples Shipping Week (NSW26), la settimana dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata dal Propeller Club Port of Naples e da ClickutilityTeam. La settima edizione sarà ospitata a Napoli dal 26 al 31 ottobre. Un appuntamento ormai consolidato nel panorama nazionale e internazionale, punto di riferimento per la comunità marittima, portuale e logistico-industriale, come confermato dai numeri dell'ultima edizione: 40 eventi a calendario, oltre 4.000 partecipanti e più di 100 partner coinvolti. Per la settimana partenopea si stanno già delineando una serie di eventi, aperti all'intera comunità marittima, tra workshop, conferenze e momenti di confronto dedicati ai temi chiave dello shipping, della logistica, dell'innovazione tecnologica e dello sviluppo sostenibile del sistema marittimo e portuale. Naples Shipping Week, una governance sempre più ampia e condivisa. Cresce il gruppo di lavoro che sostiene e promuove la manifestazione, con il coinvolgimento delle principali istituzioni politiche e amministrative del territorio, delle associazioni marittime e portuali, del mondo accademico e della ricerca, tra cui: Comune di Napoli; Città Metropolitana di Napoli; Regione Campania; ADSP Mar Tirreno Centrale; Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Campania; Assoagenti; Associazione NEREI A.P.S; Assospena; Città della Scienza; CNR - IRISS; CNR - ISMed; Lega Navale Italiana (sezioni campane); Stazione Zoologica Anton Dohrn; Touring Club Italiano - Campania; Unione Industriali Napoli; Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli; Università degli Studi di Napoli Federico II; Università degli Studi di Napoli Parthenope. In particolare, nel pomeriggio dello scorso 20 gennaio nella Sala Giunta di Palazzo San Giacomo, il Comune di Napoli ha ospitato la prima riunione di avvicinamento all'evento di ottobre. presente per il Comune l'Assessore alle Infrastrutture con delega al mare Edoardo Cosenza. "Il

Informazioni Marittime

Napoli

gli eventi promossi dagli enti di ricerca e dalle associazioni, mentre il terzo giorno sarà dedicato alle Università con conferenze di profilo scientifico. Infine giovedì 29 e venerdì 30 ottobre, il Centro Congressi della Stazione Marittima ospiterà la 18a edizione di Port&ShippingTech, il forum internazionale dedicato alle innovazioni tecnologiche per lo sviluppo del sistema logistico e marittimo, Main Conference della NSW. Sempre la sera di venerdì 30 si svolgerà l'evento di networking di punta della settimana, la cena conclusiva riservata alla community dello shipping nazionale ed internazionale. Nei prossimi mesi sarà rivelata e la prestigiosa location che ospiterà la Networking Dinner di NSW e saranno comunicati il programma completo, i temi portanti dell'edizione 2026 e i dettagli relativi ai singoli appuntamenti. Condividi Articoli correlati.

Autorità portuale: recuperati tre milioni euro di imposta regionale su concessioni demaniali

Oltre tre milioni di euro a titolo di imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime sono stati recuperati all'esito di un'attività d'indagine della Procura regionale per la Campania della Corte dei conti, coordinata dai vice procuratori generali Gianluca Bragho' e Davide Vitale e condotta da militari della Guardia di finanza di Napoli. In particolare, l'attività investigativa, delegata alle fiamme gialle del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria Napoli e dal Reparto operativo Aeronavale Napoli, e' stata finalizzata a verificare la regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale. Nel corso degli accertamenti e' emerso il sistematico mancato versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi, da parte della totalità degli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime, pari a una percentuale variabile tra il 10 per cento e il 25 per cento del relativo canone, e' stata istituita dall'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ed e' stata recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n. 1 del 26 gennaio 1972. Fino al 2024, anche alla luce della sentenza n. 131/2024 della Corte costituzionale, si era ritenuto, erroneamente, che tale imposta non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle Autorità di Sistema Portuale, diversamente da quanto avveniva per le concessioni rilasciate, ad esempio, dai Comuni, per i tratti di costa di rispettiva competenza. A seguito delle attività investigative della Corte dei conti, la Regione Campania, quale titolare finale del diritto all'introito delle somme, e' intervenuta con la legge regionale n. 13 del 22 luglio 2025. Con tale provvedimento, che ha innovato le disposizioni già contenute nella legge regionale n. 5 del 2013, e' stata individuata nell'Autorità di Sistema Portuale, in qualità di ente concedente, l'amministrazione titolare del potere-dovere di accertare e riscuotere l'imposta nei confronti dei concessionari. L'Autorità di Sistema portuale si e' quindi attivata inviando 422 avvisi di messa in mora ai concessionari risultati inadempienti, intimando il pagamento dell'imposta dovuta con riferimento agli ultimi cinque anni. Da ultimo, la Regione Campania ha comunicato alla Corte dei conti e alla Guardia di finanza che le attività finora svolte hanno già prodotto un rilevante ed efficace effetto conformativo, consentendo l'introito nelle casse regionali di complessivi 3.132.507 euro.

CRONACA CRONACA Michele De Feo CRONACA Alberto Dortucci CRONACA CRONACA Antonio Di Martino CRONACA CRONACA Vincenzo Lamberti CRONACA CRONACA CRONACA Angela Conte metropolisweb.it @2017-2018-2019-...-2025 - Tutti i diritti riservati - Citypress Società Cooperativa - Privacy Policy.



Napoli Today

Napoli

Non versano imposte per le concessioni demaniali nel Porto: recuperati oltre 3 milioni di euro

Maxi operazione della guardia di finanza All'esito di un'attività d'indagine della Procura Regionale per la Campania della Corte dei conti, condotta da militari della Guardia di Finanza di Napoli, sono stati recuperati oltre 3 milioni di euro a titolo di imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime. In particolare, le fiamme gialle hanno verificato la regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale. Nel corso degli accertamenti è emerso il sistematico mancato versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi, da parte della totalità degli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime, pari a una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del relativo canone, è stata istituita dall'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ed è stata recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n. 1 del 26 gennaio 1972. Fino al 2024, anche alla luce della sentenza n. 131/2024 della Corte costituzionale, si era ritenuto, erroneamente, che tale imposta non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle **Autorità di Sistema Portuale**, diversamente da quanto avveniva per le concessioni rilasciate, ad esempio, dai Comuni, per i tratti di costa di rispettiva competenza. A seguito delle attività investigative della Corte dei conti, la Regione Campania, quale titolare finale del diritto all'introito delle somme, è intervenuta con la legge regionale n. 13 del 22 luglio 2025. Con tale provvedimento, che ha innovato le disposizioni già contenute nella legge regionale n. 5 del 2013, è stata individuata nell'**Autorità di Sistema Portuale**, in qualità di ente concedente, l'amministrazione titolare del potere-dovere di accertare e riscuotere l'imposta nei confronti dei concessionari. L'**Autorità di Sistema Portuale** si è quindi attivata inviando 422 avvisi di messa in mora ai concessionari risultati inadempienti, intimando il pagamento dell'imposta dovuta con riferimento agli ultimi cinque anni. Da ultimo, la Regione Campania ha comunicato alla Corte dei conti e alla Guardia di finanza che le attività finora svolte hanno già prodotto un rilevante ed efficace 'effetto conformativo', consentendo l'introito nelle casse regionali di complessivi 3.132.507 euro.



Maxi operazione della guardia di finanza. All'esito di un'attività d'indagine della Procura Regionale per la Campania della Corte dei conti, condotta da militari della Guardia di Finanza di Napoli, sono stati recuperati oltre 3 milioni di euro a titolo di imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime. In particolare, le fiamme gialle hanno verificato la regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Nel corso degli accertamenti è emerso il sistematico mancato versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi, da parte della totalità degli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime, pari a una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del relativo canone, è stata istituita dall'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ed è stata recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n. 1 del 26 gennaio 1972. Fino al 2024, anche alla luce della sentenza n. 131/2024 della Corte costituzionale, si era ritenuto, erroneamente, che tale imposta non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle Autorità di Sistema Portuale, diversamente da quanto avveniva per le concessioni rilasciate, ad esempio, dai Comuni, per i tratti di costa di rispettiva competenza. A seguito delle attività investigative della Corte dei conti, la Regione Campania, quale titolare finale del diritto all'introito delle somme, è intervenuta con la legge regionale n. 13 del 22 luglio 2025. Con tale provvedimento, che ha innovato le disposizioni già contenute nella legge regionale n. 5 del 2013, è stata individuata nell'Autorità di Sistema Portuale in qualità di ente concedente l'amministrazione

Rifiuti di ogni tipo riemersi nel porto. Sei tonnellate di materiale: di cosa si tratta

Operazione della guardia costiera e del 2° Nucleo Sub di Napoli: bonifica dei fondali e smaltimento di circa sei tonnellate di rifiuti marini grazie al supporto del Comune. Due barchini sommersi, un motore fuoribordo, corpi morti in cemento, pneumatici e materiale d'ormeggio in pessime condizioni - tra ancore, gavitelli e cime - sono stati individuati e recuperati, nel **porto** di Torre del Greco, nei giorni 15 e 22 gennaio 2026 nel corso dei controlli della Guardia Costiera di Torre del Greco e del 2° Nucleo Sub di Napoli. Rifiuti di ogni tipo accumulati in chissà quanto tempo. L'intervento rientra nell'attività di vigilanza sul territorio demaniale e sull'ecosistema marino. Il Comune di Torre del Greco ha fornito supporto operativo attraverso una ditta specializzata che ha provveduto alla raccolta e allo smaltimento di circa sei tonnellate di rifiuti, recuperati e posizionati in banchina dal personale della guardia costiera, anche con l'ausilio di un operatore portuale dotato di gru. I controlli proseguono lungo tutto il territorio di competenza per la tutela dell'ambiente e del demanio marittimo, con l'obiettivo di prevenire e reprimere fenomeni di inquinamento ambientale.



Napoli Village

Napoli

Naples Shipping Week 2026: annunciate le date della nuova edizione

Dal 26 al 31 ottobre 2026 Napoli ospiterà la 7a edizione della Naples Shipping Week (NSW26), la settimana dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata dal Propeller Club Port of Naples e da ClickutilityTeam. Un appuntamento ormai consolidato nel panorama nazionale e internazionale, punto di riferimento per la comunità marittima, portuale e logistico-industriale, come confermato dai numeri dell'ultima edizione: 40 eventi a calendario, oltre 4.000 partecipanti e più di 100 partner coinvolti. La settimana partenopea ospiterà una serie di eventi, aperti all'intera comunità marittima, tra workshop, conferenze e momenti di confronto dedicati ai temi chiave dello shipping, della logistica, dell'innovazione tecnologica e dello sviluppo sostenibile del sistema marittimo e portuale. Naples Shipping Week, una governance sempre più ampia e condivisa. Cresce il gruppo di lavoro che sostiene e promuove la manifestazione, con il coinvolgimento delle principali istituzioni politiche e amministrative del territorio, delle associazioni marittime e portuali, del mondo accademico e della ricerca, tra cui: Comune di Napoli; Città Metropolitana di Napoli; Regione Campania; **ADSP** Mar Tirreno Centrale; Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Campania; Assoagenti; Associazione NEREI A.P.S; Assospena; Città della Scienza; CNR - IRISS; CNR - ISMed; Lega Navale Italiana (sezioni campane); Stazione Zoologica Anton Dohrn; Touring Club Italiano - Campania; Unione Industriali Napoli; Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli; Università degli Studi di Napoli Federico II; Università degli Studi di Napoli Parthenope. In particolare, nel pomeriggio dello scorso 20 gennaio nella Sala Giunta di Palazzo San Giacomo, il Comune di Napoli ha ospitato la prima riunione di avvicinamento all'evento di ottobre. Presente per il Comune l'Assessore alle Infrastrutture con delega al mare Edoardo Cosenza. "Il recupero del rapporto tra la città ed il mare attraverso interventi di valorizzazione della costa cittadina e del suo mare è uno degli asset strategici del Comune di Napoli" ha dichiarato Cosenza "pertanto anche a nome del Sindaco Manfredi confermo l'interesse dell'Amministrazione per l'evento". Nel corso dell'incontro il Presidente di The International Propeller Club Port of Naples Umberto Masucci, ha dichiarato: "Stiamo preparando un grande Naples Shipping Week, abbiamo una forte squadra organizzativa composta dal Propeller ma anche dalle Istituzioni e da tutte le Associazioni del Cluster. La riunione del Gruppo di lavoro nella Sala Giunta del Comune di Napoli ha un alto valore simbolico e ringrazio molto il Sindaco Manfredi e l'Assessore Cosenza per l'ospitalità e per il sostegno". Infine Masucci, insieme a Carlo Silva, presidente di ClickutilityTeam, ha dato alcune anticipazioni del palinsesto della shipping week: come di consueto nei primi due giorni si svolgeranno gli eventi promossi dagli enti di ricerca e dalle associazioni, mentre il terzo giorno sarà dedicato alle Università con conferenze di profilo scientifico. Infine giovedì 29 e venerdì 30 ottobre, il Centro



Dal 26 al 31 ottobre 2026 Napoli ospiterà la 7a edizione della Naples Shipping Week (NSW26), la settimana dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata dal Propeller Club Port of Naples e da ClickutilityTeam. Un appuntamento ormai consolidato nel panorama nazionale e internazionale, punto di riferimento per la comunità marittima, portuale e logistico-industriale, come confermato dai numeri dell'ultima edizione: 40 eventi a calendario, oltre 4.000 partecipanti e più di 100 partner coinvolti. La settimana partenopea ospiterà una serie di eventi, aperti all'intera comunità marittima, tra workshop, conferenze e momenti di confronto dedicati ai temi chiave dello shipping, della logistica, dell'innovazione tecnologica e dello sviluppo sostenibile del sistema marittimo e portuale. Naples Shipping Week, una governance sempre più ampia e condivisa. Cresce il gruppo di lavoro che sostiene e promuove la manifestazione, con il coinvolgimento delle principali istituzioni politiche e amministrative del territorio, delle associazioni marittime e portuali, del mondo accademico e della ricerca, tra cui: Comune di Napoli; Città Metropolitana di Napoli; Regione Campania; ADSP Mar Tirreno Centrale; Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Campania; Assoagenti; Associazione NEREI A.P.S; Assospena; Città della Scienza; CNR - IRISS; CNR - ISMed; Lega Navale Italiana (sezioni campane); Stazione Zoologica Anton Dohrn; Touring Club Italiano - Campania; Unione Industriali Napoli; Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli; Università degli Studi di Napoli Federico II; Università degli Studi di Napoli Parthenope. In particolare, nel pomeriggio dello scorso 20 gennaio nella Sala Giunta di Palazzo San Giacomo, il Comune di Napoli ha ospitato la prima riunione di avvicinamento all'evento di ottobre. Presente per il Comune l'Assessore alle Infrastrutture con delega al mare Edoardo Cosenza. "Il recupero del rapporto tra la città ed il mare attraverso interventi di valorizzazione

Napoli Village

Napoli

Congressi della Stazione Marittima ospiterà la 18a edizione di Port&ShippingTech, il forum internazionale dedicato alle innovazioni tecnologiche per lo sviluppo del sistema logistico e marittimo, Main Conference della NSW. Sempre la sera di venerdì 30 si svolgerà l'evento di networking di punta della settimana, la cena conclusiva riservata alla community dello shipping nazionale ed internazionale. Nei prossimi mesi sarà rivelata e la prestigiosa location che ospiterà la Networking Dinner di NSW e saranno comunicati il programma completo, i temi portanti dell'edizione 2026 e i dettagli relativi ai singoli appuntamenti.

Concessioni demaniali marittime, la Guardia di Finanza recupera 3 milioni di euro

Evidenziato il sistematico mancato versamento dell'addizionale regionale di tutti i concessionari nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare. All'esito di un'attività d'indagine della procura regionale per la Campania della Corte dei conti, coordinata dai vice procuratori generali Gianluca Braghó e Davide Vitale e condotta da militari della guardia di finanza di Napoli, sono stati recuperati oltre 3 milioni di euro a titolo di imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime. In particolare, l'attività investigativa, delegata alle fiamme gialle del Nucleo di polizia economico-finanziaria di Napoli e dal Reparto operativo aeronavale, è stata finalizzata a verificare la regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**. Nel corso degli accertamenti è emerso il sistematico mancato versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi, da parte della totalità degli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime, pari a una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del relativo canone, è stata istituita dall'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n.

