



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 22 febbraio 2026



Prime Pagine

22/02/2026	Corriere della Sera	6
Prima pagina del 22/02/2026		
22/02/2026	Il Fatto Quotidiano	7
Prima pagina del 22/02/2026		
22/02/2026	Il Giornale	8
Prima pagina del 22/02/2026		
22/02/2026	Il Giorno	9
Prima pagina del 22/02/2026		
22/02/2026	Il Manifesto	10
Prima pagina del 22/02/2026		
22/02/2026	Il Mattino	11
Prima pagina del 22/02/2026		
22/02/2026	Il Messaggero	12
Prima pagina del 22/02/2026		
22/02/2026	Il Resto del Carlino	13
Prima pagina del 22/02/2026		
22/02/2026	Il Secolo XIX	14
Prima pagina del 22/02/2026		
22/02/2026	Il Sole 24 Ore	15
Prima pagina del 22/02/2026		
22/02/2026	Il Tempo	16
Prima pagina del 22/02/2026		
22/02/2026	La Nazione	17
Prima pagina del 22/02/2026		
22/02/2026	La Repubblica	18
Prima pagina del 22/02/2026		
22/02/2026	La Stampa	19
Prima pagina del 22/02/2026		

Primo Piano

21/02/2026	La Voce dell Isola	20
ETS e trasporto marittimo: l'Italia chiede correttivi urgenti. Tardino: "Transizione sì, ma senza penalizzare i porti"		

Venezia

21/02/2026	Messaggero Marittimo	21
Laguna di Venezia, firmato il Patto per le azioni di ripristino ecologico		

Ravenna

21/02/2026	La Gazzetta Marittima	23
21/02/2026	PortoRavennaNews	24
21/02/2026	Presenza <i>Redazione Italia</i>	25
21/02/2026	Ravenna Today	27
21/02/2026	RavennaNotizie.it	29
21/02/2026	Romagnanotizie	31

Marina di Carrara

21/02/2026	Voce Apuana	33

Livorno

21/02/2026	La Gazzetta Marittima	34

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

21/02/2026	Ancona Today	35
22/02/2026	corriereadriatico.it	37
21/02/2026	Messaggero Marittimo	39
21/02/2026	Primo Magazine	41

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

21/02/2026	CivOnline	42

21/02/2026	La Provincia di Civitavecchia	44
21/02/2026	TerzoBinario <i>Alessio Valleria</i>	46
Agilo sul porto di Civitavecchia: I record e il paradosso del turismo', quando i numeri salgono e i diritti affondano		

Bari

21/02/2026	Primo Numero	48
La pesca dei rifiuti' è solo il primo passo: a Termoli il polo di innovazione nazionale per la ricerca marina		

Taranto

21/02/2026	Antenna Sud <i>Dante Sebastio</i>	50
Rigassificatore a Taranto, Devito chiede valutazioni rigorose		
21/02/2026	Blunote <i>Dante Sebastio</i>	51
Rigassificatore a Taranto, Devito chiede valutazioni rigorose		
21/02/2026	Corriere di Taranto	52
Nuovo terminal crociere per Taranto		
21/02/2026	Cronache Tarantine	53
Nessun via libera senza garanzie solide e verificabili, Devito del Pd chiede attenzione sul rigassificatore		
21/02/2026	Il Nautilus	54
Nuovo terminal crociere per la destinazione Taranto: firmato l'accordo tra ADSP del Mar Ionio e Taranto Cruise Port		
21/02/2026	Senza Colonne News	55
Firmato l'accordo per il nuovo terminal crociere al porto di Taranto		

Manfredonia

21/02/2026	l'Immediato	56
Giù le mani dal porto di Manfredonia, La Marca contro l'Asi: Pronti anche a uscire dal Consorzio		
21/02/2026	Stato Quotidiano	57
MANFREDONIA INDUSTRIALE Quitadamo: Manfredonia deve essere protagonista del proprio futuro industriale		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

21/02/2026	Calabria 7	58
Depositi costieri Vibo, il Pd replica e indica la via: Basta slogan! La soluzione è tecnica, non simbolica		
21/02/2026	Il Vibonese	60
Depositi costieri, il Pd Vibo sale in cattedra (di diritto): «Modificare il Psc non sarebbe servito a bloccare la concessione»		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

21/02/2026	ilcittadinodimessina.it	62
Il XII Congresso ha riconfermato Segretario Generale Antonino Di Mento alla guida della Uiltrasporti di Messina Caltanissetta ed Enna		

Catania

21/02/2026	Catania Oggi	65
Catania, piano da 1,2 miliardi per l'innovazione: focus di Confindustria su porto e aeroporto		
21/02/2026	Informatore Navale	66
Forum Blueconomy: a Catania la prima tappa 2026 del Roadshow nazionale conferma la centralità strategica della portualità siciliana		
21/02/2026	Prima Radio	69
Musumeci "Nuove sfide attendono la Sicilia sul piano della Blue economy"		
21/02/2026	quotidianodisicilia.it	72
Catania, infrastrutture perno della città del futuro		
21/02/2026	Catania Today	74
Confindustria: " Il futuro si gioca sulle infrastrutture, visione comune per una città che cambia"		

Focus

21/02/2026	Ansa.it	76
Sanremo, al Gcc Trieste segreteria de "Crociera della Musica" Costa Crociere		
21/02/2026	Informatore Navale	77
"Mobilità formativa Erasmus + a Valencia" L'iniziativa ha coinvolto 26 professionisti anche da Livorno, Genova, Venezia, e Pireo		
22/02/2026	La Gazzetta Marittima	78
Intelligenza artificiale: indispensabile ma in troppe imprese è un Ufo		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Bob all'Olimpiade
«Non mostrate Israele»
Nuovo caso, le scuse Rai
di **Marco Bonarrigo**
a pagina 19



Oggi Milan e Napoli
L'inter allunga
Juve ko col Como
di **Bocci, Nerozzi e Tomaselli**
alle pagine 48, 49 e 51



La tenaglia (e noi)

IL QUINTO ANNO: UN BILANCIO

di **Paolo Mieli**

Dopodomani, il 24 febbraio, l'Ucraina entrerà nel quinto anno di guerra. O, meglio, nel quinto anno in cui sarà costretta a tener testa all'aggressione russa. Nei quattro anni trascorsi il più difficile è stato il secondo, quando fallì la controffensiva guidata dal generale Valerij Zaluznyj che nel 2024 fu costretto a dimettersi e ispirò un famoso articolo dell'«Economist» sulla «fatigue» in virtù della quale la guerra era giunta a un punto morto. E ancor più è stato terribile il quarto anno, allorché, venuto meno il sostegno degli Stati Uniti di Donald Trump che in più occasioni si è mostrato ostile a Volodymyr Zelensky e oltremodo cordiale con Vladimir Putin, l'Ucraina è stata sottoposta a un bombardamento ininterrotto su strutture civili che l'hanno costretta ad affrontare l'inverno in condizioni micidiali. Condizioni non dissimili a quelle del 1932 quando fu straziata dalla carestia provocata da Stalin, passata alla storia come Holodomor.

Il tutto in presenza di finte trattative di pace che l'autocrazia russo senza ingiungimenti aveva annunciato sarebbero andate a buon fine solo se Zelensky avesse ceduto porzioni di territorio che i russi non sono mai riusciti a conquistare. E l'Ucraina avesse tenuto «libere» elezioni sotto i bombardamenti. Per parte nostra dubitiamo che, anche nel caso di cedimento a quelle astruse condizioni, si sarebbe raggiunta la «pace».

continua a pagina 32

GIANNELLI



I 60 giorni con il cuore bruciato. Una fondazione in suo nome. Meloni: piena luce, non sarà dimenticato

Morto il bimbo, tutti gli errori

La madre: «È finita, chiedo giustizia». Sequestrati i cellulari dei medici indagati

di **Florenza Sarzanini**

Accade tutto in due ore. L'errore fatale che non lascerà alcuna speranza al piccolo Domenico viene commesso tra le 9 e le 11 del 23 dicembre all'ospedale San Maurizio di Bolzano.

continua alle pagine 2 e 3
servizi da pagina 2 a pagina 9

UNA TRAGEDIA NAZIONALE

La disperazione e una lezione come per Alfredino

di **Antonio Polito**

Domenico non vedrà mai più l'albero della vita a cui teneva «la pargoletta mano», come nella poesia di Giosuè Carducci per la morte del figlioletto di appena tre anni.

continua a pagina 6

Trump insiste e rilancia: «Dazi dal 10 al 15%» Contromosse europee: può saltare l'accordo

IL DOPPIO FRONTE

Perché la Ue ora paga di più

di **Federico Fubini**
a pagina 13

La terza via scelta da Donald

di **Massimo Gaggi**
a pagina 12di **Francesca Basso**
e **Viviana Mazza**

Non si spegne la «guerra» commerciale dopo lo stop della Corte suprema americana a Donald Trump. Il presidente rilancia: dazi dal 10 al 15 per cento. Trump definisce la sentenza dei giudici «mal scritta e straordinariamente antiamericana». La Ue pensa alle contromisure e minaccia di far saltare l'accordo con Washington.

da pagina 10 a pagina 15

Canettieri, Rinaldi

LO SCENARIO

Un tweet non basta più, l'idea di giocare al rialzo

di **Federico Rampini**

L'euforia è stata breve. La sentenza della Corte suprema per l'Europa cambia poco. La bocciatura di gran parte dei dazi introdotti da Trump non è la fine della guerra commerciale americana. I dazi rimangono, sempre al 15 per cento per l'Ue. Cambia lo strumento giuridico per imporli. Il primo segnale dall'Europa lo ha dato l'industria tedesca.

continua alle pagine 10 e 11

AD ASSISTI

È così piccolo il corpo di san Francesco visto da vicino

di **Aldo Cazzullo**

«Ho fatto un sogno — disse un giorno Francesco —. Ho visto una gallina piccola e nera, che teneva sotto le sue ali molti pulcini. I pulcini siate voi, i miei frati. La gallina piccola e nera sono io». Visto da vicino, il corpo di san Francesco è davvero piccolo.

continua a pagina 17

A KIEV

Gli ucraini chiusi in un guscio: nessuno ci salva

di **Paolo Giordano**

Nel quartiere dove abito, a Roma, c'è una chiesa in cui la comunità ucraina si riunisce ogni domenica. È dedicata a Sergio e Bacco, due santi soldati. Durante la messa i fedeli sono così tanti da saturare l'interno. Gli altri occupano parte della piazza, ascoltano la voce del sacerdote dall'altoparlante.

continua alle pagine 22 e 23

Giochi Trionfano Deromedis e Tomasoni. Bronzo a Giovannini

Italia a forza dieci, oro e argento nello ski cross

di **Battistini, Piccardi, Santucci e Vanetti**

Tomasoni e Deromedis. Il vincitore dell'argento con il casco con dedica



Il casco, il ricordo della sua Matilde

di **Daniele Sparisci**

Arriva il decimo oro azzurro. La dedica di Federico Tomasoni a Matilde Lorenzi, la fidanzata morta durante un allenamento, alle pagine 18 e 19 e da pagina 44 a pagina 47

PADIGLIONE ITALIA

di **Aldo Grasso**

AL MONDO SERVE UNA CURA DI DIGITAL DETOX

La provocazione è il solo modo di rimettere in sesto la realtà. Si dibatte molto sulla proibizione del social network ai più giovani per preservarne la salute mentale, come se bastasse spegnere il telefonino a guarire un'epoca. Non sarebbe più giusto il contrario? Insegnare ai giovani un'alfabizzazione critica e proibire agli adulti di esibirsi sui social, tanto non li sanno usare e si coprono di ridicolo. Il digital detox non è una moda: è profilassi contro

Epoca
Anche se non basta spegnere il telefonino per guarire la nostra epoca

la valanga di idiozie che intasa l'etere e ottunde il cervello. Persino chi ha responsabilità istituzionali cede a una singolare disinibizione digitale: dietro uno schermo si dice ciò che non si direbbe mai guardando qualcuno negli occhi.

Donald Trump si è costruito un canale personale per riversare ogni impulso, con effetti devastanti. Mentre il Quirinale invita ad abbassare i toni, da Palazzo Chigi partono subito video contro la magistratura. Dopo i fatti di Rogo-

redo, Matteo Salvini scrive: «Io sto col poliziotto, avanti con la tutela legale». Antonio Tajani sbarca mesto in America e a twitter: «Siamo venuti a Washington a testa alta». Per elencare gli *epic fail* della politica pop servirebbe un'enciclopedia illustrata dell'imbarazzo.

I bambini sui social giocano a fare i grandi. Comprensibile. Ma perché tanti adulti insistono a fare i bambini? (semicit.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ROGOREDO, IL PUSHER UCCISO

Chat, telefonate e ipotesi «pizzo»
Le indagini sul poliziotto

di **Pierpaolo Lio**

Si scava nelle chat e nelle telefonate di Carmelo Cinturino, il poliziotto dalla cui arma è partito il colpo che ha ucciso, il 26 gennaio scorso, il pusher Abderrahim Mansouri. Spunta anche l'ipotesi del «pizzo».

alle pagine 26 e 27

Biolactine
FORTE CAPSULE
Integratore alimentare



POTENZA MIRATA per L'EQUILIBRIO INTESTINALE
SELLA IN FARMACIA



00222
0 771 120 483008
Foto: S. Basso - Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 45/2004 art. 1, c.1. ED Milano





Piantedosi nega i rimpatri flop, ma è smentito dai dati dell'Interno: 7.243 Renzi (2015), 7.015 Gentiloni (2018), 7.054 Conte (2019) e 6.097 Meloni e lui (2025)...



Domenica 22 febbraio 2026 - Anno 18 - n° 52
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 2,00 - Annetto: € 3,00 - € 15 con il libro Terché NO?
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

OMICIDIO DI ROGOREDO

Sparito un cellulare del pusher. Pizzo, sospetti sull'agente



◉ RUIRILLO E MILOSA A PAG. 5

LEGALI SU DL SICUREZZA

A lezione di fermo preventivo: "Cosa accade se rifiuto?"

◉ MANTOVANI A PAG. 4

DAZI, ICE, PIL, NEGOZIATI

Trump, discorso sulle crisi. Meloni non va dai Maga

◉ FESTA A PAG. 8 - 9

LA CACCIA ALL'INSIDER

Soffiate a Epstein su piani Mediaset e affare Endemol

◉ BORZI E ZECCHI A PAG. 10

POMPEI, CERCASI CLAUDE

I liceali (elettori) precettati: "Tutti a sentire Nordio"

◉ Antonello Caporale

La scuola insegna e il ministro Nordio è un bravo maestro. Sarà per questo che nei giorni scorsi è giunto ai docenti delle materie umanistiche dei licei dell'area vesuviana, dunque delle città che cingono Napoli, l'invito a organizzare una scampagnata di cultura a Pompei. Giacché il prossimo 4 marzo Carlo Nordio alle otto di sera sarà l'ospite atteso per un "Incontro di Valore", immaginiamo assoluto.
A PAG. 3



Mannelli



REFERENDUM Il giudice Bono: "Il Sì cambiale in bianco al governo"

Tra comizi e tv, Nordio starà un mese fuori dal ministero

■ Undici interviste televisive, tre radiofoniche e un lungo tour che da qui al 22 marzo conta già dieci tappe. Il Guardasigilli ha anche detto di non essersi pentito delle offese fatte al Csm

◉ CAIA E SALVINI A PAG. 2 - 3



MILANO-CORTINA IL FAR WEST DEI GIOCHI NELLE MAIL DELL'AZIENDA

L'ordine ai lavoratori: "Mentite agl'ispettori"



CONTROLLI E PANICO
DURANTE LE ISPEZIONI
MINACCE DI RITORSIONI
E LIBERATORIE FIRMATE
24 ORE PRIMA. "NOI
STEWART COSTRETTI A
DIVENTARE POLIZIOTTI"

◉ PIETROBELLI A PAG. 6 - 7

VIALE MAZZINI COSTRETTA ALLE SCUSE
Dopo Petrecca, ecco l'ennesima
gaffe di RaiSport: il fuori onda
per oscurare l'atleta israeliano

◉ A PAG. 16

RESTA SEMPRE ALLAGATA

Il Mose iperattivo, ma per San Marco servono altri soldi



◉ BISON
A PAG. 17

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Le afghane abbandonate a pag. 12
- Servillo I motivi per cui voterò "No" a pag. 3
- Basile I danni dell'asse Usa-Bertino a pag. 13
- Pontani Gaza: rifarla o colonizzarla? a pag. 19
- Mercalli Pericoli da piogge estreme a pag. 13
- Spadaro Gesù e Satana senza show a pag. 13

LILIANA CAVANI

"Rourke, pizza e chili di pasta a Mastroianni"

◉ CORALLO E FERRUCCI A PAG. 20 - 21

La cattiveria

Sanremo, il festival genera un business turistico di 200 milioni: gli italiani che quella settimana se ne vanno all'estero

LA PALESTRA/MARCO FARFARANA



Separare i coglioni

◉ Marco Travaglio

Ricapitolando. A Torino il pm chiede l'arresto di tre manifestanti al corteo di Askata e il gip ne manda uno ai domiciliari e due all'obbligo di firma: quindi separiamo le carriere perché i giudici obbediscano ai pm. A Roma il pm chiede la condanna di 29 fascisti di Casa-Pound per i saluti romani ad Acca Larentia e il gip li proscioglie: quindi separiamo le carriere perché i giudici disobbediscano ai pm (cosa che peraltro già fanno a carriere unificate). A Palermo il giudice civile condanna il Viminale a risarcire 90 mila euro alla SeaWatch per il sequestro illegittimo di una nave, che sarebbe stato legittimo se il prefetto l'avesse confermato entro 10 giorni dal ricorso dell'Ong, invece non fece niente rendendolo nullo. A Roma il giudice civile condanna il Viminale a risarcire 700 euro a un algerino con 23 condanne, 11 arresti e 2 espulsioni perché, anziché rimpatriarlo, lo trasferì dal Friuli a Brindisi; ma poi, senza dirglielo né notificargli il provvedimento scritto, lo spedì in Albania, da dove non si può rimpatriare nessuno senza riportarlo in Italia. A Roma il giudice civile condanna il Viminale a risarcire 21 milioni ai proprietari di un palazzo occupato dal 2004 e sequestrato nel 2018 che doveva sgomberare dal 2022, ma non l'ha mai fatto. Quindi separiamo le carriere di giudici e pm, anche se in queste cause civili il pm non c'è e non serve nessuno per segnalare al giudice che il Viminale viola continuamente le leggi e ci costa ora 700, ora 90 mila euro, ora 21 milioni perché non sa fare il suo mestiere, autorizzando il sospetto che convenga separare gli incapaci dal ministero dell'Interno, oltretutto da quello della Giustizia.

Tragicomica finale: secondo i video e i suoi quattro colleghi, l'agente che uccise il pusher marocchino nel boschetto di Rogoredo non doveva difendersi da nulla. La vittima era disarmata, lui ci faceva affari finché la freddò con un colpo alla tempia, s'inventò una pistola a salve e trascinò i colleghi a coprirlo, ritardare i soccorsi e adattare la scena alla falsa versione. La Procura ha indagato lui e i colleghi per verificare i racconti. Lega, melonese trombettieri vari l'hanno lapidata perché "i pm stanno coi pusher", ergo separiamo le carriere. Il governo ha varato e il Colle ha avallato un di Sicurezza che costringe i pm a non indagare gli agenti che sparano, ma a separarli su un registro a parte ("diversamente indagati"). Salvini ha lanciato la raccolta firme "Io sto col poliziotto": così, a prescindere. Purtroppo le firme si sono fermate a quota 7.045 perché le parti fra l'aggressore e l'agredito si sono invertite. Quando separeremo il governo dai coglioni sarà sempre troppo tardi.

Economia L'appello di Panetta alle banche

Conti a pagina 20

il confessionale Il digiuno dalle parole

mons. Dellavite a pagina 19



il Giornale



Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATO DA INDRO MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO

DOMENICA 22 FEBBRAIO 2026
Anno LIII - Numero 45 - 1.50 euro***

l'editoriale

QUEI MORTI INVISIBILI

di Vittorio Feltri

Il caso Quentin non è un incidente francese. È l'ultimo anello di una catena lunga due secoli. È il prodotto di una pedagogia della violenza che si finge morale. E il silenzio italiano dei progressisti non è prudenza diplomatica: è imbarazzo ideologico. Perché denunciare quella violenza significherebbe fare i conti con i propri maestri, togliere quadri dalle pareti, spolverare un Pantheon sacro. Operazione dolorosa. Molto più semplice lasciare che un morto per strada passi come polvere: Quentin, chi era mai per deviare il vento della storia?

La morte crudele di Quentin Deranque a Lione va raccontata anche qui. Batto la mazza sul tamburo, chissà che qualche crepa penetri la lastra anticacustica che lo circonda. Un ragazzo di 23 anni, disarmato e disarmante, era intervenuto con alcuni amici per proteggere sei ragazze che osavano scandire slogan durante un comizio pro Pal davanti all'università. Quentin è stato strappato via con tecnica militare da un gruppo di militanti mascherati della cosiddetta «guardia antifa» e linciato. Uccidere a mani nude è un lavoro sporco: il sangue sprizza sui volti degli assassini, intride le suole, richiede accanimento su un corpo ormai inerte.

Quel delitto spaventoso è stato subito anestetizzato, prosciugato della sua infamia, grazie a due formule assolute: Quentin apparteneva all'«estrema destra»; in più era un neofita del cristianesimo tradizionalista. Non a caso, le immagini per ricordarlo mostrano il suo volto accanto a una croce e a un Sacro Cuore coronato di spine. In Italia, il *Giornale* è stato l'unico a portare la notizia in prima pagina. Ci sono morti che pesano; altri che si soffiano (...)

segue a pagina 13

REFERENDUM: -28

Sì in vantaggio al 53% Pd appeso ai comici

Un sondaggio smonta le fake news

IL GOVERNO

«Non facciamo
falli di reazione»

Hoara Borselli a pagina 3

La remutata non c'è. Il Sì mantiene un margine di vantaggio sul No al referendum sulla separazione delle carriere dei magistrati. A poco meno di un mese dal voto, il Sì è al 53%.

Pasquale Napolitano a pagina 2

Cade il teorema Moby Imputati tutti assolti

Traghettopoli, Cassazione contro il pm

Colpo di scena nell'inchiesta Traghettopoli. Lo scandalo su un presunto patto corruttivo, che ruotava attorno a un sistema di biglietti gratis della Moby crolla in Cassazione.

Rita Cavallaro a pagina 4

PARLA PADOVANO

«Dalla Champions
alla gogna feroce»

servizio alle pagine 2-3

Il cuore «bruciato»

CIAO ANGELO

Morto ieri mattina il piccolo
Domenico. Errori a catena,
sei indagati per omicidio

Andrea Cuomo e Maria Sorbi alle pagine 14-15



AL MONALI DI Fiori e peluche per il piccolo Domenico

LE ULTIME ORE

La desistenza
terapeutica
non è eutanasia

Melania Rizzoli a pagina 16

IL RITRATTO

Madre distrutta
ma sempre
forte e tenace

Valeria Braghieri a pagina 15

LE TRAME ISLAMISTE

L'imam con Hannoun e quella telefonata al ministro di Hamas

Elzir nelle carte dell'inchiesta di Genova. Intercettati
insieme, chiedevano informazioni sul ras di Gaza

Giulia Sorrentino

Ci sono personaggi legati al mondo islamico che sanno unire il loro lato più opaco a quello istituzionale. È il caso dell'imam di Firenze Izzedin Elzir, il presunto volto buono del dialogo interreligioso.

a pagina 9

VIMINALE MULTATO

Soccorso rosso di Bersani all'occupazione da 21 milioni

Francesco Curradori a pagina 8

IL MILITANTE UCCISO IN FRANCIA

Quentin, cortei pacifici da Lione a Roma

Francesco Giubilei a pagina 7

IL COMMENTO

Dai covi ai clic, così cambia il terrorismo

di Gabriele Barberis a pagina 7

all'interno

DOPO LA SENTENZA Dazi, Trump rilancia: rialzo al 15%

Valeria Robecco

Dopo la bocciatura della Corte Suprema Donald Trump tira dritto sulla sua politica commerciale e annuncia una nuova ondata di dazi globali.

con De Francesco alle pagine 10-11

TENSIONE IN MEDIOORIENTE

Israele aspetta
il contrattacco iraniano

Fiamma Nirenstein a pagina 12

COPEANICO

Il falso scoop degli inediti di Michelangelo

Non esistono opere sconosciute dell'artista: tutto già noto agli studiosi

di Andrea Donati

Quale scoop su Michelangelo? Rilanciata con grande enfasi l'altro giorno da diversi quotidiani, in realtà la scoperta di Valentina Salerno - una giovane ricercatrice secondo la quale ci potrebbe essere una ventina di lavori attribuiti a Michelangelo Buonarroti che si credevano distrutti - consiste soltanto in un documento che si inserisce nella vicenda, ben nota agli specialisti, dell'eredità di Daniele da Volterra.

a pagina 24

IL MOVIMENTO

Futurismo,
se il nuovo
dà fastidio

di Vittorio Sgarbi

a pagina 27

GUIDA SEMISERIA

Ecco come
sopravvivere
a Sanremo

di Alessandro Gnocchi

a pagina 25



BOBBISTI ISRAELIANI

Un fuorionda
travolge la Rai

Alberto Giannoni a pagina 9

IERI ALTRI 3 PODI

È un'Italia
da 30 e lode

servizi nello Sport

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.



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

IL GIORNO

DOMENICA 22 febbraio 2026
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



ROMANZO OLIMPICO





Oggi su Alias D

GERALD MURNANE Un incontro con lo scrittore australiano che parla della tensione tra ciò che definisce mondo visibile e i luoghi mentali



Culture

TEMPI PRESENTI La memoria intima di più generazioni di giovani di Kiev nella dolorosa storia del Paese

Guido Caldiron pagina 10



L'ultima

EPSTEIN FILES Un po' Kissinger, un po' Caminati: così il finanziere pedofilo navigava il mondo di mezzo globale

Fabrizio Tonello pagina 12

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

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS DOMENICA

DOMENICA 22 FEBBRAIO 2026 - ANNO LVI - N° 45

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Il limite ignoto
Un filo nero lega
Cremlino, governo
Usa e sovranisti Ue

FRANCESCO STRAZZARI

Il 24 febbraio non è solo la data che ricorda l'inizio dell'offensiva contro l'Ucraina, è diventato un indicatore politico. Quattro anni e centinaia di migliaia di morti dopo, la domanda non è se la guerra continuerà, ma in che modo: in quale forma, con quali livelli di violenza e con quali conseguenze sulla sicurezza europea e sull'ordine internazionale.

— segue a pagina 3 —

QUATTRO ANNI DOPO
Per l'Occidente
è l'ora del fastidio

SABATO ANGIERI

■ La guerra è iniziata con un boato. All'alba del 24 febbraio 2022 a Kiev nessuno capiva cosa stesse succedendo, poche ore dopo i negozianti già si affrettavano a prendere le cose più preziose e a sbarrare i locali e chi poteva fuggiva a ovest con la macchina stracarica. Chi non poteva era già in fila davanti ai pochi negozi rimasti aperti. File che con l'arrivo delle notizie dall'est si sono allungate. **SEGUE A PAGINA 2**

Un cadavere giace a terra dopo un attacco missilistico russo su Sumy, Ucraina foto Volodymyr Hordienko/Agf

Dov'è la vittoria



In Ucraina si muore come non mai, in Russia crolla il pil, negli Usa quello che doveva fermare la guerra non riesce neanche a frenarla, l'Europa paga conti e cova rabbia. L'invasione ci ha cambiati tutti, ma sembra scivolare via. Saranno quattro anni tra due giorni

pagina 2, 3

ROGOREDO, LE INDAGINI: UN'ORA DI AGONIA PER IL 28ENNE UCCISO DALLO SPARO DI UN POLIZIOTTO

Mansouri poteva essere salvato

■ Poteva essere salvato Abderrahim Mansouri, il pusher 28enne ucciso lo scorso 26 gennaio nel boschetto di Rogoredo Milano da un colpo di pistola esploso dall'assistente capo della polizia Carmelo Cinturino. L'inchiesta del sostituto procuratore Giovanni Tarzia ha ben chiari i tempi

in cui è avvenuto il delitto, merito dell'incrocio degli accertamenti tecnici fatti sui telefoni cellulari con il verbale dell'intervento effettuato dal 118. La chiamata ai sanitari è stata fatta alle 17 e 55, 23 minuti dopo lo sparo, datato al minuto perché la vittima era al telefono in quel mo-

mento, e chi lo stava chiamando ha sentito il rumore: erano dunque le 17 e 32. Il decesso è stato constatato 59 minuti dopo, alle 18 e 31. «In questi casi, un minuto in più o in meno può fare la differenza per la vita di una persona», dice il perito Michelangelo Bruno Casali. **DIVITO A PAGINA 5**

NORDIO E PIANTEDOSI A BOLOGNA
Toni bassi sul referendum

■ Seppure nel nome della «sicurezza» e della «giustizia», dunque nel solco della campagna delle ultime settimane, i due ministri più esposti del governo Meloni sul fronte referendario ieri hanno provato a cambiare strategia, a un mese esatto dall'apertura delle urne. **SANTORO A PAGINA 4**

Stato di diritto
In quelle inchieste
c'è un test
di democrazia

GIANFRANCO BETTIN

Gli agenti della Polizia di stato che, su mandato della procura di Milano, indagano sul comportamento dei propri colleghi nella vicenda che ha portato all'uccisione di Abderrahim Mansouri a Rogoredo lo scorso 28 gennaio sono, ora, uno dei volti cruciali del nostro stato di diritto. Il diritto, per chiunque, di godere della presunzione d'innocenza, qualunque cosa riporti il tuo casellario giudiziale e anche se, dicono, sei stato ucciso per «legittima difesa», perché eri tu che stavi per sparare. Ma chi lo dice che stavi per sparare? Chi deve accertarlo? Un giudice: questo vuole lo stato di diritto.

— segue a pagina 5 —



CORTE IN FACCIA
Trump rincara la dose
«Dazi globali al 15%»



■ Il governatore della Banca d'Italia Fabio Panetta: i dazi sono stati pagati soprattutto da consumatori e imprese negli Stati Uniti. Che infatti chiedono un rimborso alla luce della sentenza della Corte suprema. Ma Trump è sempre più furioso, e alza i «dazi globali» al 15%. **CHICARELLI, BRANCA, PANDOLFI A PAGINA 7**

LA REGIONE IN FIAMME
Dopo l'Iran per Israele
c'è il «Muro sunnita»



■ L'alleanza che la Turchia starebbe costruendo con Arabia Saudita, Egitto e vari paesi islamici per opporsi al dominio strategico di Tel Aviv ha sostituito nelle preoccupazioni israeliane la «Mezzaluna scita» che fa capo all'Iran. L'aviazione intanto torna a colpire Gaza e il Libano, è strage. **GIORGIO, RIVA A PAGINA 9**

BERLINALE 76
Il festival si chiude
in polemica su Gaza



■ Il presidente di giuria Wim Wenders e la direttrice Tricia Tuttle cercano di smorzare i toni durante la cerimonia di premiazione, ma diversi registi, tra cui l'Orso d'Argento Emir Alper, prendono parola sulla Palestina. Orso d'oro a «Yellow Letters» di Ilker Catak sulla repressione turca. **PICCINO A PAGINA 11**

9 770222 2150000



IL MATTINO



€ 1,20

ANNO CCCCIV - N° 52
ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Domenica 22 Febbraio 2026 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Missione a Bergamo

**Operazione Champions
adesso Conte punta
su Vergara e Alisson**

Arpala, Taormina e servizi alle pagg. 16 e 17



L'INFINITA CORSA A OSTACOLI

Francesco De Luca

Le statistiche incoraggiano il Napoli alla vigilia della partita a Bergamo. La squadra ha vinto sei delle ultime otto contro l'Atalanta, che sotto la guida del napoletano Palladino è imbattuta in campionato nel 2026. Ma quella degli azzurri resta una infinita corsa a ostacoli a causa degli infortuni. *Continua a pag. 39*

L'Uovo di Virgilio

**La geometria
perfetta di Neapolis
dove nulla è stato
lasciato al caso**

Vittorio Del Tufo in Cronaca



L'ADDIO AL BIMBO DI NAPOLI

DOMENICO, ORA LA VERITÀ

È morto ieri il piccolo con il cuore "bruciato"
vittima di un'incredibile catena di errori

Sei indagati tra medici e infermieri: sequestrati
i cellulari. Caccia alle chat successive al trapianto

L'intervista

**LA MAMMA:
CHIEDO GIUSTIZIA
UNA FONDAZIONE
PER MIO FIGLIO**

Giuseppe Crimaldi

«Errori, silenzi e menzogne un calvario lungo due mesi chiedo verità per mio figlio». Patrizia, la mamma del "piccolo guerriero" morto al Monaldi: l'ospedale ci è sempre stato vicino ma è giusto indagare sulle responsabilità individuali: per troppo tempo hanno nascosto l'evidenza.

A pag. 3

Leandro Del Gaudio
e servizi da pag. 2 a 5



**Il calvario
DALL'ESPIANTO
AL TERRIBILE VERDETTO
UN LUNGO BLACKOUT**

Mariagiovanna Capone a pag. 4

**La solidarietà
«È IL FIGLIO DI TUTTI»
LE LACRIME
DI UN PAESE INTERO**

Antonio Menna a pag. 5

**Le istituzioni
MELONI: PIENA LUCE
NESSUNO DIMENTICHI
IL PICCOLO GUERRIERO**

Luigi Roano a pag. 2

Verso il referendum

**Giustizia, Nordio frena:
abbassiamo tutti i toni**

Francesco Becchi a pag. 10

STRABISMO GIUDIZIARIO

Luca Ricolfi

Quel che mi colpisce, nelle discussioni sul referendum, è quanto sia diventato difficile comprendere le ragioni di chi vo-

ta diverso da noi. Chi è per il no, non ha la minima intenzione di riconoscere le buone ragioni di chi vota sì, anche se magari in passato le capiva perfettamente. *Continua a pag. 39*

Guerra commerciale, la risposta del tycoon allo schiaffo della Corte Suprema
Trump rilancia: «Dazi al 15%»

Donatella Mulvoni a pag. 7

**L'intervento del governatore di Bankitalia
Panetta: ripensare al commercio
serve un nuovo multilateralismo
Banche italiane le più solide**

Rosario Dimito a pag. 9

**INTELLIGENZA ARTIFICIALE
OCCORRE UNA SCOSSA**

Angelo De Mattia

Un modo semplice per considerare la crucialità dell'intelligenza arti-

ficiale e, più in generale, delle nuove tecnologie è rilevarle come in molte pagine del discorso (...). *Continua a pag. 39*

**Tomasoni ricorda la fidanzata morta in pista
Giochi, un argento tra le lacrime
«Per Matilde, che non c'è più»**

Nell'ultimo giorno di gare per l'Italia altre 3 medaglie. Stasera la cerimonia di chiusura dell'Olimpiade nell'Arena di Verona



Nello Skicross oro per Dero-medes, argento per Tomasoni che dedica la medaglia alla fidanzata morta del 2024 in un incidente sugli sci. Bronzo per Giovannini nel pattinaggio: è la 30esima medaglia per l'Italia. Domani la cerimonia di chiusura a Verona. *Niccolò a pag. 19*

Federico Tomasoni in lacrime sul podio per l'Argento; a destra la fidanzata Matilde Lorenzi

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX®

FISSA PROVVISORIAMENTE PONTI E CAPSULE DENTALI
IN CASO DI IMPOSSIBILITÀ DI IMMEDIATO INTERVENTO ODONTOLITURGICO

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

FIMO da oltre 30 anni in farmacia



IL MATTINO - NAZIONALE - 1 - 22/02/26 ---
Time: 22/02/26 00:05



2016 € 1,40* ARNO 148 - N° 52
ITALIA

Sped. in A.P. 08/03/2003 conv. L. 4/8/2004 art. 1 c. 1 DGR RM

Domenica 22 Febbraio 2026 • I di Quaresima

Il Messaggero

NAZIONALE

IL GIORNALE DEL MATTINO



VALLEVERDE



Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

A Cagliari finisce 0-0
Lazio senza squilli
La difesa tiene bene
ma attacco sterile

Servizi nello Sport



I Giochi invernali
Oggi la chiusura
Tra Usa e Canada
finale ad alta tensione

Arcobelli e Nicolliello nello Sport



L'Italia a 30 medaglie
Deromedis è d'oro
Tomasoni, l'argento
e la dedica a Matilde

Un articolo di Piero Mei nello Sport

Dopo lo stop della Corte Suprema

Dazi, Trump rilancia al 15% Panetta: nuovo multilateralismo

► Il governatore: ripensare i commerci mondiali
L'Europa ora studia le contromosse alle tariffe

Dimito, Mulvoni, Pacifico, Pigliautile e Rosana da pag. 4 a pag. 7
e i focus di Andrew Spannaus e Andrea Bassi alle pag. 4 e 7

L'editoriale

RICOSTRUIRE IL GOVERNO ECONOMICO DEL MONDO

Roberto Napolitano

Non dobbiamo desistere dal costruire un nuovo sistema multilaterale. Non possiamo permettercelo. A maggior ragione perché viviamo in un mondo frammentato. Gli Stati Uniti si leccano le loro ferite con un debito pubblico pesante e la bocciatura della Corte Suprema dei dazi di Trump che aggiunge la beffa dell'illegalità al danno certo di imprese e consumatori che pagano il prezzo più alto al mondo per questa scelta. La Cina, colpita a sua volta dagli stessi dazi americani in parte giudiziariamente bloccati, si fa la "sua globalizzazione" e impone a altri - Europa, America Latina, Africa e Sud Est Asiatico - i

beni che non piazza più negli Stati Uniti. Riesce con fatica nell'impresa e, soprattutto in Europa, lo fa attraverso l'unico modo possibile: dumping sui prezzi non più solo nel tessile, ma anche per macchine e prodotti digitali. L'Italia si difende, meglio delle altre grandi economie europee, dimostrando di sapere esportare altrove su tutti i mercati del mondo i suoi prodotti, ma deve scommettere in casa propria e a livello europeo sull'intelligenza artificiale con i caratteri dell'urgenza e la forza delle grandi scommesse strategiche. Questa è la sfida di sopravvivenza per tutta l'Europa.

Continua a pag. 25

Il commento

IA, SERVE UNA SCOSSA

Angelo De Mattia a pag. 25

Dentro una vita



Ranieri: non torno ad allenare
perdere mi divora

Guido Boffo

L'intervista esclusiva a Claudio Ranieri: «Non tornerò ad allenare, le sconfitte mi divorano. L'esperienza a Leicester ha fatto cambiare l'opinione su di me. A pag. 12

Medicina con la M maiuscola

Ogni giorno H24 per la tua salute

VILLA MAFALDA CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA

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

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

L'INEDITO

► Il 25% degli italiani è over 65
Di questi, 10-15 milioni stanno bene
hanno esperienza
E possono fare molto per il Paese

Longevità e Pil La nuova Italia

Roberto Bernabei

È strabiliante. Campiamo 25/30 anni in più rispetto a tutte le generazioni che ci hanno preceduto nella storia dell'uomo, apparentemente senza aver fatto nulla per meritarcelo. Apparentemente... è da approfondire.

Continua a pag. 13

Morto il bimbo dal cuore bruciato, lo strazio della mamma. Indagati 6 sanitari



Il commento
«GLI OCCHI DI DOMENICO»
Alessandra Spinelli

Apriamo gli occhi e guardiamo negli occhi Domenico. Niente più pìvel pietosi nelle foto (...)
Continua a pag. 2

«Chiedo giustizia»

Il piccolo Domenico con la mamma Patrizia

Crimaldi, Del Gaudio e Pace alle pag. 2 e 3

Oltre il referendum STRABISMO GIUDIZIARIO

Luca Ricolfi

Quel che mi colpisce, nelle discussioni sul referendum, è quanto sia diventato difficile comprendere le ragioni di chi vota diverso da noi. Chi è per il no, non ha la minima intenzione di riconoscere le buone ragioni di chi vota sì, anche se magari in passato le capiva perfettamente. Chi è per il sì raramente resiste alla tentazione di presentare la separazione delle carriere come un toccasana, capace di trasformare (e migliorare) profondamente la giustizia.

A me piacerebbe sfuggire allo schema, per cui non dirò solo come voterò e perché, ma anche quali sono, a mio parere, le buone ragioni di chi voterà diverso da me. Io voterò sì, per diverse ragioni. La più importante è che la riforma assisterà un colpo durissimo alle correnti della magistratura, che per me sono il "male assoluto" della giustizia in Italia: su questo sono in sintonia con alcune dichiarazioni (passate) del procuratore Di Matteo e con altre (recenti) del ministro Nordio.

Continua a pag. 9

Il Segno di LUCA

PESCI OGGI HAI UNA MARCIA IN PIÙ

Oggi hai davvero una marcia in più: il trigramma esatto tra Venere, che è nel tuo segno, e Giove che lo governa non può che regalarti una domenica di grande piacevolezza, in cui la percezione di ogni cosa è trasformata dalla presenza dell'amore. Con simili premesse, puoi solo aspettarti la sua presenza e disponibilità nei confronti di qualunque cosa il cameriere divino abbia programmato per il tuo menù di oggi. La vita ti sorride, ricambia!

MANTRA DEL GIORNO

Il meglio dissubdisce ai comandi.

© IMPIEDIMENTI RIVOLTA
L'oroscopo a pag. 25

il Resto del Carlino

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

DOMENICA 22 febbraio 2026
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



ROMANZO OLIMPICO



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

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00 € con "DGGREENIGMISTICA" in Liguria, A.L. e AT - 1,80 € in tutte le altre zone - Anno CXL - NUMERO 45, COMMA 20/8 - SPEDIZIONE ABB. POST - GR 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilesecoloxix.it Tel. 010.5388.200

LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

Così gli italiani poco patriottici tengono lontana la guerra

Del patriottismo la penso come il patriota per eccellenza, Giuseppe Mazzini, è una gran bella cosa per chi una patria non ce l'ha, ma quando poi l'ha avuta non ha più ragione di essere, infatti Mazzini pensava e ha lavorato per tutta la vita all'idea di una federazione europea e poi mondiale di popoli che sola avrebbe garantito la kantiana pace perpetua; alla base di molti dei monumenti a lui dedicati appare l'epigrafe, Giuseppe Mazzini il profeta dei popoli. Parlo di questo perché patria e patriottismo, con i suoi avversari, antipatriottici, antifiliani, nemici della patria, sono il motivo dominante della politica di comunicazione, e di politica culturale, del nostro governo e dei suoi referenti. L'idea che si sono fatte le forze politiche che ci governano è che gli italiani siano deplorabilmente poco patriottici e che di patriottismo non ce n'è mai abbastanza; e se per FdI questo è il tema costitutivo da sempre, dai tempi del Duce degli Italiani e dei suoi legittimi eredi del MSI, è singolare quanto sia ora entusiasticamente patriottica la Lega, nata ripudiando la patria nazionale e professando il villipendio della sua bandiera.

Il ministro alla sovranità alimentare Lollobrigida, uomo di ferrei principi e salda nostalgia, si è fatto promotore e partecipe di una vasta campagna di informazione patriottica, volta a favorire appunto della produzione nazionale, campagna che possiamo degustare alla radio e alla televisione. La comunicazione è piuttosto sperimentale e di efficacia equivoca. Così per la promozione della frutta in guscio sovrana si fa presente che nelle noci, noccioline, castagne e carrube "dentro c'è l'Italia". Mah, l'idea che a masticare carrube, sempre che ci sia ancora qualche superstite del tempo delle inique sanzioni appassionate di carrube, si frantumi tra i denti il nostro amato Paese, la trovo un filo inquietante.

SEQUE / PAGINA 4

SANREMO STORY

La vittoria di Sergio Endrigo prima del decennio della crisi

FERDINANDO FASCE / PAGINA 34



LO STORICO DOMANI A GENOVA

Canfora: «L'Occidente in crisi ormai è appeso a un filo»

GIOVANNI MARI / PAGINA 36



Dazi, il rilancio di Trump

La tariffa per tutti portata dal 10 al 15%. Bufera per gli attacchi ai giudici della Corte Suprema

Donald Trump tira dritto. Il presidente non si lascia legare le mani dalla Corte Suprema e impone nuovi dazi globali fissandoli prima al 10% e poi, dopo meno di 24 ore, al 15%. Una stretta che riflette la rabbia del presidente per la pesante bocciatura subita, ma anche la voglia di mostrare i muscoli. Ma è bufera per i suoi attacchi contro i giudici della Corte che gli hanno dato torto.

SERENA DI RONZA / PAGINA 2

L'AREAZIONE

Michele Esposito / PAGINA 3

L'Ue congela l'intesa, ipotesi ritorsioni

ROLLI



Olimpiadi, doppietta da sogno

Deromedis e Tomasoni, oro e argento nello ski cross

SERVIZI / PAGINE 38 E 39

PASSO INDIETRO



La delusione di Ricci e Hadzikadunic

Ko a Mantova, la Samp tradita dai vecchi vizi

F. Basso e F. Marsiglia / PAGINE 40-43

Nella sconfitta di Mantova si sono visti, e pagati, alcuni vizi e difetti della vecchia Sampdoria. Un primo tempo chiuso in vantaggio, grazie al gol di Begic, e agevolmente controllato. Poi nella ripresa squadra in affanno e la rimonta subita quasi senza reagire. E neanche i cambi sono serviti.

Addio al piccolo Domenico La madre: «Chiedo giustizia»

Una fondazione in suo nome. Cordoglio di Meloni

IL GIALLO DI ROGOREDO

Stefano Rottigni / PAGINA 6

«Il poliziotto voleva soldi e dosi di droga»

Domenico, il bimbo al quale è stato trapiantato un cuore danneggiato al Monaldi di Napoli, è morto. Mamma Patrizia da un lato chiede giustizia e dall'altro vara una Fondazione in sua memoria.

MARIANO DEL PREITE / PAGINA 7

SVOLTA DOPO 30 ANNI

Matteo Indice / PAGINA 9

Delitto del trapano, chiesto il processo per il carrozziere

La pm Patrizia Petruzzello ha depositato la richiesta di rinvio a giudizio per Fortunato Verducci, il carrozziere accusato di aver ucciso con un trapano Maria Luigia Borrelli il 5 settembre 1995 in un baso del centro storico di Genova.

MINISTERO CONDANNATO

L'articolo / PAGINA 8

Genova, suicida in cella davanti alle telecamere «Lo Stato deve pagare»

Il tribunale di Genova ha condannato il ministero della Giustizia a risarcire con circa 80 mila euro il figlio d'un uomo che, nel giugno 2020, si tolse la vita nel penitenziario di Marassi, sotto lo sguardo delle telecamere che nessuno controllava.

LAMPO GIALLO



Da una parte le pulsioni imperial-colonialiste verso la Groenlandia, dall'altra le rotte che il riscaldamento globale apre al polo Nord. Risultato? Mi sto appassionando all'Artico e perfino alle storie di artiche sirene, più precisamente Hydromedusa gigas o Retina di Steller, al centro del romanzo della finlandese Iida Turpeinen, tradotto da Neri Pozza con il titolo "L'ultima sirena". La vicenda: nel 1741 una spedizione guidata da Vitus Bering (quello dello stretto) approda su un'isola sconosciuta, disabitata e freddissima al largo della Kamchatka. Bering muore, i compagni si nutrono con la carne di un mammifero marino allora ignoto, placido, erbivoro, la pelle spesso come cortecchia e la pinna caudale che ricorda pro-

L'ULTIMA SIRENA

RAFFAELLA ROMAGNOLI

prio una sirena. Il naturalista al seguito della spedizione, Georg Steller, descrive la nuova specie. I cacciatori di pellicce seguono a ruota, raggiungono l'isoletta, sparano a colpi e lontre e ammazzano anche le sirene: la carne è succulenta e la pelle adatta a rivestire imbarcazioni. Le lontre c'entrano in questa storia anche perché, se cacciate, diminuiscono, e allora aumentano i ricci di mare (di cui sono ghiotte), e i ricci, guarda un po', divorano le piante acquatiche di cui si nutrono le pacifiche creature caudate. Insomma, passati ventisette anni dall'incontro con l'equipaggio di Bering, nel 1768 l'ennesimo cacciatore uccide l'ultima sirena. Estinta, lei torna nel novero degli animali fantastici. E noi, specie vorace, finiamo a ricamarci sopra con le parole.

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

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
**ACQUISTIAMO ORO A
€135/gr
ACQUISTIAMO ARGENTO A
€2.500/kg**
STERLINA €970
*LE QUOTAZIONI POSSONO LEGGERMENTE VARIARE IN BASE AL FINE
CORRELATO DELL'ORDINE SULLE BORSE INTERNAZIONALI



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Pinguini Tattici
Nucleari, il Frontman
Riccardo Zanotti

A tu per tu
Riccardo Zanotti
Sanremo per noi
è stato importante
ma creerei anche
altre occasioni
per gli emergenti

di **Francesco Prisco**
— a pagina 13



Domenica

TORINO
IL PAPIRO
DELL'AMORE
E DELLA MORTE

di **Christian Greco**
— a pagina 1



ICONE POP/1
ATTORNO AL MITO DAVID BOWIE

di **Manuel Agnelli e Paolo Fresu** — a pagina XIII

ICONE POP/2
ORO, INCENSO E ZUCCHERO

di **Gianfranco Ravasi** — a pagina XVI

Viaggi 24

Weekend
Barcellona e le
bellezze di Gaudi

di **Luca Bergamin**
— a pagina 17

Lunedì

L'esperto risponde
Telefisco, speciale
con le risposte
degli esperti

— Domani con Il Sole 24 Ore



Trump rilancia: dazio globale al 15%

Commercio mondiale

Conto più salato rispetto
alla prima ipotesi del 10%
Tariffe a effetto immediato

Tajani convoca domani
la task force sui dazi
istituita alla Farnesina

Donald Trump alza il tiro dopo la
boccatura dei dazi da parte della
Corte Suprema e in un messag-
gio su Truth ha annunciato che
porterà nuovi balzelli globali so-
stitutivi delle reciprocal tariffs al
15% (dopo aver firmato poche ore
prima un ordine esecutivo che le
stabiliva al 10%). Intanto, sul
fronte italiano il ministro degli
Esteri Antonio Tajani ha convo-
cato per domani una nuova riu-
nione della task force sui dazi con
associazioni di categoria e Im-
prese. **Barlaam, Perrone, Santac-
croce e Valsania** — alle pagg. 2-3

COMPETITIVITÀ

MA I DAZI
NON AIUTANO
L'INDUSTRIA
DEGLI USA

di **Stefano Manzocchi** — a pag. 3

CAOS ISTITUZIONALE

BOCCIATI
I NUMERI
DI TRUMP
IL DOMATORE

di **Giuliano Noci** — a pagina 3

1.500

TONNELLATE D'ORO
Tra cassette di sicurezza, banche e
casseforti private in Italia ci sareb-
bero 1.500 tonnellate di oro da
investimento in mani private

RICCHEZZA NASCOSTA

Oro da
investimento,
un tesoro
sommerso
da 195 miliardi

Alessandro Galimberti — a p. 15



CONGRESSO ASSIOM FOREX

Panetta:
«Rispettare
regole comuni
per governare
il futuro»

**Maximilian Cellino, Luca Davi
e Laura Serafini** — alle pagg. 4, 5 e 6
con un'analisi di **Alessandro Graziani**

PATUELLI (ABI)
«Forte conflitto
tra istituzioni
negli States»

— Servizio a pag. 5

I MERCATI
BANCHE OK,
MA ATTENTE
AI CIGNI NERI

di **Paolo Gualtieri** — a pag. 5

Banca d'Italia. Il governatore Fabio Panetta nel corso del suo intervento al 32mo congresso Assiom Forex che si è tenuto ieri al Lido di Venezia

Superbonus, in arrivo lo scudo ai condomini per i controlli del Fisco

Le irregolarità del 110%

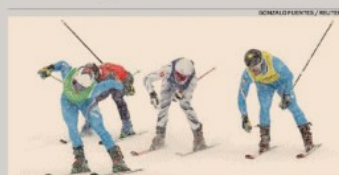
Una imposta sostitutiva
per salvare i proprietari da
responsabilità incolpevoli

Un'imposta sostitutiva «salva con-
domini» per liberare i proprietari de-
gli immobili dalle responsabilità in-
colpevoli legate alle irregolarità nel-
l'utilizzo del superbonus. Il salva-
condotto, che punta a minimizzare i
contenziosi a carico dei cittadini co-
muni (considerati responsabili ulti-
mi della detrazione) e a chiudere la
stagione del superbonus senza troppi
strascichi, sarà inserito nel decreto
fiscale in preparazione.

Latour e Parente — a pag. 8

MILANO CORTINA: OGGI LA CERIMONIA DI CHIUSURA

L'Arena di Verona si fa Olympic
e saluta i giochi dei record



Oro e argento. Ski cross, a Livigno ieri Deromeds primo e Tomasoni secondo

Marco Bellinazzo e Maria Luisa Colledani — a pagina 9

Acquistiamo le tue Sterline

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

Ambrosiano

VIA DEL BELLO 7 - MILANO
WhatsApp: +39 347 278 4040 TEL. +39 02 499 19 280
WWW.AMBROSIANOITALY.IT

6.000
€ STELLINE DA 1 g

LA SFIDA GLOBALE

L'UNIVERSO
MAGA
E LE SCELTE
DELL'ITALIA

di **Sergio Fabbrini**

Il 14 febbraio scorso, parlando alla Conferenza internazionale di Monaco, il cancelliere tedesco Friedrich Merz ha detto: «La battaglia (...) di Maga negli Stati Uniti non è la nostra. (Da noi) la libertà di parola finisce quando la si usa contro la dignità umana e contro la nostra legge fondamentale. Noi non crediamo nelle tariffe e nel protezionismo, ma nel libero commercio. Noi difendiamo gli accordi sul clima e l'organizzazione mondiale della sanità perché siamo convinti che le sfide globali possono essere risolte solamente insieme». Il giorno dopo, la premier italiana Giorgia Meloni ha dichiarato di non condividere le opinioni «politiche» del cancelliere tedesco, aggiungendo che Maga «non è un tema di competenza dell'Unione Europea». In realtà, Maga rappresenta una sfida esistenziale per l'Europa integrata. Sostenere, vuol dire essere contro quest'ultima.

— Continua a pagina 10

POLITICA MONETARIA

QUANDO LO YEN
NON OBBEDISCE
AI TASSI

di **Marcello Minenna**

In Giappone i tassi salgono, ma lo yen non si rafforza. È il segnale di un decoupling che infrange le relazioni macroeconomiche tradizionali e svuota di efficacia il differenziale dei tassi di interesse come canale di trasmissione della politica monetaria verso il mercato dei cambi.

Per comprendere il fenomeno occorre superare le narrazioni semplicistiche che collegano la debolezza dello yen all'aumento dei tassi e a presunti rischi di sostenibilità del debito pubblico giapponese, prossimo a 2,5 volte il Pil. Questa interpretazione confonde, infatti, un fenomeno eminentemente finanziario con un giudizio di sostenibilità macro-fiscale.

— Continua a pagina 14

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



ANTICIPO A RETI BIANCHE
La Lazio a Cagliari
non va oltre un pareggio
Finisce con un triste 0-0
Pieretti, Rocca e Salomone alle pagine 24 e 25



STASERA C'È LA CREMONESE
Giallorossi all'Olimpico
per staccare la Juventus
Juan: Roma da Champions
Biafora e Turchetti a pagina 26



OLIMPIADI MILANO-CORTINA
Italia ai giochi da 30 e lode
leri doppietta nello ski cross
Mala Lollo chiude quarta
Cicciarelli e Lo Russo a pagina 27



Prima Domenica di Quaresima

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



VALLEVERDE

Domenica 22 febbraio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 52 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

Promemoria per
piromani e furbetti
Come andò nel '70
e nel '74 sul divorzio

DI DANIELE CAPEZZONE

O
mai è chiaro. Con il consueto schema pseudo-resistenziale (di qua i «partigiani», di là il «fascismo»), la sinistra e i suoi media di riferimento, cioè quasi tutti, hanno lanciato la campagna referendaria sulla giustizia. Un'ammucchiata che urla, che grida alla Costituzione ferita, che sogna una specie di mini Piazzale Loreto (metaforica) da convocare il 23 marzo. Guardateli e sentiteli: magistrati arroventati, tribuni televisivi, perfino qualche vescovo di sinistra (ieri rimesso a posto qui sul Tempo da una saggia e rigorosa intervista del cardinale Bagnasco). Una comitiva che immagina, fino al referendum e poi verso le elezioni politiche del 2027, una sorta di guerriglia permanente, di guerriglia civile a neanche troppo bassa intensità. A questi smemorati furbetti occorrerà ricordare cosa accadde in un'Italia assai più lacerata rispetto a quella di oggi nel 1970 e poi nel 1974 sul divorzio. Nel 1970, come si sa, fu approvata dal Parlamento la legge Fortuna-Beslini che consentiva appunto di divorziare, e nel 1974 si tenne il referendum abrogativo. Ecco, sia nel momento dell'approvazione della legge che in quello successivo della prova referendaria, si registrarono fisiologiche e normalissime divisioni politiche non solo nei diversi schieramenti politici, ma - in quel caso - perfino all'interno della maggioranza di governo, con i partiti laici favorevoli alla legge e i democristiani contrari. Eppure in entrambi i casi il governo andò avanti: ripeté, perfino nonostante una differenziazione così rilevante nella sua compagine parlamentare. Morale: lasciate che gli italiani si esprimano liberamente e serenamente. Personalmente, come si sa, auspico un netto successo del Sì. Ma auspico ancora di più un clamoroso insuccesso dei piromani che vorrebbero incendiare il Paese. Siccome sanno che per loro è difficilissimo battere Giorgio Meloni e il centrodestra in un clima normale, vorrebbero usare questa occasione per un match di wrestling. Diciamogli di no, votando Sì.

INTERVISTA A UN MESE DAL REFERENDUM

Nordio spiazza il No e «chiama» il Sì di sinistra

E Piantadosi: «Dopo il loro flop sulla cittadinanza noi non chiederemo le dimissioni di Landini e Schlein»

IL CAPOGRUPPO FDI
Bignami: «Una parte dei giudici non applica le leggi»
Campigli a pagina 3

IL MINISTRO DELL'INTERNO
«Sentenze ideologiche e immigrazioniste di alcuni magistrati»
Buzzelli a pagina 3

DI MATTEO CASSOL
«Esperti» e propaganda Anche Kamala e Hillary «votano» No?
a pagina 2

Il ministro della Giustizia Nordio spiazza il No e chiama il Sì di sinistra: «Noi sulla linea di Vassalli no al muro contro muro». Da Bologna rivendica la continuità col

padre del nuovo Codice di procedura penale. E intanto Piantadosi lancia l'allarme: «Fuori luogo la filosofia immigrazionista di alcuni magistrati».

D.Cap. alle pagine 2 e 3

Il giorno dopo la condanna a risarcire la proprietà con 21 milioni di euro Bersani, D'Alema e Speranza accolti a braccia aperte sul palco del centro sociale

Guarda chi c'è a Spin Time



PUBBLICITÀ CHOC A ROMA
Non bastava la Albanese
Pure Amnesty contro Israele
Frasca a pagina 5

IL CASO DI GENOVA
Scuola ferma per Ramadan
La Lega: inviare gli ispettori
a pagina 5

IL DRAMMA DI NAPOLI

La mamma: «È finita, ora chiedo giustizia». Carabinieri al Monaldi

La morte del piccolo Domenico e il «perché» che ci rende umani

DI FRANCESCO STORACE

Niente può arginare i dubbi di un genitore a cui muore un figlio. (...) segue a pagina 13

PARLA VINCENZO SOFO

«L'omicidio Quentin? Francia indifesa contro la violenza politica»
Manni a pagina 10

DI LUIGI BISIGNANI
Da Berlusconi a Meloni
Il potere oltre i Palazzi



a pagina 8

Il Tempo di Osho

Due mesi di «cura» Mamdani
Anche i ricchi piangono ed è già inferno New York



DI EDOARDO ROMAGNOLI

a pagina 9

DI FEDERICO PUNZI

Nessuna «bocciatura»
Sui dazi Trump ha solo usato la legge sbagliata
a pagina 9



la TORACIATA
Sì, bisogna battersi per l'indipendenza della magistratura
Dall'associazione nazionale magistrati che ormai è un partito

PER SENTIRSI MENO IN ANSIA E PIÙ LEGGERI.

LAILA
80 mg capsule molli (olio essenziale di lavanda)
UNA CAPSULA AL GIORNO

Laila farmaco di origine vegetale per il sollievo dei sintomi dell'ansia lieve a base di olio essenziale di *Lavandula angustifolia* Miller.

Laila è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autenticazione del 16/05/2025.

L'INTERVISTA

La sfida di Chiocci
«I social e YouTube
Ecco come il Tg1
guarda al futuro»

Il direttore del Tg1 Gian Marco Chiocci annuncia una rivoluzione per il telegiornale della prima rete della televisione pubblica che guarderà molto anche al web: «Il Tg1 su YouTube guarda al futuro e intercetta chi non vede la tv».

Zonetti a pagina 7

LA NAZIONE

DOMENICA 22 febbraio 2026
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



ROMANZO OLIMPICO



FESTINA
Orologi dal 1902

la Repubblica



È L'ORA DELLE OLIMPIADI!