281, ed è stata recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n. 1 del 26 gennaio 1972. Fino al 2024, anche alla luce della sentenza n. 131/2024 della Corte costituzionale, si era ritenuto, erroneamente, che tale imposta non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle **Autorità di Sistema Portuale**, diversamente da quanto avveniva per le concessioni rilasciate, ad esempio, dai Comuni, per i tratti di costa di rispettiva competenza. A seguito delle attività investigative della Corte dei conti, la Regione Campania, quale titolare finale del diritto all'introito delle somme, è intervenuta con la legge regionale n. 13 del 22 luglio 2025. Con tale provvedimento, che ha innovato le disposizioni già contenute nella legge regionale n. 5 del 2013, è stata individuata nell'**Autorità di Sistema Portuale**, in qualità di ente concedente, l'amministrazione titolare del potere-dovere di accertare e riscuotere l'imposta nei confronti dei concessionari. L'**Autorità di Sistema Portuale** si è quindi attivata inviando 422 avvisi di messa in mora ai concessionari risultati inadempienti, intimando il pagamento dell'imposta dovuta con riferimento agli ultimi cinque anni. Da ultimo, la Regione Campania ha comunicato alla Corte dei conti e alla guardia di finanza che le attività finora svolte hanno già prodotto un rilevante ed efficace "effetto conformativo", consentendo l'introito nelle casse regionali di complessivi 3.132.507 euro.



Evidenziato il sistematico mancato versamento dell'addizionale regionale di tutti i concessionari nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare. All'esito di un'attività d'indagine della procura regionale per la Campania della Corte dei conti, coordinata dai vice procuratori generali Gianluca Braghó e Davide Vitale e condotta da militari della guardia di finanza di Napoli, sono stati recuperati oltre 3 milioni di euro a titolo di imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime. In particolare, l'attività investigativa, delegata alle fiamme gialle del Nucleo di polizia economico-finanziaria di Napoli e dal Reparto operativo aeronavale, è stata finalizzata a verificare la regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Nel corso degli accertamenti è emerso il sistematico mancato versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi, da parte della totalità degli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime, pari a una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del relativo canone, è stata istituita dall'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ed è stata recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n. 1 del 26 gennaio 1972. Fino al 2024, anche alla luce della sentenza n. 131/2024 della Corte costituzionale, si era ritenuto, erroneamente, che tale imposta non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle Autorità di Sistema Portuale, diversamente da quanto avveniva per le concessioni rilasciate, ad esempio, dai Comuni, per i tratti di costa di rispettiva competenza. A seguito delle attività investigative della Corte dei conti, la Regione Campania, quale titolare finale del diritto all'introito delle somme, è intervenuta con la legge regionale n. 13 del 22 luglio 2025. Con tale provvedimento, che ha innovato le disposizioni già contenute nella legge regionale n. 5 del 2013, è stata individuata nell'Autorità di Sistema Portuale, in qualità di ente concedente,

Ship Mag

Napoli

Naples Shipping Week 2026: annunciate le date della nuova edizione

Appuntamento dal 26 ottobre: 40 eventi a calendario, oltre 4.000 partecipanti e più di 100 partner coinvolti **Napoli** - Dal 26 al 31 ottobre 2026 **Napoli** ospiterà la 7a edizione della Naples Shipping Week, la settimana dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata dal Propeller Club Port of Naples e da ClickutilityTeam. Un appuntamento ormai consolidato nel panorama nazionale e internazionale, punto di riferimento per la comunità marittima, portuale e logistico-industriale, come confermato dai numeri dell'ultima edizione: 40 eventi a calendario, oltre 4.000 partecipanti e più di 100 partner coinvolti. La settimana partenopea ospiterà una serie di eventi, aperti all'intera comunità marittima, tra workshop, conferenze e momenti di confronto dedicati ai temi chiave dello shipping, della logistica, dell'innovazione tecnologica e dello sviluppo sostenibile del sistema marittimo e portuale. Naples Shipping Week, una governance sempre più ampia e condivisa. Cresce il gruppo di lavoro che sostiene e promuove la manifestazione, con il coinvolgimento delle principali istituzioni politiche e amministrative del territorio, delle associazioni marittime e portuali, del mondo accademico e della ricerca. In particolare, nel pomeriggio dello scorso 20 gennaio nella Sala Giunta di Palazzo San Giacomo, il Comune di **Napoli** ha ospitato la prima riunione di avvicinamento all'evento di ottobre. Presente per il Comune l'Assessore alle Infrastrutture con delega al mare Edoardo Cosenza. "Il recupero del rapporto tra la città ed il mare attraverso interventi di valorizzazione della costa cittadinae del suo mare è uno degli asset strategici del Comune di **Napoli**" ha dichiarato Cosenza "pertanto anche a nome del Sindaco Manfredi confermo l'interesse dell'Amministrazione per l'evento". Nel corso dell'incontro il presidente di The International Propeller Club Port of Naples Umberto Masucci, ha dichiarato : "Stiamo preparando un grande Naples Shipping Week, abbiamo una forte squadra organizzativa composta dal Propeller ma anche dalle Istituzioni e da tutte le Associazioni del Cluster. La riunione del gruppo di lavoro nella Sala Giunta del Comune di **Napoli** ha un alto valore simbolico e ringrazio molto il Sindaco Manfredi e l'Assessore Cosenza per l'ospitalità e per il sostegno". Infine Masucci, insieme a Carlo Silva, presidente di ClickutilityTeam, ha dato alcune anticipazioni del palinsesto della shipping week: come di consueto nei primi due giorni si svolgeranno gli eventi promossi dagli enti di ricerca e dalle associazioni, mentre il terzo giorno sarà dedicato alle Università con conferenze di profilo scientifico. Infine giovedì 29 e venerdì 30 ottobre, il Centro Congressi della Stazione Marittima ospiterà la 18a edizione di Port&ShippingTech, il forum internazionale dedicato alle innovazioni tecnologiche per lo sviluppo del sistema logistico e marittimo, Main Conference della Nsw. Sempre la sera di venerdì 30 si svolgerà l'evento di networking di punta della settimana, la cena



Appuntamento dal 26 ottobre: 40 eventi a calendario, oltre 4.000 partecipanti e più di 100 partner coinvolti Napoli - Dal 26 al 31 ottobre 2026 Napoli ospiterà la 7a edizione della Naples Shipping Week, la settimana dedicata alla cultura e all'economia del mare organizzata dal Propeller Club Port of Naples e da ClickutilityTeam. Un appuntamento ormai consolidato nel panorama nazionale e internazionale, punto di riferimento per la comunità marittima, portuale e logistico-industriale, come confermato dai numeri dell'ultima edizione: 40 eventi a calendario, oltre 4.000 partecipanti e più di 100 partner coinvolti. La settimana partenopea ospiterà una serie di eventi, aperti all'intera comunità marittima, tra workshop, conferenze e momenti di confronto dedicati ai temi chiave dello shipping: della logistica, dell'innovazione tecnologica e dello sviluppo sostenibile del sistema marittimo e portuale. Naples Shipping Week, una governance sempre più ampia e condivisa. Cresce il gruppo di lavoro che sostiene e promuove la manifestazione, con il coinvolgimento delle principali istituzioni politiche e amministrative del territorio, delle associazioni marittime e portuali, del mondo accademico e della ricerca. In particolare, nel pomeriggio dello scorso 20 gennaio nella Sala Giunta di Palazzo San Giacomo, il Comune di Napoli ha ospitato la prima riunione di avvicinamento all'evento di ottobre. Presente per il Comune l'Assessore alle Infrastrutture con delega al mare Edoardo Cosenza. "Il recupero del rapporto tra la città ed il mare attraverso interventi di valorizzazione della costa cittadinae del suo mare è uno degli asset strategici del Comune di Napoli" ha dichiarato Cosenza "pertanto anche a nome del Sindaco Manfredi confermo l'interesse dell'Amministrazione per l'evento". Nel corso dell'incontro il presidente di The International Propeller Club Port of Naples Umberto Masucci, ha dichiarato : "Stiamo preparando un grande Naples Shipping Week, abbiamo una forte squadra

Ship Mag

Napoli

conclusiva riservata alla community dello shipping nazionale ed internazionale.

Shipping Italy

Napoli

La Campania racimola oltre 3 milioni dall'imposta sui canoni delle concessioni portuali

Sono stati 422 gli avvisi di messa in mora inviati dall'Adsp di Napoli dopo l'indagine della Corte dei Conti per il mancato versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi. Ammonta a oltre tre milioni di euro il totale delle imposte regionali sulle concessioni demaniali recuperate con l'indagine della Guardia di Finanza di Napoli coordinata dalla procura regionale della Corte dei conti della Campania (vice procuratori generali Gianluca Braghó e Davide Vitale). Secondo quanto riportato dall'Ansa "gli accertamenti del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria Napoli e del Reparto Operativo Aeronavale Napoli, concentratesi sulla regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, hanno consentito di evidenziare che il versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi veniva disatteso da parte della totalità degli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia". Al che "l'Autorità di Sistema Portuale, sulla base delle risultanze investigative della fiamme gialle, ha deciso di inviare 422 avvisi di messa in mora ai concessionari inadempienti chiedendo il pagamento dell'imposta e finora sono confluiti nelle casse regionali ben 3 milioni e 132mila euro". L'iniziativa non aveva peraltro mancato di sollevare polemiche fra gli operatori, con le associazioni di categoria che lamentavano la disparità rispetto a Regioni in cui la sovrattassa non era applicata. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime, pari a una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del relativo canone, - spiega una nota - è stata istituita dall'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ed è stata recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n.1 del 26 gennaio 1972. Fino al 2024, si era ritenuto, erroneamente (come chiarito dalla Corte Costituzionale a valle di un caso riguardante la Regione Lazio), che tale imposta non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle Autorità di Sistema Portuale, diversamente da quanto avveniva per le concessioni rilasciate, ad esempio, dai Comuni, per i tratti di costa di rispettiva competenza. 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
La Campania racimola oltre 3 milioni dall'imposta sui canoni delle concessioni portuali

01/22/2026 11:39 Nicola Capuzzo

Sono stati 422 gli avvisi di messa in mora inviati dall'Adsp di Napoli dopo l'indagine della Corte dei Conti per il mancato versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi. Ammonta a oltre tre milioni di euro il totale delle imposte regionali sulle concessioni demaniali recuperate con l'indagine della Guardia di Finanza di Napoli coordinata dalla procura regionale della Corte dei conti della Campania (vice procuratori generali Gianluca Braghó e Davide Vitale). Secondo quanto riportato dall'Ansa "gli accertamenti del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria Napoli e del Reparto Operativo Aeronavale Napoli, concentratesi sulla regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, hanno consentito di evidenziare che il versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi veniva disatteso da parte della totalità degli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia". Al che "l'Autorità di Sistema Portuale, sulla base delle risultanze investigative della fiamme gialle, ha deciso di inviare 422 avvisi di messa in mora ai concessionari inadempienti chiedendo il pagamento dell'imposta e finora sono confluiti nelle casse regionali ben 3 milioni e 132mila euro". L'iniziativa non aveva peraltro mancato di sollevare polemiche fra gli operatori, con le associazioni di categoria che lamentavano la disparità rispetto a Regioni in cui la sovrattassa non era applicata. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime, pari a una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del relativo canone, - spiega una nota - è stata istituita dall'articolo 2 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ed è stata recepita dalla Regione Campania con la legge regionale n.1 del 26 gennaio 1972. Fino al 2024, si era ritenuto, erroneamente (come chiarito dalla Corte Costituzionale a valle di un caso riguardante la Regione Lazio), che tale imposta non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle Autorità di

Torre Sette

Napoli

Rilancio dell'hub portuale di Torre Annunziata, Michele Avitabile: Diventi motore di sviluppo

MICHELE AVITABILE

RILANCIO DELL'HUB PORTUALE DI TORRE ANNUNZIATA, MICHELE AVITABILE: DIVENTI MOTORE DI SVILUPPO Rilancio dell'hub portuale di Torre Annunziata, Michele Avitabile: Diventi motore di sviluppo Il consigliere comunale di Italia Viva punta su polo fioristico, area mercatale e filiera agricola A cura della Redazione Seguici su Ricevi le nostre notizie da Google News © Riproduzione riservata Rilanciare l'hub portuale di Torre Annunziata trasformandolo in una risorsa strategica per lo sviluppo economico e urbano della città. È la proposta avanzata dal consigliere comunale di Italia Viva, Michele Avitabile , che invita l'amministrazione a guardare all'area portuale non solo come infrastruttura logistica, ma come spazio multifunzionale capace di generare lavoro, sicurezza e nuova identità urbana. Secondo Avitabile , il porto rappresenta oggi una potenzialità sottoutilizzata che potrebbe ospitare un polo fioristico , un'area mercatale organizzata e attività legate alla filiera agricola, commerciale e artigianale del territorio. Una visione che valorizza la posizione geografica della città, la sua storia portuale e la vicinanza ai principali assi di collegamento. «Un hub portuale vissuto e produttivo sottolinea il consigliere può diventare un punto di riferimento sovracomunale, capace di promuovere le eccellenze florovivaistiche locali e regionali, creare un mercato stabile e generare nuova occupazione, soprattutto per giovani e piccoli operatori economici». Il progetto avrebbe anche ricadute positive sul piano urbano e sociale, contribuendo a rafforzare la sicurezza , contrastare degrado e abbandono e ricostruire un rapporto più stretto tra la città e il mare. Per questo Avitabile chiede all'Amministrazione comunale di avviare uno studio di fattibilità sull'utilizzo dell'area portuale come hub fioristico e mercatale, di aprire un tavolo di confronto con operatori del settore, associazioni di categoria e autorità portuali, e di valutare l'accesso a fondi regionali, nazionali ed europei destinati alla rigenerazione delle aree portuali e allo sviluppo sostenibile. «Non si tratta solo di commercio, ma di visione conclude il consigliere di minoranza restituire al porto un ruolo centrale nella vita economica e sociale di Torre Annunziata, trasformandolo in un luogo di lavoro, incontro e identità». Per essere sempre aggiornato clicca "Segui" sulla nostra pagina Facebook.



Tv Oggi Salerno

Napoli

CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME, LA GDF RECUPERA OLTRE 3 MILIONI DI EURO

E' di oltre tre milioni di euro il totale delle imposte regionali sulle concessioni demaniali recuperate con l'indagine della Guardia di Finanza di Napoli, coordinata dalla procura regionale della Corte dei conti della Campania. L'attività investigativa, coordinata dai vice procuratori generali Gianluca Braghó e Davide Vitale, ha visto impegnati i militari del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria e del Reparto Operativo Aeronavale di Napoli, con l'obiettivo di verificare la regolarità delle concessioni rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Gli accertamenti hanno fatto emergere un dato allarmante: il sistematico mancato versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi da parte di tutti gli operatori economici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Un'imposta prevista dalla legge già dal 1970 e recepita dalla Regione Campania nel 1972, ma che per anni è stata ritenuta erroneamente non applicabile alle concessioni rilasciate dalle Autorità di Sistema Portuale. Una lacuna normativa colmata nel 2025 con la legge regionale numero 13, che ha attribuito all'Autorità portuale il potere-dovere di accertare e riscuotere l'imposta. L'Autorità di Sistema Portuale, sulla base delle risultanze investigative della fiamme gialle, ha quindi deciso di inviare 422 avvisi di messa in mora ai concessionari inadempienti chiedendo il pagamento dell'imposta e finora sono confluiti nelle casse regionali ben 3 milioni e 132mila euro.