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO

R50



Rspettacoli

Randi: su Cecchettin il mio film emotivo

di **ARIANNA FINOS**
a pagina 27

Rsport

La Juve affonda in casa Inter, fuga scudetto

di **GAMBA e SERENI**
alle pagine 40 e 41



Domenica
22 febbraio 2026

Anno 51 - N° 43

Oggi con

Robinson

In Italia **€ 2,90**

Ritorsione dazi Trump: al 15% subito per tutti

Dopo lo stop della Corte Suprema Parigi: serve il bazooka. Roma cauta

Dopo la bocciatura da parte della Corte Suprema Donald Trump impone nuovi dazi globali e li alza subito dal 10 al 15%. L'Ue studia le contromosse. La Francia punta sul bazooka dell'anticoercizione. Merz sollecita «una posizione europea chiara». Cauti l'Italia.
di **COLOMBO, DE CICCO, GRECO, MASTROLILLI, OCCORSIO e RICCIARDI** alle pagine 8, 9 e 10

La reinvenzione del mondo

di **EZIO MAURO**

In mezzo alle macerie del vecchio ordine mondiale, mentre la Corte Suprema ricorda all'America che esiste ancora la coscienza del limite, segnata dalla legge, è già sorto il castello del nuovo regno del caos, naturalmente intitolato al titolare del potere egemone del disordine, Donald Trump. È il Board of Peace fondato dal presidente americano, che ha riunito intorno a sé i leader di 20 Paesi (senza Cina e Russia) più altri "osservatori" come l'Italia, per parlare della ricostruzione di Gaza, annunciare al mondo che grazie alla forza di questa nuova istituzione le guerre cesseranno, e predisporre gli eventi perché il premio Nobel per la pace finisca infine per consegnarsi al capo della Casa Bianca, che lo pretende ormai in ogni suo discorso non come un riconoscimento, ma come un dovere. Un mix di affari, amicizie, complimenti, autocelebrazioni, con l'interesse immobiliare che domina e assorbe il concetto di pace e la Fifa – il governo mondiale del calcio – arruolata tra le grandi potenze politiche e diplomatiche che dovranno liberare il futuro dall'incubo dei conflitti.

continua a pagina 15



Domenico, fine annunciata La mamma: ora giustizia

Non ce l'ha fatta il bambino trapiantato con un cuore bruciato al Monaldi di Napoli. Sei indagati: omicidio colposo. All'ospedale è resa dei conti. Meloni: si faccia piena luce

È morto Domenico, il bimbo di due anni in gravi condizioni dopo il trapianto di un cuore danneggiato durante il trasporto da Bolzano a Napoli. La madre: «Ora è un angelo ma voglio giustizia, lo ricorderò con una fondazione». Fiori e biglietti fuori dall'ospedale Monaldi. Si aggrava la posizione dei sei indagati che dovranno rispondere di omicidio colposo.

di **BOCCI e DEL PORTO**
alle pagine 2, 3 e 4

Impotenti di fronte a tanto dolore

di **DONATELLA DI PIETRANTONIO**

Il ghiaccio ustiona. Sembra un ossimoro, ma è la verità. Il contatto prolungato del ghiaccio con i tessuti umani produce effetti paragonabili a quelli delle alte temperature. Sulla nostra pelle, per esempio, la più nuda di tutte le pelli.

alle pagine 6 e 7

L'INTERVISTA

di **ANTONIO DI COSTANZO**

Il caposala del reparto
"Non averlo salvato
per noi un fallimento"

a pagina 5

BFWE
Dronitaly
EX-GAM
Bologna Congress Center
11-13 marzo 2026
www.dronitaly.it

Tra Francia e Italia è gelo ai Giochi Lecornu diserta

di **ANAIAS GINORI PARIGI**

È stato annunciato come il vertice della normalizzazione, capace di chiudere mesi se non anni di scontri e sospetti. Previsto a Tolosa il 9 e 10 aprile, il summit bilaterale tra Francia e Italia slitta a dopo il G7 di Evian di metà giugno, ma una nuova data ancora non c'è. L'Eliseo parla di un semplice aggiustamento richiesto dall'Italia.

a pagina 13
con un servizio di **LOMBARDI**



Ski cross da favola
un oro e un argento
con dedica speciale

di **AUDISIO, MACOR e VANNI**

alle pagine 34 e 35

La nuova gaffe di Raisport scuse a Israele

di **GABRIELLA CERAMI**

Non bastavano gli scivoloni andati in onda durante la cerimonia d'inaugurazione delle Olimpiadi. Una nuova bufera si abbatte sulla Rai per un'espressione antisemita. Si tratta di un fuorionda. Prima che il telecronista introducesse la gara di bob, si è sentita una voce dire: «Evitiamo l'equipaggio numero 21, che è quello dell'israeliano».

a pagina 12
con un servizio di **VITALE**

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

Concessionaria di pubblicità: A. Mazzoni & C. Milano - via F. Aporti, 9 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@mazzoni.it

La nostra carta pecunia
è conforme al regolamento
della Banca d'Italia

La nostra carta pecunia
è conforme al regolamento
della Banca d'Italia

IL BOSCO DEL FUTURO
Perino: io, da Susa a Meta
aiuto i lavoratori con l'Ai

GIUSEPPEBOTTERO — PAGINA 19



DIARIO DI UN'ADOLESCENTE
Don Matteo il prete cieco
che "vede" con la fiducia

LUCIALDALMASSO — PAGINA 19



SPECCHIO
Combattimenti tra minori
boom di turisti in Thailandia

JOSHUA EVANGELISTA — NELL'INSERTO

2,40 € (CONSPECCHIO) || ANNO 160 || N. 52 || IN ITALIA || SPEDIZIONE ABB. POSTALE || D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) || ART. 1 COMMA 1, DCB-TO || WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

DOMENICA 22 FEBBRAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



L'EDITORIALE

NOI, INVASI DALLA RABBIA DELLA CULTURA MAGA

ANDREA MALAGUTI

"E che cosa hanno i re, che non abbiano anche gli uomini comuni, eccetto il cerimoniale, eccetto il cerimoniale esteriore?"
Shakespeare (Enrico V)

Da Trump a Putin, che quattro anni fa invadeva l'Ucraina, viviamo in un'epoca shakespeariana di falliti di successo. Di Principi decaduti e di Presidenti, di Capi di Governo e di tecnocrati che, a parte il cerimoniale e l'ostentata montagna di denaro, non hanno davvero nulla più degli uomini comuni. Ad eccezione di una cinica volgarità e di una rabbia gridata con cui riempiono giubilanti il nostro quotidiano. Il quadro è desolante: giustizia sotto attacco, dazi usati come clava, immobilistici Board of Peace, migranti da arrestare, giri di vite da incentivare e club di privilegiati impuniti tra cui fare lo slalom nell'immondizia degli Epstein Files. Naturalmente, guerre, spie e dossier. Impossibile evitare questo veleno mefistofelico spacciato per politica, a Washington come a Roma. Questa pervasiva sottocultura Maga che sostiene la baldanzosa e vincente Internazionale della Cattiveria, perennemente alla ricerca di un nemico che giustifichi e autorizzi le proprie nefandezze. I sistemi liberali lavorano da sempre per antagonismo, perché da lì, dal confronto regolato e bilanciato, traggono la loro forza. I sistemi politici verticali — che un tempo chiamavamo Sud del mondo e oggi siamo noi — si fondano invece sulla velocità indiscutibile, sgraziata e scivolosa, di scelte padronali al di sopra della legge.

CONTINUA A PAGINA 23

LA GIUSTIZIA

Fdi e il fango social
sul referendum

ALESSANDRO DE ANGELIS — PAGINA 13

LE ASSOCIAZIONI DELLE AZIENDE: CHIEDIAMO DANNI PER 130 MILIARDI. L'UE: PRONTI A CONTROMISURE

Dazi, Trump alza il tiro Imprese Usa in rivolta

Il tycoon sfida la Corte: tariffe al 15%. Panetta: conto pagato dagli americani

IL COMMENTO

Se la democrazia
è più forte di Donald

SERENA SILEONI

La democrazia non si costruisce in pochi mesi. Gli americani, con i loro fallimentari tentativi di esportarla, lo sanno bene. Per lo stesso motivo, non si demolisce. — PAGINA 4

BARBERA, BONINI, GORIA, LUISE
MALFETANO, SIMONI

Trump ha firmato l'ordine esecutivo che, in base al Trade Act, consente di imporre dazi temporanei sull'import. CON IL TACCUINO DI SORGI — PAGINE 2-7

L'ANALISI

Il sistema Epstein
e la crisi dei mercati

ELSA FORNERO

Stabilire nessi tra grandi eventi storici e mutamenti sociali profondi è sempre rischioso. Eppure, quando il mondo sembra aver perso la bussola, vale la pena tentare. — PAGINA 17

Stiglitz: "Ha fallito
Famiglie impoverite"

SARA TIRITTO — PAGINA 3

MORTO IL BIMBO DEL TRAPIANTO FALLITO. LA MADRE AI MEDICI: CHIMI GUARDAVA NEGLI OCCHI ORA PAGHERÀ

"Giustizia per Domenico"

FLAVIA AMABILE



Gli errori da Bolzano a Napoli

MANUELA GALLETTA

La lezione di mamma Patrizia

MARIA CORBI

Patrizia Mercolino col figlio Domenico in una foto pubblica sul suo profilo social. Il bimbo si è spento ieri — PAGINE 8 E 9 PAGINA 23

IL CASO ROGOREDO

L'accusa al poliziotto
"Ogni giorno voleva
duecento euro
e 5 grammi di coca"

CIRILLO, SIRAVO



«Prima o poi quello lì lo ammazzano». Ad Abderrahim Mansouri la minaccia era arrivata forte e chiara. Parole pesanti che non lo avevano lasciato indifferente. — PAGINE 10 E 11

IL CORTEO PER DERANQUE

A Lione la Francia
a destra di Le Pen

FRANCESCA SCHIANCHI



Dura appena una manciata di minuti, la sensazione di essere veramente, come annunciato dai promotori, a una marcia in ricordo di una vittima. CECCARELLI — PAGINE 14 E 15

LE IDEE

Un altro colpo
al fronte moderato

ERIC JOZSEF

Una settimana dopo l'assassinio di Quentin Deranque da parte di un gruppo di antifascisti, l'ultradestra aveva promesso una prova di forza nelle strade di Lione. — PAGINA 14



DOPPIETTA NELLO SKICROSS NEL SEGNO DI MATILDE. RAGGIUNTE 30 MEDAGLIE



Olimpiadi, un'Italia mai così d'oro

IL CASO

"Evitate Israele"
Nuova bufera Rai

MICHELA TAMBURRINO

Non c'è pace in Rai si potrebbe dire parafrasando le invocazioni bibliche tanto care a RaiSport. Ieri ennesimo colpo mortale. — PAGINA 31

BRUSORIO, COTTO, ZONCA — PAGINE 28-31



IL CAMPIONATO

Como in cattedra
la Juve si fa male

BALICE, RIVA

Altro che tre passi indietro da trasformare in una rincorsa, ora tocca invece commentare quattro passi verso il baratro. — PAGINE 32 E 33

**BANCA
DI ASTI**
bancadiasti.it



**BANCA
DI ASTI**
bancadiasti.it

ETS e trasporto marittimo: l'Italia chiede correttivi urgenti. Tardino: "Transizione sì, ma senza penalizzare i porti"

Il commissario dell'AdSP Tardino: "Gli obiettivi della transizione ecologica vanno coniugati con la salvaguardia della competitività del sistema portuale e della continuità territoriale per le isole maggiori". Il tema dell'ETS applicato al trasporto marittimo è al centro del dibattito europeo. L'estensione del sistema europeo di scambio delle quote di emissione allo shipping è considerata una norma che penalizza l'economia europea, incidendo sulla competitività di flotte e porti UE. In assenza di un analogo sistema globale, la misura genera distorsioni di mercato, con effetti sui traffici marittimi e sull'attrattività degli scali europei rispetto a quelli extra-UE. Anche la European Sea Ports Organisation (ESPO), con la segretaria generale Isabelle Ryckbost, ha espresso preoccupazione, presentando a Bruxelles i primi risultati dell'Osservatorio EU ETS dei Puertos del Estado spagnoli, durante un incontro al quale ha partecipato il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Annalisa Tardino. Lo studio rileva un aumento significativo e anomalo delle attività nei porti non UE prossimi all'Europa e analizza le possibili ricadute sulla competitività dei porti europei e i rischi di rilocalizzazione delle emissioni, in vista della revisione del quadro normativo ETS per il 2026. "Il lavoro dell'Osservatorio spagnolo - ha dichiarato il commissario straordinario Tardino, intervenendo nel dibattito anche in rappresentanza di **Assoporti**, l'associazione dei porti italiani, su incarico del presidente **Roberto Petri** - rappresenta un autentico passo avanti. Si tratta di un lavoro più completo rispetto a quello realizzato dalla Commissione europea, che ho ritenuto incompleto. Ora dobbiamo concentrare i nostri sforzi sulle soluzioni relative al trasbordo. Su questo punto desidero essere chiara: estendere il perimetro della regola delle trecento miglia nautiche non è una soluzione efficace. Non funziona". "Abbiamo bisogno - ha proseguito Tardino - di strumenti più incisivi e concreti, a partire da una deroga che l'Italia ha richiesto più volte. C'è poi un ultimo tema che non possiamo ignorare: nel nostro Paese affrontiamo un grave problema legato ai collegamenti con le isole maggiori e al sistema delle Autostrade del Mare, nonché allo Short Sea Shipping, dove l'Italia è leader mondiale. Tutti aspetti non coperti dallo studio spagnolo: anche su questi fronti, quindi, sono necessarie misure correttive adeguate. Non c'è più tempo da perdere: dobbiamo agire rapidamente e con determinazione. Gli obiettivi della transizione ecologica vanno coniugati con la salvaguardia della competitività del sistema portuale e della continuità territoriale". Nella foto, TARDINO - RYCKBOST.



02/21/2026 13:18

Il commissario dell'AdSP Tardino: "Gli obiettivi della transizione ecologica vanno coniugati con la salvaguardia della competitività del sistema portuale e della continuità territoriale per le isole maggiori". Il tema dell'ETS applicato al trasporto marittimo è al centro del dibattito europeo. L'estensione del sistema europeo di scambio delle quote di emissione allo shipping è considerata una norma che penalizza l'economia europea, incidendo sulla competitività di flotte e porti UE. In assenza di un analogo sistema globale, la misura genera distorsioni di mercato, con effetti sui traffici marittimi e sull'attrattività degli scali europei rispetto a quelli extra-UE. Anche la European Sea Ports Organisation (ESPO), con la segretaria generale Isabelle Ryckbost, ha espresso preoccupazione, presentando a Bruxelles i primi risultati dell'Osservatorio EU ETS dei Puertos del Estado spagnoli, durante un incontro al quale ha partecipato il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Annalisa Tardino. Lo studio rileva un aumento significativo e anomalo delle attività nei porti non UE prossimi all'Europa e analizza le possibili ricadute sulla competitività dei porti europei e i rischi di rilocalizzazione delle emissioni, in vista della revisione del quadro normativo ETS per il 2026. "Il lavoro dell'Osservatorio spagnolo - ha dichiarato il commissario straordinario Tardino, intervenendo nel dibattito anche in rappresentanza di Assoporti, l'associazione dei porti italiani, su incarico del presidente Roberto Petri - rappresenta un autentico passo avanti. Si tratta di un lavoro più completo rispetto a quello realizzato dalla Commissione europea, che ho ritenuto incompleto. Ora dobbiamo concentrare i nostri sforzi sulle soluzioni relative al trasbordo. Su questo punto desidero essere chiara: estendere il perimetro della regola delle trecento miglia nautiche non è una soluzione efficace. Non funziona". "Abbiamo bisogno - ha proseguito Tardino - di strumenti più incisivi e concreti, a partire da una deroga che l'Italia ha richiesto più volte. C'è poi un ultimo tema che non possiamo ignorare: nel nostro Paese affrontiamo un grave problema legato ai collegamenti con le isole maggiori e al sistema delle Autostrade del Mare, nonché allo Short Sea Shipping, dove l'Italia è leader mondiale. Tutti aspetti non coperti dallo studio spagnolo: anche su questi fronti, quindi, sono necessarie misure correttive adeguate. Non c'è più tempo da perdere: dobbiamo agire rapidamente e con determinazione. Gli obiettivi della transizione ecologica vanno coniugati con la salvaguardia della competitività del sistema portuale e della continuità territoriale". Nella foto, TARDINO - RYCKBOST.

Laguna di Venezia, firmato il Patto per le azioni di ripristino ecologico

VENEZIA È stato siglato, nella sede dell'Autorità per la Laguna di Venezia, il Patto per le azioni di ripristino ecologico della Laguna di Venezia, documento di impegno condiviso volto a rafforzare la collaborazione tra istituzioni, comunità scientifica, organizzazioni della società civile e cittadini per accrescere la resilienza degli ecosistemi lagunari. Gli enti primi firmatari del Patto sono: Autorità per la Laguna di Venezia (Presidente: Roberto Rossetto) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia (Presidente: Matteo Gasparato) CORILA Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti il sistema lagunare di Venezia (Presidente: Francesco Musco) CMCC - Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (Presidente: Antonio Navarra) L'iniziativa nasce nell'ambito del progetto europeo REST-COAST Large-scale RESToration of COASTal ecosystems through rivers-to-sea connectivity (Horizon 2020 Green Deal) e rappresenta uno dei principali risultati in termini di strumenti di governance. Un nuovo modello di governance Il Patto è concepito come strumento di indirizzo per accompagnare nel medio-lungo periodo le politiche e le pratiche di ripristino ecologico, in coerenza con il Green Deal europeo e con le strategie per la biodiversità e l'adattamento ai cambiamenti climatici. Il documento promuove una transizione della governance lagunare fondata su: cooperazione istituzionale stabile; integrazione tra competenze tecnico-scientifiche e responsabilità decisionali; monitoraggio continuo degli interventi e dei loro effetti su biodiversità e servizi ecosistemici. Nel percorso è coinvolta anche la società civile attraverso un tavolo permanente di confronto dedicato al ripristino lagunare (CORE-PLAT), che contribuisce alla definizione delle priorità, alla condivisione delle conoscenze e alla valutazione degli esiti delle azioni intraprese, rafforzando la dimensione partecipativa delle scelte. Porto e tutela ambientale Il Patto mira inoltre a integrare le buone pratiche di ripristino elaborate nel progetto REST-COAST nella programmazione e nei capitoli tecnici degli interventi presenti e futuri in laguna. "Venezia è il suo porto e il porto è Venezia. Questo significa che la tutela della laguna e lo sviluppo della portualità non sono obiettivi alternativi, ma parti di una stessa responsabilità istituzionale", ha dichiarato Matteo Gasparato, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Gasparato ha sottolineato come la laguna sia un ambiente modellato da oltre mille anni di interventi antropici e come oggi sia necessario proseguire questo percorso con strumenti tecnologici e scientifici adeguati al XXI secolo. In questa prospettiva si inseriscono i progetti di escavo manutentivo attualmente in valutazione ambientale, sviluppati nell'ambito del progetto Channeling, con l'obiettivo di incrementare l'accessibilità nautica tutelando al contempo l'ecosistema. Gli interventi, ha aggiunto, puntano alla gestione dei flussi idrodinamici, alla corretta collocazione dei sedimenti e alla realizzazione di strutture



Messaggero Marittimo

Venezia

morfologiche capaci di ridurre i fenomeni erosivi e ristabilire un equilibrio più coerente tra canali navigabili e barene, in un'ottica di manutenzione attiva e riequilibrio morfologico della Laguna.

Il rigassificatore al largo di Ravenna sarà protetto da una diga frangiflutti

L'Authority annuncia: è stato varato il primo cassone prefabbricato **RAVENNA**. L'impianto di rigassificazione offshore localizzato al largo della costa di **Ravenna** avrà una diga frangiflutti a protezione: è stato varato il primo dei cassoni cellulari prefabbricati che costituiranno il corpo della diga. A darne notizia è l'Authority ravennate segnalando che «il cassone è stato realizzato nell'area di cantiere in penisola Trattaroli, con l'impiego del bacino galleggiante Kugira II». Completate le lavorazioni, quest'ultimo - viene fatto rilevare - è stato «parzialmente affondato, fino al raggiungimento della quota idonea, per consentire il galleggiamento del cassone e la sua conseguente fuoriuscita».

Dal quartier generale dell'istituzione portuale si puntualizza che la diga sarà «lunga 880 metri e larga 22, e sorgerà ad oltre 8 chilometri dalla linea di costa». Stiamo parlando di «un'opera da 200 milioni di euro» che sarà «realizzata dal raggruppamento di imprese, con capogruppo/mandataria Rcm Costruzioni (che ha realizzato anche lo stesso terminal Trattaroli, nell'ambito dei lavori del **Ravenna** Port Hub) con gli spagnoli di Acciona come mandanti».

È da aggiungere che le operazioni di varo hanno visto l'impiego di tutti i servizi tecnico-nautici del **porto** di **Ravenna**: piloti, rimorchiatori ed ormeggiatori hanno svolto le proprie attività secondo le direttive impartite dalla locale Capitaneria di **Porto**. Al termine delle operazioni - viene messo in rilievo - «il cassone, con l'impiego di due rimorchiatori, è stato ormeggiato lungo la banchina Trattaroli Est, in attesa di essere successivamente trasportato fino alla destinazione definitiva, a protezione del rigassificatore, al largo della costa ravennate, dove sarà affondato e zavorrato».



La ZLS dell'Emilia-Romagna: semplificazione delle regole e incentivi

Confronto tra istituzioni, industria e logistica venerdì 27 febbraio al convegno promosso da Economia Pulita per fare il bilancio dei primi mesi della ZLS, le prospettive future, le proposte degli stakeholder 21 febbraio 2026 - ravenna - La ZLS - Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna, a più di un anno dalla sua istituzione e a poco più di sette mesi dall'avvio dei lavori del Comitato di indirizzo, è chiamata il prossimo 27 febbraio a guardarsi allo specchio, analizzare i passi compiuti e le strategie per il futuro, nell'ambito di un convegno promosso da Economia Pulita e ospitato dall'Autorità Portuale di Ravenna. Il porto di Ravenna, con traffici merci in decisa crescita (+18,6% a gennaio rispetto allo stesso mese del 2025), una particolare vocazione nel segmento delle materie prime solide con 5,7 milioni di tonnellate trasportate nei primi 6 mesi del 2025 (+ 10,8% rispetto allo stesso periodo del 2024), è l'elemento propulsore della ZLS dell'Emilia-Romagna che, in linea con il quadro normativo nazionale, incentiva l'insediamento delle attività produttive nelle aree retroportuali facendo leva, tra l'altro, sulla semplificazione amministrativa e il credito d'imposta. La ZLS dell'EmiliaRomagna, come le altre costituite nell'Italia centro settentrionale, rappresenta quindi uno strumento fondamentale per sostenere lo sviluppo delle aree portuali e retroportuali, attrarre investimenti, rilanciare la competitività delle attività produttive e della logistica e costituire un volano di crescita per l'intero territorio regionale. Tuttavia, ed è proprio una delle finalità del Convegno di Ravenna, La ZLS, per esprimere fino in fondo le sue potenzialità necessita di un costante dialogo tra tutti gli attori coinvolti come afferma Francesco Montanari, professore di diritto tributario e coordinatore scientifico di Economia Politica il quale, anticipando uno dei temi del suo intervento del prossimo 27 febbraio, così prosegue: Siamo convinti che occorra valutare anche l'adozione di alcune ulteriori leve di natura fiscale, correlate a investimenti, soprattutto delle Autorità portuali, che abbiano finalità di efficienza e sostenibilità, realizzando così un percorso ancora più virtuoso per le ZLS regionali. Il Convegno, aperto dal sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni, e chiuso da un intervento dell'Assessora regionale all'Ambiente, Mobilità, Trasporti e Infrastrutture, Irene Priolo, coinvolgerà istituzioni e amministratori pubblici, tecnici e rappresentanti delle imprese offrendo l'opportunità di confrontarsi e allineare la visione del decisore pubblico alle esigenze del mondo imprenditoriale, degli operatori della logistica e dei cittadini. © copyright Porto Ravenna News.



Confronto tra istituzioni, industria e logistica venerdì 27 febbraio al convegno promosso da Economia Pulita per fare il bilancio dei primi mesi della ZLS, le prospettive future, le proposte degli stakeholder 21 febbraio 2026 - ravenna - La ZLS - Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna, a più di un anno dalla sua istituzione e a poco più di sette mesi dall'avvio dei lavori del Comitato di indirizzo, è chiamata il prossimo 27 febbraio a guardarsi allo specchio, analizzare i passi compiuti e le strategie per il futuro, nell'ambito di un convegno promosso da Economia Pulita e ospitato dall'Autorità Portuale di Ravenna. Il porto di Ravenna, con traffici merci in decisa crescita (+18,6% a gennaio rispetto allo stesso mese del 2025), una particolare vocazione nel segmento delle materie prime solide con 5,7 milioni di tonnellate trasportate nei primi 6 mesi del 2025 (+ 10,8% rispetto allo stesso periodo del 2024), è l'elemento propulsore della ZLS dell'Emilia-Romagna che, in linea con il quadro normativo nazionale, incentiva l'insediamento delle attività produttive nelle aree retroportuali facendo leva, tra l'altro, sulla semplificazione amministrativa e il credito d'imposta. La ZLS dell'Emilia-Romagna, come le altre costituite nell'Italia centro settentrionale, rappresenta quindi uno strumento fondamentale per sostenere lo sviluppo delle aree portuali e retroportuali, attrarre investimenti, rilanciare la competitività delle attività produttive e della logistica e costituire un volano di crescita per l'intero territorio regionale. Tuttavia, ed è proprio una delle finalità del Convegno di Ravenna, "La ZLS, per esprimere fino in fondo le sue potenzialità necessita di un costante dialogo tra tutti gli attori coinvolti" come afferma Francesco Montanari, professore di diritto tributario e coordinatore scientifico di Economia Politica il quale, anticipando uno dei temi del suo intervento del prossimo 27 febbraio, così prosegue: "Siamo convinti che occorra valutare anche l'adozione di alcune ulteriori leve di natura fiscale.

Muro di gomma nel porto di Ravenna (e nelle istituzioni)

Redazione Italia

Come Coordinamento popolare contro i traffici di armi nel porto di Ravenna, vogliamo denunciare il muro di gomma, di reticenza e silenzio che copre la nostra richiesta di trasparenza. Il comitato di gestione dell'autorità portuale, dove siedono rappresentanti del comune (Tomaso Triossi) e della regione (Luca Coffari), riunitosi il 5 febbraio scorso, non ci ha più degnato di una risposta né di un incontro. Silenzio totale. Le nostre domande sono chiare: cosa sta facendo il comitato di gestione per chiedere l'uscita dal progetto Undersec o l'espulsione degli enti israeliani? Cosa risponde alla nostra richiesta di un osservatorio sui traffici di armi? Perché si continuano a far passare armi verso Israele e merci verso le colonie illegali? Nonostante nell'autunno 2025 il Consiglio comunale abbia approvato un OdG nel quale impegnava l'Amministrazione ad attivarsi in tutte le competenti sedi istituzionali, al fine di garantire il pieno rispetto della legge 185/90 e ad adottare tutti i provvedimenti necessari, anche di natura ispettiva e di controllo, per impedire il transito di armamenti attraverso il porto di Ravenna (..) e a chiedere l'estromissione di Israele (..) dal progetto Undersec, nulla da allora è stato fatto. Il Sindaco Alessandro Barattoni non risponde alle domande della giornalista Linda Maggiori (nostra redattrice, NdR) né (da quanto sappiamo) all'interrogazione del consigliere Nicola Staloni, depositata a novembre 2025, che chiedeva aggiornamenti sulla modifica del codice etico Sapir. Sono passati quasi 3 mesi e tutto tace. Non è un buon segno quando un sindaco non risponde a giornalisti e consiglieri. Intanto almeno un altro carico di armi è partito dal porto di Ravenna, a dicembre 2025 (scoperto dal Movimento dei giovani palestinesi), e diretto alla Elbit. E chissà quanti altri. Senza parlare dei traffici continui di merci verso le colonie illegali israeliane, trasportati dalle navi MSC. Secondo il report dei Giovani Palestinesi, tutti i 14 carichi partiti dall'Italia nel 2025 sono partiti dal porto di Ravenna, contribuendo all'espansione delle colonie illegali, condannate anche dall'Onu. Pesantissima cortina di silenzio anche da parte delle Dogane: il 13 gennaio 2026, la giornalista Linda Maggiori, aveva fatto istanza di accesso generalizzato agli atti, per acquisire le seguenti informazioni: la quantità di materiale bellico e componenti di armamenti partiti dal porto di Ravenna nel 2025 divisi per export-transito. Ad oggi infatti, grazie alla Capitaneria di porto, conosciamo solo le munizioni e gli esplosivi partiti (in quanto merci pericolose), ma non sappiamo quanti componenti di armi, carri armati, aerei da guerra, forgiati, (non considerati merci pericolose) sono stati imbarcati a Ravenna. Ebbene tale istanza, di interesse pubblico, che non viola nessuna privacy aziendale riferendosi a dati aggregati, è stata rigettata dalle Dogane della Romagna con motivazioni assurde, addirittura citando in modo sbagliato la legge 185/90 che invece ha introdotto un regime di trasparenza sul traffico



Come "Coordinamento popolare contro i traffici di armi nel porto di Ravenna", vogliamo denunciare il muro di gomma, di reticenza e silenzio che copre la nostra richiesta di trasparenza. Il comitato di gestione dell'autorità portuale, dove siedono rappresentanti del comune (Tomaso Triossi) e della regione (Luca Coffari), riunitosi il 5 febbraio scorso, non ci ha più degnato di una risposta né di un incontro. Silenzio totale. Le nostre domande sono chiare: cosa sta facendo il comitato di gestione per chiedere l'uscita dal progetto Undersec o l'espulsione degli enti israeliani? Cosa risponde alla nostra richiesta di un osservatorio sui traffici di armi? Perché si continuano a far passare armi verso Israele e merci verso le colonie illegali? Nonostante nell'autunno 2025 il Consiglio comunale abbia approvato un OdG nel quale impegnava l'Amministrazione ad attivarsi in tutte le competenti sedi istituzionali, al fine di garantire il pieno rispetto della legge 185/90 e ad adottare tutti i provvedimenti necessari, anche di natura ispettiva e di controllo, per impedire il transito di armamenti attraverso il porto di Ravenna (..) e a chiedere l'estromissione di Israele (..) dal progetto Undersec, nulla da allora è stato fatto. Il Sindaco Alessandro Barattoni non risponde alle domande della giornalista Linda Maggiori (nostra redattrice, NdR) né (da quanto sappiamo) all'interrogazione del consigliere Nicola Staloni, depositata a novembre 2025, che chiedeva aggiornamenti sulla modifica del codice etico Sapir. Sono passati quasi 3 mesi e tutto tace. Non è un buon segno quando un sindaco non risponde a giornalisti e consiglieri. Intanto almeno un altro carico di armi è partito dal porto di Ravenna, a dicembre 2025 (scoperto dal Movimento dei giovani palestinesi), e diretto alla Elbit. E chissà quanti altri. Senza parlare dei traffici continui di merci verso le colonie illegali israeliane, trasportati dalle navi MSC. Secondo il report dei Giovani Palestinesi, tutti i 14 carichi partiti dall'Italia nel 2025 sono partiti dal porto di Ravenna, contribuendo all'espansione delle colonie illegali, condannate anche

Pressenza

Ravenna

di armi. Scrivono le Dogane nell'istanza di rigetto: Le informazioni concernenti i materiali di armamento rientrano in ambiti soggetti a specifici regimi di riservatezza e segretezza, ai sensi della Legge 9 luglio 1990, n. 185 (Norme sul controllo dell'esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento). Le Dogane sottolineano poi il vero motivo: i dati concernenti l'esportazione e il transito di materiali d'armamento non possono essere oggetto di ostensione in quanto queste informazioni comportano un pregiudizio concreto alla sicurezza nazionale, alla sicurezza pubblica e alle relazioni internazionali dello Stato. Ciò anche in ragione dell'ampliato regime di pubblicità connesso all'istituto dell'accesso civico generalizzato. Probabilmente alludono al fatto che Israele e altri stati beneficiari di tali armi potrebbero lamentarsi con l'Italia (o forse si sono già lamentati) del regime di pubblicità dato a tali transiti? Probabilmente temono anche che i dati reali possano far crescere il movimento di portuali che si oppongono al traffico? Tutto questo silenzio, tutta questa paura a svelare i veri dati, ci fa capire come Ravenna sia ancora al centro del traffico di armi verso Israele e verso altri Stati e non abbia nessuna intenzione di cambiare, anche per le direttive che vengono dal governo nazionale. Il sindaco di Ravenna, la presidente della Provincia nonché Sindaco di Russi e il presidente della Regione Emilia-Romagna che in un primo momento si erano fatti paladini di una riscossa antimilitarista, (con una buona dose di retorica e ipocrisia), ora si trincerano dietro il silenzio. Forse si spera che la cittadinanza dimentichi? La nostra ricerca però va avanti, faremo riesame e andremo fino al Tar per ottenere i dati. E continuiamo a chiedere un incontro con il presidente dell'autorità portuale, con il comitato di gestione e con il sindaco di Ravenna. È ora che tutti in Italia mettano al primo posto il diritto internazionale che condanna il Genocidio e l'Occupazione. C'è poco da festeggiare nell'aumento del traffico del porto di Ravenna tra il 2023 e il 2025, perché quell'aumento di traffico è insanguinato e complice diretto di crimini contro l'umanità. Ribadiamo inoltre la nostra più totale solidarietà ai 32 denunciati per la manifestazione pacifica del 28 novembre, che ha portato al temporaneo (2 ore) blocco del porto di Ravenna. Ostetriche, studenti, cittadine e cittadini incensurati sono stati raggiunti in queste settimane da notifiche e rischiano fino a due anni di carcere. A Ravenna insomma si continua a criminalizzare la protesta, mentre si normalizza il traffico di armi e il sostegno al genocidio, nel silenzio imbarazzato delle istituzioni. Coordinamento popolare contro i traffici di armi nel porto di Ravenna.