Shipping Italy

Brindisi

Da Art rilievi e integrazioni richieste sull'istanza di Grimaldi a Brindisi

Pef non conforme agli schemi e da ritoccare secondo il garante. Integrazioni anche per Icop ad **Ancona** L'iter per il rilascio di una concessione a Costa Morena, nel porto di Brindisi, chiesta la primavera scorsa dal Gruppo Grimaldi, è più accidentato del previsto. Lo rivela il previsto parere appena rilasciato dall'Autorità di regolazione dei trasporti all'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico meridionale, da cui emerge un ping pong di diversi mesi fra il Garante e Logiport (Logistica Italiana Porti e Terminals S.p.a.), con l'ente portuale a far da intermediario, in merito alla rispondenza del Pef (Piano economico finanziario) del terminalista ai criteri fissati da Art. Detto che, se la richiesta temporale è stata confermata in 15 anni, l'area interessata è stata leggermente ridimensionata (52mila mq) e l'ammontare degli investimenti previsti è salito a 8,6 milioni di euro, Art, rilevando alcune incongruenze, ha chiesto che "il Programma degli investimenti" e il "Piano ammortamento, siano compilati correttamente, onde consentire la comprensione della programmazione temporale dei singoli interventi e del rientro dei relativi investimenti". Inoltre il garante ha rilevato come "all'ultimo anno di concessione risultano ancora 235.169 di immobilizzazioni", definendo ciò "circostanza in apparente contrasto con le disposizioni, nonché con la ratio, delle norme applicabili in materia di commisurazione della durata delle concessioni al piano degli investimenti, atte anche ad evitare il costituirsi di oneri di subentro in capo ai nuovi concessionari alla scadenza della concessione". Da cui l'invito alla corretta compilazione degli "Schemi contabili" e a rendere coerente "il periodo di ammortamento degli investimenti effettuati con la durata della concessione interessata". Da ultimo "non risulta fornito il calcolo del Van (Valore attuale netto), né l'eventuale metodologia alternativa utilizzata, che, sulla base degli investimenti previsti a cronoprogramma, assicuri la congruità della determinazione della durata della concessione: appare, pertanto, opportuna un'integrazione in tal senso della documentazione fornita". Rilievi anche nel parere rilasciato da Art all'Adsp di **Ancona** per la richiesta di Icop di avere in concessione per 4 anni la banchina 22 dello scalo dorico e la relativa area di retrobanchina. In questo caso Art osserva "che il 'Programma ex art. 18, c. 8, l. 84/1994', allegato all'istanza, non prevede la realizzazione di opere infrastrutturali aggiuntive in quanto l'area è già dotata di tutte le strutture necessarie per lo svolgimento delle operazioni portuali. Tale circostanza non consente di considerare - e, quindi, valutare - ai fini della verifica di congruità della durata della concessione, il numero di anni necessari all'ammortamento delle opere finanziate e realizzate, né il numero di anni necessari a remunerare il capitale investito. Si ritiene, pertanto, che la durata della concessione debba attestarsi su un valore minimo, nel rispetto del principio di proporzionalità in relazione alle finalità individuate dall'Adsp". Inoltre, ha rilevato l'Authority,



Pef non conforme agli schemi e da ritoccare secondo il garante. Integrazioni anche per Icop ad Ancona L'iter per il rilascio di una concessione a Costa Morena, nel porto di Brindisi, chiesta la primavera scorsa dal Gruppo Grimaldi, è più accidentato del previsto. Lo rivela il previsto parere appena rilasciato dall'Autorità di regolazione dei trasporti all'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico meridionale, da cui emerge un ping pong di diversi mesi fra il Garante e Logiport (Logistica Italiana Porti e Terminals S.p.a.), con l'ente portuale a far da intermediario, in merito alla rispondenza del Pef (Piano economico finanziario) del terminalista ai criteri fissati da Art. Detto che, se la richiesta temporale è stata confermata in 15 anni, l'area interessata è stata leggermente ridimensionata (52mila mq) e l'ammontare degli investimenti previsti è salito a 8,6 milioni di euro, Art, rilevando alcune incongruenze, ha chiesto che "il Programma degli investimenti" e il "Piano ammortamento, siano compilati correttamente, onde consentire la comprensione della programmazione temporale dei singoli interventi e del rientro dei relativi investimenti". Inoltre il garante ha rilevato come "all'ultimo anno di concessione risultano ancora 235.169 € di immobilizzazioni", definendo ciò "circostanza in apparente contrasto con le disposizioni, nonché con la ratio, delle norme applicabili in materia di commisurazione della durata delle concessioni al piano degli investimenti, atte anche ad evitare il costituirsi di oneri di subentro in capo ai nuovi concessionari alla scadenza della concessione". Da cui l'invito alla corretta compilazione degli "Schemi contabili" e a rendere coerente "il periodo di ammortamento degli investimenti effettuati con la durata della concessione interessata". Da ultimo "non risulta fornito il calcolo del Van (Valore attuale netto), né l'eventuale metodologia alternativa utilizzata, che, sulla base degli investimenti previsti a cronoprogramma, assicuri la congruità della determinazione della durata della concessione: appare,

Shipping Italy

Brindisi

in altre sezioni del Pef risultano inseriti valori che "non appaiono immediatamente riconciliabili con l'assenza di investimenti di cui supra ". Da cui la necessità che il documento "Schemi contabili sia compilato correttamente e che siano forniti gli opportuni chiarimenti in relazione agli aspetti evidenziati". A.M.

Shipping Italy

Taranto

Costa disponibile a fornire due navi come floatel per i Giochi del Mediterraneo

Dopo la gara andata deserta la compagnia genovese interloquirà con gli organizzatori per il noleggio di due unità a fini di alloggio di atleti e personale "Costa Crociere conferma di aver comunicato alle autorità competenti la propria disponibilità ad interloquire con la pubblica amministrazione in relazione all'assegnazione del servizio di noleggio di due navi della flotta ad uso villaggio atleti e delegati in occasione dei Giochi del Mediterraneo 2026.

Nelle prossime settimane si aprirà una fase di confronto per verificare se sussistono le condizioni, sia operative sia economiche, per procedere con l'operazione". Lo ha spiegato in una nota la compagnia crocieristica genovese, che aveva già dichiarato di essere interessata ad aggiudicarsi il servizio a marzo scorso, stimando in 26 milioni di euro il costo per la fornitura di due grandi navi per venti giorni, ma non aveva poi partecipato alla gara e neppure alla procedura negoziata, ritenendo non chiare alcune clausole. Nei prossimi giorni la compagnia interloquirà con i tecnici del Comitato organizzatore per verificare costi e altri dettagli. "Il Comitato Organizzatore dei Giochi del Mediterraneo di **Taranto** 2026 - si legge in una nota dell'ente - si

attiverà con immediatezza per le interlocuzioni con la compagnia Costa Crociere al fine di avviare i necessari approfondimenti tecnici e operativi, propedeutici alla definizione dei servizi richiesti e funzionali alla fornitura". Il presidente del Comitato organizzatore, Massimo Ferrarese, nel prendere atto dell'interesse della compagnia Costa Crociere, "auspica una rapida e proficua collaborazione per il successo dell'evento".



La Città Vecchia come memoria collettiva e occasione mancata

PASQUALE ESPOSITO

Pasquale Esposito (Officina Civica) dichiara che il Centro Storico è stato progressivamente marginalizzato, a differenza di quanto avviene nelle città a vocazione turistica, e si è persa l'occasione di valorizzare il patrimonio monumentale e il turismo culturale. E critica l'attuale amministrazione per aver rifiutato un partenariato istituzionale che avrebbe potuto coinvolgere enti pubblici e privati nell'ambito del programma CIS Svelare Bellezza. Il Centro Storico, qualunque centro storico, non è un quartiere, è la memoria, il punto di partenza della nostra storia, individuale e collettiva. Quella contemporanea ovviamente. Ebbene, sul nostro Centro Storico, non si farà mai abbastanza per recuperare tutti i ritardi, le indolenze che hanno accumulato le diverse Amministrazioni Comunali senza distinzione di colore e di appartenenza. Ma, diciamo che in passato ci si dibatteva in difficoltà finanziarie che non consentivano una programmazione di interventi strutturali. Era molto più conveniente qualche intervento di bitumazione o di qualche lampadina per garantirsi qualche voto. Si sono perse occasioni per valorizzare il beni monumentali e valorizzare il turismo culturale che produce effetti moltiplicatori

in termini economici e, nel caso in specie, anche di coesione sociale. Il nostro Centro Storico è marginalizzato, a differenza di tutte le Città che si professano turistiche. Siamo passati dalla Città Vecchia alla nuova dimenticandoci della prima. CITTA VECCHIA, non quartiere. Oppure Crotone. La Giunta attuale ha raccolto il testimone dell'incuria, ed anche della supponenza, rifiutando il partenariato della Provincia che avrebbe potuto coinvolgere altri soggetti pubblici (Autorità portuale Ministero della cultura etc), oltre che privati interessati, avendo la possibilità di farlo nell'ambito dei CIS svelare bellezza. Gli fu' proposto in una conferenza di servizio apposita, richiesta dal Presidente f.f. Lagani, introdotta e dettagliata da Giovanni Lentini, impegnato nel Centro-destra, mettendo al servizio la propria competenza e visione. Ma erano i tempi della foga di sinistra, ambientalista e giustizialista del Sindaco: FI partito della pagnotta, FdI e Meloni fascisti. Sta' di fatto che si è persa un'occasione straordinaria per mettere insieme più soggetti Istituzionali, pubblici e privati, per un progetto che riscoprisse il legame fra LA CITTÀ VECCHIA, il Borgo Marinaro, il Porto vecchio quello commerciale e il resto della Città che guarda verso Isola Cr. e Cutro a sud e Rocca di Neto e Strongoli a nord. La stessa area Sensi avrebbe trovato il suo definitivo recupero e riutilizzo. Un progetto sul quale nessuno avrebbe avuto da obiettare nell'impiego di risorse importanti. E, invece, il porto vecchio ha avuto un'insignificante ritocco, senza ignavia e senza lode, oltretutto dell'Autorità Portuale. L'area Sensi brulica di sterpaglie e qualsiasi altro escremento. L'unica nota positiva del nostro Porto sono le navi da crociera che non sono un fiore all'occhiello di questa



Crotone Informa

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Amministrazione bensi del Sindaco Pugliese e dell'assessore al Turismo Frisenda. E il cantiere di MetalCarpenterie, di Sergio Torromino, che da' lavoro a qualche centinaio di giovani Crotonesi. Ecco perché è importante avviare subito il tavolo programmatico del Centro-destra, dando per scontato, fino a prova contraria, che quello politico sia una pigna. In verità, dopo l'intervista di Fabio Manica, nutro seri dubbi. TI POTREBBE INTERESSARE:.

Crotone, Officina Civica: La Città Vecchia abbandonata, perse occasioni di sviluppo

Il Centro Storico di Crotone, cuore della memoria collettiva e della storia della città, continua a vivere uno stato di marginalizzazione e incuria, secondo quanto denunciato da Pasquale Esposito, di Officina Civica Popolari Liberali Riformisti KR. Secondo Esposito, nel corso degli anni molte amministrazioni comunali, senza distinzione di colore politico, hanno accumulato ritardi e indolenze nella valorizzazione dei beni monumentali e nello sviluppo del turismo culturale, privilegiando interventi di carattere simbolico o elettorale, come bitumazioni o illuminazioni sporadiche, a scapito di una programmazione strutturale e strategica. La Città Vecchia non è un quartiere, è la memoria della nostra città afferma Esposito. Siamo passati dalla Città Vecchia alla città nuova, dimenticandoci del primo nucleo urbano. In passato, prosegue Esposito, sarebbe stata possibile una collaborazione con Provincia, Autorità Portuale e Ministero della Cultura, nell'ambito dei CIS "Svelare Bellezza", ma la proposta non è stata accolta dall'amministrazione comunale in carica, impedendo la creazione di un progetto integrato che avrebbe coinvolto soggetti pubblici e privati per la valorizzazione del Borgo Marinaro, del Porto Vecchio e dell'area Sensi, area ancora oggi in stato di degrado. L'unico segnale positivo, secondo Esposito, è rappresentato dall'arrivo delle navi da crociera, attribuite però all'iniziativa dell'ex Sindaco Pugliese e dell'assessore al Turismo Frisenda, e dal cantiere MetalCarpenterie di Sergio Torromino, che impiega diverse centinaia di giovani crotonesi. Per il leader di Officina Civica, è urgente avviare un tavolo programmatico del Centro-Destra, nonostante alcune perplessità politiche, per pianificare interventi seri e duraturi che possano restituire al Centro Storico, al Porto e all'area Sensi il ruolo di cuore culturale ed economico della città. La città non può più permettersi interventi di facciata conclude Esposito. È necessario un progetto complessivo che unisca memoria, turismo, lavoro e coesione sociale. Seguici anche sul nostro canale Telegram.



Ponte sullo Stretto: focus della 'Stretto di Messina' sul porto di Saline

Eva Curatola

Nel corso della riunione con l'AdSP dello Stretto si è discusso del possibile utilizzo del porto nell'ambito delle attività legate alla realizzazione del ponte 22 Gennaio 2026 - 16:22 | Comunicato Stampa Questa mattina, presso la sede della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, si è tenuta una riunione tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina Ciccio Rizzo, il Direttore Marittimo, ammiraglio Giuseppe Sciarrone, i componenti del Comitato di Gestione dell'Autorità portuale, il Direttore tecnico di Stretto di Messina Spa, l'ing. Valerio Mele, l'ing. Viviana Fedele della Città Metropolitana di Reggio Calabria e la sindaca di Montebello Jonico Maria Foti. Il possibile utilizzo del porto di Saline Joniche. Il tema della riunione è stato il possibile utilizzo del porto di Saline Joniche nell'ambito delle attività legate alla realizzazione del . L'Autorità di Sistema Portuale ha illustrato le funzionalità del porto e i programmi in corso per il rilancio dell'infrastruttura. La società Stretto di Messina Spa, in sede di redazione del progetto esecutivo, di concerto con il Contraente Generale, valuterà con attenzione l'ipotesi di avvalersi anche del porto di Saline Joniche, unitamente alle attività già previste nel Porto di Gioia Tauro.



Il Reggino

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Stretto di Messina, riunione sul ripristino e l'utilizzo del porto di Saline Joniche

Si è svolta questa mattina, presso la sede della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, una riunione dedicata al ripristino e al possibile utilizzo del porto di Saline Joniche nell'ambito delle attività connesse alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. Giornalista Tutti gli articoli di Economia e lavoro All'incontro hanno partecipato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina, Ciccio Rizzo, il Direttore Marittimo, Ammiraglio Giuseppe Sciarrone, i componenti del Comitato di Gestione dell'Autorità portuale, il Direttore tecnico di Stretto di Messina S.p.A., ing. Valerio Mele, l'ing. Viviana Fedele per la Città Metropolitana di Reggio Calabria, e la sindaca di Montebello Jonico, Maria Foti. Nel corso della riunione si è discusso del possibile impiego del porto di Saline Joniche come infrastruttura di supporto alle attività previste per la realizzazione del Ponte sullo Stretto. L'Autorità di Sistema Portuale ha illustrato le caratteristiche funzionali dello scalo e i programmi in corso finalizzati al rilancio dell'infrastruttura portuale. La società Stretto di Messina S.p.A., in fase di redazione del progetto esecutivo e in coordinamento con il Contraente Generale, valuterà con attenzione l'ipotesi di avvalersi anche del porto di Saline Joniche, in affiancamento alle attività già previste nel porto di Gioia Tauro. L'incontro ha rappresentato un primo momento di confronto istituzionale sul ruolo che il porto di Saline Joniche potrebbe assumere all'interno del sistema logistico e operativo legato alla realizzazione dell'opera, nell'ottica di una valorizzazione delle infrastrutture esistenti e di un utilizzo integrato degli scali del territorio.



Messina Today

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Il porto di Tremestieri riparte a metà, aperto uno scivolo

Dalle 15 ripreso l'imbarco e lo sbarco dei mezzi pesanti. Rilievi in corso per ripristinare la piena funzionalità dell'approdo. Riaperto a metà il porto di Tremestieri, bloccato nelle ultime 48 ore dalle mareggiate provocate dal ciclone Harry. Alle 15 di questo pomeriggio è tornato operativo uno scivolo consentendo ai mezzi pesanti di poter sbarcare in città o imbarcarsi sui traghetti verso la Calabria. Parte del traffico è ancora dirottato verso gli altri approdi ma la viabilità può già ricevere un'importante boccata d'ossigeno. Rilievi in corso da parte dei tecnici dell'Autorità portuale per la riapertura del secondo molo che garantirebbe la completa funzionalità del porto. L'obiettivo è poter completare le verifiche entro la giornata di domani, 23 gennaio. La recente chiusura dello scalo ha nuovamente acceso i riflettori su quanto sia vulnerabile la zona alle sempre più frequenti mareggiate. Sono state decine le chiusure imposte dal maltempo negli ultimi anni. E la città paga un prezzo alto dovendo gestire l'intero traffico pesante tramite arterie che percorrono i quartieri del centro. Intanto, diventerà permanente il tavolo istituito a inizio settimana per monitorare l'eterno cantiere del porto di Tremestieri. Questa la prima promessa staccata stamane dai sindacati durante il confronto a Palazzo Zanca con amministrazione comunale, il presidente dell'Authority Francesco Rizzo, il commissario Francesco Di Sarcina (da remoto) e i componenti della commissione tecnica, incalzati da i tre Cgil, Cisl e Uil, rappresentati dai segretari generali Pietro Patti, Nino Alibrandi e Ivan Tripodi. Quest'ultimo ha punzecchiato sindaco e presidente Rizzo consegnando loro una scatola di costruzioni personalizzata proprio con le foto del porto, la cui consegna è ancora lontanissima.