Traffico di armi al porto, il Coordinamento attacca: "Istituzioni in silenzio e dati negati dalle Dogane"

Il Coordinamento popolare contro i traffici di armi nel porto di Ravenna interviene pubblicamente per denunciare quella che definisce una "cortina di silenzio" da parte delle istituzioni locali e degli enti di controllo. Al centro della contestazione vi è la mancanza di risposte alle richieste di incontro e trasparenza presentate all'**Autorità di Sistema Portuale** e all'Amministrazione comunale, nonostante gli impegni assunti dal Consiglio comunale nell'autunno 2025. "Vogliamo denunciare il muro di gomma, di reticenza e silenzio che copre la nostra richiesta di trasparenza - si legge in una nota -. Il comitato di gestione dell'**autorità portuale**, dove siedono rappresentanti del comune (Tomaso Triossi) e della regione (Luca Coffari), riunitosi il 5 febbraio scorso, non ci ha più degnato di una risposta né di un incontro. Silenzio totale. Le nostre domande sono chiare: cosa sta facendo il comitato di gestione per chiedere l'uscita dal progetto Undersec o l'espulsione degli enti israeliani? Cosa risponde alla nostra richiesta di un osservatorio sui traffici di armi? Perché si continuano a far passare armi verso Israele e merci verso le colonie illegali?". "Nonostante nell'autunno 2025 il Consiglio comunale abbia

approvato un OdG nel quale impegnava l'Amministrazione ad 'attivarsi in tutte le competenti sedi istituzionali, al fine di garantire il pieno rispetto della legge 185/90 e ad adottare tutti i provvedimenti necessari, anche di natura ispettiva e di controllo, per impedire il transito di armamenti attraverso il porto di Ravenna (..) e a chiedere l'estromissione di Israele (...) dal progetto Undersec', nulla da allora è stato fatto - continua il Coordinamento -. Il sindaco Alessandro Barattoni non risponde alle domande della giornalista Linda Maggiori né (da quanto sappiamo) all'interrogazione del consigliere Nicola Staloni, depositata a novembre 2025, che chiedeva aggiornamenti sulla modifica del codice etico Sapir". "Sono passati quasi 3 mesi e tutto tace. Non è un buon segno quando un sindaco non risponde a giornalisti e consiglieri. Intanto, almeno un altro carico di armi è partito dal porto di Ravenna a dicembre 2025 (scoperto dal Movimento dei giovani palestinesi), e diretto alla Elbit - spiega la nota -. E chissà quanti altri. Senza parlare dei traffici continui di merci verso le colonie illegali israeliane, trasportati dalle navi Msc. Secondo il report dei Giovani Palestinesi, tutti i 14 carichi partiti dall'Italia nel 2025 sono partiti dal porto di Ravenna, contribuendo all'espansione delle colonie illegali, condannate anche dall'Onu". "Pesantissima cortina di silenzio anche da parte delle Dogane: il 13 gennaio 2026, la giornalista Linda Maggiori, aveva fatto istanza di accesso generalizzato agli atti, per acquisire le seguenti informazioni: 'la quantità di materiale bellico e componenti di armamenti partiti dal porto di Ravenna nel 2025 divisi per export-transito'. A oggi infatti, grazie alla Capitaneria di porto, conosciamo solo le munizioni e gli esplosivi partiti (in quanto merci pericolose),



02/21/2026 09:28

Il Coordinamento popolare contro i traffici di armi nel porto di Ravenna interviene pubblicamente per denunciare quella che definisce una "cortina di silenzio" da parte delle istituzioni locali e degli enti di controllo. Al centro della contestazione vi è la mancanza di risposte alle richieste di incontro e trasparenza presentate all'Autorità di Sistema Portuale e all'Amministrazione comunale, nonostante gli impegni assunti dal Consiglio comunale nell'autunno 2025. "Vogliamo denunciare il muro di gomma, di reticenza e silenzio che copre la nostra richiesta di trasparenza - si legge in una nota -. Il comitato di gestione dell'autorità portuale, dove siedono rappresentanti del comune (Tomaso Triossi) e della regione (Luca Coffari), riunitosi il 5 febbraio scorso, non ci ha più degnato di una risposta né di un incontro. Silenzio totale. Le nostre domande sono chiare: cosa sta facendo il comitato di gestione per chiedere l'uscita dal progetto Undersec o l'espulsione degli enti israeliani? Cosa risponde alla nostra richiesta di un osservatorio sui traffici di armi? Perché si continuano a far passare armi verso Israele e merci verso le colonie illegali?". "Nonostante nell'autunno 2025 il Consiglio comunale abbia approvato un OdG nel quale impegnava l'Amministrazione ad 'attivarsi in tutte le competenti sedi istituzionali, al fine di garantire il pieno rispetto della legge 185/90 e ad adottare tutti i provvedimenti necessari, anche di natura ispettiva e di controllo, per impedire il transito di armamenti attraverso il porto di Ravenna (..) e a chiedere l'estromissione di Israele (...) dal progetto Undersec', nulla da allora è stato fatto - continua il Coordinamento -. Il sindaco Alessandro Barattoni non risponde alle domande della giornalista Linda Maggiori né (da quanto sappiamo) all'interrogazione del consigliere Nicola Staloni, depositata a novembre 2025, che chiedeva aggiornamenti sulla modifica del codice etico Sapir".

Ravenna Today

Ravenna

ma non sappiamo quanti componenti di armi, carri armati, aerei da guerra, forgiati, (non considerati merci pericolose) sono stati imbarcati a Ravenna". "Ebbene tale istanza, di interesse pubblico, che non viola nessuna privacy aziendale riferendosi a dati aggregati, è stata rigettata dalle Dogane della Romagna con motivazioni assurde, addirittura citando in modo sbagliato la legge 185/90 che invece ha introdotto un regime di trasparenza sul traffico di armi. Scrivono le Dogane nell'istanza di rigetto: 'Le informazioni concernenti i materiali di armamento rientrano in ambiti soggetti a specifici regimi di riservatezza e segretezza, ai sensi della Legge 9 luglio 1990, n. 185'. Le Dogane sottolineano poi il vero motivo: 'i dati concernenti l'esportazione e il transito di materiali d'armamento non possono essere oggetto di ostensione, in quanto queste informazioni comportano un pregiudizio concreto alla sicurezza nazionale, alla sicurezza pubblica e alle relazioni internazionali dello Stato. Ciò anche in ragione dell'ampliato regime di pubblicità connesso all'istituto dell'accesso civico generalizzato'. "Probabilmente alludono al fatto che Israele e altri stati beneficiari di tali armi potrebbero lamentarsi con l'Italia (o forse si sono già lamentati) del 'regime di pubblicità' dato a tali transiti? Probabilmente temono anche che i dati reali possano far crescere il movimento di portuali che si oppongono al traffico? Tutto questo silenzio, tutta questa paura a svelare i veri dati, ci fa capire come Ravenna sia ancora al centro del traffico di armi verso Israele e verso altri stati e non abbia nessuna intenzione di cambiare, anche per le direttive che vengono dal governo nazionale - afferma il Coordinamento -. Il sindaco di Ravenna, la presidente della Provincia nonché sindaco di Russi e il presidente della Regione Emilia-Romagna che in un primo momento si erano fatti paladini di una riscossa antimilitarista (con una buona dose di retorica e ipocrisia), ora si trincerano dietro il silenzio. Forse si spera che la cittadinanza dimentichi?". "La nostra ricerca però va avanti, faremo riesame e andremo fino al Tar per ottenere i dati. E continuiamo a chiedere un incontro con il presidente dell'**autorità portuale**, con il comitato di gestione e con il sindaco di Ravenna. E' ora che tutti in Italia mettano al primo posto il diritto internazionale che condanna il genocidio e l'occupazione. C'è poco da festeggiare nell'aumento del traffico del porto di Ravenna tra il 2023 e il 2025, perché quell'aumento di traffico è insanguinato e complice diretto di crimini contro l'umanità. Ribadiamo, inoltre, la nostra più totale solidarietà ai 32 denunciati per la manifestazione pacifica del 28 novembre, che ha portato al temporaneo (2 ore) blocco del porto di Ravenna. Ostetriche, studenti, cittadine e cittadini incensurati sono stati raggiunti in queste settimane da notifiche e rischiano fino a due anni di carcere", conclude la nota.

Porto di Ravenna, polemica sui transiti verso Israele: il Coordinamento contro il traffico di armi denuncia "Istituzioni immobili"

Un'accusa frontale alle istituzioni locali e agli organi di controllo, con una richiesta precisa: trasparenza sui traffici di armi in partenza dal porto di Ravenna. Il "Coordinamento popolare contro i traffici di armi nel porto di Ravenna" denuncia quello che definisce "un muro di gomma, di reticenza e silenzio" rispetto alle domande avanzate nelle scorse settimane. Al centro della contestazione c'è il comitato di gestione dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale, riunitosi il 5 febbraio. Secondo il Coordinamento, dall'organismo - in cui siedono anche i rappresentanti di Comune e Regione - non sarebbe arrivata "né una risposta né un incontro. Silenzio totale". Le richieste avanzate sono tre: "Cosa sta facendo il comitato di gestione per chiedere l'uscita dal progetto Undersec o l'espulsione degli enti israeliani? Cosa risponde alla nostra richiesta di un osservatorio sui traffici di armi? Perché si continuano a far passare armi verso Israele e merci verso le colonie illegali?". Il Coordinamento richiama anche un ordine del giorno approvato nell'autunno 2025 dal Consiglio comunale, con cui l'amministrazione veniva impegnata ad "attivarsi in tutte le competenti sedi istituzionali, al fine di garantire il pieno rispetto della legge 185/90 e ad adottare tutti i provvedimenti necessari, anche di natura ispettiva e di controllo, per impedire il transito di armamenti attraverso il porto di Ravenna () e a chiedere l'estromissione di Israele () dal progetto Undersec". Secondo gli attivisti, da allora "nulla è stato fatto". Nel mirino anche il sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni, accusato di non aver risposto né alle domande della giornalista Linda Maggiori né - "da quanto sappiamo" - all'interrogazione depositata nel novembre 2025 dal consigliere Nicola Staloni sulla modifica del codice etico Sapir. "Sono passati quasi 3 mesi e tutto tace. Non è un buon segno quando un sindaco non risponde a giornalisti e consiglieri", si legge nella nota. Il Coordinamento sostiene inoltre che a dicembre 2025 sarebbe partito dal porto di Ravenna "almeno un altro carico di armi", diretto alla Elbit Systems, informazione che attribuisce al Movimento dei giovani palestinesi. Nel documento si afferma anche che, secondo un report degli stessi Giovani Palestinesi, tutti i 14 carichi partiti dall'Italia nel 2025 sarebbero transitati dallo scalo ravennate, con destinazione legata all'espansione delle colonie israeliane, "condannate anche dall'Onu". Un altro punto critico riguarda l'istanza di accesso civico generalizzato presentata il 13 gennaio 2026 da Linda Maggiori alle Dogane della Romagna per conoscere "la quantità di materiale bellico e componenti di armamenti partiti dal porto di Ravenna nel 2025 divisi per export-transito". Secondo il Coordinamento, oggi sarebbero noti soltanto i dati relativi a munizioni ed esplosivi - in quanto merci pericolose - mentre non vi sarebbero informazioni pubbliche su componenti di armi, carri armati o aerei militari non classificati come tali.



L'istanza è stata respinta. Nella motivazione, le Dogane richiamano la legge 9 luglio 1990, n. 185, affermando: "Le informazioni concernenti i materiali di armamento rientrano in ambiti soggetti a specifici regimi di riservatezza e segretezza, ai sensi della Legge 9 luglio 1990, n. 185 ('Norme sul controllo dell'esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento')". E ancora: "I dati concernenti l'esportazione e il transito di materiali d'armamento non possono essere oggetto di ostensione in quanto queste informazioni comportano un pregiudizio concreto alla sicurezza nazionale, alla sicurezza pubblica e alle relazioni internazionali dello Stato. Ciò anche in ragione dell'ampliato regime di pubblicità connesso all'istituto dell'accesso civico generalizzato". Il Coordinamento contesta questa interpretazione, sostenendo che la stessa legge 185/90 avrebbe introdotto un regime di trasparenza sul traffico di armi. Annuncia quindi la volontà di chiedere il riesame del diniego e di ricorrere al Tar per ottenere i dati richiesti. Nel documento non manca un passaggio politico più ampio: gli attivisti accusano le istituzioni locali e regionali di essersi trincerate nel silenzio e di non aver dato seguito agli impegni pubblicamente assunti. "La nostra ricerca però va avanti", affermano, ribadendo la richiesta di un incontro con il presidente dell'**Autorità portuale**, con il comitato di gestione e con il sindaco. Infine, il Coordinamento esprime "la più totale solidarietà ai 32 denunciati per la manifestazione pacifica del 28 novembre", che aveva portato al blocco temporaneo - per circa due ore - del porto di Ravenna. Secondo quanto riportato, tra i denunciati figurano ostetriche, studenti e cittadini incensurati, che rischierebbero fino a due anni di carcere. La vicenda riaccende il confronto pubblico su trasparenza, controlli e ruolo dello scalo ravennate nei traffici internazionali, in un contesto che resta al centro di un acceso dibattito politico e civile. Comment i.

Porto di Ravenna, polemica sui transiti verso Israele: il Coordinamento contro il traffico di armi denuncia Istituzioni immobili

Un'accusa frontale alle istituzioni locali e agli organi di controllo, con una richiesta precisa: trasparenza sui traffici di armi in partenza dal porto di Ravenna. Il Coordinamento popolare contro i traffici di armi nel porto di Ravenna denuncia quello che definisce un muro di gomma, di reticenza e silenzio rispetto alle domande avanzate nelle scorse settimane. Al centro della contestazione c'è il comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, riunitosi il 5 febbraio. Secondo il Coordinamento, dall'organismo in cui siedono anche i rappresentanti di Comune e Regione non sarebbe arrivata né una risposta né un incontro. Silenzio totale. Le richieste avanzate sono tre: Cosa sta facendo il comitato di gestione per chiedere l'uscita dal progetto Undersec o l'espulsione degli enti israeliani? Cosa risponde alla nostra richiesta di un osservatorio sui traffici di armi? Perché si continuano a far passare armi verso Israele e merci verso le colonie illegali? Il Coordinamento richiama anche un ordine del giorno approvato nell'autunno 2025 dal Consiglio comunale, con cui l'amministrazione veniva impegnata ad attivarsi in tutte le competenti sedi istituzionali, al fine di garantire il pieno rispetto della legge 185/90 e ad adottare tutti i provvedimenti necessari, anche di natura ispettiva e di controllo, per impedire il transito di armamenti attraverso il porto di Ravenna () e a chiedere l'estromissione di Israele () dal progetto Undersec. Secondo gli attivisti, da allora nulla è stato fatto. Nel mirino anche il sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni, accusato di non aver risposto né alle domande della giornalista Linda Maggiori né da quanto sappiamo all'interrogazione depositata nel novembre 2025 dal consigliere Nicola Staloni sulla modifica del codice etico Sapir. Sono passati quasi 3 mesi e tutto tace. Non è un buon segno quando un sindaco non risponde a giornalisti e consiglieri, si legge nella nota. Il Coordinamento sostiene inoltre che a dicembre 2025 sarebbe partito dal porto di Ravenna almeno un altro carico di armi, diretto alla Elbit Systems, informazione che attribuisce al Movimento dei giovani palestinesi. Nel documento si afferma anche che, secondo un report degli stessi Giovani Palestinesi, tutti i 14 carichi partiti dall'Italia nel 2025 sarebbero transitati dallo scalo ravennate, con destinazione legata all'espansione delle colonie israeliane, condannate anche dall'Onu. Un altro punto critico riguarda l'istanza di accesso civico generalizzato presentata il 13 gennaio 2026 da Linda Maggiori alle Dogane della Romagna per conoscere la quantità di materiale bellico e componenti di armamenti partiti dal porto di Ravenna nel 2025 divisi per export-transito. Secondo il Coordinamento, oggi sarebbero noti soltanto i dati relativi a munizioni ed esplosivi in quanto merci pericolose mentre non vi sarebbero informazioni pubbliche su componenti di armi, carri armati o aerei militari non classificati come tali. L'istanza è stata respinta. Nella motivazione, le Dogane richiamano la



02/21/2026 13:50

Un'accusa frontale alle istituzioni locali e agli organi di controllo, con una richiesta precisa: trasparenza sui traffici di armi in partenza dal porto di Ravenna. Il "Coordinamento popolare contro i traffici di armi nel porto di Ravenna" denuncia quello che definisce "un muro di gomma, di reticenza e silenzio" rispetto alle domande avanzate nelle scorse settimane. Al centro della contestazione c'è il comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, riunitosi il 5 febbraio. Secondo il Coordinamento, dall'organismo in cui siedono anche i rappresentanti di Comune e Regione non sarebbe arrivata "né una risposta né un incontro. Silenzio totale". Le richieste avanzate sono tre: "Cosa sta facendo il comitato di gestione per chiedere l'uscita dal progetto Undersec o l'espulsione degli enti israeliani? Cosa risponde alla nostra richiesta di un osservatorio sui traffici di armi? Perché si continuano a far passare armi verso Israele e merci verso le colonie illegali?". Il Coordinamento richiama anche un ordine del giorno approvato nell'autunno 2025 dal Consiglio comunale, con cui l'amministrazione veniva impegnata ad "attivarsi in tutte le competenti sedi istituzionali, al fine di garantire il pieno rispetto della legge 185/90 e ad adottare tutti i provvedimenti necessari, anche di natura ispettiva e di controllo, per impedire il transito di armamenti attraverso il porto di Ravenna (...) e a chiedere l'estromissione di Israele (...) dal progetto Undersec". Secondo gli attivisti, da allora "nulla è stato fatto". Nel mirino anche il sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni, accusato di non aver risposto né alle domande della giornalista Linda Maggiori né - "da quanto sappiamo" - all'interrogazione depositata nel novembre 2025 dal consigliere Nicola Staloni sulla modifica del codice etico Sapir: "Sono passati quasi 3 mesi e tutto tace. Non è un buon segno quando un sindaco non risponde a

Romagnanotizie

Ravenna

legge 9 luglio 1990, n. 185, affermando: Le informazioni concernenti i materiali di armamento rientrano in ambiti soggetti a specifici regimi di riservatezza e segretezza, ai sensi della Legge 9 luglio 1990, n. 185 (Norme sul controllo dell'esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento'). E ancora: I dati concernenti l'esportazione e il transito di materiali d'armamento non possono essere oggetto di ostensione in quanto queste informazioni comportano un pregiudizio concreto alla sicurezza nazionale, alla sicurezza pubblica e alle relazioni internazionali dello Stato. Ciò anche in ragione dell'ampliato regime di pubblicità connesso all'istituto dell'accesso civico generalizzato. Il Coordinamento contesta questa interpretazione, sostenendo che la stessa legge 185/90 avrebbe introdotto un regime di trasparenza sul traffico di armi. Annuncia quindi la volontà di chiedere il riesame del diniego e di ricorrere al Tar per ottenere i dati richiesti. Nel documento non manca un passaggio politico più ampio: gli attivisti accusano le istituzioni locali e regionali di essersi trincerate nel silenzio e di non aver dato seguito agli impegni pubblicamente assunti. La nostra ricerca però va avanti, affermano, ribadendo la richiesta di un incontro con il presidente dell'Autorità portuale, con il comitato di gestione e con il sindaco. Infine, il Coordinamento esprime la più totale solidarietà ai 32 denunciati per la manifestazione pacifica del 28 novembre, che aveva portato al blocco temporaneo per circa due ore del porto di Ravenna. Secondo quanto riportato, tra i denunciati figurano ostetriche, studenti e cittadini incensurati, che rischierebbero fino a due anni di carcere. La vicenda riaccende il confronto pubblico su trasparenza, controlli e ruolo dello scalo ravennate nei traffici internazionali, in un contesto che resta al centro di un acceso dibattito politico e civile.

«Che fine ha fatto il tavolo tecnico sul piano regolatore del porto? Ministero e Autorità vengano in commissione a Firenze»

«E' lo strumento che può orientare investimenti, rafforzare il sistema retroportuale, sostenere la nautica e garantire prospettive di crescita. Senza un quadro chiaro il rischio è rallentare scelte che incidono direttamente su lavoro, imprese e competitività». MASSA-CARRARA Un'infrastruttura strategica non può restare nel limbo dell'incertezza. È questo il messaggio lanciato da Gianni Lorenzetti, che torna a puntare i riflettori sul futuro del porto di Marina di Carrara e, in particolare, sul Piano Regolatore Portuale, strumento essenziale per lo sviluppo economico locale. Il consigliere richiama l'attenzione sul vertice dello scorso 14 ottobre presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In quell'occasione, alla presenza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, della Regione Toscana e dell'Autorità di Sistema Portuale, sembrava essersi aperto un percorso concreto per affrontare temi cruciali: dragaggio, operatività dello scalo e difesa della costa. Tuttavia, da quel giorno, sugli esiti del confronto è calato il silenzio sostiene Lorenzetti il quale afferma-, il tempo è una variabile che il territorio non può più permettersi di sprecare. Il Piano Regolatore non è solo un documento burocratico, ma la

bussola capace di orientare gli investimenti, rafforzare il sistema retroportuale e dare slancio alla nautica. Senza una pianificazione chiara e condivisa, il rischio concreto è quello di frenare lo sviluppo, penalizzando imprese, lavoratori e la competitività dell'intera area. Per queste ragioni, Lorenzetti invoca un'immediata ripresa del confronto istituzionale, chiedendo trasparenza a tutti i soggetti coinvolti: dal Governo ai parlamentari del territorio richiamando l'impegno dell'onorevole Andrea Barabotti fino alla Regione e all'Autorità Portuale. La richiesta è chiara: passare dalle parole ai fatti. L'azione politica si sposterà ora nelle sedi ufficiali. Lorenzetti ha infatti annunciato l'intenzione di chiedere formalmente un'audizione in commissione Ambiente e Infrastrutture, alla quale dovranno partecipare il Ministero e l'Autorità Portuale. L'obiettivo è duplice dichiara il consigliere -: fare chiarezza sullo stato dell'arte e fissare un cronoprogramma certo per le prossime tappe. Il porto di Marina di Carrara non può nutrirsi di soli annunci conclude il consigliere ha bisogno di certezze e di una visione di lungo periodo. Il futuro economico della nostra provincia merita scelte coraggiose, non una lunga attesa priva di prospettive.



02/21/2026 16:20

«E' lo strumento che può orientare investimenti, rafforzare il sistema retroportuale, sostenere la nautica e garantire prospettive di crescita. Senza un quadro chiaro il rischio è rallentare scelte che incidono direttamente su lavoro, imprese e competitività». MASSA-CARRARA- "Un'infrastruttura strategica non può restare nel limbo dell'incertezza". È questo il messaggio lanciato da Gianni Lorenzetti, che torna a puntare i riflettori sul futuro del porto di Marina di Carrara e, in particolare, sul Piano Regolatore Portuale, strumento essenziale per lo sviluppo economico locale. Il consigliere richiama l'attenzione sul vertice dello scorso 14 ottobre presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In quell'occasione, alla presenza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, della Regione Toscana e dell'Autorità di Sistema Portuale, sembrava essersi aperto un percorso concreto per affrontare temi cruciali: dragaggio, operatività dello scalo e difesa della costa. Tuttavia, da quel giorno, sugli esiti del confronto è calato il silenzio - sostiene Lorenzetti il quale afferma-, il tempo è una variabile che il territorio non può più permettersi di sprecare. Il Piano Regolatore non è solo un documento burocratico, ma la bussola capace di orientare gli investimenti, rafforzare il sistema retroportuale e dare slancio alla nautica. Senza una pianificazione chiara e condivisa, il rischio concreto è quello di frenare lo sviluppo, penalizzando imprese, lavoratori e la competitività dell'intera area". Per queste ragioni, Lorenzetti invoca "un'immediata ripresa del confronto istituzionale, chiedendo trasparenza a tutti i soggetti coinvolti: dal Governo ai parlamentari del territorio - richiamando l'impegno dell'onorevole Andrea Barabotti - fino alla Regione e all'Autorità Portuale. La richiesta è chiara: passare dalle parole ai fatti". L'azione politica si sposterà ora nelle sedi ufficiali. Lorenzetti ha infatti annunciato l'intenzione di chiedere formalmente un'audizione in commissione Ambiente e Infrastrutture, alla quale dovranno partecipare il

Altolà al rischio meteo, al Marina Cala de' Medici si rinforzano dighe e ormeggi

Ratti: ecco come difendiamo la struttura di fronte al timore di eventi climatici avversi ROSIGNANO (Livorno). Non stiamo a aspettare con le mani in mano gli eventuali eventi avversi del meteo: gli effetti del cambiamento climatico (e l'innalzamento medio del mare) sono sotto gli occhi di tutti. Dunque, da tempo sono attivate specifiche contromisure in modo da evitare che eventi climatici particolarmente intensi possano danneggiare la struttura. A cominciare dal rinforzo di dighe e ormeggi. È riassumibile così l'atteggiamento con cui il porto turistico Marina Cala de' Medici sta effettuando «una serie di manutenzioni per garantire a soci e utenti della struttura livelli di sicurezza sempre più elevati».

Parole dell'amministratore delegato Matteo Italo Ratti: «Penso alle intense mareggiate che hanno messo in ginocchio la Sicilia a fine gennaio».

Aggiungendo poi: «Tra l'altro, la nostra è un'infrastruttura demaniale ed in futuro gratuitamente devolvibile allo Stato». Innanzitutto - viene messo in rilievo - è stato predisposto un monitoraggio continuo delle condizioni delle linee di ormeggio e dei massi guardiani, le strutture sul fondale marino, a cui sono legate le catenarie di ormeggio delle imbarcazioni. Obiettivo: verificarne

la stabilità «anche in caso di mareggiate particolarmente intense», come ripetono dal quartier generale della società. A ciò si aggiunga che il Marina Cala de' Medici si cautela mettendo in agenda «un attento controllo della tenuta delle dighe». Spiega Ratti: «Anche grazie all'utilizzo del drone, facciamo verifiche puntuali del posizionamento dei singoli elementi delle massicciate». Ma la sicurezza significa anche tenere sotto controllo i livelli di insabbiamento. L'amministratore della società tiene a ricordare che vengono effettuati di continuo le analisi dei fondali: «Vogliamo capire se ci siano aree che, all'interno o all'esterno del porto, possono essere soggette all'insabbiamento». Gli eventi avversi sul fronte delle condizioni meteo «stanno diventando sempre più frequenti e intensi», insiste l'amministratore delegato del Marina Cala de' Medici. Il porto non vuol farsi scoprire con il fianco indifeso: «Abbiamo avviato tutti questi interventi, che andranno avanti anche nei prossimi anni. Scopo: garantire un'attenzione particolare alla struttura mirando a evitare danni gravi in caso di situazioni climatiche estreme, come quelli recentemente registrate in Sicilia».



La Gazzetta Marittima
Altolà al rischio meteo, al Marina Cala de' Medici si rinforzano dighe e ormeggi
02/21/2026 20:56

Ratti: ecco come difendiamo la struttura di fronte al timore di eventi climatici avversi ROSIGNANO (Livorno). Non stiamo a aspettare con le mani in mano gli eventuali eventi avversi del meteo: gli effetti del cambiamento climatico (e l'innalzamento medio del mare) sono sotto gli occhi di tutti. Dunque, da tempo sono attivate specifiche contromisure in modo da evitare che eventi climatici particolarmente intensi possano danneggiare la struttura. A cominciare dal rinforzo di dighe e ormeggi. È riassumibile così l'atteggiamento con cui il porto turistico Marina Cala de' Medici sta effettuando «una serie di manutenzioni per garantire a soci e utenti della struttura livelli di sicurezza sempre più elevati». Parole dell'amministratore delegato Matteo Italo Ratti: «Penso alle intense mareggiate che hanno messo in ginocchio la Sicilia a fine gennaio». Aggiungendo poi: «Tra l'altro, la nostra è un'infrastruttura demaniale ed in futuro gratuitamente devolvibile allo Stato». Innanzitutto - viene messo in rilievo - è stato predisposto un monitoraggio continuo delle condizioni delle linee di ormeggio e dei massi guardiani, le strutture sul fondale marino, a cui sono legate le catenarie di ormeggio delle imbarcazioni. Obiettivo: verificarne la stabilità «anche in caso di mareggiate particolarmente intense», come ripetono dal quartier generale della società. A ciò si aggiunga che il Marina Cala de' Medici si cautela mettendo in agenda «un attento controllo della tenuta delle dighe». Spiega Ratti: «Anche grazie all'utilizzo del drone, facciamo verifiche puntuali del posizionamento dei singoli elementi delle massicciate». Ma la sicurezza significa anche tenere sotto controllo i livelli di insabbiamento. L'amministratore della società tiene a ricordare che vengono effettuati di continuo le analisi dei fondali: «Vogliamo capire se ci siano aree che, all'interno o all'esterno del porto, possono essere soggette all'insabbiamento». Gli eventi avversi sul fronte delle condizioni meteo «stanno diventando sempre più frequenti e intensi», insiste l'amministratore delegato del Marina Cala de' Medici. Il porto non vuol farsi scoprire con il fianco indifeso: «Abbiamo avviato tutti questi interventi, che andranno avanti anche nei prossimi anni. Scopo: garantire un'attenzione particolare alla struttura mirando a evitare danni gravi in caso di situazioni climatiche estreme, come quelli recentemente registrate in Sicilia».

Reti da pesca dismesse, operativo al porto di Ancona il centro di recupero e stoccaggio

Il progetto, che contribuisce alla tutela della biodiversità marina e costiera e al miglioramento della gestione dei rifiuti nel settore, ha già consentito il recupero di 12 tonnellate di reti, la produzione di circa 8.000 kg di Nylon 6 e plastica riciclata, la riduzione stimata di 5.000 kg di CO **ANCONA** - Ridurre l'impatto ambientale delle reti da pesca dismesse in Nylon 6, trasformandole da rifiuto speciale a risorsa, attraverso la creazione di una filiera circolare locale di raccolta, stoccaggio e riciclo. Ecco l'obiettivo primario del progetto "Reti In Circolo" sostenuto dalla Fondazione Cariverona nell'ambito del bando Format - Educare all'economia circolare e promosso da Legambiente Marche come capofila in collaborazione con il Parco del Conero. Il progetto ha vissuto un passaggio importante con la visita guidata per i membri accreditati della stampa e per le istituzioni locali e regionali al centro di raccolta e stoccaggio delle reti da pesca, con la spiegazione delle modalità operative di conferimento, selezione e avvio al riciclo del materiale da parte dei referenti di Blu Marine Service e Cooperativa motopescherecci di **Ancona**. Il partenariato molto ampio si è proposto di contribuire a ridurre l'impatto ambientale delle reti da pesca in Nylon 6 e i rifiuti prodotti dalla Cooperativa pescatori motopescherecci di **Ancona**, promuovendo una filiera ittica sostenibile e circolare che ha previsto la creazione, appunto, del centro di recupero e stoccaggio presso il **porto** di **Ancona**. All'evento hanno partecipato tutti i referenti di progetto e la rappresentazione istituzionale della giunta regionale con la consigliera Chiara Biondi e Simone Cecchetti, coordinatore di LegaCoop Marche. L'evento introdotto e moderato da Marzia Mattioli, direttore di Legambiente Marche ha previsto i saluti introduttivi del presidente Marco Ciarulli e di Luigi Conte, presidente del Parco del Conero. Quindi gli interventi di Emanuele Troli di Blu Marine Service, Marco Merlini (ceo di Mediterranea Reti srl) e Filippo Invernizzi (responsabile ufficio comunicazione del Parco del Conero) che ha fatto riferimento anche al coerente lavoro che l'Ente parco sta facendo nel progetto Interreg Mapa per la salvaguardia della biodiversità marina che beneficia di azioni come quelle di Reti in Circolo e della sensibilità di tutti gli operatori e delle associazioni attente ai temi della tutela ambientale. La relazione sullo stato di avanzamento delle attività è stata a cura di Anna Lisa Vesprini, biologa marina, coordinatrice del progetto. Il progetto ha già consentito il recupero di 12 tonnellate di reti da pesca dismesse, la produzione di circa 8.000 kg di Nylon 6 e plastica riciclata, la riduzione stimata di 5.000 kg di CO . Il progetto contribuisce alla tutela della biodiversità marina e costiera, al miglioramento della gestione dei rifiuti nel settore ittico e alla diffusione di una cultura dell'economia circolare. La sperimentazione di una filiera strutturata nel **porto** di **Ancona** rappresenta un modello replicabile in altri contesti portuali, rafforzando



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

le sinergie tra enti pubblici, imprese e società civile. Nel porto di Ancona operano 9 imbarcazioni che utilizzano reti in Nylon 6. Le reti dismesse attualmente vengono gestite come rifiuti speciali non pericolosi (CER 16 03 06) e conferite prevalentemente all'indifferenziato. L'assenza di una filiera strutturata di raccolta e riciclo comporta elevati costi di smaltimento per i pescatori e la dispersione potenziale di plastiche in ambiente marino, con effetti negativi su ecosistemi, biodiversità e attività economiche locali. Per questo, è stato realizzato un centro di recupero e stoccaggio delle reti dismesse presso il porto di Ancona, la formazione degli operatori della pesca (32 ore), l'attivazione della filiera industriale di riciclo del Nylon 6 e di sensibilizzazione a pescatori, scuole, cittadini e amministratori locali comunicando i risultati di progetto.