Messina Today

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte, Authority e Stretto di Messina riaprono il dialogo per riutilizzare il porto di Saline Joniche

Il vertice per individuare come poter rilanciare l'approdo e renderlo funzionale alla grande opera. Questa mattina, nella sede della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, si è tenuta una riunione tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina, Ciccio Rizzo, il direttore marittimo, ammiraglio Giuseppe Sciarrone, i componenti del Comitato di Gestione dell'Autorità portuale, il Direttore tecnico di Stretto di Messina Spa Valerio Mele, l'ing. Viviana Fedele della Città Metropolitana e la sindaca di Montebello Jonico, Maria Foti. Il tema della riunione, si legge in una nota, è stato il possibile utilizzo del porto di Saline Joniche nell'ambito delle attività legate alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina. L'Autorità di Sistema Portuale ha illustrato le funzionalità del porto e dei programmi in corso per il rilancio l'infrastruttura. La società Stretto di Messina, in sede di redazione del progetto esecutivo, di concerto con il Contraente Generale, valuterà con attenzione l'ipotesi di avvalersi anche del porto di Saline Joniche, unitamente alle attività già previste nel porto di Gioia Tauro.



Reggio Tv

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Vertice in Capitaneria: valutato l'utilizzo del porto di Saline Joniche per il progetto del Ponte

Martina Licastro

Il tema centrale della riunione è stato il possibile coinvolgimento del porto di Saline Joniche come infrastruttura di supporto logistico alle attività previste per la realizzazione del Ponte. Si è svolta questa mattina, presso la sede della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, una riunione istituzionale dedicata al possibile ripristino e utilizzo del porto di Saline Joniche nell'ambito delle attività connesse alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. All'incontro hanno partecipato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina, Ciccio Rizzo, il Direttore Marittimo della Calabria e della Basilicata Tirrenica, Ammiraglio Giuseppe Sciarrone, i componenti del Comitato di Gestione dell'Autorità portuale, il Direttore tecnico di Stretto di Messina Spa, ing. Valerio Mele, l'ing. Viviana Fedele per la Città Metropolitana di Reggio Calabria e la sindaca di Montebello Jonico, Maria Foti. Il tema centrale della riunione è stato il possibile coinvolgimento del porto di Saline Joniche come infrastruttura di supporto logistico alle attività previste per la realizzazione del Ponte. Nel corso dell'incontro, l'Autorità di Sistema Portuale ha illustrato le potenzialità funzionali dello scalo, soffermandosi sui programmi in corso per il rilancio e la valorizzazione dell'infrastruttura portuale. La società Stretto di Messina Spa, attualmente impegnata nella redazione del progetto esecutivo, valuterà con attenzione, in coordinamento con il Contraente Generale, l'ipotesi di avvalersi anche del porto di Saline Joniche, che potrebbe affiancare le attività già previste presso il porto di Gioia Tauro. L'incontro rappresenta un ulteriore passaggio nel percorso di definizione delle scelte logistiche e infrastrutturali legate a una delle opere strategiche più rilevanti per il Mezzogiorno, con l'obiettivo di garantire efficienza operativa e ricadute positive sul territorio.



Il tema centrale della riunione è stato il possibile coinvolgimento del porto di Saline Joniche come infrastruttura di supporto logistico alle attività previste per la realizzazione del Ponte. Si è svolta questa mattina, presso la sede della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, una riunione istituzionale dedicata al possibile ripristino e utilizzo del porto di Saline Joniche nell'ambito delle attività connesse alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. All'incontro hanno partecipato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina, Ciccio Rizzo, il Direttore Marittimo della Calabria e della Basilicata Tirrenica, Ammiraglio Giuseppe Sciarrone, i componenti del Comitato di Gestione dell'Autorità portuale, il Direttore tecnico di Stretto di Messina Spa, ing. Valerio Mele, l'ing. Viviana Fedele per la Città Metropolitana di Reggio Calabria e la sindaca di Montebello Jonico, Maria Foti. Il tema centrale della riunione è stato il possibile coinvolgimento del porto di Saline Joniche come infrastruttura di supporto logistico alle attività previste per la realizzazione del Ponte. Nel corso dell'incontro, l'Autorità di Sistema Portuale ha illustrato le potenzialità funzionali dello scalo, soffermandosi sui programmi in corso per il rilancio e la valorizzazione dell'infrastruttura portuale. La società Stretto di Messina Spa, attualmente impegnata nella redazione del progetto esecutivo, valuterà con attenzione, in coordinamento con il Contraente Generale, l'ipotesi di avvalersi anche del porto di Saline Joniche, che potrebbe affiancare le attività già previste presso il porto di Gioia Tauro. L'incontro rappresenta un ulteriore passaggio nel percorso di definizione delle scelte logistiche e infrastrutturali legate a una delle opere strategiche più rilevanti per il Mezzogiorno, con l'obiettivo di garantire efficienza operativa e ricadute positive sul territorio.

Ponte sullo Stretto, riunione a Reggio Calabria per il ripristino e l'utilizzo del porto di Saline Joniche

Incontro alla Capitaneria di Reggio Calabria: valutato il possibile impiego dell'infrastruttura nei lavori, insieme a Gioia Tauro. Questa mattina, presso la sede della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, si è tenuta una riunione tra il presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto di Messina, Ciccio Rizzo, il Direttore Marittimo, Ammiraglio Giuseppe Sciarrone, i componenti del Comitato di Gestione dell'**Autorità portuale**, il Direttore tecnico di Stretto di Messina Spa l'ing. Valerio Mele, l'ing. Viviana Fedele della Città Metropolitana e il sindaco di Montebello Jonico, Maria Foti. Il tema della riunione, si legge in una nota, è stato il possibile utilizzo del porto di Saline Joniche nell'ambito delle attività legate alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina. L'**Autorità** di **Sistema Portuale** ha illustrato le funzionalità del porto e dei programmi in corso per il rilancio dell'infrastruttura. La società Stretto di Messina, in sede di redazione del progetto esecutivo, di concerto con il Contraente Generale, valuterà con attenzione l'ipotesi di avvalersi anche del porto di Saline Joniche, unitamente alle attività già previste nel porto di Gioia Tauro.



Webshake

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto: focus della 'Stretto di Messina' sul porto di Saline

Questa mattina, presso la sede della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria , si è tenuta una riunione tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina , Ciccio Rizzo , il Direttore Marittimo , ammiraglio Giuseppe Sciarrone , i componenti del Comitato di Gestione dell'Autorità portuale , il Direttore tecnico di Stretto di Messina Spa , l'ing. Valerio Mele , l'ing. Viviana Fedele della Città Metropolitana di Reggio Calabria e la sindaca di Montebello Jon Per leggere il resto dell'articolo devi collegarti direttamente sul sito della fonte:.



I catanesi si rimboccano le maniche dopo il ciclone "Harry": "Saremo più forti di prima"

Su tutto il litorale sono iniziati i primissimi interventi. In attesa di capire se e come sarà possibile ricostruire le strutture distrutte, i titolari di attività commerciali danneggiate dal ciclone Harry hanno avviato la conta dei danni e le operazioni di pulizia. Nelle prossime ore è atteso in città il ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare Nello Musumeci. Il secondo giorno dopo il passaggio del ciclone Harry è forse più duro del primo. Superato lo shock iniziale, i catanesi provano fin da subito a rialzarsi, proseguendo la conta dei danni e dando il via alla pulizia straordinaria, in attesa di capire come e quando sarà possibile iniziare le riparazioni. E, soprattutto, quali risorse saranno stanziare per farlo. Non ci aspettavamo un danno così importante nella nostra struttura. Fin da subito ci siamo rimboccati le maniche - spiega Valerio De Luca, titolare del ristorante Pietranera di San Giovanni Li Cuti - per rimuovere i detriti e cominciare almeno i lavori di pulizia. L'acqua salata è entrata all'interno dei locali con una forza devastante. Per fortuna il Comune ci sta dando una mano riaprendo la strada e portando via il legname che si è accumulato. E' andata decisamente peggio al vicino ristorante pizzeria

Andrew's Faro. I proprietari non perdono tempo in chiacchiere e, con pale e guanti appena comprati, hanno già spalato buona parte del materiale distrutto dalla mareggiata. Le vetrate non ci sono più, ogni cosa nella sala-veranda prossima alla spiaggia nera è stata fatta a pezzi. Sul viale Ruggero Di Lauria si aspetta la visita del ministro della Protezione Civile e le Politiche del Mare Nello Musumeci, prevista nel pomeriggio di oggi, e ci si chiede cosa succederà adesso sul fronte della viabilità. La circolazione è al primo punto dell'agenda, perché garantisce alle attività commerciali di poter lavorare ed ai residenti di rientrare a casa comodamente. Sarà riaperta una sola corsia? Questa l'ipotesi più accreditata. Attualmente è possibile percorrere in discesa la bretella di collegamento con il viale Alcide De Gasperi, ma non proseguire in direzione piazza Nettuno, off limits alle auto ma piena di curiosi. Gli abitudini della corsa non rinunciano alla passeggiata del mattino. Molti scattano foto guardando increduli il "meraviglioso disastro" della natura. I tecnici Enel stanno provvedendo al ripristino della pubblica illuminazione, fino a ieri sera l'intera zona era al buio. Fortunatamente eravamo chiusi per ristrutturazione - commenta la titolare del bar gelateria Ernesto - e non abbiamo avuto danni. Speriamo che ci sia la volontà politica di far rivivere questa zona, dandole il lustro che merita. Saracinesche alzate, con poca affluenza, nella vicina bottega di Compagnia della Bellezza: chi aveva prenotato il taglio di capelli non si è fatto intimorire. Sala quasi piena nel bar La Tavernetta. Abbiamo avuto solo qualche danno nei depositi - spiegano in cassa - ma siamo regolarmente aperti e speriamo che presto tutto possa regolarizzarsi. Al porto di Catania la situazione è disastrosa sul



01/22/2026 14:53

Su tutto il litorale sono iniziati i primissimi interventi. In attesa di capire se e come sarà possibile ricostruire le strutture distrutte, i titolari di attività commerciali danneggiate dal ciclone Harry hanno avviato la conta dei danni e le operazioni di pulizia. Nelle prossime ore è atteso in città il ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare Nello Musumeci. Il secondo giorno dopo il passaggio del ciclone Harry è forse più duro del primo. Superato lo shock iniziale, i catanesi provano fin da subito a rialzarsi, proseguendo la conta dei danni e dando il via alla pulizia straordinaria, in attesa di capire come e quando sarà possibile iniziare le riparazioni. E, soprattutto, quali risorse saranno stanziare per farlo. Non ci aspettavamo un danno così importante nella nostra struttura. Fin da subito ci siamo rimboccati le maniche - spiega Valerio De Luca, titolare del ristorante Pietranera di San Giovanni Li Cuti - per rimuovere i detriti e cominciare almeno i lavori di pulizia. L'acqua salata è entrata all'interno dei locali con una forza devastante. Per fortuna il Comune ci sta dando una mano riaprendo la strada e portando via il legname che si è accumulato. E' andata decisamente peggio al vicino ristorante pizzeria Andrew's Faro. I proprietari non perdono tempo in chiacchiere e, con pale e guanti appena comprati, hanno già spalato buona parte del materiale distrutto dalla mareggiata. Le vetrate non ci sono più, ogni cosa nella sala-veranda prossima alla spiaggia nera è stata fatta a pezzi. Sul viale Ruggero Di Lauria si aspetta la visita del ministro della Protezione Civile e le Politiche del Mare Nello Musumeci, prevista nel pomeriggio di oggi, e ci si chiede cosa succederà adesso sul fronte della viabilità. La circolazione è al primo punto dell'agenda, perché garantisce alle attività commerciali di poter lavorare ed ai residenti di rientrare a casa comodamente. Sarà riaperta una sola corsia? Questa l'ipotesi più accreditata. Attualmente è possibile percorrere in discesa la bretella di collegamento con il viale Alcide De Gasperi, ma non proseguire in direzione piazza Nettuno, off limits alle auto ma piena di curiosi. Gli abitudini della corsa non rinunciano alla passeggiata del mattino. Molti scattano foto guardando increduli il "meraviglioso disastro" della natura. I tecnici Enel stanno provvedendo al ripristino della pubblica illuminazione, fino a ieri sera l'intera zona era al buio. Fortunatamente eravamo chiusi per ristrutturazione - commenta la titolare del bar gelateria Ernesto - e non abbiamo avuto danni. Speriamo che ci sia la volontà politica di far rivivere questa zona, dandole il lustro che merita. Saracinesche alzate, con poca affluenza, nella vicina bottega di Compagnia della Bellezza: chi aveva prenotato il taglio di capelli non si è fatto intimorire. Sala quasi piena nel bar La Tavernetta. Abbiamo avuto solo qualche danno nei depositi - spiegano in cassa - ma siamo regolarmente aperti e speriamo che presto tutto possa regolarizzarsi. Al porto di Catania la situazione è disastrosa sul

Catania Today

Catania

molo di Levante. Persino la vicina ferrovia è stata pesantemente danneggiata dalle onde, che hanno fatto crollare parte della murata di cemento prossima al lido Scogliera D'Armisi. Grossi danni in tutti i pontili e nei cantieri: i proprietari delle imbarcazioni, preoccupati, si sono riversati al varco d'accesso, presidiato dalla vigilanza. Nessuno può avvicinarsi in auto o a piedi. Ci sono tonnellate di macerie da portare via, tutte le impalcature poste sotto il cantiere della camminata sopraelevata. Proprio per questo, è stato organizzato privatamente una sorta di servizio navetta in gommone, facendo la spola tra la scivola ed i club nautici. Il moto ondoso è stato talmente violento da scaraventare sul basolato lavico anche centinaia di organismi marini, dalle oloturie ai granchi, finiti anche vicino alla sede dell'autorità portuale, insieme a plastiche di tutti i tipi e strumenti strappati alle imbarcazioni. Non è andata meglio alle strutture balneari della Plaia. Il viale Kennedy è percorribile solo parzialmente, in attesa della rimozione della sabbia portata sulla carreggiata dalle raffiche di vento. Nella spiaggia libera numero 1 si è formato un insolito lago d'acqua salata. E c'è persino chi inganna il tempo cercando qualche oggetto di valore sulla battigia con un metal detector.

Sicilia, il conto del dopo Harry: oltre mezzo miliardo stimato e una costa da ricucire

Francesco Mazzarella

Tra voragini, lungomari distrutti e collegamenti interrotti, l'Isola misura i danni in milioni mentre la Regione prepara gli atti per l'emergenza nazionale. La vera sfida, adesso, è trasformare la ricostruzione in prevenzione. La Sicilia sta facendo i conti con il dopo Harry mentre le mareggiate si ritirano e resta, sulla linea di battaglia, una geografia nuova: tratti di lungomare strappati via, voragini nell'asfalto, sottoservizi scoperti, impianti turistici compromessi, case e negozi allagati, collegamenti ferroviari e stradali interrotti. Tra il 19 e il 21 gennaio 2026 il ciclone Harry ha colpito con particolare violenza la fascia ionica e parte della Sicilia orientale; oggi, mercoledì 21 gennaio, i numeri cominciano a consolidarsi in una prima stima che, nelle dichiarazioni istituzionali, si aggira già nell'ordine di oltre mezzo miliardo. Il punto, però, non è soltanto la cifra che in questa fase è inevitabilmente provvisoria ma ciò che compone quella cifra. Dentro ci sono infrastrutture pubbliche (strade, ferrovie, porti, reti idriche ed elettriche), patrimonio privato (abitazioni, condomini, magazzini, negozi), economia della costa (turismo, balneazione, ristorazione, piccole imprese di servizio) e, in parallelo, l'entroterra agricolo che ha pagato vento e pioggia con serre danneggiate, coperture divelte, tetti scoperchiati. È un mosaico di danni a strati: i primi sono subito visibili e misurabili; gli altri quelli indiretti emergono nei giorni successivi, quando si sommano chiusure forzate, lavoro perso, catene logistiche spezzate. Le immagini che arrivano dal litorale tra Messina e Catania dicono una cosa semplice e dura: l'acqua non è arrivata dentro la costa, in molti tratti la costa è diventata acqua. A Letojanni, nel Messinese, si parla di un primo conteggio tecnico superiore ai 10 milioni di euro: per circa 300 metri risultano distrutti muretto di protezione e sede stradale del lungomare, e le voragini avrebbero danneggiato in modo serio i sottoservizi rete idrica, elettrica e del gas. Non è solo una strada da rifare: è un sistema di servizi da ricostruire sotto pressione, con tempi e costi inevitabilmente più alti. Poco più a nord e a sud, nello stesso corridoio costiero, le cronache raccontano piattaforme sulla spiaggia e strutture leggere divelte, ristoranti e ritrovi danneggiati, tratti di litoranea cancellati o resi impraticabili. A Santa Teresa di Riva, Roccalumera, Mazzeo e nell'area taorminese la conta si somma alla gestione dell'emergenza: strade invase da sabbia e detriti, accessi alle spiagge compromessi, interventi ripetuti per liberare tombini e sottopassi, ripristinare i primi servizi essenziali. In alcuni centri, la giornata dopo la tempesta è fatta di sopralluoghi e ordinanze, più che di normalità. Nel Catanese, la scena più ricorrente è quella del mare che supera i limiti e risale: onde e burrasca sul lungomare, tratti della carreggiata e della pista ciclabile interessati da cedimenti, allagamenti nelle zone più esposte. Il sindaco di Catania, Enrico Trantino, ha parlato della necessità di avviare