Porto di Ancona, pure Global Ports vuole gestire il terminal in banchina 15: la sfida dei turchi a Msc

ANCONA L'offerta è arrivata sul tavolo dell'**Autorità portuale** lo scorso 13 febbraio, l'ultimo giorno utile per rilanciare rispetto alla proposta di Msc Crociere, la compagnia napoletana che lo scorso anno si era auto-candidata a gestire la nuova stazione passeggeri che l'Ap realizzerà alla banchina 15 e - qualora ci fosse il nulla osta del Ministero dell'Ambiente - dell'hub crociere al molo Clementino. L'offensiva porta la firma di Creuers del port del Barcelona, società galassia dell'universo Global Ports Holding, il colosso turco dei terminal passeggeri che già gestisce 34 strutture in giro per il mondo. La svolta Si è dunque concretizzato l'interessamento di cui il Corriere Adriatico aveva già avuto modo di parlare. A questo punto, verranno valutate dall'Authority entrambe le proposte e sarà selezionata quella ritenuta più vantaggiosa. C'è comunque una base di partenza, visto che l'offerta di Msc è stata parzialmente resa pubblica. Sappiamo, ad esempio, che la durata massima della concessione richiedibile è di 35 anni, da suddividersi in due fasi: transitoria e definitiva. La prima riguarda tutto ciò che avverrà nell'attesa che il Ministero dell'Ambiente si pronuncerà sulla fattibilità del banchinamento grandi navi da crociera al molo Clementino, il cui iter è attualmente in corso e dovrebbe concludersi «sicuramente entro l'anno», secondo l'assessore regionale al Porto Giacomo Bugaro. Ma anche se arrivasse una via libera, comunque ci sarebbero almeno due anni di lavori. Per questo, l'**Autorità portuale** conta di dare in temporaneo affidamento (per un massimo di 7 anni) la nuova stazione marittima che intende realizzare - a proprie spese, 7,2 milioni - nella banchina 15, sotto via XXIX Settembre. Sul sedime dell'attuale tensostruttura che ospita i passeggeri di traghetti e crociere, ormai piuttosto malandata. Il progetto già c'è: si tratta di un terminal di circa 1800 metri quadri che ospiterà biglietteria, controlli di sicurezza, servizi ristoro, bagni e anche un infopoint turistico per la promozione di Ancona. Il gestore potrebbe usarlo per far sbarcare i passeggeri delle navi da crociera che oggi attraccano proprio in banchina 15, ma l'utilizzo non sarebbe esclusivo. In estate, o comunque nei giorni degli approdi dei traghetti, il concessionario dovrebbe consentire lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri. Il corrispettivo Per questo "disagio", però, è previsto un indennizzo da sottrarre al canone che il concessionario corrisponderà all'**Autorità portuale**, che Msc ha fissato in 50mila euro all'anno più 30 centesimi per ogni crocierista in transito, sbarco o imbarco. La controproposta di Global Ports (i cui dettagli sono al momento segreti) dovrà essere necessariamente migliorativa. L'obiettivo è avere in funzione il nuovo terminal per la prossima stagione turistica. «Entro un mese pubblicheremo il bando per i lavori di costruzione, entro marzo» assicura il presidente dell'Authority Vincenzo Garofalo. Scaduti i sette anni, se il molo Clementino sarà diventato realtà - si stima nel



2032 - il concessionario allora dovrebbe trasferire le sue attività al porto antico, dove si impegnerebbe a realizzare un terminal crociere a proprie spese. Msc, ad esempio, ha proposto una struttura di 130 per 20 metri. L'affidamento sarebbe in esclusiva, fatto salvo l'obbligo di dare spazio in banchina alle navi della Marina Militare se necessario. Ma l'Ap avverte: «Il rischio che il molo Clementino non riceva il consenso di altri soggetti pubblici competenti è totalmente a carico dell'aspirante concessionario, nessun risarcimento è dovuto». Soddisfatto Bugaro: «Se i più grandi player delle crociere si interessano, significa che siamo uno scalo strategico e attrattivo. Che vinca il migliore». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Sistema portuale dell'Adriatico Centrale, 2025 in crescita: +1% di traffici

ANCONA - Il 2025 si chiude con un segno positivo per l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale. I porti del sistema Ancona, Falconara Marittima, Ortona e Vasto hanno movimentato complessivamente 11.418.101 tonnellate di merci, in crescita dell'1% rispetto al 2024. Il 59% dei volumi è costituito da merci solide (6,7 milioni di tonnellate), tra rinfuse e carichi unitizzati, mentre le merci liquide superano i 4,7 milioni di tonnellate (41%).

Ancona scalo trainante Il sistema AnconaFalconara si conferma motore dei traffici con oltre 9,6 milioni di tonnellate movimentate (85% del totale), in aumento del 2% su base annua. Nel porto di Ancona si registra una ripresa delle merci solide, pari a 5,6 milioni di tonnellate (+3%), sostenuta dal general cargo, dalle rinfuse e dalle merci in container (+8%). Le merci containerizzate raggiungono 1.163.597 tonnellate, mentre i TEU movimentati salgono a 154.868 (+2%), nonostante le turbolenze internazionali che nel 2025 hanno continuato a limitare i transiti nel Canale di Suez. Particolarmente significativo l'incremento delle merci non unitizzate (general cargo e rinfuse solide), in crescita del 50% a circa 475.000 tonnellate, segnale della capacità degli

operatori di intercettare nuovi traffici. In questa direzione si inseriscono gli investimenti infrastrutturali: riconversione dell'area ex-carbonile in centro logistico, demolizione dei nastri trasportatori su banchina 25 e dragaggi di prossimo avvio per consentire l'accesso a navi con maggiore pescaggio. Le rinfuse liquide nello stabilimento petrolifero di Falconara Marittima restano stabili oltre i 4 milioni di tonnellate, con un aumento del 14% dei prodotti raffinati. Passeggeri in calo, cresce Pesaro Nel traffico passeggeri, Ancona registra 817.627 transiti (-12%), di cui 739.399 su traghetti e 78.228 crocieristi. Il calo è legato sia a dinamiche strutturali del mercato (crescita dei collegamenti aerei) sia agli effetti del sistema ETS europeo sulle tratte medio-raggio intra-UE, oltre alla sospensione temporanea di una linea con Spalato. Di segno opposto l'andamento del porto di Pesaro, con 14.400 passeggeri (+26%), trainati dalla linea veloce verso l'Istria e le isole croate. Abruzzo: Ortona positiva, Vasto in flessione Lo scalo di Ortona chiude il 2025 con 1.301.938 tonnellate (+2%), confermandosi riferimento nel sistema per la movimentazione di cereali (+21%). La piena operatività della banchina di riva, potenziata con un investimento PNRR da 13 milioni di euro, offre ulteriori margini di crescita per il 2026. Ortona registra anche 770 crocieristi, unico traffico passeggeri marittimo regionale. In contrazione invece Vasto, con circa 441.000 tonnellate (-10%). Il calo interessa soprattutto rinfuse e general cargo (-17%) e traffico Ro-Ro (-37%), mentre le rinfuse liquide, componente prevalente dello scalo, segnano un -2%. Le prospettive Secondo il presidente Vincenzo Garofalo, la ripresa del traffico container ad Ancona evidenzia un potenziale di crescita che potrà esprimersi pienamente con il miglioramento delle condizioni di sicurezza nel Mar Rosso. Sul fronte passeggeri,

Messaggero Marittimo.it



Sistema portuale dell'Adriatico Centrale, 2025 in crescita: +1% di traffici

ANCONA - Il 2025 si chiude con un segno positivo per l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale. I porti del sistema - Ancona, Falconara Marittima, Ortona e Vasto - hanno movimentato complessivamente 11.418.101 tonnellate di merci, in crescita dell'1% rispetto al 2024. Il 59% dei volumi è costituito da merci solide (6,7 milioni di tonnellate), tra rinfuse e carichi unitizzati, mentre le merci liquide superano i 4,7 milioni di tonnellate (41%).

Ancona scalo trainante

Il sistema Ancona-Falconara si conferma motore dei traffici con oltre 9,6 milioni di tonnellate movimentate (85% del totale), in aumento del 2% su base annua. Nel porto di Ancona si registra una ripresa delle merci solide, pari a 5,6 milioni di tonnellate (+3%), sostenuta dal general cargo, dalle rinfuse e dalle merci in container (+8%). Le merci containerizzate raggiungono 1.163.597 tonnellate, mentre i TEU movimentati salgono a 154.868 (+2%), nonostante le turbolenze internazionali che nel 2025 hanno continuato a limitare i transiti nel Canale di Suez.

Il Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà e sono marchi registrati della società Messaggero Marittimo S.p.A. - 60137 - Via della Repubblica Italiana n. 1 - 051/2600001 - Pagine Gialle: 051/2600001 - Pagine Gialle: 051/2600001 - Pagine Gialle: 051/2600001

Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

il rilancio dipenderà anche dalle decisioni comunitarie in materia di tassazione delle emissioni. Per Ortona, la conclusione dei cantieri PNRR potrebbe consolidare la traiettoria positiva, mentre per Vasto l'attuale flessione è considerata congiunturale. L'obiettivo dichiarato è proseguire il confronto con operatori e istituzioni per sostenere lo sviluppo infrastrutturale e riportare tutti gli scali del sistema su un sentiero di crescita strutturale.

Porto di Ancona: al via la stagione 2026 delle crociere

20 febbraio 2026 - È cominciata la stagione delle crociere nel **porto** di **Ancona**. La prima nave attraccata è stata Viking Star, arrivata 7 da Venezia. Viking Star è una nave da crociera di lusso. Con una stazza di circa 47.800 tonnellate, può ospitare fino a 930 passeggeri in 465 cabine, allestite con un design scandinavo raffinato. Gli itinerari culturali sono una delle offerte della compagnia Viking in cui la storia e il patrimonio architettonico della città di **Ancona** e delle Marche trovano la perfetta collocazione. Alla stessa nave spetterà il 6 dicembre la chiusura del calendario crocieristico, che comprende al momento 45 toccate complessive. La stagione crocieristica proseguirà il 3 aprile con l'arrivo di Msc Lirica, la prima delle 30 toccate della compagnia di navigazione Msc Crociere. La nave, che ha una lunghezza di 274,9 metri e la capacità di ospitare fino a 2.679 passeggeri, attraccherà nello scalo dorico ogni venerdì fino al 23 ottobre. Il calendario 2026, insieme a Msc Crociere, comprenderà altre cinque compagnie di navigazione. Viking sarà nel **porto** di **Ancona** anche con la nave Viking Sea. Marella Cruises tornerà con Marella Explorer 2 così come Ponant con le navi Le Boreal, Le Bougainville e Le Dumont D'Urville. Club Med arriverà con il veliero da sogno, a cinque alberi, Club Med 2 e mentre la compagnia Polar Cruises con Douglas Mawson. Quest'ultima nave, insieme a Le Boreal e Viking Sea, giungerà per la prima volta nello scalo. "Quella che è appena iniziata sarà una lunga stagione per le crociere nel **porto** di **Ancona** - ha commentato Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Saranno undici mesi dedicati all'accoglienza dei crocieristi da parte della comunità portuale, di **Ancona** e delle Marche dove vengono organizzate numerose escursioni da parte delle compagnie. Un'opportunità per contribuire alla crescita dell'economia marittima e cittadina ma soprattutto una grande occasione per favorire la conoscenza e la scoperta turistica di questa nostra bella regione".



Movida, si lavora ad una soluzione comune

Rinviata in commissione la mozione di Poletti e Grossi redazione web CIVITAVECCHIA - Con l'avvicinarsi della bella stagione tornano le preoccupazioni dei residenti delle zone più esposte alla movida cittadina, quella che ha fatto trascorrere più volte notti insonni tra schiamazzi, risse e vandalismi. Affrontare il problema appare oggi più che mai necessario. E la mozione presentata venerdì in consiglio comunale dai consiglieri di opposizione Paolo Poletti e Luca Grossi ha provato a rappresentare un primo passo strutturato. Il documento "Misure integrate per la prevenzione della malamovida, la tutela della vivibilità urbana e il coinvolgimento dei giovani", parte da un dato di realtà: episodi di degrado, abuso di alcol e interventi ripetuti delle forze dell'ordine non riguardano solo Civitavecchia, ma molte città italiane ed europee. Da qui la proposta di un pacchetto di interventi non soltanto repressivi, ma sociali ed educativi. Advertisement You can close Ad in 5 s Cuore della mozione è la richiesta di avviare, insieme alla Prefettura, un Patto per la Sicurezza Urbana ai sensi del decreto Minniti, per coordinare polizia locale, forze dell'ordine, servizi sociali e associazioni. Prevista anche l'istituzione di un Tavolo comunale per la Notte Sicura, aperto a residenti, esercenti, terzo settore, giovani e consiglieri di maggioranza e opposizione, con funzioni consultive e di monitoraggio. Elemento innovativo è il progetto pilota di mediazione sociale notturna: giovani operatori tra i 18 e i 30 anni, formati su gestione dei conflitti, uso dell'alcol e primo soccorso, senza funzioni di polizia ma in raccordo con la municipale. Niente nuove assunzioni, ma affidamenti tramite partenariati e co-progettazioni con il terzo settore. La mozione prevede inoltre protocolli con gli esercenti, campagne educative, iniziative culturali serali e un sistema di report trimestrali, oltre alla ricerca di fondi regionali, nazionali ed europei. «Sul tema movida abbiamo smosso una maggioranza che finora non aveva mai affrontato seriamente la questione», ha commentato Grossi, sottolineando come la proposta sia ispirata ai modelli delle città europee più avanzate. La discussione si è però chiusa con un rinvio in commissione. «Siamo fiduciosi di convincere la maggioranza a cambiare rotta. Le città crescono quando si smette di inseguire slogan e si costruiscono soluzioni». Dai banchi di maggioranza, la consigliera Avs Valentina Di Gennaro ha invitato a non leggere la "malamovida" come un'emergenza da sedare ma come un fenomeno urbano complesso. «Ridurre tutto a ordine pubblico significa eludere la complessità delle città vive. La sicurezza non è solo controllo, è presenza sociale». Spazi di aggregazione, cultura accessibile e trasporto pubblico sono, per Di Gennaro, strumenti di prevenzione tanto quanto le regole. Il consigliere Giancarlo De Gennaro ha indicato una possibile valvola di sfogo futura: la grande piazza a mare in realizzazione da parte dell'Adsp, che potrebbe contribuire a ridistribuire i flussi oggi concentrati tra centro e PIRGO, anche se è ancora prematuro.



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sul fronte della giunta, l'assessore Maucioni ha ricordato le azioni già avviate: un incontro a marzo con Sigfrido Ranucci sull'educazione digitale, un tavolo con Serd, Asl e associazioni per sostenere famiglie e genitori, la proiezione del film "40 secondi" in memoria di Willy Monteiro con dibattito, e prossimi incontri nelle scuole. È stato infine il sindaco Piendibenead invitare a non trasmettere l'idea di una città insicura: «Se guardiamo le cronache nazionali, per fortuna non parliamo di risse all'ordine del giorno. È una città di provincia dove ancora si vive bene». Bene quindi confronto con famiglie e scuole, e disponibilità a lavorare in commissione per arrivare a un testo condiviso, magari all'unanimità. L'idea è anche quella di rafforzare l'organizzazione della polizia locale, ma senza armare gli agenti. Il confronto è aperto. Tra esigenze di riposo, diritto alla socialità e sicurezza urbana, la sfida sarà trovare un equilibrio prima che l'estate entri nel vivo. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Movida, si lavora ad una soluzione comune

CIVITAVECCHIA - Con l'avvicinarsi della bella stagione tornano le preoccupazioni dei residenti delle zone più esposte alla movida cittadina, quella che ha fatto trascorrere più volte notti insonni tra schiamazzi, risse e vandalismi. Affrontare il problema appare oggi più che mai necessario. E la mozione presentata venerdì in consiglio comunale dai consiglieri di opposizione Paolo Poletti e Luca Grossi ha provato a rappresentare un primo passo strutturato. Il documento "Misure integrate per la prevenzione della malamovida, la tutela della vivibilità urbana e il coinvolgimento dei giovani", parte da un dato di realtà: episodi di degrado, abuso di alcol e interventi ripetuti delle forze dell'ordine non riguardano solo Civitavecchia, ma molte città italiane ed europee. Da qui la proposta di un pacchetto di interventi non soltanto repressivi, ma sociali ed educativi. Cuore della mozione è la richiesta di avviare, insieme alla Prefettura, un Patto per la Sicurezza Urbana ai sensi del decreto Minniti, per coordinare polizia locale, forze dell'ordine, servizi sociali e associazioni. Prevista anche l'istituzione di un Tavolo comunale per la Notte Sicura, aperto a residenti, esercenti, terzo settore, giovani e consiglieri di maggioranza e opposizione, con funzioni consultive e di monitoraggio. Elemento innovativo è il progetto pilota di mediazione sociale notturna: giovani operatori tra i 18 e i 30 anni, formati su gestione dei conflitti, uso dell'alcol e primo soccorso, senza funzioni di polizia ma in raccordo con la municipale. Niente nuove assunzioni, ma affidamenti tramite partenariati e co-progettazioni con il terzo settore. La mozione prevede inoltre protocolli con gli esercenti, campagne educative, iniziative culturali serali e un sistema di report trimestrali, oltre alla ricerca di fondi regionali, nazionali ed europei. «Sul tema movida abbiamo smosso una maggioranza che finora non aveva mai affrontato seriamente la questione», ha commentato Grossi, sottolineando come la proposta sia ispirata ai modelli delle città europee più avanzate. La discussione si è però chiusa con un rinvio in commissione. «Siamo fiduciosi di convincere la maggioranza a cambiare rotta. Le città crescono quando si smette di inseguire slogan e si costruiscono soluzioni». Dai banchi di maggioranza, la consigliera Avs Valentina Di Gennaro ha invitato a non leggere la "malamovida" come un'emergenza da sedare ma come un fenomeno urbano complesso. «Ridurre tutto a ordine pubblico significa eludere la complessità delle città vive. La sicurezza non è solo controllo, è presenza sociale». Spazi di aggregazione, cultura accessibile e trasporto pubblico sono, per Di Gennaro, strumenti di prevenzione tanto quanto le regole. Il consigliere Giancarlo De Gennaro ha indicato una possibile valvola di sfogo futura: la grande piazza a mare in realizzazione da parte dell'Adsp, che potrebbe contribuire a ridistribuire i flussi oggi concentrati tra centro e Pirgo, anche se è ancora prematuro. Sul fronte della giunta, l'assessore Maucioni ha ricordato le azioni già avviate: un incontro a marzo



La Provincia di Civitavecchia
Movida, si lavora ad una soluzione comune

02/21/2026 21:10

CIVITAVECCHIA - Con l'avvicinarsi della bella stagione tornano le preoccupazioni dei residenti delle zone più esposte alla movida cittadina: quella che ha fatto trascorrere più volte notti insonni tra schiamazzi, risse e vandalismi. Affrontare il problema appare oggi più che mai necessario. E la mozione presentata venerdì in consiglio comunale dai consiglieri di opposizione Paolo Poletti e Luca Grossi ha provato a rappresentare un primo passo strutturato. Il documento "Misure integrate per la prevenzione della malamovida, la tutela della vivibilità urbana e il coinvolgimento dei giovani", parte da un dato di realtà: episodi di degrado, abuso di alcol e interventi ripetuti delle forze dell'ordine non riguardano solo Civitavecchia, ma molte città italiane ed europee. Da qui la proposta di un pacchetto di interventi non soltanto repressivi, ma sociali ed educativi. Cuore della mozione è la richiesta di avviare, insieme alla Prefettura, un Patto per la Sicurezza Urbana ai sensi del decreto Minniti, per coordinare polizia locale, forze dell'ordine, servizi sociali e associazioni. Prevista anche l'istituzione di un Tavolo comunale per la Notte Sicura, aperto a residenti, esercenti, terzo settore, giovani e consiglieri di maggioranza e opposizione, con funzioni consultive e di monitoraggio. Elemento innovativo è il progetto pilota di mediazione sociale notturna: giovani operatori tra i 18 e i 30 anni, formati su gestione dei conflitti, uso dell'alcol e primo soccorso, senza funzioni di polizia ma in raccordo con la municipale. Niente nuove assunzioni, ma affidamenti tramite partenariati e co-progettazioni con il terzo settore. La mozione prevede inoltre protocolli con gli esercenti, campagne educative, iniziative culturali serali e un sistema di report trimestrali, oltre alla ricerca di fondi regionali, nazionali ed europei. «Sul tema movida abbiamo smosso una maggioranza che finora non aveva mai affrontato seriamente la questione», ha commentato Grossi, sottolineando come la proposta sia ispirata ai modelli delle città europee più avanzate. La discussione si è però chiusa con un rinvio in commissione. «Siamo

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

con Sigfrido Ranucci sull'educazione digitale, un tavolo con Serd, Asl e associazioni per sostenere famiglie e genitori, la proiezione del film "40 secondi" in memoria di Willy Monteiro con dibattito, e prossimi incontri nelle scuole. È stato infine il sindaco Piendibenead invitare a non trasmettere l'idea di una città insicura: «Se guardiamo le cronache nazionali, per fortuna non parliamo di risse all'ordine del giorno. È una città di provincia dove ancora si vive bene». Bene quindi confronto con famiglie e scuole, e disponibilità a lavorare in commissione per arrivare a un testo condiviso, magari all'unanimità. L'idea è anche quella di rafforzare l'organizzazione della polizia locale, ma senza armare gli agenti. Il confronto è aperto. Tra esigenze di riposo, diritto alla socialità e sicurezza urbana, la sfida sarà trovare un equilibrio prima che l'estate entri nel vivo. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

TerzoBinario

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Agilo sul porto di Civitavecchia: I record e il paradosso del turismo', quando i numeri salgono e i diritti affondano

Alessio Vallerga

Facebook WhatsApp Telegram Copy Link LinkedIn X Mentre il porto di Civitavecchia consolida la sua leadership come primo scalo crocieristico in Italia e secondo in Europa, all'ombra delle grandi navi bianche si consuma un paradosso tutto professionale. e da un lato i flussi turistici promettono stagioni da record, dall'altro le condizioni di lavoro degli accompagnatori turistici il vero volto dell'accoglienza per migliaia di visitatori scivolano verso una precarietà fatta di infrastrutture carenti e accordi sempre più sbilanciati. Il quadro che emerge dalle recenti dinamiche non descrive più una libera negoziazione, ma una progressiva erosione della stabilità finanziaria del professionista. Ad oggi, la categoria denuncia di trovarsi talvolta ad operare sotto una sorta di ricatto professionale, con tariffari last-minute che vengono presentati come un effetto sorpresa a pochissime settimane dall'inizio della stagione, lasciando i lavoratori senza alcun margine di manovra o pianificazione. Si registra un comportamento profondamente scorretto da parte di alcune agenzie che pretendono standard qualitativi elevatissimi senza offrire in cambio alcuna serietà, stabilità o garanzia. Sebbene specifiche proposte contrattuali siano state avanzate da singoli soggetti, il malessere riguarda quasi l'intero comparto ed il settore dei Tour Operator operanti in porto deve impegnarsi per imporre a chi utilizza pratiche che minano la dignità del lavoro e la trasparenza dei rapporti di evitarle del tutto. Questa tendenza si manifesta anche nell'imposizione di compensi definiti onnicomprensivi, che caricano sulle spalle dell'accompagnatore ogni onere, spesa o rischio legato alla giornata lavorativa, anche su ambiti totalmente estranei alla propria competenza. In alcuni casi, si pretende per assurdo che il professionista si faccia carico di ogni possibile perdita economica dell'agenzia attraverso clausole vessatorie che richiedono una protezione totale verso richieste risarcitorie, sanzioni o danni reputazionali derivanti dai reclami degli ospiti. L'associazione Agilo evidenzia come tali pretese trasformino il professionista nel parafulmine di ogni disservizio, contrastando nettamente con l'Art. 42 del Codice del Turismo, secondo cui la responsabilità oggettiva per l'esatta esecuzione del pacchetto ricade esclusivamente sul Tour Operator organizzatore. In questo scenario critico, centinaia di operatori stanno prendendo coscienza del proprio valore e della necessità di tutelare la propria professione. La leadership di Civitavecchia non può reggersi sulla svendita di competenze certificate e anni di esperienza. Con il supporto di Agilo, la categoria chiede ora il rispetto di standard di dignità già in vigore presso altri porti italiani, nella convinzione che un servizio di prestigio per i crocieristi non possa prescindere dal riconoscimento del valore di chi li accompagna quotidianamente sul campo. È ormai indifferibile la convocazione di un tavolo di confronto che veda seduti insieme l'Amministrazione Comunale, l'Autorità Portuale, i Tour Operator,



TerzoBinario

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

le Agenzie di servizi e i rappresentanti dei professionisti. L'obiettivo comune deve essere quello di affrontare le criticità logistiche e contrattuali prima che il modello Civitavecchia diventi un esempio negativo per tutto il Mediterraneo. Agilo Facebook WhatsApp Telegram Copy Link LinkedIn X.

Primo Numero

Bari

La pesca dei rifiuti' è solo il primo passo: a Termoli il polo di innovazione nazionale per la ricerca marina

Il progetto SeaTrace compie un passo avanti e guarda già al futuro della ricerca marina in Molise. Durante il briefing a bordo della motonave Zenit, l'imprenditore termolese di Innovation Sea Domenico Guidotti ha presentato la nuova idea di un polo di innovazione nazionale per la ricerca marina e ambientale da realizzare nei pressi del porto turistico Marina di San Pietro di Termoli. Il progetto è ancora in fase preliminare e in attesa delle necessarie autorizzazioni, ma l'iniziativa ha già raccolto apprezzamenti tra istituzioni e operatori presenti all'incontro, inserendosi nel solco del progetto pilota SeaTrace dedicato alla gestione dei rifiuti accidentalmente pescati. Il centro immaginato da Guidotti punta a mettere in rete più atenei, tra cui l'Università Oceanografica di Napoli, l'Università Politecnica delle Marche e l'Università del Molise, con la possibilità di ulteriori adesioni. L'obiettivo è creare a Termoli un hub dedicato alla ricerca marina, al monitoraggio ambientale e allo sviluppo di tecnologie legate al mare. Nel dettaglio, il polo dovrebbe ospitare attività di educazione ambientale con una sala studenti, laboratori e percorsi di apprendimento e osservazione sul campo. Previsto anche un centro di prototipaggio per lo sviluppo di strumenti per il monitoraggio ambientale, soluzioni legate alle energie alternative del mare, progetti di ricerca marina e iniziative di archeologia subacquea. Durante il briefing, il comandante della Capitaneria di porto di Termoli Giuseppe Panico ha espresso apprezzamento per l'iniziativa sottolineando che l'auspicio è che il progetto, partito dal porto adriatico, possa coinvolgere progressivamente l'intero ceto peschereccio e allargarsi su scala nazionale. Panico ha evidenziato anche il valore del coinvolgimento di partner privati e associazioni come Marevivo. Sulla stessa linea l'assessore regionale al Demanio e Sistema idrico integrato Michele Marone, che ha collegato SeaTrace all'attuazione della legge Salva mare, definendolo un modello innovativo di gestione dei rifiuti accidentalmente pescati. Marone ha ricordato che è già stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra i proponenti, il Comune di Termoli e l'autorità portuale e ha riferito dei contatti avuti con il viceministro all'Ambiente Vannia Gava e con il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi, che hanno condiviso l'impostazione del progetto. Un contributo al futuro polo è stato annunciato anche dalla società Tree Block, che ha parlato di un'opportunità per avvicinare le nuove generazioni alle tematiche ambientali e alla ricerca. Nel suo intervento Guidotti ha ringraziato l'Autorità portuale per il supporto e ha spiegato che il polo di innovazione nazionale per la ricerca marina a Termoli è attualmente nella fase di acquisizione dei pareri necessari. Oggi presentiamo un nuovo progetto, il polo innovativo, che attende gli ultimi pareri ma contiamo di partire l'anno prossimo, ha affermato, ribadendo la volontà di sviluppare attività utili alla ricerca marina, al monitoraggio ambientale e alla realizzazione di prototipi legati anche

Primo Numero

La 'pesca dei rifiuti' è solo il primo passo: a Termoli il polo di innovazione nazionale per la ricerca marina

02/21/2026 12:05

Il progetto SeaTrace compie un passo avanti e guarda già al futuro della ricerca marina in Molise. Durante il briefing a bordo della motonave Zenit, l'imprenditore termolese di Innovation Sea Domenico Guidotti ha presentato la nuova idea di un polo di innovazione nazionale per la ricerca marina e ambientale da realizzare nei pressi del porto turistico Marina di San Pietro di Termoli. Il progetto è ancora in fase preliminare e in attesa delle necessarie autorizzazioni, ma l'iniziativa ha già raccolto apprezzamenti tra istituzioni e operatori presenti all'incontro, inserendosi nel solco del progetto pilota SeaTrace dedicato alla gestione dei rifiuti accidentalmente pescati. Il centro immaginato da Guidotti punta a mettere in rete più atenei, tra cui l'Università Oceanografica di Napoli, l'Università Politecnica delle Marche e l'Università del Molise, con la possibilità di ulteriori adesioni. L'obiettivo è creare a Termoli un hub dedicato alla ricerca marina, al monitoraggio ambientale e allo sviluppo di tecnologie legate al mare. Nel dettaglio, il polo dovrebbe ospitare attività di educazione ambientale con una sala studenti, laboratori e percorsi di apprendimento e osservazione sul campo. Previsto anche un centro di prototipaggio per lo sviluppo di strumenti per il monitoraggio ambientale, soluzioni legate alle energie alternative del mare, progetti di ricerca marina e iniziative di archeologia subacquea. Durante il briefing, il comandante della Capitaneria di porto di Termoli Giuseppe Panico ha espresso apprezzamento per l'iniziativa sottolineando che l'auspicio è che il progetto, partito dal porto adriatico, possa coinvolgere progressivamente l'intero ceto peschereccio e allargarsi su scala nazionale. Panico ha evidenziato anche il valore del coinvolgimento di partner privati e associazioni come Marevivo. Sulla stessa linea l'assessore regionale al Demanio e Sistema idrico integrato Michele Marone, che ha collegato SeaTrace all'attuazione della legge "Salva mare", definendolo un modello innovativo di gestione dei rifiuti accidentalmente pescati. Marone ha ricordato che è già stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra i proponenti, il Comune di Termoli e l'autorità portuale e ha riferito dei contatti avuti con il viceministro all'Ambiente Vannia Gava e con il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi, che hanno condiviso l'impostazione del progetto. Un contributo al futuro polo è stato annunciato anche dalla società Tree Block, che ha parlato di un'opportunità per avvicinare le nuove generazioni alle tematiche ambientali e alla ricerca. Nel suo intervento Guidotti ha ringraziato l'Autorità portuale per il supporto e ha spiegato che il polo di innovazione nazionale per la ricerca marina a Termoli è attualmente nella fase di acquisizione dei pareri necessari. "Oggi presentiamo un nuovo progetto, il polo innovativo, che attende gli ultimi pareri ma contiamo di partire l'anno prossimo", ha affermato, ribadendo la volontà di sviluppare attività utili alla ricerca marina, al monitoraggio ambientale e alla realizzazione di prototipi legati anche alle energie

Primo Numero

Bari

alle energie alternative del mare. A sottolineare la rapidità del percorso è stato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Francesco Mastro, che ha ricordato come a un mese dalla firma del protocollo si sia già passati alle prime attività operative. Mastro ha inoltre invitato a estendere il modello ad altri porti italiani, indicando Termoli come punto di partenza di un'esperienza che potrebbe avere una dimensione nazionale.

Rigassificatore a Taranto, Devito chiede valutazioni rigorose

Dante Sebastio

Marilena Devito, consigliera comunale di Taranto, interviene sul progetto di rigassificatore on shore previsto presso il Molo Polisettoriale, richiamando l'esigenza di equilibrio, responsabilità istituzionale e massima attenzione nella fase di valutazione. La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) è attualmente oggetto di approfondimento tecnico e istituzionale scrive Devito in una nota -. L'attenzione resta alta anche grazie al lavoro della Commissione Ambiente e del suo presidente Giandomenico Vitale. Tuttavia, al di là degli aspetti formali, è necessario garantire una valutazione realmente rigorosa, completa e trasparente, capace di mettere al centro la tutela del territorio e della comunità locale. Dalle analisi preliminari emergono elementi che richiedono ulteriori chiarimenti sottolinea Devito -: profili legati alla sicurezza ambientale e impiantistica, alla tutela della fauna, alla compatibilità con la destinazione dell'area e con il contesto paesaggistico, oltre alla prossimità con zone residenziali. Questioni che incidono direttamente sulla qualità della vita e sulla percezione di sicurezza dei cittadini. Devito ritiene fondamentale che il percorso prosegua nel segno della trasparenza e del confronto, con l'ascolto delle associazioni ambientaliste, dei comitati territoriali, dei rappresentanti del mondo produttivo e dell'Autorità portuale. Il lavoro svolto dovrà essere condiviso con l'intero Consiglio comunale e con la cittadinanza in modo chiaro e accessibile. Pur mantenendo un atteggiamento improntato alla prudenza e alla responsabilità istituzionale, la consigliera Devito evidenzia la necessità di fornire garanzie solide e pienamente convincenti sotto il profilo ambientale, sanitario e della sicurezza. In assenza di tali presupposti, rappresenterò con equilibrio e determinazione le criticità nelle sedi opportune, affinché ogni decisione risulti realmente ponderata e coerente con l'interesse della città di Taranto.