Tra voragini, lungomari distrutti e collegamenti interrotti, l'Isola misura i danni in milioni mentre la Regione prepara gli atti per l'emergenza nazionale. La vera sfida, adesso, è trasformare la ricostruzione in prevenzione. La Sicilia sta facendo i conti con il "dopo Harry" mentre le mareggiate si ritirano e resta, sulla linea di battaglia, una geografia nuova: tratti di lungomare strappati via, voragini nell'asfalto, sottoservizi scoperti, impianti turistici compromessi, case e negozi allagati, collegamenti ferroviari e stradali interrotti. Tra il 19 e il 21 gennaio 2026 il ciclone Harry ha colpito con particolare violenza la fascia ionica e parte della Sicilia orientale; oggi, mercoledì 21 gennaio, i numeri cominciano a consolidarsi in una prima stima che, nelle dichiarazioni istituzionali, si aggira già nell'ordine di "oltre mezzo miliardo". Il punto, però, non è soltanto la cifra - che in questa fase è inevitabilmente provvisoria - ma ciò che compone quella cifra. Dentro ci sono infrastrutture pubbliche (strade, ferrovie, porti, reti idriche ed elettriche), patrimonio privato (abitazioni, condomini, magazzini, negozi), economia della costa (turismo, balneazione, ristorazione, piccole imprese di servizio) e, in parallelo, l'entroterra agricolo che ha pagato vento e pioggia con serre danneggiate, coperture divelte, tetti scoperchiati. È un mosaico di danni "a strati": i primi sono subito visibili e misurabili; gli altri - quelli indiretti - emergono nei giorni successivi, quando si sommano chiusure forzate, lavoro perso, catene logistiche spezzate. Le immagini che arrivano dal litorale tra Messina e Catania dicono una cosa semplice e dura: l'acqua non è arrivata "dentro" la costa, in molti tratti la costa è diventata acqua. A Letojanni, nel Messinese, si parla di un primo conteggio tecnico superiore ai 10 milioni di euro: per circa 300 metri risultano distrutti muretto di protezione e sede stradale del lungomare, e le voragini avrebbero danneggiato in modo serio i sottoservizi - rete idrica, elettrica e del gas. Non è solo una strada da rifare: è un

la procedura per lo stato di calamità naturale e di una prima stima su decine di milioni di euro di danni, precisando che il conteggio definitivo richiederà tempo e verifiche. C'è poi la partita dei collegamenti, che in Sicilia non è mai un dettaglio. Una delle notizie più allarmanti riguarda la linea ferroviaria tra Messina e Catania: i resoconti parlano di danni in più punti e, nel tratto di Scaletta Zanclea, di binari sospesi nel vuoto per alcuni metri. È un'immagine potente, ma è anche una diagnosi: lì non basta ripulire, serve ripristinare sicurezza e stabilità del sedime, con interventi che richiedono progettazione e tempi non banali. Ogni interruzione, in un territorio dove le alternative non sono infinite, diventa immediatamente costo sociale ed economico. Sul versante istituzionale, la Regione ha messo in chiaro due priorità: gestione dell'emergenza e preparazione degli atti per chiedere al governo nazionale lo stato di emergenza. Renato Schifani, dopo le ore più critiche, ha ringraziato Protezione civile, volontari e amministrazioni locali, rivendicando che l'allerta e l'azione sul campo hanno contribuito a evitare vittime; contemporaneamente, ha richiamato la gravità dei danni su oltre 100 chilometri di litorale ionico e l'ordine di grandezza di oltre mezzo miliardo già nelle prime valutazioni. Dentro quel mezzo miliardo convivono, inevitabilmente, più prospettive: politica, tecnica, economica. E qui è utile fare chiarezza. Una stima regionale tende a includere soprattutto costi di ripristino e messa in sicurezza di infrastrutture e impianti. Le stime settoriali aggiungono perdite economiche: chiusure forzate, merci rovinate, impianti compromessi, giornate di lavoro perse, prenotazioni cancellate. Confcommercio Sicilia, ad esempio, ha rilanciato una valutazione dei danni diretti e documentabili nell'ordine di mezzo miliardo, sottolineando l'impatto su commercio, turismo, servizi e artigianato. Il turismo balneare, in Sicilia, vive di equilibri fragili: erosione costiera, manutenzione ordinaria spesso insufficiente, investimenti concentrati su pochi mesi. Harry ha reso questo fragile evidente. Le cronache parlano di stabilimenti turistici e balneari gravemente danneggiati o spazzati via lungo tratti di litorale, di accessi alle spiagge compromessi, di infrastrutture leggere distrutte. E quando saltano servizi e viabilità, salta anche la stagione: non tanto perché mancano le sdraio, ma perché manca la continuità di un territorio che deve essere raggiungibile, sicuro, funzionante. Accanto alla costa, l'agricoltura ha pagato un prezzo che spesso finisce in coda alle notizie, ma nei territori significa reddito e sopravvivenza. Coldiretti ha avviato un monitoraggio dei danni: dal vento che abbatte serre e coperture, alle aziende agroittiche colpite, fino alla viabilità interna in tilt in varie aree dell'isola. È un fronte meno fotografabile del lungomare divelto, ma economicamente delicatissimo: una serra distrutta non è solo un danno strutturale, è una filiera che si interrompe, con effetti che arrivano settimane dopo. Nel Siracusano e in altri tratti dell'interno, le cronache parlano anche di frane, smottamenti e alberi caduti su strade provinciali, con interventi ripetuti e chiusure temporanee. Presi uno a uno, questi episodi potrebbero sembrare ordinari in un inverno instabile; sommati, diventano un indicatore di resilienza territoriale: quante strade alternative esistono? Quanto rapidamente si ripristina un collegamento? Quanta manutenzione era già arretrata prima del ciclone? Anche il dato meteorologico, pur non essendo

La Freccia Web

Catania

il centro della cronaca economica, aiuta a capire perché i danni siano così elevati: si è parlato di mareggiate eccezionali e onde molto alte in alcuni resoconti oltre i 10 metri capaci di erodere in poche ore ciò che normalmente si consuma in anni. Quando un evento di questo tipo colpisce una costa già fragile, con tratti urbanizzati a ridosso del mare e opere di difesa non sempre adeguate, il risultato è una spesa concentrata: il territorio incassa insieme, in pochi giorni, ciò che non ha potuto prevenire in tempo. Ecco perché la cifra mezzo miliardo non è un titolo ad effetto: è un indicatore di scala. Dice che l'impatto supera la capacità di risposta ordinaria di comuni e regione e richiede un salto di livello, amministrativo e finanziario. Ma proprio per questo, la fase che si apre adesso è la più delicata: quella in cui l'emergenza rischia di trasformarsi in un cantiere infinito. La Sicilia, in passato, ha già conosciuto la differenza tra riparare e mettere in sicurezza. Riparare rimette in piedi ciò che c'era; mettere in sicurezza riduce la probabilità che la prossima mareggiata produca lo stesso identico conto. Le domande operative sono già sul tavolo, e dovrebbero guidare anche la discussione sui milioni. Prima: come si certificano i danni in modo uniforme, comune per comune, per non perdere tempo e non lasciare indietro chi non ha uffici tecnici strutturati? Seconda: quali interventi sono immediatamente cantierabili (messa in sicurezza, ripristino sottoservizi, protezioni provvisorie) e quali richiedono progettazione complessa (tratti ferroviari, consolidamenti, opere di difesa costiera)? Terza: come si protegge l'economia quotidiana, quella delle piccole attività che non possono permettersi settimane di stop? In mezzo a queste domande c'è uno snodo politico-amministrativo: la giunta regionale straordinaria convocata per giovedì 22 gennaio a Palazzo d'Orléans, che segna il passaggio dalla notte del soccorso ai mesi della ricostruzione. Un altro elemento che emerge dalle cronache è la disomogeneità dell'impatto: l'Isola non è stata colpita in modo uguale. Nelle ricostruzioni giornalistiche si evidenzia che il previsto colpo di coda sul Nord-Ovest non si è materializzato come temuto e che Palermo e Trapani sono state sostanzialmente graziate rispetto agli scenari più pesanti, mentre l'urto si è concentrato lungo il corridoio ionico e sull'area orientale. Questo non riduce la gravità complessiva; la rende più chiara. Perché significa che i danni si addensano dove costa, viabilità e urbanizzazione sono più esposte e più ravvicinate. L'emergenza, nelle ore più dure, ha avuto anche un volto umano e amministrativo: famiglie evacuate in alcune zone costiere, scuole chiuse in diversi comuni, servizi pubblici a singhiozzo. In vari centri dell'area ionica si sono sommati allagamenti e danni a strade e abitazioni, e in alcune zone si sono registrate criticità su luce e acqua. È la dimensione che spesso non entra subito nelle stime economiche, ma che pesa sulla vita quotidiana: quando mancano energia e servizi, si ferma tutto, e ogni giorno perso diventa costo aggiuntivo. Nel frattempo, attorno ai numeri, si muove anche la politica. In queste ore si parla di emendamenti e proposte di stanziamento, come la richiesta di 100 milioni a favore dei Comuni danneggiati avanzata in sede regionale da esponenti del M5S. È un dibattito legittimo, ma qui la qualità sta nei criteri: dove vanno le risorse, con quale priorità, con quali vincoli di rendicontazione, e con quale equilibrio tra ristori e prevenzione. Perché un ristoro ripara una perdita;

La Freccia Web

Catania

una prevenzione riduce la probabilità che la perdita si ripresenti identica alla prossima tempesta. Il tema delle opere costiere è, infatti, la cartina di tornasole. Le mareggiate hanno colpito lungomari e litoranee, ma hanno messo sotto stress anche reti idriche, elettriche e del gas che corrono sotto l'asfalto, spesso in prossimità del mare. Quando un sottoservizio viene lesionato, non basta riasfaltare: bisogna intervenire sotto, coordinare gestori diversi, garantire sicurezza, e nel frattempo gestire disagi prolungati. È per questo che i milioni non sono soltanto il costo della ricostruzione visibile: sono il costo della complessità tecnica e amministrativa. E poi c'è la mobilità, che tocca anche l'economia di terra. La ferrovia CataniaMessina non è solo un servizio per pendolari: è un asse per studenti universitari, lavoratori, turismo interno. Quando si interrompe, la pressione si riversa sulle strade già provate, e il costo sale: carburante, tempi, stress, ritardi. Nel breve periodo è una questione di viabilità; nel medio periodo è un fattore economico, perché influenza la capacità di un territorio di restare connesso. È per questo che, oggi, parlare di milioni di danni non deve ridursi a una cifra tonda. I 10 milioni stimati per il solo lungomare di Letojanni sono un esempio: un comune che da solo non ha margini per un intervento di questa scala, soprattutto se deve anche sostenere le spese ordinarie e gestire altri danni diffusi. Allo stesso modo, decine di milioni per Catania se confermati dalle perizie implicano procedure complesse, perché riguardano un capoluogo con reti e infrastrutture stratificate e con un'interfaccia diretta tra città e mare. La vera sfida, dunque, è evitare che il dopo Harry diventi un inventario sterile. Servono mappe pubbliche dei danni, cronoprogrammi, responsabilità chiare tra comuni, Città metropolitana, Regione, gestori di reti, RFI, autorità portuali, e una cabina di regia che non viva di comunicati, ma di verifiche periodiche. È anche un tema di fiducia: quando i cittadini vedono cantieri che durano anni e promesse che si sfilacciano, la frattura non è solo nell'asfalto, è nel rapporto tra comunità e istituzioni. In questo senso, la notizia più importante non è soltanto che i danni possono arrivare a mezzo miliardo: è che, per una volta, il sistema ha dimostrato che l'allerta può salvare vite, ma adesso deve dimostrare che la ricostruzione può salvare futuro. Harry ha offerto una tregua sul fronte umano, evitando una tragedia; ma ha aperto un conto economico e infrastrutturale che, se non governato, rischia di trasformarsi in una nuova forma di fragilità permanente. Ecco perché, mentre si stimano i milioni, vale la pena trattenere una lezione operativa: l'emergenza non finisce quando smette di piovere. Finisce quando il territorio torna sicuro, quando i servizi tornano stabili, quando le imprese possono lavorare senza paura del prossimo vento, quando una strada e una ferrovia non sono solo riparate, ma rese meno vulnerabili. Il dopo Harry, in Sicilia, sarà il banco di prova non solo della capacità di spesa, ma della qualità delle scelte. E se c'è un punto da cui ripartire, è il legame tra persone e luoghi: perché una comunità che si organizza, segnala, controlla e partecipa è la prima vera opera di difesa costiera.

Trasporto ferroviario: la Commissione Europea autorizza l'Italia al sostegno economico alla manovra ferroviaria merci nei porti

(AGENPARL) - Thu 22 January 2026 Gentile Collega, Mi permetto di disturbarla per segnalare questa importante iniziativa nell'ambito del trasporto merci. Mi auguro la notizia possa essere di suo interesse. Resto a disposizione per ogni ulteriore chiarimento. Colgo l'occasione per porgerle i miei più cordiali saluti Stella Colucci

Trasporto ferroviario: la Commissione Europea autorizza l'Italia al sostegno economico alla manovra ferroviaria merci nei porti

Rizzi, Fermerci: "Misura necessaria e attesa dal settore, questo intervento aiuterà il trasporto ferroviario intermodale nei **porti** in un momento particolarmente critico"

In uno dei momenti più critici, viste le tensioni geopolitiche attuali e le interruzioni ferroviarie ancora presenti nel 2026 per finalizzare gli investimenti del PNRR, la decisione della Commissione Europea a favore degli incentivi per la manovra ferroviaria merci nei **porti** segna una svolta storica. È la prima volta che viene concesso un aiuto di questo tipo al settore. L'incentivo prevede una riduzione delle tariffe per gli operatori del trasporto ferroviario merci e i loro clienti. Si tratta di un vero e proprio Ferrobonus Portuale. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Agenparl

Trasporto ferroviario: la Commissione Europea autorizza l'Italia al sostegno economico alla manovra ferroviaria merci nei porti

01/22/2026 16:58

(AGENPARL) - Thu 22 January 2026 Gentile Collega, Mi permetto di disturbarla per segnalare questa importante iniziativa nell'ambito del trasporto merci. Mi auguro la notizia possa essere di suo interesse. Resto a disposizione per ogni ulteriore chiarimento. Colgo l'occasione per porgerle i miei più cordiali saluti Stella Colucci

Trasporto ferroviario: la Commissione Europea autorizza l'Italia al sostegno economico alla manovra ferroviaria merci nei porti

Rizzi, Fermerci: "Misura necessaria e attesa dal settore, questo intervento aiuterà il trasporto ferroviario intermodale nei **porti** in un momento particolarmente critico"

In uno dei momenti più critici, viste le tensioni geopolitiche attuali e le interruzioni ferroviarie ancora presenti nel 2026 per finalizzare gli investimenti del PNRR, la decisione della Commissione Europea a favore degli incentivi per la manovra ferroviaria merci nei **porti** segna una svolta storica. È la prima volta che viene concesso un aiuto di questo tipo al settore. L'incentivo prevede una riduzione delle tariffe per gli operatori del trasporto ferroviario merci e i loro clienti. Si tratta di un vero e proprio Ferrobonus Portuale. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Il Nautilus