Blunote

Taranto

Rigassificatore a Taranto, Devito chiede valutazioni rigorose

Dante Sebastio

Marilena Devito, consigliera comunale di Taranto, interviene sul progetto di rigassificatore on shore previsto presso il Molo Polisettoriale, richiamando l'esigenza di equilibrio, responsabilità istituzionale e massima attenzione nella fase di valutazione. La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) è attualmente oggetto di approfondimento tecnico e istituzionale scrive Devito in una nota -. L'attenzione resta alta anche grazie al lavoro della Commissione Ambiente e del suo presidente Giandomenico Vitale. Tuttavia, al di là degli aspetti formali, è necessario garantire una valutazione realmente rigorosa, completa e trasparente, capace di mettere al centro la tutela del territorio e della comunità locale. Dalle analisi preliminari emergono elementi che richiedono ulteriori chiarimenti sottolinea Devito -: profili legati alla sicurezza ambientale e impiantistica, alla tutela della fauna, alla compatibilità con la destinazione dell'area e con il contesto paesaggistico, oltre alla prossimità con zone residenziali. Questioni che incidono direttamente sulla qualità della vita e sulla percezione di sicurezza dei cittadini. Devito ritiene fondamentale che il percorso prosegua nel segno della trasparenza e del confronto, con l'ascolto delle associazioni ambientaliste, dei comitati territoriali, dei rappresentanti del mondo produttivo e dell'Autorità portuale. Il lavoro svolto dovrà essere condiviso con l'intero Consiglio comunale e con la cittadinanza in modo chiaro e accessibile. Pur mantenendo un atteggiamento improntato alla prudenza e alla responsabilità istituzionale, la consigliera Devito evidenzia la necessità di fornire garanzie solide e pienamente convincenti sotto il profilo ambientale, sanitario e della sicurezza. In assenza di tali presupposti, rappresenterò con equilibrio e determinazione le criticità nelle sedi opportune, affinché ogni decisione risulti realmente ponderata e coerente con l'interesse della città di Taranto. About Author Dante Sebastio See author's posts Continue Reading Previous Erosione costiera a Taranto, Vietri: Non perdere fondi regionali.



Nuovo terminal crociere per Taranto

L'Autorità Portuale ha firmato un accordo con la Global Ports Holding Firmato l'accordo per la realizzazione del nuovo terminal crociere nel porto di Taranto Nella sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, il direttore generale operativo di Global Ports Holding (GPH), Stephen Xuereb, e il presidente dell'Autorità portuale, Giovanni Gugliotti, hanno sottoscritto l'intesa che consentirà di avviare i lavori da ottobre 2026, al termine della stagione crocieristica. Il completamento è previsto entro marzo 2027, in tempo per l'avvio della stagione successiva. Taranto Cruise Port, società del gruppo Global Ports Holding che dal 2021 gestisce il traffico crocieristico, investirà oltre 4,5 milioni di euro. Il terminal, di circa 2.250 metri quadrati, sorgerà sulla banchina di ponente del molo San Cataldo. Prevista un'ampia area check-in con 14 postazioni, spazi per bagagli e zona retail dedicata alle eccellenze locali dell'artigianato ed enogastronomia del territorio. All'esterno ci saranno parcheggi per auto e bus e collegamento con la banchina di Levante per i doppi accosti. Un terminal permanente, pensato mettendo a frutto le migliori pratiche che GPH ha sviluppato grazie all'esperienza maturata nei 32 terminal del Gruppo nel mondo, ha dichiarato Xuereb è fondamentale anche per spingere verso la destagionalizzazione della destinazione ed attrarre traffico crocieristico anche per approdi invernali, con un significativo allungamento della stagione crocieristica, rafforzamento del porto nel contesto crocieristico internazionale e del valore aggiunto per la destinazione tutta. Questo investimento ha aggiunto Raffaella Del Prete, direttrice generale di Taranto Cruise Port e di GPH Italia ci permette di rispondere ancora più compiutamente alle esigenze delle varie Linee di crociera, dalle grandi navi con migliaia di ospiti, alle navi con esigenza di spazi minori, ma sempre altissimo livello di servizio ed accoglienza. (leggi tutti gli articoli sul porto <https://www.corriereditaranto.it/?s=porto&submit=Go> Commenta.



Cronache Tarantine

Taranto

Nessun via libera senza garanzie solide e verificabili, Devito del Pd chiede attenzione sul rigassificatore

Nel dibattito che si sta sviluppando attorno al progetto di rigassificatore on shore previsto al Molo Polisettoriale, arriva la voce della consigliera comunale del Partito democratico, Marilena Devito, che sceglie un tono misurato ma fermo per richiamare l'attenzione sulla necessità di un percorso rigoroso e trasparente. La questione, già al centro di valutazioni tecniche e istituzionali, continua infatti a suscitare interrogativi e preoccupazioni nel territorio, e Devito rivendica il dovere di affrontarla con responsabilità, senza semplificazioni né fughe in avanti. «In qualità di consigliera comunale, sento il dovere di intervenire con equilibrio e senso di responsabilità sul progetto di rigassificatore on shore previsto presso il Molo Polisettoriale», afferma, ricordando che la procedura di Valutazione di impatto ambientale è tuttora in corso e oggetto di approfondimenti. Un lavoro che, sottolinea, viene seguito con attenzione anche dalla Commissione Ambiente e dal suo presidente, Giandomenico Vitale. Ma al di là degli aspetti formali, per Devito è essenziale che la valutazione sia «realmente rigorosa, completa e trasparente», mettendo al centro la tutela del territorio e della comunità. Dalle prime analisi emergono infatti diversi profili che richiedono chiarimenti ulteriori: questioni legate alla sicurezza ambientale e impiantistica, alla tutela della fauna, alla compatibilità dell'opera con la destinazione dell'area e con il contesto paesaggistico, oltre alla vicinanza con zone residenziali. Elementi che, osserva la consigliera, incidono direttamente sulla qualità della vita e sul senso di sicurezza dei cittadini, e che non possono essere liquidati con leggerezza. Per Devito, il percorso deve procedere nel segno della massima trasparenza e del confronto aperto. Ritiene infatti indispensabile ascoltare associazioni ambientaliste, comitati territoriali, rappresentanti del mondo produttivo e Autorità portuale, affinché ogni contributo possa arricchire una valutazione consapevole e ben motivata. E aggiunge che il lavoro svolto dovrà essere condiviso con l'intero Consiglio comunale e con la cittadinanza «in modo chiaro e accessibile». La consigliera rivendica un atteggiamento improntato alla prudenza istituzionale, ma anche alla vicinanza alle preoccupazioni che emergono dal territorio. E chiarisce che, qualora non dovessero emergere garanzie solide e convincenti sotto il profilo ambientale, sanitario e della sicurezza, sarà suo compito rappresentare tali criticità «con equilibrio e determinazione» nelle sedi opportune, affinché ogni decisione sia realmente ponderata e coerente con l'interesse della città. Devito conclude ribadendo il proprio impegno: ascoltare, vigilare e contribuire con senso di responsabilità alla tutela del futuro della comunità tarantina. Un messaggio che si inserisce in un momento delicato, in cui la città chiede chiarezza e garanzie su un progetto destinato a incidere profondamente sul suo assetto e sul suo sviluppo.



Il Nautilus

Taranto

Nuovo terminal crociere per la destinazione Taranto: firmato l'accordo tra ADSP del Mar Ionio e Taranto Cruise Port

TARANTO - Si concretizza un passo decisivo verso il rilancio del settore crocieristico del **Porto** di **Taranto**: l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSPMI) e **Taranto** Cruise Port (TCP) hanno sottoscritto ieri l'accordo quadro che darà il via alla realizzazione di un nuovo terminal dedicato alle crociere nello scalo jonico. Un'infrastruttura moderna e sostenibile che rappresenta l'espressione concreta dell'impegno a lungo termine da parte di un operatore di calibro internazionale come Global Ports Holding (GPH) a investire nella destinazione **Taranto**. GPH, azionista di maggioranza di **Taranto** Cruise Port, figura come il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo, con una presenza consolidata nelle regioni del Mediterraneo, dei Caraibi, dell'Asia e del Pacifico. Parte di un più ampio progetto di sviluppo, il nuovo terminal rafforzerà l'appel dello scalo jonico, rispondendo alle richieste delle compagnie di navigazione che manifestano la necessità di poter contare sulla disponibilità di un'infrastruttura dedicata ai crocieristi anche al fine di scegliere il **porto** di **Taranto** quale homeport di riferimento, come già avviene con Costa Crociere. TCP e AdSP hanno dialogato negli ultimi mesi con l'obiettivo di condividere il percorso amministrativo da seguire ossia l'accordo procedimentale sul quale, nella seduta del 2 febbraio scorso, il Comitato di Gestione dell'AdSP aveva espresso all'unanimità parere favorevole. L'intesa prevede - tra l'altro - un'estensione della durata della concessione a favore della TCP pari a 10 anni aggiuntivi. "Siamo entusiasti di questa significativa milestone con **Taranto** Cruise Port - ha dichiarato il Presidente dell'AdSPMI, Giovanni Gugliotti. Il nuovo terminal non solo potenzierà le nostre infrastrutture, ma trasformerà **Taranto** in una porta d'ingresso privilegiata per il patrimonio culturale e naturalistico della Puglia ionica, sostenendo la blue economy e lo sviluppo sostenibile del territorio." "La firma dell'accordo odierno rappresenta un traguardo importante per la **Taranto** Cruise Port e testimonia l'impegno di Global Ports Holding a incrementare il traffico crocieristico nel **Porto** di **Taranto**. Gli effetti positivi ricadranno sulla comunità portuale e sulla Città e potranno avere un significativo impatto economico anche sul territorio" - queste le parole di Stephen Xuereb, COO Global Ports Holding.



02/21/2026 14:06

TARANTO - Si concretizza un passo decisivo verso il rilancio del settore crocieristico del Porto di Taranto: l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSPMI) e Taranto Cruise Port (TCP) hanno sottoscritto ieri l'accordo quadro che darà il via alla realizzazione di un nuovo terminal dedicato alle crociere nello scalo jonico. Un'infrastruttura moderna e sostenibile che rappresenta l'espressione concreta dell'impegno a lungo termine da parte di un operatore di calibro internazionale come Global Ports Holding (GPH) a investire nella destinazione Taranto. GPH, azionista di maggioranza di Taranto Cruise Port, figura come il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo, con una presenza consolidata nelle regioni del Mediterraneo, dei Caraibi, dell'Asia e del Pacifico. Parte di un più ampio progetto di sviluppo, il nuovo terminal rafforzerà l'appel dello scalo jonico, rispondendo alle richieste delle compagnie di navigazione che manifestano la necessità di poter contare sulla disponibilità di un'infrastruttura dedicata ai crocieristi anche al fine di scegliere il porto di Taranto quale homeport di riferimento, come già avviene con Costa Crociere. TCP e AdSP hanno dialogato negli ultimi mesi con l'obiettivo di condividere il percorso amministrativo da seguire ossia l'accordo procedimentale sul quale, nella seduta del 2 febbraio scorso, il Comitato di Gestione dell'AdSP aveva espresso all'unanimità parere favorevole. L'intesa prevede - tra l'altro - un'estensione della durata della concessione a favore della TCP pari a 10 anni aggiuntivi. "Siamo entusiasti di questa significativa milestone con Taranto Cruise Port - ha dichiarato il Presidente dell'AdSPMI, Giovanni Gugliotti. Il nuovo terminal non solo potenzierà le nostre infrastrutture, ma trasformerà Taranto in una porta d'ingresso privilegiata per il patrimonio culturale e naturalistico della Puglia ionica, sostenendo la blue economy e lo sviluppo sostenibile del territorio." "La firma dell'accordo odierno rappresenta un traguardo

Senza Colonne News

Taranto

Firmato l'accordo per il nuovo terminal crociere al porto di Taranto

Nella sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, è stato siglato l'accordo per la costruzione di un nuovo terminal crociere a Taranto, destinato a trasformare il porto in un punto di riferimento per il traffico crocieristico internazionale. L'intesa è stata sottoscritta dal direttore generale operativo di Global Ports Holding (GPH), Stephen Xuereb, e dal presidente dell'Autorità portuale, Giovanni Gugliotti. L'avvio dei lavori è previsto per ottobre 2026, al termine della stagione crocieristica, con completamento fissato entro marzo 2027, in vista della stagione successiva. L'investimento, pari a oltre 4,5 milioni di euro, sarà gestito da Taranto Cruise Port, la società del gruppo GPH che dal 2021 si occupa del traffico crocieristico. Il nuovo terminal sorgerà sulla banchina di ponente del molo San Cataldo e avrà una superficie di circa 2.250 metri quadrati. Saranno previsti 14 posti di check-in, spazi per il bagaglio, una zona retail dedicata alle eccellenze locali, oltre a parcheggi per auto e bus. Un collegamento con la banchina di Levante garantirà la possibilità di effettuare doppi accosti per le navi. Stephen Xuereb ha sottolineato l'importanza del terminal permanente, che integrerà le migliori pratiche sviluppate nei 32 terminal del gruppo a livello globale. Questo progetto contribuirà a destagionalizzare la destinazione Taranto, favorendo traffico crocieristico anche durante la stagione invernale e allungando complessivamente la stagione crocieristica. Raffaella Del Prete, direttrice generale di Taranto Cruise Port e di GPH Italia, ha evidenziato come l'investimento risponderà alle esigenze delle varie linee di crociera, garantendo spazi adeguati sia per le grandi navi che per quelle di dimensioni più contenute, ma sempre con un alto livello di servizio e accoglienza.



I'Immediato

Manfredonia

Giù le mani dal porto di Manfredonia, La Marca contro l'Asi: Pronti anche a uscire dal Consorzio

Il sindaco contesta il ricorso sul perimetro retroportuale e l'assegnazione trentennale delle aree. Scelte calate dall'alto, difenderemo il territorio in ogni sede. Giù le mani dal porto di Manfredonia. Con un post dai toni netti il sindaco Domenico La Marca interviene sul futuro del Porto Alti Fondali e attacca il Consorzio Asi di Foggia, accusato di aver impugnato il decreto del Ministero delle Infrastrutture che amplia il perimetro delle aree retroportuali e di aver avviato un bando trentennale su terreni adiacenti senza un progetto definito e senza coordinamento con il Piano regolatore portuale. Investimenti per 120 milioni e nodo retroporto. Il primo cittadino ricorda che, dopo anni di stallo, sul porto industriale sono stati attivati 120 milioni di euro grazie al lavoro della Regione Puglia e dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale. Sono in corso interventi di consolidamento e potenziamento dell'infrastruttura con l'obiettivo di attrarre nuovi traffici e creare sviluppo e occupazione. Obiettivi che possono essere perseguiti solo se il porto può contare su un'ampia zona retroportuale da pianificare e gestire in maniera unitaria, sottolinea La Marca. Da qui la critica alla decisione dell'Asi di Foggia di impugnare il decreto ministeriale e di assegnare per 30 anni parte delle aree limitrofe in assenza di un progetto di insediamento e di concreti investimenti. Secondo il sindaco si tratterebbe di una forzatura che rischia di compromettere gli investimenti pubblici in corso e di non rispondere agli interessi della comunità. L'amministrazione comunale sta valutando la possibilità di impugnare gli atti. Linea ferroviaria e richiesta di confronto. Nel mirino anche il Protocollo d'intesa sul ripristino della linea ferroviaria Frattarolo - Porto Alti Fondali. Il Comune, di concerto con l'Autorità portuale, intende effettuare ulteriori approfondimenti per verificare che il progetto sia realmente funzionale allo sviluppo dei traffici. Per questo La Marca ha chiesto al presidente della Regione Puglia di avviare un confronto coinvolgendo tutti gli attori istituzionali e sociali, richiamando il ruolo di controllo della Regione sulle attività dei Consorzi Asi. Valutiamo l'uscita dall'Asi. Il passaggio più duro riguarda il rapporto con il Consorzio Asi di Foggia. Il Comune di Manfredonia non permetterà più a nessuno di calare sul territorio scelte compiute altrove, afferma il sindaco, parlando di possibili tentazioni monopolistiche nella gestione di un'infrastruttura strategica. L'amministrazione non esclude neppure l'uscita dal Consorzio Asi, accusato di non aver mai svolto pienamente la funzione gestionale delle aree destinate alla reindustrializzazione e di voler assumere decisioni in solitudine. Serve chiarezza, serve condivisione, serve tutela dell'interesse pubblico, conclude La Marca, annunciando che il Comune difenderà le ragioni del territorio in ogni sede.



02/21/2026 23:59

Il sindaco contesta il ricorso sul perimetro retroportuale e l'assegnazione trentennale delle aree. "Scelte calate dall'alto, difenderemo il territorio in ogni sede". Giù le mani dal porto di Manfredonia. Con un post dai toni netti il sindaco Domenico La Marca interviene sul futuro del Porto Alti Fondali e attacca il Consorzio Asi di Foggia, accusato di aver impugnato il decreto del Ministero delle Infrastrutture che amplia il perimetro delle aree retroportuali e di aver avviato un bando trentennale su terreni adiacenti senza un progetto definito e senza coordinamento con il Piano regolatore portuale. Investimenti per 120 milioni e nodo retroporto. Il primo cittadino ricorda che, dopo anni di stallo, sul porto industriale sono stati attivati 120 milioni di euro grazie al lavoro della Regione Puglia e dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale. Sono in corso interventi di consolidamento e potenziamento dell'infrastruttura con l'obiettivo di attrarre nuovi traffici e creare sviluppo e occupazione. "Obiettivi che possono essere perseguiti solo se il porto può contare su un'ampia zona retroportuale da pianificare e gestire in maniera unitaria", sottolinea La Marca. Da qui la critica alla decisione dell'Asi di Foggia di impugnare il decreto ministeriale e di assegnare per 30 anni parte delle aree limitrofe "in assenza di un progetto di insediamento e di concreti investimenti". Secondo il sindaco si tratterebbe di una "forzatura" che rischia di compromettere gli investimenti pubblici in corso e di non rispondere agli interessi della comunità. L'amministrazione comunale sta valutando la possibilità di impugnare gli atti. Linea ferroviaria e richiesta di confronto. Nel mirino anche il Protocollo d'intesa sul ripristino della linea ferroviaria Frattarolo - Porto Alti Fondali. Il Comune, di concerto con l'Autorità portuale, intende effettuare ulteriori approfondimenti per verificare che il progetto sia realmente funzionale allo sviluppo dei traffici. Per questo La Marca ha chiesto al presidente della Regione Puglia di

Stato Quotidiano

Manfredonia

MANFREDONIA INDUSTRIALE Quitadamo: Manfredonia deve essere protagonista del proprio futuro industriale

In questi giorni, la questione delle aree retroportuali ha suscitato dibattiti e prese di posizione che richiedono chiarezza. In questi giorni, la questione delle aree retroportuali ha suscitato dibattiti e prese di posizione che richiedono chiarezza. Secondo la consigliera comunale Quitadamo, non si tratta di nomine o equilibri interni, ma di scelte decisive per il futuro industriale, occupazionale e sociale di Manfredonia. Al centro del dibattito c'è la tutela concreta degli interessi della comunità, non ruoli o potere. Le aree retroportuali sono un nodo strategico per lo sviluppo del territorio, in connessione con il porto, l'area industriale e comuni limitrofi come Monte Sant'Angelo, coordinati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Le decisioni su queste aree influenzano la creazione di occupazione stabile e qualificata, l'attrazione di investimenti e la costruzione di un modello di sviluppo moderno, sostenibile e competitivo. Quitadamo ricorda come la città abbia già subito le conseguenze di scelte industriali calate dall'alto, con effetti negativi su ambiente, lavoro e coesione sociale. Per evitare che errori simili si ripetano, è necessario un coinvolgimento diretto di

Manfredonia in tutte le decisioni strategiche. La consigliera chiede formalmente al Consorzio ASI di Foggia di sospendere ogni scelta definitiva in assenza di una pianificazione condivisa e di aprire un confronto istituzionale con il Comune. All'Autorità Portuale si richiede di rafforzare il coordinamento con l'Amministrazione, mentre alla Regione Puglia spetta garantire coerenza tra sviluppo industriale, sostenibilità ambientale e tutela dell'occupazione. Il Consiglio Comunale di Manfredonia dovrà definire con un atto unitario la visione strategica della città. La richiesta politica è chiara: Manfredonia deve essere protagonista delle decisioni sul proprio futuro industriale. Senza lavoro non c'è sviluppo, senza sviluppo non c'è benessere e senza benessere non c'è qualità della vita. Difendere il diritto della comunità a partecipare significa difendere la sua dignità e il futuro delle prossime generazioni. Lo riporta ilsipontino.net.



In questi giorni, la questione delle aree retroportuali ha suscitato dibattiti e prese di posizione che richiedono chiarezza. In questi giorni, la questione delle aree retroportuali ha suscitato dibattiti e prese di posizione che richiedono chiarezza. Secondo la consigliera comunale Quitadamo, non si tratta di nomine o equilibri interni, ma di scelte decisive per il futuro industriale, occupazionale e sociale di Manfredonia. Al centro del dibattito c'è la tutela concreta degli interessi della comunità, non ruoli o potere. Le aree retroportuali sono un nodo strategico per lo sviluppo del territorio, in connessione con il porto, l'area industriale e comuni limitrofi come Monte Sant'Angelo, coordinati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Le decisioni su queste aree influenzano la creazione di occupazione stabile e qualificata, l'attrazione di investimenti e la costruzione di un modello di sviluppo moderno, sostenibile e competitivo. Quitadamo ricorda come la città abbia già subito le conseguenze di scelte industriali calate dall'alto, con effetti negativi su ambiente, lavoro e coesione sociale. Per evitare che errori simili si ripetano, è necessario un coinvolgimento diretto di Manfredonia in tutte le decisioni strategiche. La consigliera chiede formalmente al Consorzio ASI di Foggia di sospendere ogni scelta definitiva in assenza di una pianificazione condivisa e di aprire un confronto istituzionale con il Comune. All'Autorità Portuale si richiede di rafforzare il coordinamento con l'Amministrazione, mentre alla Regione Puglia spetta garantire coerenza tra sviluppo industriale, sostenibilità ambientale e tutela dell'occupazione. Il Consiglio Comunale di Manfredonia dovrà definire con un atto unitario la visione strategica della città. La richiesta politica è chiara: Manfredonia deve essere protagonista delle decisioni sul proprio futuro industriale. Senza lavoro non c'è sviluppo, senza sviluppo non c'è benessere e senza benessere non c'è qualità della vita. Difendere il diritto della comunità a partecipare significa difendere

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Depositi costieri Vibo, il Pd replica e indica la via: Basta slogan! La soluzione è tecnica, non simbolica

Nel dibattito sul rinnovo della concessione alla Meridionale Petroli, i dem chiariscono i limiti del Psc e indicano nell'interlocuzione con l'Autorità di Sistema Portuale l'unica strada istituzionalmente efficace. Il Pd replica sul caso depositi costieri della Meridionale Petroli e indica la via d'uscita: Solo la variante al Piano portuale può cambiare davvero il futuro dell'area. Il documento, firmato dalla segretaria provinciale Teresa Esposito e dal responsabile Ambiente Angelo Calzone, smonta le accuse sull'uso del Psc. Psc non poteva bloccare concessione Meridionale Petroli. Il primo punto affrontato riguarda la tesi, sostenuta da esponenti dell'opposizione, secondo cui una modifica del Piano Strutturale Comunale avrebbe potuto impedire il rinnovo della concessione demaniale alla Meridionale Petroli. Per il Pd si tratta di una ricostruzione priva di fondamento giuridico. Implicita la replica a Stefano Luciano. La legge 84 del 1994 attribuisce infatti all'Autorità di Sistema Portuale la competenza pianificatoria primaria sulle aree demaniali portuali, attraverso il Piano Regolatore Portuale. Si tratta di uno strumento che gode di un regime di specialità e prevalenza rispetto alla pianificazione urbanistica comunale per quanto concerne le aree interne al porto. Anche variante PSC non avrebbe impedito rinnovo. Anche una eventuale variante al Psc che modificasse la destinazione d'uso, ad esempio da industriale a turistica, non avrebbe avuto la forza di determinare automaticamente il diniego del rinnovo della concessione, finché il Piano Regolatore Portuale avesse continuato a considerare quell'attività compatibile con le funzioni portuali, spiega il documento. Da qui la conclusione politica del Pd: Le critiche rivolte all'amministrazione comunale per non aver approvato una variante decisiva al Psc sarebbero giuridicamente deboli, perché basate su una lettura non coerente con il quadro normativo vigente. Conferenza Servizi: Non provvedimento finale. Altro elemento su cui il documento interviene è la Conferenza dei Servizi conclusa il 3 febbraio 2026, al centro anche di un'opposizione al Consiglio dei Ministri promossa da soggetti come Italia Nostra. Il Pd precisa che la determina di conclusione positiva della Conferenza non coincide con il provvedimento finale di concessione o di rinnovo. Il verbale sancisce la compatibilità tecnica, paesaggistica e urbanistica dell'istanza e costituisce la base tecnico-amministrativa per il rilascio del titolo, ma non esaurisce il procedimento. Resta infatti in capo all'Autorità marittima un margine discrezionale nella valutazione della durata più congrua della concessione. Porto strategico: non mortificarne il ruolo. Il Pd non si limita alla difesa tecnica dell'operato amministrativo, ma indica una prospettiva politica più ampia. Il porto di Vibo Valentia deve mantenere la sua funzione strategica sotto il profilo energetico e commerciale. Mortificarne il ruolo significherebbe indebolire uno snodo fondamentale per l'economia del territorio, si legge nel documento. Non emerge la scelta



Calabria 7
Depositi costieri Vibo, il Pd replica e indica la via: "Basta slogan! La soluzione è tecnica, non simbolica"
02/21/2026 20:47
Nel dibattito sul rinnovo della concessione alla Meridionale Petroli, i dem chiariscono i limiti del Psc e indicano nell'interlocuzione con l'Autorità di Sistema Portuale l'unica strada istituzionalmente efficace. Il Pd replica sul caso depositi costieri della Meridionale Petroli e indica la via d'uscita: "Solo la variante al Piano portuale può cambiare davvero il futuro dell'area". Il documento, firmato dalla segretaria provinciale Teresa Esposito e dal responsabile Ambiente Angelo Calzone, smonta le accuse sull'uso del Psc. "Psc non poteva bloccare concessione Meridionale Petroli". Il primo punto affrontato riguarda la tesi, sostenuta da esponenti dell'opposizione, secondo cui una modifica del Piano Strutturale Comunale avrebbe potuto impedire il rinnovo della concessione demaniale alla Meridionale Petroli. Per il Pd si tratta di una ricostruzione "priva di fondamento giuridico". Implicita la replica a Stefano Luciano. La legge 84 del 1994 attribuisce infatti all'Autorità di Sistema Portuale la competenza pianificatoria primaria sulle aree demaniali portuali, attraverso il Piano Regolatore Portuale. Si tratta di uno strumento che gode di un regime di "specialità e prevalenza" rispetto alla pianificazione urbanistica comunale per quanto concerne le aree interne al porto. "Anche variante PSC non avrebbe impedito rinnovo". "Anche una eventuale variante al Psc che modificasse la destinazione d'uso - ad esempio da industriale a turistica - non avrebbe avuto la forza di determinare automaticamente il diniego del rinnovo della concessione, finché il Piano Regolatore Portuale avesse continuato a considerare quell'attività compatibile con le funzioni portuali", spiega il documento. Da qui la conclusione politica del Pd: "Le critiche rivolte all'amministrazione comunale per non aver approvato una variante 'decisiva' al Psc sarebbero giuridicamente deboli, perché basate su una lettura non coerente con il quadro normativo vigente". Conferenza Servizi: "Non provvedimento finale". Altro

Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

chiara e coraggiosa in passato spesso sbandierata. La proposta è quella di conciliare sviluppo sicurezza e tutela ambientale , ipotizzando la collocazione dei depositi in aree esterne all'abitato , con collegamenti alle banchine attraverso oleodotti sotterranei Spostare serbatoi fuori abitato con oleodotti Una soluzione che consentirebbe di salvaguardare i traffici e l'operatività dello scalo, avviando al contempo un percorso di riqualificazione dei quartieri limitrofi, condizione ritenuta essenziale per qualsiasi prospettiva turistica credibile. Non dunque un aut aut tra porto commerciale e città turistica , ma un compromesso: un progetto integrato capace di ridefinire gli spazi e le funzioni senza cancellare la vocazione produttiva , spiega il Pd. Una visione che cerca di mediare tra le esigenze di sicurezza e sviluppo turistico e la necessità di mantenere la funzione strategica dello scalo. Variante-stralcio unica via efficace Secondo il Partito Democratico , la strada istituzionalmente corretta è già stata imboccata: Una interlocuzione con l'Autorità di Sistema Portuale attraverso lo strumento della variante-stralcio , previsto dall'articolo 5 della legge 84/1994 . Si tratta dell'unico strumento in grado di modificare anche funzionalmente il Piano Regolatore Portuale , incidendo in modo strutturale sulle destinazioni delle aree. Il Comune ha già inoltrato una proposta formale per ridisegnare la qualificazione funzionale delle aree oggi occupate dai depositi, trovando secondo quanto riferito dal Pd attenzione e disponibilità da parte dell'Autorità portuale. Solo modifica Piano portuale poi recepita da Psc Solo una modifica del Piano regolatore del Porto potrà poi essere recepita in modo coerente dal Psc comunale, garantendo un coordinamento tra pianificazione portuale e urbanistica generale, conclude il documento. Per il Pd, questa è l'unica via capace di produrre effetti duraturi e di dare alla città una prospettiva moderna, multifunzionale e sostenibile, evitando scorciatoie giuridicamente fragili e battaglie simboliche destinate a non incidere sui fatti. Il partito chiede che si torni a discutere non per slogan , ma sulla base delle norme e degli strumenti realmente efficaci per cambiare il destino dell'area portuale e, con essa, dell'intera città. ARTICOLI CORRELATI.

Il Vibonese

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Depositi costieri, il Pd Vibo sale in cattedra (di diritto): «Modificare il Psc non sarebbe servito a bloccare la concessione»

I dem respingono la tesi della modifica urbanistica comunale come strumento risolutivo, rimarcano la «funzione commerciale» del porto ed elogiano la strategia del sindaco basata sulla cooperazione istituzionale con l'Autorità portuale. Redazione Tutti gli articoli di Politica Il confronto sul futuro dei depositi costieri della Meridionale Petroli torna al centro del dibattito politico cittadino. A intervenire sono la segretaria provinciale del Partito Democratico Teresa Esposito, e Angelo Calzone, componente della segreteria con delega all'ambiente, che chiedono di «riportare il confronto su binari giuridici certi, distinguendo nettamente tra le competenze del Comune e quelle dell'Autorità di sistema portuale». Il punto di partenza è la contestazione della cosiddetta tesi del Psc bloccante. «È necessario chiarire affermano che l'idea, veicolata da esponenti dell'opposizione e da altri soggetti, secondo cui una modifica del Piano strutturale comunale avrebbe potuto, da sola, impedire il rinnovo della concessione demaniale alla Meridionale Petroli è del tutto infondata». Il riferimento è alla legge 84 del 1994, che disciplina l'ordinamento portuale. «Il quadro normativo vigente stabilisce che sulle aree demaniali portuali la competenza pianificatoria primaria spetti all'Autorità di sistema portuale tramite il piano regolatore portuale. Il Prp gode di un regime di specialità e prevalenza sulla pianificazione urbanistica comunale per quanto riguarda le aree del porto». Per questo, spiegano, «una variante al Psc che mutasse la destinazione d'uso, ad esempio da industriale a turistica, non avrebbe la forza giuridica di determinare un diniego automatico del rinnovo della concessione, finché il Prp continua a ritenere tale attività compatibile con le funzioni portuali». Da qui la conclusione: «Le critiche rivolte all'amministrazione per non aver approvato una variante decisiva al Psc mancano di un solido fondamento giuridico». Altro passaggio riguarda la conferenza dei servizi. «L'opposizione al Consiglio dei ministri invocata da alcuni soggetti si legge nella nota riguarda la determina di conclusione positiva della conferenza di servizi che non è il provvedimento finale, cioè la concessione o il rinnovo». Il verbale del 3 febbraio 2026 «sancisce la compatibilità tecnica, paesaggistica e urbanistica dell'istanza». Si tratta, viene precisato, della «base tecnica e amministrativa per il rilascio della concessione», poiché nel provvedimento è scritto testualmente di «trasmettere il presente atto di determinazione quale proposta motivata di conclusione del procedimento affinché si proceda all'adozione delle determinazioni finali di competenza, dando atto che l'istruttoria tecnico-amministrativa è da considerarsi conclusa con esito favorevole». Resta comunque «in capo all'Autorità marittima il potere discrezionale di valutare la durata più congrua del titolo». Sul piano dei ricorsi, il Pd richiama anche l'orientamento del Consiglio di Stato: «Secondo il parere 01069/2019, il Comune non ha generalmente la legittimazione per proporre opposizione».