Focus

Riciclo ecologico per smaltire le navi alla fine della loro vita commerciale

(La Nave Hanife Ana dopo l'incaglio, dichiarata 'rifiuto' e poi demolita; foto archivio Il Nautilus, 9 Gennaio 2016) Armonizzazione dell'UE nel rispetto delle Convenzioni internazionali per il futuro del riciclo navale. BIMCO ha istituito la Ship Recycling Alliance Londra. La domanda di capacità di riciclo, unita a incertezze legali, sta ponendo delle sfide importanti per gli armatori nel rispettare gli standard internazionali e per consentire oggi il riciclo delle navi in conformità con le normative globali. Il riciclo delle navi è un'industria da sempre fiorente per il 'fine vita' di una nave ed influenza lo sviluppo dell'economia circolare attraverso la fornitura di acciaio di scarto alle società produttrici di acciaio, riducendo così sia la necessità di materie prime come il minerale di ferro e sia il totale di emissioni di CO2 derivanti dalla produzione di nuovo acciaio. (art. Il Nautilus 29.11.2023) BIMCO, da sempre, si è impegnata a promuovere il riciclo sicuro e ecologicamente sostenibile delle navi favore l'entrata in vigore della Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclo Sicuro e Ambientale delle Navi (HKC) nel 2025. Infatti, la Convenzione HKC mira a degli standard globali legalmente vincolanti nel rispetto dell'ambiente e della sicurezza in generale, garantendo parametri standard per un equo globale del riciclo delle navi. Ora, anche il Regolamento UE sul Riciclo delle Navi (EU SRR) e altre migliori pratiche potrebbero essere utilizzati come parametri di riferimento per questo esercizio. Ed ancora, l'approccio del ciclo di vita di una nave adottato dall'HKC permetterà una migliore tracciabilità dei materiali pericolosi attraverso l'IHM (Inventory of Hazardous Materials) e potrebbe contribuire ad aumentare la riciclabilità della nave; favorisce anche l'integrazione del riciclo delle navi in un'economia circolare come fonte di acciaio e materiali usati. Lo **shipping** internazionale - e soprattutto gli armatori - dal 26 giugno 2025, dovrà rispettare quattro principali strumenti giuridici a seconda della bandiera della nave e/o della sua posizione nel mondo durante il riciclo: l'IMO HKC, la Convenzione di Basilea del Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP's BC), l'UE SRR e il Regolamento UE sulla Spedizione dei Rifiuti (EU WSR). Strumenti che tutti e quattro mirano ad evitare movimenti transfrontalieri delle navi di fine vita, e comunque si genera una contraddizione. Cioè, una nave, certificata per operare secondo le regole e i regolamenti IMO, non dovrebbe essere vietata da regole e regolamenti di un altro organismo ONU. Il risultato è un sistema legalmente denso, istituzionalmente complesso e operativamente incoerente. Affinché la Basilea Convention (BC) e il suo divieto associato (e quindi per estensione i regolamenti UE) e l'HKC coesistano, è urgente che gli Stati parti della BC (quasi tutti i paesi del mondo) e gli Stati membri dell'IMO garantiscano chiarezza su tutte le incertezze legali. I dati più recenti di BIMCO - Report sul riciclo di navi - prevedono



(La Nave Hanife Ana dopo l'incaglio, dichiarata 'rifiuto' e poi demolita; foto archivio Il Nautilus, 9 Gennaio 2016) Armonizzazione dell'UE nel rispetto delle Convenzioni internazionali per il futuro del riciclo navale. BIMCO ha istituito la Ship Recycling Alliance Londra. La domanda di capacità di riciclo, unita a incertezze legali, sta ponendo delle sfide importanti per gli armatori nel rispettare gli standard internazionali e per consentire oggi il riciclo delle navi in conformità con le normative globali. Il riciclo delle navi è un'industria da sempre fiorente per il 'fine vita' di una nave ed influenza lo sviluppo dell'economia circolare attraverso la fornitura di acciaio di scarto alle società produttrici di acciaio, riducendo così sia la necessità di materie prime come il minerale di ferro e sia il totale di emissioni di CO2 derivanti dalla produzione di nuovo acciaio. (art. Il Nautilus 29.11.2023) BIMCO, da sempre, si è impegnata a promuovere il riciclo sicuro e ecologicamente sostenibile delle navi favore l'entrata in vigore della Convenzione Internazionale di Hong Kong per il Riciclo Sicuro e Ambientale delle Navi (HKC) nel 2025. Infatti, la Convenzione HKC mira a degli standard globali legalmente vincolanti nel rispetto dell'ambiente e della sicurezza in generale, garantendo parametri standard per un equo globale del riciclo delle navi. Ora, anche il Regolamento UE sul Riciclo delle Navi (EU SRR) e altre migliori pratiche potrebbero essere utilizzati come parametri di riferimento per questo esercizio. Ed ancora, l'approccio del ciclo di vita di una nave adottato dall'HKC permetterà una migliore tracciabilità dei materiali pericolosi attraverso l'IHM (Inventory of Hazardous Materials) e potrebbe contribuire ad aumentare la riciclabilità della nave; favorisce anche l'integrazione del riciclo delle navi in un'economia circolare come fonte di acciaio e materiali usati. Lo shipping internazionale - e soprattutto gli armatori - dal 26 giugno 2025, dovrà rispettare quattro principali strumenti giuridici a seconda della bandiera della nave e/o della sua

Il Nautilus

Focus

che oltre 16.000 navi a livello globale dovranno essere riciclate nel prossimo decennio, più del doppio della quantità riciclata a livello globale nei dieci anni fino al 2025. Sicuramente, questo è un tema complesso per gli armatori di navi battente bandiera UE, in quanto possono riciclare navi solo nelle strutture approvate dall'UE; le difficoltà investono anche per lo shopping in generale, che dovrà uniformarsi alle normative ambientali e di sicurezza, come dimostrato dal rapporto BIMCO di dicembre 2024. Infatti, il Regolamento UE sul Riciclo delle Navi, che opera in parallelo con la legge europea sulla spedizione dei rifiuti, vieta di fatto che navi con bandiera UE e, in molti casi, navi di proprietà UE vengano riciclate al di fuori di strutture che compaiono in una lista approvata dall'UE. Attualmente quell'elenco non contiene strutture di riciclo navale nel Sud Asia. Bangladesh e India sono oggi i due maggiori Stati al mondo nel riciclaggio navale, se misurati in acciaio annuale recuperato da navi in fine vita; insieme rappresentano quasi quattro quinti dell'attività globale di riciclaggio delle navi. Il Sud Asia, poi, gode di un vantaggio naturale che nessuna riforma di legge e/o regolamenti può riprodurre altrove. In Bangladesh, India e nella fascia costiera del Pakistan, escursioni di marea di 9,1 - 12,2 metri sono di routine. Questo consente lo spiaggiamento e lo smantellamento assistiti dalla gravità, riduce la dipendenza dalle pesanti infrastrutture dei moli, riduce la domanda energetica e consente la rimozione sezionale in condizioni controllate quando regolato correttamente. La contraddizione tutta europea, rispetto a norme IMO, genera stallo normativo: le navi UE non possono accedere alla capacità sudasiatica perché quei cantieri non sono in elenco UE; le navi non UE non possono legalmente raggiungere il Sud Asia una volta classificate come rifiuti nel territorio UE. In una situazione ambigua, gli armatori si trovano a navigare in un labirinto di conformità legislativa: occorre armonizzazione di regolamenti e convenzioni se si vuole operare per un futuro più ecologico del riciclo delle navi. Sul fronte degli investimenti, l'installazione di nuove strutture per aumentare la capacità di riciclo - nel rispetto della Convenzione di Hong Kong - richiederà tempo, denaro ed impegno aggiuntivi, poiché sarà necessaria un'infrastruttura dedicata per garantire una migliore protezione dell'ambiente e la sicurezza dei lavoratori. Questo significa formazione di nuovi lavoratori per una nuova capacità di riciclo di navi complesse e formazione anche nella gestione dei rifiuti per soddisfare le nuove esigenze degli impianti di riciclaggio delle navi. Per contribuire ulteriormente al lavoro nelle aree chiave, BIMCO ha istituito la Ship Recycling Alliance. Questa alleanza tra gli stakeholder dell'industria marittima e del riciclaggio navale permetterà di valutare e valutare modifiche e possibili miglioramenti a uno standard globale, dove e quando necessario. Abele Carruezzo.

Il Nautilus

Focus

DA ASSOCIAZIONE A FONDAZIONE, UNA NUOVA ROTTA PER I PROMOTORI DEI MUSEI DEL MARE A TRENT'ANNI DALLA NASCITA

Genova - Si è svolta ieri, mercoledì 21 gennaio, l'Assemblea Generale che ha deliberato la trasformazione dell'Associazione Promotori del Mare in Fondazione di Partecipazione ETS. Un passaggio necessario alla luce della riforma del Terzo Settore e della cessazione delle Onlus a fine 2025, una scelta di continuità e visione, maturata dopo un percorso di confronto, per rafforzare l'azione dell'ente e il dialogo con le Istituzioni, nel pieno rispetto della missione statutaria. «La nostra associazione vive e cresce grazie all'energia delle persone che la compongono, alla qualità delle relazioni che sappiamo costruire, alla capacità di sviluppare nuove idee e di attrarre nuove energie. Il passaggio a Fondazione è anche un modo per aprirsi maggiormente a nuove opportunità e accogliere altri in questo speciale impegno» - dichiara il Presidente, Maurizio Daccà. «Questa trasformazione ci consentirà di valorizzare maggiormente le competenze maturate in questi anni, rendendo ancora più efficace il nostro contributo alla tutela e alla promozione del patrimonio culturale marittimo. Ci tengo a ringraziare il nostro Consiglio Direttivo per il supporto, l'impegno e la fiducia dimostrati e tutti i Presidenti che si sono susseguiti in questi trent'anni, sicuramente è anche grazie a loro se siamo riusciti a raggiungere questo obiettivo» - sottolinea il Segretario Generale, Anna Dentoni. Una nuova rotta che unisce rinnovamento e continuità, il naturale prosieguo di una missione che punta a promuovere e tutelare il patrimonio culturale marittimo che da trent'anni rappresenta il cuore della loro azione, un percorso avviato con la nascita del Padiglione del Mare e continuato con il Galata Museo del Mare e l'Istituzione Mu.MA.



Informare

Focus

La Commissione UE autorizza l'Italia al sostegno economico alla manovra ferroviaria nei porti

Incentivi per un totale massimo di 30 milioni di euro in cinque anni Fermerci ha reso noto che la Commissione Europea ha autorizzato l'Italia al sostegno economico alla manovra ferroviaria merci nei **porti** ed è la prima volta che viene concesso un aiuto di questo tipo al settore. L'incentivo prevede una riduzione delle tariffe per gli operatori del trasporto ferroviario merci e i loro clienti. La decisione della Commissione Europea, valida per cinque anni, autorizza le Autorità di Sistema Portuale italiane a erogare incentivi fino a un massimo di 500.000 euro per anno, per un totale di 30 milioni complessivi nel periodo di riferimento. Il contributo è rivolto agli operatori di manovra che dovranno ribaltare alle imprese ferroviarie il 50% dello stesso, sul modello del Ferrobonus. L'associazione ha spiegato che in questo momento si attende il decreto interministeriale necessario all'attuazione della misura. Successivamente le Autorità di Sistema Portuale potranno procedere, facoltativamente, con l'emanazione dei bandi per l'assegnazione del contributo. Fermerci ha evidenziato che la misura, che costituisce un vero e proprio Ferrobonus Portuale, giunge in uno dei momenti più critici viste le tensioni geopolitiche attuali e le interruzioni ferroviarie ancora presenti nel 2026 per finalizzare gli investimenti del PNRR e ha ricordato che tra il 2021 e il 2024 il numero di treni merci nei **porti**, in origine e destino, è diminuito di cinque punti percentuali a causa, oltre che delle tensioni geopolitiche e delle capacità ridotte della rete ferroviaria, anche dei costi per i servizi di manovra ferroviaria merci nei **porti**. Inoltre, Fermerci ha reso noto che in questi giorni è già stato proposto un emendamento al Decreto Milleproroghe, attualmente in conversione presso la Camera, per prolungare i termini della misura, al momento prevista fino alla fine del 2026, nel rispetto dell'autorizzazione europea che renderebbe quest'ultima strutturale, e ha evidenziato che per questo motivo è fondamentale approvare le modifiche proposte al decreto-legge in conversione.



MSC CROCIERE: nuovi itinerari nei Caraibi meridionali disponibili tutto l'anno con partenze dalla Repubblica Dominicana

MSC **Crociere** ha annunciato che a partire dal 16 novembre 2026 la nave MSC Opera offrirà **crociere** settimanali in partenza dalla Repubblica Dominicana alla scoperta dei Caraibi meridionali. È la prima volta che la Compagnia posiziona una nave durante tutti i mesi dell'anno con homeport a La Romana, nella Repubblica Dominicana, e lo fa attraverso una serie di itinerari alternati tra loro che possono essere anche combinati in un unico indimenticabile viaggio di 14 notti con tappe in Martinica, Guadalupe, Barbados, Isole Vergini e altre incredibili isole caraibiche. L'annuncio è stato fatto alla presenza del Ministro del Turismo della Repubblica Dominicana, David Collado, in occasione della FITUR, importante fiera internazionale del turismo in corso in questi giorni a Madrid. Le nuove **crociere** di MSC Opera sono già prenotabili sul sito msccrociere.it o nelle agenzie di viaggi. Tra i luoghi più attrattivi dei nuovi itinerari spicca l'Isola Catalina, situata al largo delle coste della Repubblica Dominicana, in cui è possibile vivere un'esperienza unica in una riserva naturale esclusiva. Grazie a spiagge di sabbia bianchissima e acque cristalline gli ospiti potranno godersi uno scenario di assoluta armonia, ideale per abbandonarsi al relax e al rigenerante ritmo caraibico. Per chi desidera un contatto più profondo con la natura, lo snorkeling lungo le barriere coralline circostanti offre l'opportunità di scoprire ecosistemi marini di straordinaria bellezza. La Repubblica Dominicana è facilmente raggiungibile dagli aeroporti italiani. MSC **Crociere** stima che questi nuovi itinerari porteranno ogni anno a La Romana circa 120.000 visitatori internazionali, pari a 240.000 passeggeri aerei in arrivo e in partenza, generando ricadute positive sull'intero tessuto economico locale, dagli hotel ai ristoranti, dai bar alle attività commerciali delle aree circostanti. Gianni Onorato, CEO di MSC Cruises, ha commentato: "MSC **Crociere** ha iniziato a fare scalo nella Repubblica Dominicana nel 2014, quindi dopo oltre dieci anni è per me un momento di grande orgoglio poter parlare della nostra nuova offerta di homeport a La Romana. Con l'operatività annuale estendiamo la stagione tradizionale, generando un impatto economico positivo per la comunità locale e portando 120.000 visitatori internazionali aggiuntivi a La Romana ogni anno. MSC **Crociere** è impegnata nella Repubblica Dominicana e a questo nuovo programma nel lungo periodo. Fly&Cruise - MSC **Crociere** offrirà una gamma di comodi pacchetti Fly&Cruise per la Repubblica Dominicana, che includono crociera, voli e trasferimenti. Questi pacchetti garantiscono la massima tranquillità, con tutti i servizi prenotati direttamente tramite MSC **Crociere** e un'assistenza dedicata per qualsiasi esigenza di viaggio degli ospiti. Stay&Cruise - Gli ospiti che desiderano vivere appieno la bellezza della Repubblica Dominicana possono scegliere uno dei pacchetti Stay&Cruise di MSC **Crociere**.

Informatore Navale
MSC CROCIERE: nuovi itinerari nei Caraibi meridionali disponibili tutto l'anno con partenze dalla Repubblica Dominicana
 01/22/2026 20:23

MSC Crociere ha annunciato che a partire dal 16 novembre 2026 la nave MSC Opera offrirà crociere settimanali in partenza dalla Repubblica Dominicana alla scoperta dei Caraibi meridionali. È la prima volta che la Compagnia posiziona una nave durante tutti i mesi dell'anno con homeport a La Romana, nella Repubblica Dominicana, e lo fa attraverso una serie di itinerari alternati tra loro che possono essere anche combinati in un unico indimenticabile viaggio di 14 notti con tappe in Martinica, Guadalupe, Barbados, Isole Vergini e altre incredibili isole caraibiche. L'annuncio è stato fatto alla presenza del Ministro del Turismo della Repubblica Dominicana, David Collado, in occasione della FITUR, importante fiera internazionale del turismo in corso in questi giorni a Madrid. Le nuove crociere di MSC Opera sono già prenotabili sul sito msccrociere.it o nelle agenzie di viaggi. Tra i luoghi più attrattivi dei nuovi itinerari spicca l'Isola Catalina, situata al largo delle coste della Repubblica Dominicana, in cui è possibile vivere un'esperienza unica in una riserva naturale esclusiva. Grazie a spiagge di sabbia bianchissima e acque cristalline gli ospiti potranno godersi uno scenario di assoluta armonia, ideale per abbandonarsi al relax e al rigenerante ritmo caraibico. Per chi desidera un contatto più profondo con la natura, lo snorkeling lungo le barriere coralline circostanti offre l'opportunità di scoprire ecosistemi marini di straordinaria bellezza. La Repubblica Dominicana è facilmente raggiungibile dagli aeroporti italiani. MSC Crociere stima che questi nuovi itinerari porteranno ogni anno a La Romana circa 120.000 visitatori internazionali, pari a 240.000 passeggeri aerei in arrivo e in partenza, generando ricadute positive sull'intero tessuto economico locale, dagli hotel ai ristoranti, dai bar alle attività commerciali delle aree circostanti. Gianni Onorato, CEO di MSC Cruises, ha commentato: "MSC Crociere ha iniziato a fare scalo nella Repubblica Dominicana nel 2014, quindi dopo oltre dieci anni è per me un momento di grande orgoglio poter parlare della nostra nuova offerta di homeport a La Romana. Con l'operatività annuale estendiamo la stagione tradizionale, generando un impatto economico positivo per la comunità locale e portando 120.000 visitatori internazionali aggiuntivi a La Romana ogni anno. MSC Crociere è impegnata nella Repubblica Dominicana e a questo nuovo programma nel lungo periodo. Fly&Cruise - MSC Crociere offrirà una gamma di comodi pacchetti Fly&Cruise per la Repubblica Dominicana, che includono crociera, voli e trasferimenti. Questi pacchetti garantiscono la massima tranquillità, con tutti i servizi prenotati direttamente tramite MSC Crociere e un'assistenza dedicata per qualsiasi esigenza di viaggio degli ospiti. Stay&Cruise - Gli ospiti che desiderano vivere appieno la bellezza della Repubblica Dominicana possono scegliere uno dei pacchetti Stay&Cruise di MSC Crociere. Queste soluzioni combinano la crociera con un soggiorno in hotel prima della partenza, offrendo più tempo per esplorare tutto ciò.