02/21/2026 18:11

I dem respingono la tesi della modifica urbanistica comunale come strumento risolutivo, rimarcano la «funzione commerciale» del porto ed elogiano la strategia del sindaco basata sulla cooperazione istituzionale con l'Autorità portuale. Redazione Tutti gli articoli di Politica Il confronto sul futuro dei depositi costieri della Meridionale Petroli torna al centro del dibattito politico cittadino. A intervenire sono la segretaria provinciale del Partito Democratico Teresa Esposito, e Angelo Calzone, componente della segreteria con delega all'ambiente, che chiedono di «riportare il confronto su binari giuridici certi, distinguendo nettamente tra le competenze del Comune e quelle dell'Autorità di sistema portuale». Il punto di partenza è la contestazione della cosiddetta tesi del Psc «bloccante». «È necessario chiarire – affermano – che l'idea, veicolata da esponenti dell'opposizione e da altri soggetti, secondo cui una modifica del Piano strutturale comunale avrebbe potuto, da sola, impedire il rinnovo della concessione demaniale alla Meridionale Petroli è del tutto infondata». Il riferimento è alla legge 84 del 1994, che disciplina l'ordinamento portuale. «Il quadro normativo vigente stabilisce che sulle aree demaniali portuali la competenza pianificatoria primaria spetti all'Autorità di sistema portuale tramite il piano regolatore portuale. Il Prp gode di un regime di specialità e prevalenza sulla pianificazione urbanistica comunale per quanto riguarda le aree del porto». Per questo, spiegano, «una variante al Psc che mutasse la destinazione d'uso, ad esempio da industriale a turistica, non avrebbe la forza giuridica di determinare un diniego automatico del rinnovo della concessione, finché il Prp continua a ritenere tale attività compatibile con le funzioni portuali». Da qui la conclusione: «Le critiche rivolte all'amministrazione per non aver approvato una variante decisiva al Psc mancano di un solido fondamento giuridico».

Il Vibonese

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

ex articolo 14-quinquies, con il rischio concreto di un'inammissibilità ». La riflessione si allarga quindi alla visione strategica dello scalo. « Il porto di Vibo Valentia deve mantenere la sua funzione strategica sotto il profilo energetico e commerciale . Ogni intervento deve inserirsi in un progetto politico di ampio respiro che non mortifichi lo scalo». L'ipotesi sul tavolo è « conciliare sviluppo, sicurezza e tutela dell'ambiente, collocando i depositi in aree esterne all'abitato e collegandoli alle banchine tramite oleodotti sotterranei ». Una soluzione che « permette di tutelare i traffici commerciali e l'operatività del porto, avviando contestualmente la riqualificazione dei quartieri limitrofi, essenziale per ogni prospettiva turistica ». Infine, l'interlocuzione istituzionale. « A differenza delle vecchie regole ormai superate, l'amministrazione ha scelto la via della cooperazione ». È in corso « una valida e proficua interlocuzione con l'Autorità di sistema portuale attraverso lo strumento della variante-stralcio, previsto dall'articolo 5 della legge 84 del 1994, unico strumento efficace in grado di determinare una modifica anche funzionale del Prp». Il Comune « ha già inoltrato una proposta formale per ridisegnare la qualificazione funzionale delle aree occupate dai depositi , trovando attenzione e disponibilità al perseguimento di questo comune obiettivo». « Questo è l'unico mezzo idoneo a produrre effetti strutturali e duraturi concludono permettendo al Psc di recepire in seguito le nuove destinazioni in modo coerente e coordinato e dare alla città quella prospettiva moderna, multifunzionale e sostenibile da tutti auspicata».

Il XII Congresso ha riconfermato Segretario Generale Antonino Di Mento alla guida della Uiltrasporti di Messina Caltanissetta ed Enna

In un gremito Salone delle Bandiere a palazzo Zanca XII CONGRESSO TERRITORIALE, UILT MESSINA ENNA CALTANISSETTA RICONFERMA SEGRETARIO GENERALE ANTONINO DI MENTO. Si è svolto ieri 20 Febbraio, in un gremito Salone delle Bandiere a palazzo Zanca, il XII Congresso di UILTRASPORTI Messina, momento centrale di confronto e partecipazione per il sindacato dei lavoratori delle lavoratrici del settore dei trasporti e dei servizi. Ad aprire i lavori è stato il Segretario Generale della UIL Messina Ivan Tripodi, mentre le conclusioni sono state affidate a Katia Di Cristina Segreteria Generale della Uiltrasporti Sicilia. Al tavolo della presidenza anche Cinzia Rizzo e Tiziana Barbagallo responsabili pari opportunità rispettivamente regionale e provinciale. Al centro della relazione del Segretario Generale Antonio Di Mento, le principali criticità del settore: rinnovi contrattuali, carichi di lavoro, stabilità occupazionale e sicurezza. "Zero morti sul lavoro non può essere solo uno slogan. La sicurezza non è un costo, ma un diritto." Particolare attenzione è stata dedicata al **porto di Tremestieri**, infrastruttura strategica per la logistica regionale. La Uiltrasporti ha confermato

il proprio impegno nel monitorare lo stato di avanzamento dell'opera e nel sollecitare la sua ultimazione poiché dal **porto di Tremestieri** parte il rilascio di Messina, una infrastruttura strategica non solo per la sicurezza della città, ma anche per la sua occupazione. Nel corso del Congresso è stato inoltre annunciato l'ingresso di Giuseppe Giallanza, che guiderà il Dipartimento del TPL nella Macro Area, rafforzando la presenza sindacale nel settore. Di Mento ha dichiarato con determinazione che la Uiltrasporti è pronta a diventare la prima sigla sindacale in ATM Spa. Dopo i saluti del Sindaco Federico Basile e del Presidente dell'Autorità portuale dello Stretto Francesco Rizzo, insieme ai dirigenti scolastici degli Istituti Nautico Caio Duilio e Verona Trento per i progetti presentati scuola/sindacato e di alcuni rappresentanti delle aziende, si è aperto il confronto culminato con la votazione dell'assemblea del XII Congresso che ha riconfermato Segretario Generale Antonino Di Mento alla guida della Uiltrasporti di Messina Caltanissetta ed Enna unitamente agli organismi dirigenti, nel segno della continuità e del rafforzamento dell'azione sindacale a tutela dei lavoratori e dello sviluppo del territorio. In questo articolo: **LEGGI ANCHE.**



In un gremito Salone delle Bandiere a palazzo Zanca XII CONGRESSO TERRITORIALE, UILT MESSINA ENNA CALTANISSETTA RICONFERMA SEGRETARIO GENERALE ANTONINO DI MENTO. Si è svolto ieri 20 Febbraio, in un gremito Salone delle Bandiere a palazzo Zanca, il XII Congresso di UILTRASPORTI Messina, momento centrale di confronto e partecipazione per il sindacato dei lavoratori delle lavoratrici del settore dei trasporti e dei servizi. Ad aprire i lavori è stato il Segretario Generale della UIL Messina Ivan Tripodi, mentre le conclusioni sono state affidate a Katia Di Cristina Segreteria Generale della Uiltrasporti Sicilia. Al tavolo della presidenza anche Cinzia Rizzo e Tiziana Barbagallo responsabili pari opportunità rispettivamente regionale e provinciale. Al centro della relazione del Segretario Generale Antonio Di Mento, le principali criticità del settore: rinnovi contrattuali, carichi di lavoro, stabilità occupazionale e sicurezza. "Zero morti sul lavoro non può essere solo uno slogan. La sicurezza non è un costo, ma un diritto." Particolare attenzione è stata dedicata al porto di Tremestieri, infrastruttura strategica per la logistica regionale. La Uiltrasporti ha confermato il proprio impegno nel monitorare lo stato di avanzamento dell'opera e nel sollecitare la sua ultimazione poiché dal porto di Tremestieri parte il rilascio di Messina, una infrastruttura strategica non solo per la sicurezza della città, ma anche per la sua occupazione. Nel corso del Congresso è stato inoltre annunciato l'ingresso di Giuseppe Giallanza, che guiderà il Dipartimento del TPL nella Macro Area, rafforzando la presenza sindacale nel settore. Di Mento ha dichiarato con determinazione che la Uiltrasporti è pronta a diventare la prima sigla sindacale in ATM Spa. Dopo i saluti del Sindaco Federico Basile e del Presidente dell'Autorità portuale dello Stretto Francesco Rizzo, insieme ai dirigenti scolastici degli Istituti Nautico Caio Duilio e Verona Trento per i progetti

Elezioni a Messina, il centrodestra si compatta e sceglie Scurria

Il candidato, ex sub commissario per il Risanamento, sfiderà Federico Basile alle Amministrative di maggio. La coalizione a sostegno include tutti eccetto il movimento civico Rinascita Messina MESSINA - Marcello Scurria è il candidato del centrodestra che sfiderà Federico Basile alle amministrative del 24 e 25 maggio. Coalizione compatta, con Forza Italia, Fratelli d'Italia, Lega, Noi moderati, Grande Sicilia-Mpa e Democrazia cristiana, intorno all'ex sub commissario per il Risanamento. "La candidatura di Scurria - hanno dichiarato i segretari regionali - rappresenta la sintesi di un percorso politico fondato su competenza, visione e concretezza, con l'obiettivo di offrire a Messina un'amministrazione solida e capace di affrontare le sfide future". Non ci sarà a sostenere Scurria il movimento civico Rinascita Messina dell'ex ingegnere capo del Genio civile Gaetano Sciacca che potrebbe scegliere una candidatura autonoma. Rete civica partecipazione, fondata da Scurria, aveva fatto nell'ultimo anno un percorso insieme al movimento di Sciacca ritrovandosi su alcune posizioni critiche nei confronti di alcune scelte dell'Amministrazione comunale. Centrodestra Messina: coalizione compatta su Marcello Scurria "Il movimento Rinascita Messina - ha dichiarato Sciacca - ha maturato la volontà di proporsi direttamente come forza civica autonoma, capace di esprimere una candidatura a sindaco autorevole, credibile e fortemente radicata nel territorio. Entro la fine della settimana, sarà ufficializzata tale scelta insieme al percorso che intendiamo avviare per coinvolgere cittadini, associazioni e realtà produttive in un progetto di vera rinascita per la nostra comunità". E potrebbe essere proprio Sciacca il candidato civico sostenuto anche dall'altro movimento, Messina 3s che fa sempre riferimento all'ex dirigente regionale. Scurria avvocato amministrativista, nel 2018 è stato esperto del sindaco Cateno De Luca e poi presidente di AriSme. Il rapporto di fiducia tra i due però ad un certo punto si è rotto e la conflittualità si è acuita quando Scurria è diventato sub Commissario, dopo alcuni atti predisposti e criticati dall'Amministrazione Basile. Ne seguì la sfiducia del Commissario straordinario Renato Schifani e la sua sostituzione con Santi Trovato. Era il periodo in cui De Luca con Sud chiama Nord "dialogava" con il Governo regionale. Scenario politico Messina: centrodestra ricompattato e centrosinistra in cerca di candidato Adesso il clima politico è mutato c'è un ricompattamento nel centrodestra e sembrano rientrate anche le incrinature dentro Fi, tra Schifani e Matilde Siracusano. Ed è stata proprio la sottosegretaria, estimatrice di Scurria, a proporlo per la candidatura. Il neo candidato della coalizione di Governo ha avuto in passato anche una lunga militanza nella sinistra, fu anche l'ultimo segretario dei Ds, ma abbandonò la politica attiva quando venne fondato il Pd. L'intesa su Scurria rientra in quella nuova fase di dialogo raggiunta a Palermo tra presidente della Regione e Lega. Durante il direttivo regionale che si è tenuto giovedì



Il candidato, ex sub commissario per il Risanamento, sfiderà Federico Basile alle Amministrative di maggio. La coalizione a sostegno include tutti eccetto il movimento civico Rinascita Messina MESSINA - Marcello Scurria è il candidato del centrodestra che sfiderà Federico Basile alle amministrative del 24 e 25 maggio. Coalizione compatta, con Forza Italia, Fratelli d'Italia, Lega, Noi moderati, Grande Sicilia-Mpa e Democrazia cristiana, intorno all'ex sub commissario per il Risanamento. "La candidatura di Scurria - hanno dichiarato i segretari regionali - rappresenta la sintesi di un percorso politico fondato su competenza, visione e concretezza, con l'obiettivo di offrire a Messina un'amministrazione solida e capace di affrontare le sfide future". Non ci sarà a sostenere Scurria il movimento civico Rinascita Messina dell'ex ingegnere capo del Genio civile Gaetano Sciacca che potrebbe scegliere una candidatura autonoma. Rete civica partecipazione, fondata da Scurria, aveva fatto nell'ultimo anno un percorso insieme al movimento di Sciacca ritrovandosi su alcune posizioni critiche nei confronti di alcune scelte dell'Amministrazione comunale. Centrodestra Messina: coalizione compatta su Marcello Scurria "Il movimento Rinascita Messina - ha dichiarato Sciacca - ha maturato la volontà di proporsi direttamente come forza civica autonoma, capace di esprimere una candidatura a sindaco autorevole, credibile e fortemente radicata nel territorio. Entro la fine della settimana, sarà ufficializzata tale scelta insieme al percorso che intendiamo avviare per coinvolgere cittadini, associazioni e realtà produttive in un progetto di vera rinascita per la nostra comunità". E potrebbe essere proprio Sciacca il candidato civico sostenuto anche dall'altro movimento, Messina 3s che fa sempre riferimento all'ex dirigente regionale. Scurria avvocato

a Messina e dove era presente anche Marcello Scurria, Matteo Salvini in video collegamento aveva espresso un sostegno esplicito alla possibilità di un secondo mandato per Renato Schifani, segnando un cambio di atteggiamento rispetto alle posizioni espresse poche settimane fa. Un'apertura dopo una lunga trattativa politica e il via libera del governatore alla nomina di Annalisa Tardino alla guida dell'**Autorità** di **sistema portuale** della Sicilia occidentale. "Siamo in crescita ed avremo tanto tempo per immaginare che dopo lo Schifani bis alla Regione - ha detto il vice premier - arrivi, perché no, anche un governatore della Lega in Sicilia". È chiaro comunque che rimangono tra i vari esponenti di partito delle divergenze, ma in questi anni di governo nazionale, la coalizione di centrodestra ha imparato alla fine, a fare sintesi. Non ha invece ancora deciso il centrosinistra che sta cercando in un susseguirsi di riunioni e confronti tra tutte le componenti, di trovare la convergenza su una proposta unitaria. Le difficoltà sono evidenti, per un percorso di radicamento sul territorio che non è mai partito. Se la coalizione a livello nazionale tenta faticosamente di tenere insieme un "campo largo" variegato, a Messina è ancora più complicato, e dal Pd al M5s, i gruppi non hanno una identità precisa, un'attività interna di crescita che li possa connotare, già singolarmente, figuriamoci insieme per trovare un accordo su un programma e candidato comune. Il segretario provinciale del Partito democratico, Armando Hyerace, ha proposto il consigliere comunale Alessandro Russo o la consigliera Antonella Russo. Alleanza Verdi Sinistra, ha lanciato la proposta di candidare il sindacalista Paolo Todaro su cui potrebbe convergere il M5s e Controcorrente movimento fondato da Ismaele La Vardera che a Messina è rappresentato da Vincenzo La Cava, ex deluchiano ed ex presidente Arisme. Ma intanto è stata avviata una raccolta di firme per Alessandro Russo, da parte di un gruppo di cittadini progressisti, per tentare di imprimere una svolta a un evidente impasse.

Catania Oggi

Catania

Catania, piano da 1,2 miliardi per l'innovazione: focus di Confindustria su porto e aeroporto

Il sistema produttivo e le istituzioni siciliane si compattano attorno a un piano strategico da 1,2 miliardi di euro per l'innovazione e le infrastrutture. Al centro della svolta etnea, **Porto** e Aeroporto si confermano i motori trainanti di un territorio che genera il 56% del Pil della Sicilia orientale, supportati da investimenti massicci e da una nuova sinergia tra pubblico e privato. **Catania** progetta il proprio futuro attraverso una collaborazione senza precedenti tra politica ed economia. Durante il convegno "Infrastrutture e impatto sul futuro di **Catania**", organizzato da Confindustria, è emersa una chiara unità d'intenti per il rilancio degli asset strategici. L'assessorato regionale alle Attività produttive ha annunciato lo stanziamento di 1,2 miliardi di euro, derivanti dai bandi 2021-2027, per potenziare tecnologie e innovazione nel sistema produttivo locale. Il potenziamento della logistica rimane la priorità assoluta. Sul fronte aeroportuale, sono stati sbloccati 76 milioni di euro per il rilancio del polo cargo di Comiso, mentre per lo scalo di Fontanarossa il Masterplan prevede investimenti per quasi mezzo miliardo di euro. L'Ad di Sac, Nico Torrisi, ha sottolineato come il superamento della soglia dei 12 milioni di passeggeri e il futuro arrivo della metropolitana siano passi decisivi per la creazione di occupazione. Parallelamente, il **porto** di **Catania** si prepara a una trasformazione storica: 20 ettari saranno destinati all'integrazione tra scalo e città, mantenendo intatta la vocazione commerciale per il traffico ro-ro e crocieristico. La strategia di sviluppo tocca anche la rigenerazione urbana. Il vicesindaco Massimo Pesce ha illustrato i progetti di riqualificazione che interessano aree chiave come il Pala Nesima, Picanello e la Zona Industriale, finanziati attraverso un nucleo tecnico dedicato all'intercettazione dei fondi regionali. Come ricordato da Antonio Belcuore e Antonello Biriaco, **Catania** si conferma il cuore pulsante dell'economia siciliana, dove il dinamismo del tessuto imprenditoriale e il ruolo dell'Università devono ora trovare solide fondamenta in infrastrutture materiali e immateriali all'altezza delle sfide internazionali.



Informatore Navale

Catania

Forum Blueconomy: a Catania la prima tappa 2026 del Roadshow nazionale conferma la centralità strategica della portualità siciliana

Organizzato da Blue Media, in collaborazione con l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, l'evento ha messo attorno allo stesso tavolo istituzioni, imprese e stakeholder per un confronto su pianificazione, sostenibilità e investimenti sul territorio. Il Ministro per la Protezione Civile e per le Politiche del Mare, Nello Musumeci: «L'Europa si proietta nel Mediterraneo tramite i nostri porti e per questo possiamo guardare all'Africa e al piano Mattei per avviare un rapporto di reciproca utilità e pari dignità». Si è svolta a **Catania**, presso le Biblioteche Riunite "Civica e A. Ursino Recupero", la prima tappa 2026 del Roadshow nazionale dedicato alla Blue Economy, che ha visto istituzioni, imprese e stakeholder confrontarsi nel Forum dal titolo "Blue Innovation - pianificazione, sostenibilità e investimenti nei porti della Sicilia Orientale". L'iniziativa, organizzata da Blue Media in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, si pone come momento di dialogo e approfondimento sulle trasformazioni che stanno ridefinendo il futuro dei porti e dell'economia del mare, mettendo al centro il ruolo strategico della Sicilia nel Mediterraneo come piattaforma di connessione tra Europa, Nord Africa e Medio Oriente. L'evento è stato occasione fondamentale per ribadire il messaggio condiviso che i porti della Sicilia Orientale stanno attraversando una fase di evoluzione strategica, nella quale investimenti, sostenibilità e pianificazione costituiscono elementi chiave per generare valore economico e sociale, rafforzare l'attrattività del territorio e promuovere innovazione e occupazione. Ad aprire i lavori sono stati gli interventi istituzionali che hanno sottolineato l'importanza di una visione coordinata per lo sviluppo del comparto marittimo e logistico-industriale: «Abbiamo bisogno di recuperare un rapporto difficile col mare, non soltanto dal punto di vista evocativo, culturale e identitario, ma anche economico. **Catania** ha riscoperto il valore del mare, della sua economia e delle opportunità che può offrire la sua collocazione geografica a metà strada sulla costa ionica, in un contesto generale che è quello della proiezione dell'Europa nel Mediterraneo e, quindi, del piano Mattei, che guarda all'Africa come ad un continente di prossimità col quale avviare un rapporto di reciproca utilità, su un terreno di pari responsabilità e di pari dignità» ha affermato il Ministro per la Protezione Civile e per le Politiche del Mare, Nello Musumeci. «**Catania** affronta il viaggio finale della candidatura a Capitale della Cultura partendo dal mare. Nel nostro progetto il mare è un punto centrale per realizzare un incontro tra l'identità del nostro territorio e il futuro che vogliamo raggiungere. Un evento come quello di oggi è in linea con il mandato di questa amministrazione», ha aggiunto Enrico Trantino, Sindaco di **Catania**, evidenziando il valore del dialogo tra porto e città. «La Sicilia orientale - ha dichiarato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina - con i suoi quattro porti, ciascuno per



Informatore Navale

Catania

le sue specificità, è la naturale porta di accesso all'isola sia per il turismo e crocierismo sia per le merci destinate al Sud Italia. Siamo sempre più consapevoli che gli investimenti e le scelte intraprese in questi anni, e quelle che programmeremo, proietteranno nel futuro questi scali e faranno sì che insieme diventino uno dei sistemi portuali più importanti del Paese». «Il Forum di Catania si inserisce nel percorso nazionale di confronto e coinvolgimento degli stakeholder della Blue Economy avviato lo scorso anno e in programma fino al 2027, con l'obiettivo di dare voce alle comunità portuali e favorire networking, condivisione di visioni e sviluppo di alleanze strategiche. Questa tappa ha confermato la centralità del sistema portuale della Sicilia Orientale nelle dinamiche economiche e logistiche internazionali, evidenziando come pianificazione infrastrutturale, sostenibilità ambientale ed energetica, digitalizzazione e intermodalità rappresentino leve decisive per rafforzare competitività e integrazione con il territorio», ha dichiarato Maurizio Introna, Direttore Generale di Blue Media. Nel corso della mattinata si sono poi susseguiti momenti di confronto tra rappresentanti del sistema produttivo, della formazione e della logistica, offrendo una visione integrata delle opportunità e delle sfide legate alla crescita dell'economia del mare. Tra il pubblico erano presenti anche una classe dell'ultimo anno dell'Istituto Tecnico Nautico "Duca degli Abruzzi" e alcuni studenti dell'ITS Academy di Catania impegnati in percorsi di formazione scuola-lavoro. «Dare al porto e al mare un'evidenza come quella che è stata data oggi in questo convegno è fondamentale perché significa riportarli al centro dell'economia siciliana. Sono la porta d'ingresso e d'uscita di tutto, dalle merci alle persone ma anche un elemento fondamentale per quella grande rivoluzione turistica ed energetica che anche la Sicilia sta vivendo e che vivrà nei prossimi anni.», ha osservato Gaetano Vecchio, Past President di Confindustria Sicilia. «Il Forum sulla Blue Economy organizzato da Blue Media è un segnale importante per Catania e la Sicilia. Dal post-Covid in poi, la Sicilia ha registrato l'aumento di PIL più consistente in Italia, e i settori che possono consolidare e trainare lo sviluppo dell'isola sono l'energia e la Blue Economy. Speriamo vivamente che iniziative di questo spessore possano dare impulso a investimenti sia da parte dei privati che del pubblico per tutte quelle opere infrastrutturali necessarie a sostenere una crescita sostenibile e creare opportunità lavorative, migliorando così la qualità della vita dei cittadini siciliani, promuovendo un turismo responsabile e innovativo, e migliorando le connessioni interne sia per i passeggeri che per le merci» ha evidenziato il CEO MSC Sicilia, William Munzone. «Formare giovani in questo territorio ha un valore immenso, per il loro futuro e per soddisfare la domanda delle tante aziende che in questo momento cercano giovani formati e qualificati. Il nostro principale obiettivo è quello di far incontrare il mondo del lavoro e della formazione, per abbattere la dispersione scolastica e il tasso di disoccupazione», ha dichiarato Brigida Morsellino, Preside dell'Istituto Tecnico Nautico "Duca degli Abruzzi" di Catania. «Nel porto di Augusta nei prossimi mesi si avvierà un percorso strategico per la realizzazione e l'assemblaggio di galleggianti dedicati ai progetti di eolico offshore in Sicilia. Un'opportunità di crescita economica e occupazionale duratura, con migliaia di posti di lavoro indirizzati allo sviluppo

Informatore Navale

Catania

delle rinnovabili dal mare. L'Italia ha una innovativa ed irripetibile opportunità industriale», ha aggiunto il Presidente AERO - Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore, Fulvio Mamone Capria.

Musumeci "Nuove sfide attendono la Sicilia sul piano della Blue economy"

CATANIA (ITALPRESS) - "Nuove sfide attendono la Sicilia e Catania in particolare sul piano della Blue economy. Da qualche anno la città ha ridotto la distanza con il mare. Lo dico con una punta di amarezza perché ci sono città con il mare e città di mare e in passato è stato eretto una sorta di muro. La differenza è sottile, ma al tempo stesso profonda. Noi abbiamo bisogno di recuperare un rapporto difficile con il mare, non soltanto dal punto di vista evocativo, culturale e identitario, ma anche economico. Negli ultimi anni Catania ha riscoperto il valore del mare, della sua economia e di tutte le opportunità che esso può offrire. La collocazione geografica, a metà strada lungo la costa ionica della Sicilia, in un contesto generale che è quello della proiezione dell'Europa nel Mediterraneo e quindi del Piano Mattei, mira a guardare all'Africa come un continente di prossimità con il quale avviare un rapporto di conoscenza, ma anche di reciproca utilità, su un terreno di pari responsabilità e pari dignità. Ecco perché sono contento da ministro e da catanese che si sia pensato a Catania, con il suo mondo industriale, imprenditoriale, con le opportunità che si profilano all'orizzonte, con gli obiettivi raggiunti e con quelli che sono in scaletta e sono convinto che questa sfida verrà vinta e dalla città e dalla Sicilia".

Così da remoto il ministro della Protezione civile Nello Musumeci, al quale il governo ha assegnato anche la delega al Mare, nel messaggio di saluto ai partecipanti della prima tappa siciliana del forum etneo, legato al roadshow nazionale, giunto al settimo incontro, sulla Blue economy. Al dibattito, svoltosi alle Biblioteche riunite Civica-Ursino Recupero, hanno partecipato istituzioni e imprese coinvolgendo figure di spicco del settore marittimo e logistico-industriale siciliano, per gettare le basi finalizzare a programmare un percorso virtuoso sulle possibili trasformazioni che stanno ridisegnando il futuro dei porti e dell'economia del mare nel terzo millennio. Tutto questo con l'obiettivo di offrire una lettura puntuale dei principali trend, che interessano il Mediterraneo e la Sicilia in vista della riapertura del Canale di Suez. La prossima riapertura del Canale di Suez non troverà impreparati tutti gli attori che ruotano nella galassia portuale della Sicilia orientale. Nelle scorse settimane, è arrivato l'imprimatur al piano regolatore dell'area etnea, che abbraccia i bacini di Augusta, Siracusa e Pozzallo. Ne ha parlato, con legittimo orgoglio, il presidente dell'Autorità portuale di sistema del mare di Sicilia Orientale, che ha sede nel capoluogo etneo, nel corso dei lavori legati alla tappa etnea di Blue economy, primo appuntamento siciliano del forum isolano, legato al roadshow nazionale.

Francesco Di Sarcina, prossimo alla scadenza del mandato, ma con in cuor suo l'auspicio della riconferma, ha maturato una pluridecennale esperienza nel settore. Fra l'altro ha ricoperto l'incarico di segretario generale dell'Autorità a La Spezia, ed ha anche svolto le funzioni di presidente a Palermo e Messina. Di **Sarcina** ha illustrato



Prima Radio

Catania

il ruolo strategico della portualità come leva di sviluppo economico e occupazionale, nonché come elemento chiave della competitività nazionale e internazionale. "La Sicilia orientale - ha detto tra le altre cose - con i suoi quattro porti, ciascuno per le sue specificità, è la naturale porta di accesso all'isola sia per il turismo e crocierismo sia per le merci destinate al Sud Italia. Siamo sempre più consapevoli che gli investimenti e le scelte intraprese in questi anni e quelle che programmeremo, saranno capaci di proiettare nel futuro questi scali e faranno sì che insieme possano diventare uno dei sistemi portuali più importanti del Paese". "Il Forum di Catania si inserisce nel percorso nazionale di confronto e coinvolgimento degli stakeholder della Blue economy avviato lo scorso anno e in programma fino al 2027, con l'obiettivo di dare voce alle comunità portuali e favorire networking, condivisione di visioni e sviluppo di alleanze strategiche - ha sottolineato Maurizio Introna, direttore generale di Blue Media - organizzatore dell'evento - per cui questa tappa conferma la centralità del sistema portuale della Sicilia orientale nelle dinamiche economiche e logistiche internazionali, evidenziando come pianificazione infrastrutturale, sostenibilità ambientale ed energetica, digitalizzazione e intermodalità rappresentino leve decisive per rafforzare competitività e integrazione con il territorio". Ad aprire i lavori sono stati gli interventi istituzionali che hanno sottolineato l'importanza di una visione coordinata per lo sviluppo del comparto marittimo e logistico-industriale. "Abbiamo bisogno di recuperare un rapporto difficile col mare, non soltanto dal punto di vista evocativo, culturale e identitario, ma anche economico. Catania ha riscoperto il valore del mare, della sua economia e delle opportunità che può offrire la sua collocazione geografica a metà strada sulla costa ionica, in un contesto generale che è quello della proiezione dell'Europa nel Mediterraneo e, quindi, del piano Mattei, che guarda all'Africa come ad un continente di prossimità col quale avviare un rapporto di reciproca utilità, su un terreno di pari responsabilità e di pari dignità", ha affermato da remoto il Ministro per la Protezione Civile e per le Politiche del Mare, Nello Musumeci. Nel corso della mattinata si sono poi susseguiti momenti di confronto tra rappresentanti del sistema produttivo, della formazione e della logistica, offrendo una visione integrata delle opportunità e delle sfide legate alla crescita dell'economia del mare. In via preliminare, di sinergia ha parlato il comandante della Direzione marittima della Sicilia orientale. "In questo scenario - ha detto il contrammiraglio Raffaele Macaudo - il Sud Italia genera un valore aggiunto di 65,9 di miliardi di euro e rappresenta il dato più elevato di tutte le macroaree della nazione. La competitività oggi non si misura sulla lunghezza delle banchine, bensì nella fluidità dei processi e nella unità digitale e in questo campo la Guardia costiera sta guidando una transizione mirata e strutturata per abbattere il muro burocratico che attualmente contra di 177 procedimenti, m che gravano sul nostro import-export. Per questo vogliamo trasformare i porti della Sicilia orientale in hub intelligenti, capaci di abbattere i tempi di attesa e favorire l'ambiente, per offrire servizi green, in quanto la sostenibilità non è più una opzione" Tra il pubblico erano presenti anche una classe dell'ultimo anno dell'Istituto Tecnico nautico Duca degli Abruzzi. "Formare giovani in questo territorio ha un valore immenso, per il loro

Prima Radio

Catania

futuro e per soddisfare la domanda delle tante aziende che in questo momento cercano giovani formati e qualificati. Il nostro principale obiettivo è quello di far incontrare il mondo del lavoro e della formazione, per abbattere la dispersione scolastica e il tasso di disoccupazione", ha dichiarato Brigida Morsellino, preside dell'Istituto scolastico. Con i suoi liceali c'erano anche alcuni studenti dell'Its Academy di Catania impegnati in percorsi di formazione scuola-lavoro. Questo, nel discorso di saluti ad inizio lavori, è stato sottolineato dal sindaco Enrico Trantino. "Giovani - ha detto il primo cittadino - che con questa specializzazione trovano lavoro nella misura di oltre il novanta per cento" In questo contesto l'intervento del direttore scolastico". Quindi ha sottolineato anche: "Catania affronta il viaggio finale della candidatura a Capitale della cultura partendo dal mare. Nel nostro progetto il mare è un punto centrale per realizzare un incontro tra l'identità del nostro territorio e il futuro che vogliamo raggiungere. Un evento come quello di oggi è in linea con il mandato di questa amministrazione", evidenziando il valore del dialogo tra porto e città. "Dare al porto e al mare un'evidenza come quella che è stata data oggi in questo convegno è fondamentale perché significa riportarli al centro dell'economia siciliana. Sono la porta d'ingresso e d'uscita di tutto, dalle merci alle persone ma anche un elemento fondamentale per quella grande rivoluzione turistica ed energetica che anche la Sicilia sta vivendo e che vivrà nei prossimi anni", ha osservato Gaetano Vecchio, past president di Confindustria Sicilia. "Il Forum sulla Blue economy organizzato da Blue Media è un segnale importante per Catania e la Sicilia. Dal post-Covid in poi, la Sicilia ha registrato l'aumento di Pil più consistente in Italia e i settori che possono consolidare e trainare lo sviluppo dell'isola sono l'energia e la Blue economy. Speriamo vivamente che iniziative di questo spessore possano dare impulso a investimenti sia da parte dei privati che del pubblico per tutte quelle opere infrastrutturali necessarie a sostenere una crescita sostenibile e creare opportunità lavorative, migliorando così la qualità della vita dei cittadini siciliani, promuovendo un turismo responsabile e innovativo, e migliorando le connessioni interne sia per i passeggeri che per le merci", ha evidenziato William Munzone, Ceo di Msc Sicilia. Il porto di Augusta nei prossimi mesi avvierà un percorso strategico per la realizzazione e l'assemblaggio di galleggianti dedicati ai progetti di eolico offshore in Sicilia. (Si calcolano sessanta giorni, ndr). Un'opportunità di crescita economica e occupazionale duratura, con migliaia di posti di lavoro indirizzati allo sviluppo delle rinnovabili dal mare. L'Italia ha una innovativa ed irripetibile opportunità industriale, ha ricordato nel suo intervento il presidente dell'Associazione delle energie rinnovabili offshore, Fulvio Mamone Capria. - foto IPA Agency - (ITALPRESS). Condividi su Facebook Whatsapp Telegram.