Informatore Navale

Focus

Queste soluzioni combinano la crociera con un soggiorno in hotel prima della partenza, offrendo più tempo per esplorare tutto ciò che la Repubblica Dominicana ha da offrire. Alcuni dei principali punti salienti del nuovo itinerario di MSC Opera includono: La Romana, Repubblica Dominicana : La Romana accoglie i visitatori con un'armonica sintesi di relax, ricchezza culturale e bellezze naturali: spiagge incontaminate, botteghe artigianali locali e raffinati piatti a base di pesce si affiancano alla facilità di accesso a luoghi iconici come la suggestiva Cueva de las Maravillas e il villaggio di Altos de Chavón, affascinante reinterpretazione dell'architettura mediterranea del XVI secolo. Isla Catalina, Repubblica Dominicana : L'Isla Catalina si rivela un autentico paradiso tropicale, ideale per vivere una vacanza indimenticabile tra relax e avventura. Le sue acque cristalline, le barriere coralline dai colori vivaci e le spiagge di sabbia bianca offrono lo scenario perfetto per dedicarsi allo snorkeling o abbandonarsi al piacere del sole. In alternativa, gli ospiti possono scegliere una suggestiva escursione in barca verso l'Isola Saona, immersa nel Parco Nazionale di Cotubanamá e celebre per le sue mangrovie e i fondali corallini. Fort-de-France, Martinica : La Martinica affascina visitatori da tutto il mondo grazie alle sue rinomate meraviglie naturali, al suo fascino storico e alle splendide baie e spiagge. Nella vivace capitale Fort-de-France, gli ospiti possono esplorare un'architettura colorata, mercati animati e negozi locali, oppure spingersi oltre per scoprire le famose distillerie di rum dell'isola, la rigogliosa foresta pluviale e spiagge uniche. Virgin Gorda, Virgin Islands Britanniche : Virgin Gorda è una delle destinazioni più pittoresche e tranquille delle Virgin Islands Britanniche, offrendo una fuga caraibica davvero indimenticabile. I visitatori possono esplorare le celebri Baths, rilassarsi su spiagge incontaminate o percorrere sentieri panoramici come quelli del Gorda Peak National Park, che regalano viste spettacolari sull'isola. St. John's, Antigua e Barbuda: St. John's, capitale di Antigua e Barbuda, affascina con le sue vivaci case dai colori brillanti, i suggestivi siti storici come la fortezza di Fort James e il suo ruolo di porta d'accesso ad alcune delle spiagge più spettacolari dei Caraibi, ideali per rilassarsi al sole o dedicarsi alle più emozionanti attività acquatiche.

Informazioni Marittime

Focus

Autorità portuali, Mef e Mit approvano i bilanci di previsione

Completato l'iter istruttorio e chiuso dunque l'esercizio provvisorio imposto ai sedici enti sul territorio nazionale Il ministero dell'Economia ha approvato i bilanci di previsione 2026 delle 16 Autorità portuali italiane, consentendo dunque al ministero dei Trasporti di comunicare agli enti l'uscita dall'esercizio provvisorio. L'auspicato ritorno al regime ordinario darà l'opportunità alle AdSP di riavviare le attività e gli investimenti programmati. Il Mit ha colto l'occasione per rispondere polemicamente in una nota a quanti ritenevano che l'esercizio provvisorio avrebbe potuto congelare per alcuni mesi le iniziative dei presidenti. Un'attesa strumentale, era l'accusa velata, per consentire alla prossima riforma dei **porti** di trasferire la direzione degli investimenti infrastrutturali alla nuova spa pubblica **Porti** d'Italia. "Ancora una volta - ha sottolineato il ministero dei Trasporti - qualcuno ha tentato di sovrapporre la narrazione alla realtà, alimentando letture forzate che nulla hanno a che vedere con i fatti. La verità è semplice e documentata: completato l'iter istruttorio da parte del Mef, il Mit ha approvato i bilanci di tutte e 16 le Autorità di sistema portuale. Un passaggio che non rappresenta né un'eccezione né una criticità, ma l'applicazione di una prassi consolidata, seguita sotto governi di ogni colore politico, per una corretta vigilanza a tutela della trasparenza e della buona gestione delle risorse pubbliche".

Informazioni Marittime

Autorità portuali, Mef e Mit approvano i bilanci di previsione



01/22/2026 09:03

Completato l'iter istruttorio e chiuso dunque l'esercizio provvisorio imposto ai sedici enti sul territorio nazionale il ministero dell'Economia ha approvato i bilanci di previsione 2026 delle 16 Autorità portuali italiane, consentendo dunque al ministero dei Trasporti di comunicare agli enti l'uscita dall'esercizio provvisorio. L'auspicato ritorno al regime ordinario darà l'opportunità alle AdSP di riavviare le attività e gli investimenti programmati. Il Mit ha colto l'occasione per rispondere polemicamente in una nota a quanti ritenevano che l'esercizio provvisorio avrebbe potuto congelare per alcuni mesi le iniziative dei presidenti. Un'attesa strumentale, era l'accusa velata, per consentire alla prossima riforma dei porti di trasferire la direzione degli investimenti infrastrutturali alla nuova spa pubblica Porti d'Italia. "Ancora una volta - ha sottolineato il ministero dei Trasporti - qualcuno ha tentato di sovrapporre la narrazione alla realtà, alimentando letture forzate che nulla hanno a che vedere con i fatti. La verità è semplice e documentata: completato l'iter istruttorio da parte del Mef, il Mit ha approvato i bilanci di tutte e 16 le Autorità di sistema portuale. Un passaggio che non rappresenta né un'eccezione né una criticità, ma l'applicazione di una prassi consolidata, seguita sotto governi di ogni colore politico, per una corretta vigilanza a tutela della trasparenza e della buona gestione delle risorse pubbliche".

Condividi Tag porti Articoli correlati

Informazioni Marittime

Focus

Msc Crociere posiziona una nave ai Caraibi per tutto l'anno

Da novembre Msc Opera offrirà **crociere** settimanali e bisettimanali nei Caraibi meridionali, con tappe a Martinica, Guadalupe, Barbados e Isole Vergini Msc **Crociere** ha annunciato che a partire dal 16 novembre prossimo la nave Msc Opera offrirà **crociere** settimanali in partenza dalla Repubblica Dominicana alla scoperta dei Caraibi meridionali. È la prima volta che la compagnia posiziona una nave durante tutti i mesi dell'anno con homeport a La Romana, nella Repubblica Dominicana, e lo fa attraverso una serie di itinerari alternati tra loro che possono essere anche combinati in un unico viaggio di 14 notti con tappe in Martinica, Guadalupe, Barbados, Isole Vergini e altre isole caraibiche. L'annuncio è stato fatto alla presenza del ministro del Turismo della Repubblica Dominicana, David Collado, in occasione della FITUR, importante fiera internazionale del turismo in corso in questi giorni a Madrid. La Repubblica Dominicana è facilmente raggiungibile dagli aeroporti italiani. Msc **Crociere** stima che questi nuovi itinerari porteranno ogni anno a La Romana circa 120 mila visitatori internazionali, pari a 240 mila passeggeri aerei in arrivo e in partenza, generando ricadute positive sull'intero tessuto economico locale, dagli hotel ai ristoranti, dai bar alle attività commerciali delle aree circostanti. Gianni Onorato, CEO di MSC Cruises, ha commentato: "MSC **Crociere** ha iniziato a fare scalo nella Repubblica Dominicana nel 2014, quindi dopo oltre dieci anni è per me un momento di grande orgoglio poter parlare della nostra nuova offerta di homeport a La Romana. Con l'operatività annuale estendiamo la stagione tradizionale, generando un impatto economico positivo per la comunità locale e portando 120.000 visitatori internazionali aggiuntivi a La Romana ogni anno. MSC **Crociere** è impegnata nella Repubblica Dominicana e a questo nuovo programma nel lungo periodo".



Fermerci: trasporto ferroviario nei porti, via libera UE agli incentivi per la manovra

BRUXELLES - La Commissione Europea ha autorizzato l'Italia a introdurre un sostegno economico alla manovra ferroviaria delle merci nei porti, segnando una svolta senza precedenti per il settore. È la prima volta che Bruxelles concede un aiuto di Stato specificamente dedicato a questa attività, ritenuta strategica per il rilancio del trasporto ferroviario intermodale negli scali portuali. La decisione arriva in un momento particolarmente complesso, caratterizzato da forti tensioni geopolitiche e da persistenti interruzioni della rete ferroviaria, legate anche ai cantieri avviati per completare gli investimenti del PNRR, che continueranno a incidere sulla circolazione dei treni anche nel 2026. L'incentivo, definito dagli operatori come un vero e proprio Ferrobonus portuale, prevede una riduzione delle tariffe di manovra ferroviaria a beneficio degli operatori del trasporto merci su ferro e dei loro clienti. Una misura ritenuta indispensabile se si considera che, tra il 2021 e il 2024, il numero di treni merci con origine o destinazione portuale è diminuito di circa cinque punti percentuali. Tra le cause principali figurano, oltre al contesto internazionale e alle limitazioni infrastrutturali della rete, anche i costi elevati dei servizi di manovra ferroviaria all'interno dei porti. La decisione della Commissione Europea, valida per un periodo di cinque anni, consente alle Autorità di Sistema portuale di erogare contributi fino a un massimo di 500 mila euro l'anno ciascuna, per un plafond complessivo di 30 milioni di euro nel periodo considerato. Il contributo sarà destinato agli operatori della manovra ferroviaria, che dovranno ribaltare almeno il 50% dell'incentivo alle imprese ferroviarie, secondo un meccanismo analogo a quello già sperimentato con il Ferrobonus nazionale. Per l'operatività della misura si attende ora il decreto interministeriale attuativo. Solo successivamente le AdSp potranno, su base facoltativa, procedere con la pubblicazione dei bandi per l'assegnazione dei contributi. Soddisfazione è stata espressa da Giuseppe Rizzi, direttore generale Fermerci, che a nome dell'intera organizzazione ha ringraziato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il lavoro svolto nella gestione del procedimento. Rizzi ha inoltre ricordato che è stato già presentato un emendamento al Decreto Milleproroghe, attualmente all'esame della Camera dei Deputati, per estendere la durata della misura oltre la scadenza attualmente fissata a fine 2026. Un passaggio ritenuto cruciale per rendere strutturale l'intervento, nel rispetto dell'autorizzazione europea.



MEDPorts, passaggio di testimone alla guida: David Magro nuovo presidente

MALTA - Svolta per MEDPorts, che ha vissuto un momento chiave della propria storia con il passaggio di consegne alla presidenza dell'associazione dei porti del Mediterraneo. Un clima carico di entusiasmo e condivisione ha accompagnato la riunione per celebrare una transizione di leadership destinata a segnare una nuova fase del network. L'assemblea ha salutato con un lungo e caloroso applauso Pino Musolino, al termine di una presidenza che ha contribuito a rafforzare i legami tra i porti mediterranei e a tradurre la cooperazione in risultati concreti. Nel suo messaggio di commiato, Musolino ha ribadito il legame profondo con la comunità MEDPorts: "Continuerò a tifare per i porti del Mediterraneo. Sarò sempre un grande sostenitore e il primo fan sugli spalti". Parole che hanno richiamato i valori fondanti dell'associazione: collaborazione, fiducia e ambizione condivisa. Con il sostegno unanime dei membri, MEDPorts ha quindi nominato David Magro nuovo presidente. Nel suo primo intervento, Magro ha tracciato una visione chiara e orientata al futuro, affrontando senza retorica le principali sfide del settore portuale: dalle tensioni del commercio globale ai conflitti regionali, dai cambiamenti climatici alla sicurezza dei porti. Al centro del suo mandato, il rafforzamento della cooperazione tra i porti della sponda nord e sud del Mediterraneo, l'ampliamento delle opportunità di networking e formazione e la costruzione di una comunità portuale sempre più pronta alle sfide del domani. La giornata ha segnato anche un ulteriore rafforzamento della rete MEDPorts con l'ingresso di nuovi membri: l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e la Cyprus Ports Authority, rappresentate rispettivamente da Luca Lupi e Markellos Sergiou. Un allargamento che consolida la dimensione mediterranea dell'associazione. Rinnovata anche la governance operativa, con la nomina dei nuovi presidenti di comitato. Alaa Morsy, Dean del Port Training Institute dell'AASTMT, assume la guida del Comitato Training, Occupation and Cooperation, mentre Amal Louis, Director of Commercial Development and Intermodal Solutions del porto di Marseille Fos, è stata nominata presidente del Comitato Sustainable Business Development. Nel corso dell'incontro è stato inoltre presentato un aggiornamento sulle attività in corso e la roadmap di MEDPorts per il 2026, che definisce priorità e iniziative strategiche. Tra i primi appuntamenti in calendario, il seminario in programma a Marsiglia il 4 Febbraio, intitolato Building the Mediterranean Port of Tomorrow: Shared Visions and Joint Commitments, ospitato dal porto di Marseille Fos. Con una leadership rinnovata, una rete in espansione e un'agenda sempre più orientata alla cooperazione e all'innovazione, MEDPorts si prepara ad affrontare con slancio le sfide future del sistema portuale mediterraneo.



MSC Crociere: nuovi itinerari nei Caraibi meridionali tutto l'anno con partenze dalla Repubblica Dominicana

Gen 22, 2026 Madrid - MSC **Crociere** ha annunciato che a partire dal 16 novembre 2026 la nave MSC Opera offrirà **crociere** settimanali in partenza dalla Repubblica Dominicana alla scoperta dei Caraibi meridionali. È la prima volta che la Compagnia posiziona una nave durante tutti i mesi dell'anno con homeport a La Romana, nella Repubblica Dominicana, e lo fa attraverso una serie di itinerari alternati tra loro che possono essere anche combinati in un unico indimenticabile viaggio di 14 notti con tappe in Martinica, Guadalupe, Barbados, Isole Vergini e altre incredibili isole caraibiche. L'annuncio è stato fatto alla presenza del Ministro del Turismo della Repubblica Dominicana, David Collado, in occasione della FITUR, importante fiera internazionale del turismo in corso in questi giorni a Madrid. Le nuove **crociere** di MSC Opera sono già prenotabili sul sito msccrociere.it o nelle agenzie di viaggi. Tra i luoghi più attrattivi dei nuovi itinerari spicca l'Isola Catalina, situata al largo delle coste della Repubblica Dominicana, in cui è possibile vivere un'esperienza unica in una riserva naturale esclusiva. Grazie a spiagge di sabbia bianchissima e acque cristalline gli ospiti potranno godersi uno scenario di assoluta armonia, ideale per abbandonarsi al relax e al rigenerante ritmo caraibico. Per chi desidera un contatto più profondo con la natura, lo snorkeling lungo le barriere coralline circostanti offre l'opportunità di scoprire ecosistemi marini di straordinaria bellezza. La Repubblica Dominicana è facilmente raggiungibile dagli aeroporti italiani. MSC **Crociere** stima che questi nuovi itinerari porteranno ogni anno a La Romana circa 120.000 visitatori internazionali, pari a 240.000 passeggeri aerei in arrivo e in partenza, generando ricadute positive sull'intero tessuto economico locale, dagli hotel ai ristoranti, dai bar alle attività commerciali delle aree circostanti. , ha commentato: " MSC **Crociere** ha iniziato a fare scalo nella Repubblica Dominicana nel 2014, quindi dopo oltre dieci anni è per me un momento di grande orgoglio poter parlare della nostra nuova offerta di homeport a La Romana. Con l'operatività annuale estendiamo la stagione tradizionale, generando un impatto economico positivo per la comunità locale e portando 120.000 visitatori internazionali aggiuntivi a La Romana ogni anno. MSC **Crociere** è impegnata nella Repubblica Dominicana e a questo nuovo programma nel lungo periodo Fly&Cruise - MSC **Crociere** offrirà una gamma di comodi pacchetti Fly&Cruise per la Repubblica Dominicana, che includono crociera, voli e trasferimenti. Questi pacchetti garantiscono la massima tranquillità, con tutti i servizi prenotati direttamente tramite MSC **Crociere** e un'assistenza dedicata per qualsiasi esigenza di viaggio degli ospiti. Stay&Cruise - Gli ospiti che desiderano vivere appieno la bellezza della Repubblica Dominicana possono scegliere uno dei pacchetti Stay&Cruise di MSC **Crociere**.



Gen 22, 2026 Madrid - MSC Crociere ha annunciato che a partire dal 16 novembre 2026 la nave MSC Opera offrirà crociere settimanali in partenza dalla Repubblica Dominicana alla scoperta dei Caraibi meridionali. È la prima volta che la Compagnia posiziona una nave durante tutti i mesi dell'anno con homeport a La Romana, nella Repubblica Dominicana, e lo fa attraverso una serie di itinerari alternati tra loro che possono essere anche combinati in un unico indimenticabile viaggio di 14 notti con tappe in Martinica, Guadalupe, Barbados, Isole Vergini e altre incredibili isole caraibiche. L'annuncio è stato fatto alla presenza del Ministro del Turismo della Repubblica Dominicana, David Collado, in occasione della FITUR, importante fiera internazionale del turismo in corso in questi giorni a Madrid. Le nuove crociere di MSC Opera sono già prenotabili sul sito msccrociere.it o nelle agenzie di viaggi. Tra i luoghi più attrattivi dei nuovi itinerari spicca l'Isola Catalina, situata al largo delle coste della Repubblica Dominicana, in cui è possibile vivere un'esperienza unica in una riserva naturale esclusiva. Grazie a spiagge di sabbia bianchissima e acque cristalline gli ospiti potranno godersi uno scenario di assoluta armonia, ideale per abbandonarsi al relax e al rigenerante ritmo caraibico. Per chi desidera un contatto più profondo con la natura, lo snorkeling lungo le barriere coralline circostanti offre l'opportunità di scoprire ecosistemi marini di straordinaria bellezza. La Repubblica Dominicana è facilmente raggiungibile dagli aeroporti italiani. MSC Crociere stima che questi nuovi itinerari porteranno ogni anno a La Romana circa 120.000 visitatori internazionali, pari a 240.000 passeggeri aerei in arrivo e in partenza, generando ricadute positive sull'intero tessuto economico locale, dagli hotel ai ristoranti, dai bar alle attività commerciali delle aree circostanti. , ha commentato: " MSC Crociere ha iniziato a fare scalo nella Repubblica Dominicana nel 2014, quindi dopo oltre dieci anni è per me un momento

Sea Reporter

Focus

Queste soluzioni combinano la crociera con un soggiorno in hotel prima della partenza, offrendo più tempo per esplorare tutto ciò che la Repubblica Dominicana ha da offrire. Alcuni dei principali punti salienti del nuovo itinerario di MSC Opera includono: La Romana, Repubblica Dominicana La Romana accoglie i visitatori con un'armonica sintesi di relax, ricchezza culturale e bellezze naturali: spiagge incontaminate, botteghe artigianali locali e raffinati piatti a base di pesce si affiancano alla facilità di accesso a luoghi iconici come la suggestiva Cueva de las Maravillas e il villaggio di Altos de Chavón, affascinante reinterpretazione dell'architettura mediterranea del XVI secolo. Isla Catalina, Repubblica Dominicana L'Isla Catalina si rivela un autentico paradiso tropicale, ideale per vivere una vacanza indimenticabile tra relax e avventura. Le sue acque cristalline, le barriere coralline dai colori vivaci e le spiagge di sabbia bianca offrono lo scenario perfetto per dedicarsi allo snorkeling o abbandonarsi al piacere del sole. In alternativa, gli ospiti possono scegliere una suggestiva escursione in barca verso l'Isola Saona, immersa nel Parco Nazionale di Cotubanamá e celebre per le sue mangrovie e i fondali corallini. Fort-de-France, Martinica : La Martinica affascina visitatori da tutto il mondo grazie alle sue rinomate meraviglie naturali, al suo fascino storico e alle splendide baie e spiagge. Nella vivace capitale Fort-de-France, gli ospiti possono esplorare un'architettura colorata, mercati animati e negozi locali, oppure spingersi oltre per scoprire le famose distillerie di rum dell'isola, la rigogliosa foresta pluviale e spiagge uniche. Virgin Gorda, Virgin Islands Britanniche Virgin Gorda è una delle destinazioni più pittoresche e tranquille delle Virgin Islands Britanniche, offrendo una fuga caraibica davvero indimenticabile. I visitatori possono esplorare le celebri Baths, rilassarsi su spiagge incontaminate o percorrere sentieri panoramici come quelli del Gorda Peak National Park, che regalano viste spettacolari sull'isola. St. John's, Antigua e Barbuda St. John's, capitale di Antigua e Barbuda, affascina con le sue vivaci case dai colori brillanti, i suggestivi siti storici come la fortezza di Fort James e il suo ruolo di porta d'accesso ad alcune delle spiagge più spettacolari dei Caraibi, ideali per rilassarsi al sole o dedicarsi alle più emozionanti attività acquatiche. MSC Opera MSC Opera è una delle quattro navi della classe Lirica, che consente agli ospiti di accedere a destinazioni esclusive, offrendo itinerari davvero unici e un servizio ancora più personalizzato grazie alle dimensioni contenute di questa classe di navi. La nave offre una varietà di opzioni gastronomiche di alto livello, tra cui due ristoranti principali con un'ampia selezione di specialità mediterranee e internazionali, oltre a una gamma di bar e lounge adatti a ogni preferenza. Per le famiglie sono disponibili aree gioco dedicate a bambini e ragazzi di tutte le età, incluso un entusiasmante spray park; gli adolescenti possono inoltre divertirsi con giochi di realtà virtuale e club esclusivi a loro dedicati. A bordo non mancano spazi per lo sport e il relax, tra cui una palestra attrezzata con Technogym®, un percorso per power walking, minigolf, shuffleboard e la MSC Aurea Spa, che offre massaggi e trattamenti rigeneranti, oltre a un'area termale completa di bagno turco e sauna.

Ship Mag

Focus

Klaipėda chiude il 2025 con traffici mai raggiunti grazie ai container

Volumi in crescita a 39 milioni di tonnellate e 1,3 milioni di teu, spinti dal trasbordo Klaipėda. Il porto lituano di Klaipėda ha registrato nel 2025 l'anno migliore della sua storia, con 39 milioni di tonnellate di merci movimentate. La performance è stata trainata soprattutto dai container, che hanno segnato un nuovo massimo sia in termini di tonnellaggio sia di teu. I volumi containerizzati sono cresciuti del 29% su base annua, raggiungendo 13 milioni di tonnellate, mentre la capacità di trasporto ha toccato 1,3 milioni di teu, in aumento del 29% e oltre il precedente record del 2024. Secondo quanto riportato da Seatrade Maritime, la crescita è stata favorita dall'aumento delle operazioni di trasbordo, reso possibile dall'approfondimento del canale di navigazione e dall'utilizzo efficiente delle infrastrutture. L'autorità portuale ha inoltre confermato la prosecuzione degli investimenti, con un piano di espansione da 100 ettari. Il risultato è stato ottenuto nonostante una riduzione del 3% degli scali nave, attribuita all'aumento delle dimensioni medie delle unità. In crescita anche il Gnl, con 2,4 milioni di tonnellate (+19%), un dato che risente in parte della manutenzione programmata della Fsrū Independence nel 2024, ma che resta superiore ai livelli del 2023. Positivi anche i traffici ro-ro, saliti del 6% a 6,5 milioni di tonnellate, con un record di 353.759 veicoli movimentati. Il risultato è stato sostenuto da nuovi servizi di TT-Line e dall'aumento delle frequenze di Dfds sulla rotta Klaipėda-Karlshamn, oltre a nuovi collegamenti con Trelleborg e Travemünde. Alcuni segmenti hanno invece mostrato flessioni, tra cui i prodotti forestali (-18,3%), i rottami metallici (-11%) e i cereali (-7%), penalizzati da fattori esterni come politiche commerciali e condizioni di raccolto. Il direttore generale dell'Autorità portuale statale, Algis Latakas, ha sottolineato che i risultati riflettono non solo l'aumento dei volumi, ma anche l'attenzione a investimenti, sicurezza, innovazione tecnologica e sostenibilità, evidenziando come il porto continui a crescere nonostante il contesto geopolitico complesso. Tra i progetti futuri figurano infrastrutture per l'idrogeno verde, una nave cisterna per rifiuti alimentata a idrogeno e l'elettificazione delle banchine per ridurre le emissioni delle navi ormeggiate.



Volumi in crescita a 39 milioni di tonnellate e 1,3 milioni di teu, spinti dal trasbordo Klaipėda – Il porto lituano di Klaipėda ha registrato nel 2025 l'anno migliore della sua storia, con 39 milioni di tonnellate di merci movimentate. La performance è stata trainata soprattutto dai container, che hanno segnato un nuovo massimo sia in termini di tonnellaggio sia di teu. I volumi containerizzati sono cresciuti del 29% su base annua, raggiungendo 13 milioni di tonnellate, mentre la capacità di trasporto ha toccato 1,3 milioni di teu, in aumento del 29% e oltre il precedente record del 2024. Secondo quanto riportato da Seatrade Maritime, la crescita è stata favorita dall'aumento delle operazioni di trasbordo, reso possibile dall'approfondimento del canale di navigazione e dall'utilizzo efficiente delle infrastrutture. L'autorità portuale ha inoltre confermato la prosecuzione degli investimenti, con un piano di espansione da 100 ettari. Il risultato è stato ottenuto nonostante una riduzione del 3% degli scali nave, attribuita all'aumento delle dimensioni medie delle unità. In crescita anche il Gnl, con 2,4 milioni di tonnellate (+19%), un dato che risente in parte della manutenzione programmata della Fsrū Independence nel 2024, ma che resta superiore ai livelli del 2023. Positivi anche i traffici ro-ro, saliti del 6% a 6,5 milioni di tonnellate, con un record di 353.759 veicoli movimentati. Il risultato è stato sostenuto da nuovi servizi di TT-Line e dall'aumento delle frequenze di Dfds sulla rotta Klaipėda-Karlshamn, oltre a nuovi collegamenti con Trelleborg e Travemünde. Alcuni segmenti hanno invece mostrato flessioni, tra cui i prodotti forestali (-18,3%), i rottami metallici (-11%) e i cereali (-7%), penalizzati da fattori esterni come politiche commerciali e condizioni di raccolto. Il direttore generale dell'Autorità portuale statale, Algis Latakas, ha sottolineato che i risultati riflettono non solo l'aumento dei volumi, ma anche l'attenzione a investimenti, sicurezza, innovazione tecnologica e sostenibilità, evidenziando come il porto continui a crescere nonostante il contesto geopolitico complesso. Tra i progetti futuri figurano infrastrutture per l'idrogeno verde, una nave cisterna per rifiuti alimentata a idrogeno e l'elettificazione delle banchine per ridurre le emissioni delle navi ormeggiate.

Shipping Italy

Focus

Buona la prima con Ham Italia per la bettolina Green Pearl rifornita di Gnl (FOTO)

In **porto** a **Genova** completato con successo l'approvvigionamento di 600 metri cubi di prodotto con l'impiego di una dozzina di autocisterne. Si avvicina la data di consegna ad Axpo e dell'entrata in esercizio della nuova bettolina Green Pearl che ha completato con successo il primo approvvigionamento di gas naturale liquefatto (Gnl) da fornire alle navi e ai mezzi stradali. La prima attività di rifornimento di Gnl alla nave è stata coordinata da Ham Italia presso il molo cosiddetto 'ex superbacino' nel **porto** di **Genova**, a poca distanza dal cantiere San Giorgio del **Porto** che ha costruito questa nuova unità in stretta sinergia con Gas&Heat. Tecnicamente la Green Pearl è una bunkering tanker di ultima generazione battente bandiera italiana, con una capacità di 7.500 metri cubi di Gnl, una lunghezza di 117 metri e una larghezza di 18 metri. Come noto la nave verrà impiegata da Axpo in virtù di un noleggio decennale finalizzato a trasportare e rifornire di gas naturale liquefatto le navi in vari porti italiani del Mar Tirreno. L'intervento di Ham Italia è stato fondamentale per accompagnare la nave verso la sua piena operatività. Il direttore commerciale Marco Rabita spiega a SHIPPING ITALY che "il Gnl fornito non è stato infatti

utilizzato come semplice carburante di navigazione, ma è servito per una serie di test tecnici cruciali. In particolare, il gas è stato impiegato per le prove in mare, per la verifica funzionale dei sistemi di bordo e, soprattutto, per il raffreddamento e il collaudo dei serbatoi criogenici. Queste procedure sono indispensabili per garantire che la struttura della nave possa gestire in totale sicurezza le temperature estreme necessarie allo stoccaggio del gas allo stato liquido". Dal punto di vista logistico, l'operazione ha previsto il trasferimento di un volume complessivo di 600 metri cubi di prodotto (più di 250.000 kg), suddivisi in due momenti distinti. Una prima fase ha visto l'erogazione di 500 metri cubi, nel corso di una giornata, attraverso l'impiego di dieci autocisterne, seguita da una seconda fase di completamento da 100 metri cubi effettuata con ulteriori due mezzi. Per massimizzare l'efficienza e ridurre i tempi di stazionamento, Ham Italia ha operato scaricando due autobotti contemporaneamente. "Questa modalità ha richiesto un coordinamento rigoroso tra i tecnici a terra e l'equipaggio di bordo, assicurando un flusso costante e sicuro verso i serbatoi della Green Pearl. Il successo di questa operazione - aggiunge Ham Italia - testimonia la capacità di gestire forniture di alta precisione in contesti cantieristici complessi, con spazi perlopiù ridotti e tempistiche stringenti e anche la fattibilità del rifornimento truck-to-ship". Grazie a questa attività, la Green Pearl ha potuto completare con successo le proprie verifiche funzionali, confermando l'importanza dello sviluppo del Gnl nel settore marittimo, "che così può compiere passi in avanti verso un miglioramento tecnologico e infrastrutturale, mirato ad una riduzione dell'impatto ambientale di questo settore unita ad una maggiore efficienza".



In porto a Genova completato con successo l'approvvigionamento di 600 metri cubi di prodotto con l'impiego di una dozzina di autocisterne. Si avvicina la data di consegna ad Axpo e dell'entrata in esercizio della nuova bettolina Green Pearl che ha completato con successo il primo approvvigionamento di gas naturale liquefatto (Gnl) da fornire alle navi e ai mezzi stradali. La prima attività di rifornimento di Gnl alla nave è stata coordinata da Ham Italia presso il molo cosiddetto 'ex superbacino' nel porto di Genova, a poca distanza dal cantiere San Giorgio del Porto che ha costruito questa nuova unità in stretta sinergia con Gas&Heat. Tecnicamente la Green Pearl è una bunkering tanker di ultima generazione battente bandiera italiana, con una capacità di 7.500 metri cubi di Gnl, una lunghezza di 117 metri e una larghezza di 18 metri. Come noto la nave verrà impiegata da Axpo in virtù di un noleggio decennale finalizzato a trasportare e rifornire di gas naturale liquefatto le navi in vari porti italiani del Mar Tirreno. L'intervento di Ham Italia è stato fondamentale per accompagnare la nave verso la sua piena operatività. Il direttore commerciale Marco Rabita spiega a SHIPPING ITALY che "il Gnl fornito non è stato infatti utilizzato come semplice carburante di navigazione, ma è servito per una serie di test tecnici cruciali. In particolare, il gas è stato impiegato per le prove in mare, per la verifica funzionale dei sistemi di bordo e, soprattutto, per il raffreddamento e il collaudo dei serbatoi criogenici. Queste procedure sono indispensabili per garantire che la struttura della nave possa gestire in totale sicurezza le temperature estreme necessarie allo stoccaggio del gas allo stato liquido". Dal punto di vista logistico, l'operazione ha previsto il trasferimento di un volume complessivo di 600 metri cubi di prodotto (più di 250.000 kg), suddivisi in due momenti distinti. Una prima fase ha visto l'erogazione di 500 metri cubi, nel corso di una giornata, attraverso l'impiego di dieci autocisterne, seguita da una

Shipping Italy

Focus

conclude Ham Italia. 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.