Catania, infrastrutture perno della città del futuro

Esperti, amministratori e imprenditori a confronto nella sede di Confindustria: al centro la necessità di "fare sistema" per ripensare e costruire il domani CATANIA - Fare sistema, una rete fitta e interconnessa in un lavoro sinergico per lo sviluppo di Catania, della sua provincia e, in generale, dell'intera Sicilia. È quanto chiedono gli esperti del settore, amministratori, imprenditori, professori e portatori di interesse per quel che riguarda le infrastrutture Catania, tema al centro dell'incontro di ieri organizzato da Confindustria Catania. Un momento di riflessione e di scambio di esperienze ed esigenze per non perdere l'importante treno dell'innovazione e della crescita. D'altronde, "Catania è la quinta area metropolitana del Paese per posizione geografica e rappresenta un punto di riferimento per oltre un milione di persone che ogni giorno si muovono dentro e intorno alla città", ha detto il vicesindaco Massimo Pesce, in apertura dei lavori. Porto e Aeroporto di Catania: asset strategici per lo sviluppo economico "Una giornata dedicata a un tema fondamentale per il futuro della nostra città e della Regione - ha confermato Antonello Biriaco, past president dell'associazione degli industriali etnei e padrone di casa in assenza della presidente Busi. Un tema - ha proseguito - che va direttamente al cuore dello sviluppo economico di Catania. Le infrastrutture sono, infatti, il motore che alimenta la crescita di una comunità, il filo che collega le persone, le imprese e i territori, e l'elemento chiave per affrontare le sfide del futuro. Non si possono stabilire le fondamenta della Catania del futuro senza partire dai suoi due asset principali: il Porto e l'Aeroporto. Entrambi nodi fondamentali dell'economia dell'isola, in piena fase di espansione, in termini di passeggeri ma anche di infrastrutture, e fulcro imprescindibile dello sviluppo dell'intero territorio. Come evidenziato dall'amministratore delegato della Sac - la società che gestisce l'aeroporto etneo e quello di Comiso - Nico Torrì. "La visione strategica d'impresa e di sistema è quello che fa a crescere - ha detto, sottolineando come l'intermodalità di cui si parla debba essere un concetto concreto. "Deve essere una realtà per un territorio che ne ha bisogno", ha insistito, ponendo l'accento su quanto messo in atto dall'assessorato regionale delle Infrastrutture, retto da Alessandro Aricò, che ha finanziato un piano viario a servizio dello scalo di Comiso. "Se lo scalo ragusano ha visto riconosciuta la continuità territoriale, ha aggiunto Torrì, è perché l'Europa considera quel territorio fortemente disagiato e fare i collegamenti per quello scalo è fondamentale". Intermodalità e sistema portuale: il ruolo dell'Autorità portuale di Catania Intermodalità, sistema, integrazione e sinergia. Sono i 4 concetti su cui si sofferma Riccardo Lentini, direttore delle Grandi infrastrutture dell'Autorità portuale di Catania. Autorità che gestisce ben 4 porti, Catania, Augusta, Siracusa



02/21/2026 06:47
Melania Tanteri

Esperti, amministratori e imprenditori a confronto nella sede di Confindustria: al centro la necessità di "fare sistema" per ripensare e costruire il domani CATANIA - Fare sistema, una rete fitta e interconnessa in un lavoro sinergico per lo sviluppo di Catania, della sua provincia e, in generale, dell'intera Sicilia. È quanto chiedono gli esperti del settore, amministratori, imprenditori, professori e portatori di interesse per quel che riguarda le infrastrutture Catania, tema al centro dell'incontro di ieri organizzato da Confindustria Catania. Un momento di riflessione e di scambio di esperienze ed esigenze per non perdere l'importante treno dell'innovazione e della crescita. D'altronde, "Catania è la quinta area metropolitana del Paese per posizione geografica e rappresenta un punto di riferimento per oltre un milione di persone che ogni giorno si muovono dentro e intorno alla città", ha detto il vicesindaco Massimo Pesce, in apertura dei lavori. Porto e Aeroporto di Catania: asset strategici per lo sviluppo economico "Una giornata dedicata a un tema fondamentale per il futuro della nostra città e della Regione - ha confermato Antonello Biriaco, past president dell'associazione degli industriali etnei e padrone di casa in assenza della presidente Busi. Un tema - ha proseguito - che va direttamente al cuore dello sviluppo economico di Catania. Le infrastrutture sono, infatti, il motore che alimenta la crescita di una comunità, il filo che collega le persone, le imprese e i territori, e l'elemento chiave per affrontare le sfide del futuro. Non si possono stabilire le fondamenta della Catania del futuro senza partire dai suoi due asset principali: il Porto e l'Aeroporto. Entrambi nodi fondamentali dell'economia dell'isola, in piena fase di espansione, in termini di passeggeri ma anche di infrastrutture, e fulcro imprescindibile dello sviluppo dell'intero territorio.

e Pozzallo . "Il porto è un sistema, come l'aeroporto - ha affermato. Siamo due realtà sostanzialmente leader, che movimentano un traffico che supera il 50% di quello dell'intera Regione. Per noi, integrazione significa dare a ciascun porto un ruolo sostanziale per lo sviluppo futuro". Il commerciale per Pozzallo, il turistico per Siracusa, "Qui abbiamo in corso un concorso di progettazione e realizzazione della stazione marittima", ha continuato Lentini. E ancora Augusta, "dove è in corso di redazione il Piano regolatore portuale e Catania per cui "l'attività turistica e commerciale rimangono il core. Il futuro del porto passa attraverso alcuni concetti principali - ha aggiunto: trovare spazi e aprire il porto alla città". Università, mobilità e Pug: pianificazione strategica per Catania Altri asset strategici, l' Università di Catania , come hanno evidenziato Antonio Pogliese, presidente del Centro di documentazione, ricerca e studi sulla cultura dei rischi, e il direttore del dipartimento di Ingegneria civile dell'ateneo, Matteo Ignaccolo; la rete delle infrastrutture per la mobilità , aspetto approfondito da Alessandro Di Graziano, ordinario di UniCt, nonché ex direttore generale della Ferrovia Circumetnea; le scelte urbanistiche e la programmazione su regole certe, in primis il Piano urbanistico generale (Pug) , aspetti affrontato da Salvo Messina, vicepresidente di Ance Catania e dal direttore dell'Urbanistica del Comune di Catania, Biagio Bisignani. "Abbiamo una serie di saperi a Catania, una quantità di progetti, materiali, soluzioni, talmente tale che per fare il Pug basta solo metterli a sistema - ha detto il dirigente comunale. Fare sistema significa mettere d'accordo i vari interessi, non dire che nessuno né ha. E il Pug deve catalizzare tutti i vari interessi e farli diventare sistema". Non perdendo tempo prezioso.

Catania Today

Catania

Confindustria: " Il futuro si gioca sulle infrastrutture, visione comune per una città che cambia"

È questo il messaggio emerso dal convegno "Infrastrutture e impatto sul futuro sistema Catania", svoltosi nella sede di Confindustria Catania. Biriaco: "Il futuro del sistema Catania dipende dalla nostra capacità di guardare oltre l'orizzonte immediato, costruendo sinergie" Dal porto all'aeroporto, dalle strade agli snodi urbani, il futuro del sistema Catania si gioca sulla capacità di connettere infrastrutture, istituzioni e competenze in una strategia condivisa di crescita. È questo il messaggio emerso dal convegno "Infrastrutture e impatto sul futuro sistema Catania", svoltosi nella sede di Confindustria Catania, organizzato in collaborazione con il dipartimento di Ingegneria civile e Architettura dell'Università di Catania e con il centro di documentazione, ricerca e studi sulla cultura dei rischi, con il patrocinio di Ance Catania, dell'Ordine degli Ingegneri e della Camera di Commercio del Sud Est Sicilia. Un filo rosso chiaro attraversa tutti gli interventi: visione condivisa, sostenibilità e concretezza. Concetti che diventano azione, come ha ricordato Antonello Biriaco, componente del Consiglio delle Rappresentanze di Confindustria: "Il futuro del sistema Catania dipende dalla nostra capacità di guardare oltre l'orizzonte immediato, costruendo sinergie concrete tra istituzioni, mondo dell'impresa e territori. Porto, aeroporto e interporto devono dialogare in una visione integrata, capace di valorizzare gli investimenti e trasformarli in sviluppo reale". Un dialogo che si innesta nel tessuto urbano, come ha evidenziato il vicesindaco Massimo Pesce, sottolineando l'impegno dell'amministrazione comunale nella rigenerazione di ampie aree del territorio: "Stiamo restituendo spazi e opportunità concrete ai cittadini, dal Palanesima al quartiere Picanello, fino alla riqualificazione della zona industriale". Dal piano urbano alla proiezione economica, è intervenuto Antonio Belcuore (Camera di Commercio del Sud Est Sicilia): "Catania genera il 56% del PIL dell'area orientale: serve una guida forte e condivisa per trasformare i programmi in opere reali, che creino occupazione e crescita stabile". Ad ampliare l'orizzonte è stato Antonio Pogliese, presidente del Centro di documentazione, ricerca e studi sulla cultura dei rischi, che ha richiamato il ruolo dell'Università e dei grandi investimenti infrastrutturali, "come il Ponte sullo Stretto, occasione unica per nuova ricchezza e competitività". Sulla stessa lunghezza d'onda Lorenzo Ruisi (Assessorato regionale alle Attività produttive), che ha ricordato l'avvio del piano da 1,2 miliardi di euro per tecnologie e innovazione a supporto del sistema produttivo, e Simone Isabella (Assessorato regionale alle Infrastrutture), che ha parlato dei nuovi investimenti della Regione, con 76 milioni di euro destinati all'aeroporto di Comiso. Un tema ripreso dall'amministratore delegato di Sac, Nico Torrisi: "L'aeroporto di Catania ha già superato i 12 milioni di passeggeri, e ogni milione in più significa migliaia di posti di lavoro. La realizzazione del nuovo terminal rappresenta un passo fondamentale per accogliere questo flusso in crescita, creando



È questo il messaggio emerso dal convegno "Infrastrutture e impatto sul futuro sistema Catania", svoltosi nella sede di Confindustria Catania. Biriaco: "Il futuro del sistema Catania dipende dalla nostra capacità di guardare oltre l'orizzonte immediato, costruendo sinergie" Dal porto all'aeroporto, dalle strade agli snodi urbani, il futuro del sistema Catania si gioca sulla capacità di connettere infrastrutture, istituzioni e competenze in una strategia condivisa di crescita. È questo il messaggio emerso dal convegno "Infrastrutture e impatto sul futuro sistema Catania", svoltosi nella sede di Confindustria Catania, organizzato in collaborazione con il dipartimento di Ingegneria civile e Architettura dell'Università di Catania e con il centro di documentazione, ricerca e studi sulla cultura dei rischi, con il patrocinio di Ance Catania, dell'Ordine degli Ingegneri e della Camera di Commercio del Sud Est Sicilia. Un filo rosso chiaro attraversa tutti gli interventi: visione condivisa, sostenibilità e concretezza. Concetti che diventano azione, come ha ricordato Antonello Biriaco, componente del Consiglio delle Rappresentanze di Confindustria: "Il futuro del sistema Catania dipende dalla nostra capacità di guardare oltre l'orizzonte immediato, costruendo sinergie concrete tra istituzioni, mondo dell'impresa e territori. Porto, aeroporto e interporto devono dialogare in una visione integrata, capace di valorizzare gli investimenti e trasformarli in sviluppo reale". Un dialogo che si innesta nel tessuto urbano, come ha evidenziato il vicesindaco Massimo Pesce, sottolineando l'impegno dell'amministrazione comunale nella rigenerazione di ampie aree del territorio: "Stiamo restituendo spazi e opportunità concrete ai cittadini, dal Palanesima al quartiere Picanello, fino alla riqualificazione della zona industriale". Dal piano urbano alla proiezione economica, è intervenuto Antonio Belcuore (Camera di Commercio del Sud Est Sicilia): "Catania genera il 56% del PIL dell'area orientale: serve una guida forte e

Catania Today

Catania

ulteriori opportunità di sviluppo per tutta la Sicilia. Con il Masterplan dell'aeroporto di Catania, che prevede interventi per quasi mezzo miliardo, e gli investimenti sulla metropolitana che giungerà fino allo scalo, c'è una chiara volontà collettiva di fare ciascuno la propria parte". Un altro tassello essenziale del sistema è il porto. Sul tema, Riccardo Lentini, direttore Grandi Infrastrutture dell'Autorità Portuale della Sicilia Orientale, ha evidenziato la forza di una strategia coordinata: "Il nostro traffico merci e passeggeri supera il 50% di quello della Sicilia. Il piano regolatore portuale punta a integrare le diverse vocazioni dei porti dell'area: Augusta per i container, Pozzallo per il commerciale, Siracusa per il crocieristico e turistico. Catania, tra i primi cinque scali per movimentazione, rafforzerà il legame con la città attraverso nuove aree di connessione". La città, nel frattempo, vuole correre verso il futuro della mobilità sostenibile. A parlarne Matteo Ignaccolo, direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura dell'Università di Catania, e Alessandro Di Graziano, professore ordinario dello stesso Ateneo, che hanno centrato i loro interventi sul Pums, il piano strategico della mobilità che ridisegna spostamenti e sicurezza, anche attraverso l'uso di tecnologie intelligenti. Un tema amplificato dagli interventi di Alfredo Foti (Ordine degli Ingegneri), Biagio Bisignani (Direzione Urbanistica del Comune di Catania) e Salvatore Caprì (AMTS), che convergono sull'urgenza di "coordinare governance, piani urbanistici e trasporto pubblico integrato". Il valore delle infrastrutture "soft" - culturali, ambientali e sociali - torna infine al centro con le parole di Salvo Messina, vicepresidente di Ance Catania: "Riuscire finalmente ad avere un piano urbanistico generale significa poter gestire uno sviluppo complesso e omogeneo. L'amministrazione comunale sta facendo uno sforzo importante per la rigenerazione, ma le infrastrutture materiali devono essere accompagnate da quelle immateriali: i beni culturali e ambientali fanno crescere l'intero territorio". A moderare i lavori è stato Gianluca Cicala, ordinario di Scienza e tecnologie dei materiali dell'Università di Catania. Ha portato il punto di vista delle imprese anche Giuseppe Manuele, amministratore unico di Maplad.

Sanremo, al Gcc Trieste segreteria de "Crociera della Musica" Costa Crociere

Costa **Crociere** è collegata al Festival In una sala del centro congressi del Generali Convention Center di Trieste si trasferisce un tassello organizzativo delle attività connesse al Festival della Canzone Italiana di Sanremo da parte di Costa **Crociere**, partner della kermesse. La società che gestisce il centro congressi del Porto Vecchio si è aggiudicata, per la prima volta, una commessa di servizi organizzativi che si estende al di fuori dei propri spazi naturali, con la gestione della segreteria organizzativa di ospiti, staff e tecnici de "La Crociera della Musica 2026" di Costa **Crociere**, che si svolgerà dal 21 febbraio all'1 marzo, sul Mar Ligure, nel bacino davanti a Sanremo, in collegamento televisivo con il festival. "Questa commessa rappresenta per noi un passaggio molto significativo - dice Roberto Morelli, Presidente di Trieste Convention Center SpA, società gestrice del Generali Convention Center Trieste - È la prima volta che il nostro know-how organizzativo viene applicato anche fuori dai confini fisici del centro, mentre una sala in porto vecchio è completamente dedicata per alcune settimane alle attività connesse indirettamente al Festival". Anche quest'anno, in occasione del Festival di Sanremo, una nave di Costa **Crociere**, la Costa Toscana, diventa "la nave della musica" nella suggestiva Baia dei Fiori. Performance live esclusive, DJ set e party tematici animeranno la crociera, trasformandola in un palco galleggiante per vivere la kermesse da una prospettiva unica.



Informatore Navale

Focus

"Mobilità formativa Erasmus + a Valencia" L'iniziativa ha coinvolto 26 professionisti anche da Livorno, Genova, Venezia, e Pireo

Si è svolta a Valencia la seconda mobilità formativa del progetto Erasmus+ 2021-2027 "Empower Next Port Professionals with Innovative Skills through XR Immersive Training Programs", coordinato dall'AdSPortuale del Mar Tirreno Settentrionale e cofinanziato dall'Azione KA220VET - Cooperation Partnership in Vocational Education and Training. L'iniziativa, organizzata dal partner Fundación Valenciaport ha rappresentato un passo decisivo verso lo sviluppo di competenze innovative per i professionisti del cluster portuale-logistico in grado di guidare i processi di transizione energetica e digitale. Il percorso formativo - strutturato su due profili chiave, uno dedicato alla transizione energetica e l'altro all'IT e all'innovazione - si è prefissato come obiettivo quello di rafforzare la comprensione delle sfide tecnologiche, organizzative e regolatorie che interessano i porti europei, potenziando la capacità di gestione di progetti di innovazione, di iniziative di trasformazione digitale e di azioni legate alla transizione energetica. Centrale anche la promozione dell'uso di strumenti tecnici, in particolare soluzioni immersive e simulazioni in XR (realtà estesa), e lo sviluppo di leadership, decisionmaking e pensiero critico e strategico in contesti operativi complessi e in rapido cambiamento. La settimana ha previsto inoltre visite tecniche al Porto di Valencia, con tappe agli scanner e varchi automatizzati, offrendo ai partecipanti un confronto diretto con infrastrutture, processi e soluzioni in uso. Elemento caratterizzante della mobilità è stata l'integrazione della Realtà Estesa di quella virtuale su procedure di sicurezza e gestione dei carburanti alternativi, a dimostrazione del valore della formazione immersiva per l'apprendimento di competenze tecniche specialistiche in condizioni controllate e ad alta efficacia. "I risultati della mobilità di Valencia consolidano il percorso verso una comunità portuale professionale europea preparata ad affrontare le sfide della decarbonizzazione, della digitalizzazione e della resilienza operativa" ha dichiarato il dirigente promozione e formazione dell'AdSP, Claudio Capuano. La prossima tappa del progetto è prevista a Livorno nel mese di aprile 2026.



02/21/2026 18:25

Si è svolta a Valencia la seconda mobilità formativa del progetto Erasmus+ 2021-2027 "Empower Next Port Professionals with Innovative Skills through XR Immersive Training Programs", coordinato dall'AdSPortuale del Mar Tirreno Settentrionale e co-finanziato dall'Azione KA220VET - Cooperation Partnership in Vocational Education and Training. L'iniziativa, organizzata dal partner Fundación Valenciaport ha rappresentato un passo decisivo verso lo sviluppo di competenze innovative per i professionisti del cluster portuale-logistico in grado di guidare i processi di transizione energetica e digitale. Il percorso formativo - strutturato su due profili chiave, uno dedicato alla transizione energetica e l'altro all'IT e all'innovazione - si è prefissato come obiettivo quello di rafforzare la comprensione delle sfide tecnologiche, organizzative e regolatorie che interessano i porti europei, potenziando la capacità di gestione di progetti di innovazione, di iniziative di trasformazione digitale e di azioni legate alla transizione energetica. Centrale anche la promozione dell'uso di strumenti tecnici, in particolare soluzioni immersive e simulazioni in XR (realtà estesa), e lo sviluppo di leadership, decision-making e pensiero critico e strategico in contesti operativi complessi e in rapido cambiamento. La settimana ha previsto inoltre visite tecniche al Porto di Valencia, con tappe agli scanner e varchi automatizzati, offrendo ai partecipanti un confronto diretto con infrastrutture, processi e soluzioni in uso. Elemento caratterizzante della mobilità è stata l'integrazione della Realtà Estesa di quella virtuale su procedure di sicurezza e gestione dei carburanti alternativi, a dimostrazione del valore della formazione immersiva per l'apprendimento di competenze tecniche specialistiche in condizioni controllate e ad alta efficacia. "I risultati della mobilità di Valencia consolidano il percorso verso una comunità portuale professionale europea preparata ad affrontare le sfide della

Intelligenza artificiale: indispensabile ma in troppe imprese è un Ufo

Dossier ateneo Liuc: nel 71% delle aziende italiane non c'è nella gestione della logistica MILANO. L'osservatorio "Radar IA" del Centro sulla Logistica e la Supply Chain (i-Log) dell'Università Cattaneo Liuc rivela che «il 71% delle aziende italiane non dispone ancora di intelligenza artificiale a supporto dei processi di logistica e catena degli approvvigionamenti. E non basta: quasi la metà di esse (il 43%) dice senza troppi giri di parole di essere scettico riguardo alla probabilità di investimenti destinati nei prossimi 24 mesi all'intelligenza artificiale, anche se bisogna aggiungere poi che quanti dichiarano di investire in questo campo «non lo fanno solo per ridurre i costi, ma anche per migliorare l'accuratezza decisionale e il livello di servizio ai propri clienti». È questa fotografia della situazione l'emblema di qualcosa che sta accadendo (e di cui forse non c'è piena consapevolezza): si registra nel nostro Paese «un divario rispetto alle altre economie evolute globali», come viene spiegato. «L'innovazione tecnologica è oggi il principale fattore di trasformazione delle filiere industriali e logistiche». Partono da qui gli organizzatori di "Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry" per annunciare che l'evento che il pomeriggio del 3 marzo sarà interamente dedicato a questo tema, con due sessioni consecutive che affrontano in modo integrato l'evoluzione dell'intelligenza artificiale e della robotica applicate alla logistica e alle catene logistiche. Ma c'è un "ma", e lo indica con chiarezza Nicolò Trifone (Università Liuc) su "Logistica": «Di intelligenza artificiale si parla ormai quotidianamente, ma la distanza tra la narrativa e la realtà operativa è ancora molto ampia». Lo indica il dossier dell'équipe dell'ateneo lombardo mettendo l'accento proprio sull'identikit reale dell'uso di strumenti di intelligenza artificiale: solo il 30% di quanti hanno risposto al test dichiara di avere una qualche forma di intelligenza artificiale all'interno dei propri sistemi informatici in ambito, ma a malapena il 7% ha «già un'applicazione implementata e già funzionante». In quali settori, per quali attività? Le risposte prevalenti (22%) indicano applicazioni nell'ambito della pianificazione della catena logistica, e questo non è una sorpresa perché «è l'ambito in cui storicamente si sono sviluppati i primi algoritmi predittivi basati sull'intelligenza artificiale». Fra quanti dichiarano di avere almeno una applicazione, in testa la previsione relativa alle vendite (43%), la pianificazione della produzione è indicato dal 24%, mentre dal 21% è segnalato l'abbinamento fra ordini, viaggi e trasportatori, appena sotto il 20% l'ottimizzazione percorrenze e sequenza attività magazzino così come il controllo e la gestione delle scorte, fra il 16 e il 18% la pianificazione e gestione degli acquisti, come pure l'ottimizzazione dei percorsi di trasporto ma anche il campo della automazione, robotica e guida autonoma, l'allocazione dinamica degli articoli in magazzino oppure l'identificazione e tracciabilità e anche la previsione



Dossier ateneo Liuc: nel 71% delle aziende italiane non c'è nella gestione della logistica MILANO. L'osservatorio "Radar IA" del Centro sulla Logistica e la Supply Chain (i-Log) dell'Università Cattaneo Liuc rivela che «il 71% delle aziende italiane non dispone ancora di intelligenza artificiale a supporto dei processi di logistica e catena degli approvvigionamenti. E non basta: quasi la metà di esse (il 43%) dice senza troppi giri di parole di essere scettico riguardo alla probabilità di investimenti destinati nei prossimi 24 mesi all'intelligenza artificiale, anche se bisogna aggiungere poi che quanti dichiarano di investire in questo campo «non lo fanno solo per ridurre i costi, ma anche per migliorare l'accuratezza decisionale e il livello di servizio ai propri clienti». È questa fotografia della situazione l'emblema di qualcosa che sta accadendo (e di cui forse non c'è piena consapevolezza): si registra nel nostro Paese «un divario rispetto alle altre economie evolute globali», come viene spiegato. «L'innovazione tecnologica è oggi il principale fattore di trasformazione delle filiere industriali e logistiche». Partono da qui gli organizzatori di "Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry" per annunciare che l'evento che il pomeriggio del 3 marzo sarà interamente dedicato a questo tema, con due sessioni consecutive che affrontano in modo integrato l'evoluzione dell'intelligenza artificiale e della robotica applicate alla logistica e alle catene logistiche. Ma c'è un "ma", e lo indica con chiarezza Nicolò Trifone (Università Liuc) su "Logistica": «Di intelligenza artificiale si parla ormai quotidianamente, ma la distanza tra la narrativa e la realtà operativa è ancora molto ampia». Lo indica il dossier dell'équipe dell'ateneo lombardo mettendo l'accento proprio sull'identikit reale dell'uso di strumenti di intelligenza artificiale: solo il 30% di quanti hanno risposto al test dichiara di avere una qualche forma di intelligenza artificiale all'interno dei propri sistemi informatici in ambito, ma a malapena il 7% ha «già un'applicazione implementata e già funzionante». In quali settori, per quali attività? Le risposte prevalenti (22%) indicano applicazioni nell'ambito della pianificazione della catena logistica, e questo non è una sorpresa perché «è l'ambito in cui storicamente si sono sviluppati i primi algoritmi predittivi basati sull'intelligenza artificiale». Fra quanti dichiarano di avere almeno una applicazione, in testa la previsione relativa alle vendite (43%), la pianificazione della produzione è indicato dal 24%, mentre dal 21% è segnalato l'abbinamento fra ordini, viaggi e trasportatori, appena sotto il 20% l'ottimizzazione percorrenze e sequenza attività magazzino così come il controllo e la gestione delle scorte, fra il 16 e il 18% la pianificazione e gestione degli acquisti, come pure l'ottimizzazione dei percorsi di trasporto ma anche il campo della automazione, robotica e guida autonoma, l'allocazione dinamica degli articoli in magazzino oppure l'identificazione e tracciabilità e anche la previsione

La Gazzetta Marittima

Focus

di un ritardo di consegna. L'intelligenza artificiale viene messa in testa come «principale fattore di discontinuità per volume di investimenti, impatto industriale e ricadute sulle filiere a monte, dall'energia alla microelettronica» nel ventaglio delle tecnologie destinate a cambiare radicalmente i paradigmi attuali, tali cioè da «ridefinire il panorama tecno-economico globale». Eppure - viene sottolineato - in Italia l'adozione dell'intelligenza artificiale nella logistica è «in crescita ma la maturità operativa resta contenuta». Tutto temi al centro di "Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry", l'evento in agenda come detto a inizio marzo al centro congressi di Assolombarda a Milano (viale Pantano), edizione numero 10 di quel che diventato ormai il forum di riferimento per il mondo della logistica, del trasporto marittimo e delle catene logistiche per iniziativa di Alsea, Propeller Club Port of Milan e Assologistica. Info dettagliate su www.shippingmeetsindustry.it (per partecipare occorre essere registrati via online), qui si mette sulla sessione dal titolo "L'intelligenza artificiale nella logistica e la logistica dell'intelligenza artificiale". Come è stato spiegato nella presentazione, questo round di riflessioni punta a affrontare il tema in una doppia prospettiva: «Da un lato, le applicazioni dell'intelligenza artificiale nella logistica e nelle catene logistiche, dall'ottimizzazione dei flussi al procurement", dalla previsione della domanda alla gestione dei rischi; dall'altro, la logistica dell'intelligenza artificiale, ovvero l'insieme delle infrastrutture fisiche che rendono possibile l'intelligenza artificiale: data center, reti di telecomunicazione, approvvigionamento energetico, controllo delle filiere tecnologiche». Con una sottolineatura specifica che rappresenta «un passaggio cruciale»: l'intelligenza artificiale «non è solo uno strumento di ottimizzazione, ma può diventare un fattore di riprogettazione delle catene del valore». Ma a una condizione ben precisa: va alimentata da dati corretti e coerenti, perché se tu metti dentro "spazzatura", cosa ti aspetti di ottenere? Sotto i riflettori anche l'impatto territoriale delle infrastrutture di intelligenza artificiale, il tema energetico che risulta «sempre più determinante nella localizzazione dei data center». Ecco i protagonisti della sessione: Nicolò Trifone, ricercatore PhD Università Cattaneo Liuc Iginò Colella, presidente Cscmp Italy Roundtable Anna Maria De Giuli, direttore Alsea Federica Montaresi, segretario generale Authority Mar Ligure Orientale Nicola Nardi, avvocato dello Studio Legale Mordiglia Alberto Candido, partner di My Taxcredit Francesco Gaetarelli, amministratore delegato e co-fondatore di Komete La giornata proseguirà fino alle 17.30 sempre all'insegna della tecnologia disruptive nella logistica con la sessione "La robotica, prossima frontiera di quasi tutto". Con un argomento-chiave: se l'intelligenza artificiale è il cervello digitale delle nuove catene logistiche, la robotica ne costituisce il braccio operativo. La seconda sessione analizza la convergenza tra evoluzioni tecnologiche e nuove esigenze di mercato che sta determinando un cambio di passo nell'automazione. Il fenomeno più evidente è quello della cosiddetta "intelligenza artificiale fisica": robot dotati di livelli di autonomia, apprendimento e adattamento significativamente superiori rispetto al recente passato. Particolare attenzione - viene sottolineato - sarà dedicata ai robot antropomorfi e semi-antropomorfi, il cui sviluppo è sostenuto dall'innovazione hardware ma

La Gazzetta Marittima

Focus

trainato dalla domanda di sostituzione o integrazione del lavoro umano senza la necessità di riprogettare radicalmente fabbriche, magazzini e ambienti operativi. Tuttavia, la rivoluzione non sarà solo umanoide: veicoli autonomi terrestri, marittimi e aerei, autocarri robotizzati e droni cargo sono destinati ad avere un impatto altrettanto profondo sull'organizzazione delle filiere. Tra i temi in agenda: le motivazioni strutturali della nuova ondata robotica, la robotica nell'intralogistica, l'apprendimento on-the-job, le diverse modalità - corrette e meno corrette - di applicazione dell'AI fisica. Interverranno al convegno Giovanni Legnani, vicepresidente dell'Associazione Italiana di Robotica e Automazione Manuel Giuseppe Catalano, principal investigator, dell'Istituto Italiano di Tecnologia Leonardo Anceschi, responsabile vendite di Oversonic Robotics Antonino Lanza, responsabile strategia e sviluppo di Kfi Emilio Baggio, manager di Ceva Logistics Italia Fabio Piazza, responsabile finanziario di Btr Simulators Le due sessioni - viene sottolineato - compongono un unico percorso: comprendere come l'intelligenza artificiale stia ridefinendo la logistica non solo come insieme di strumenti digitali, ma come infrastruttura energetica, territoriale e normativa, e come la robotica rappresenti la sua naturale estensione operativa. In un sistema industriale chiamato a essere più resiliente, efficiente e competitivo, AI e robotica non sono più ambiti separati, ma componenti integrate di una nuova architettura delle supply chain.